



Masterplan Mobilität Stadt Gelsenkirchen



Die Oberbürgermeisterin
Referat 69 – Verkehr
Goldbergstraße 12

Dortmund, im September 2022

www.planersocietaet.de

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Erarbeitungsprozess	9
1.1	Masterplan Mobilität und Klimakonzept	10
1.2	Erstellungs- und Beteiligungsprozess	10
1.2.1	Facharbeitskreis und Politik	11
1.2.2	Öffentlicher Dialog	12
2	Analyseergebnisse	14
2.1	Mobilitätsuntersuchung	14
2.2	Bestandsanalyse	18
3	Entwicklungstrends und -perspektiven	28
3.1	Trendprognose	28
3.2	Entwicklungsperspektiven	34
3.3	Zusammenführung Entwicklungsperspektiven und Trends	40
4	Ziele des Masterplans Mobilität	42
5	Handlungsfelder und Maßnahmen	49
5.1	Kraftfahrzeugverkehr & Wirtschaftsverkehr	56
5.2	ÖPNV & Intermodalität	84
5.3	Radverkehr & Mikromobilität	120
5.4	Fußverkehr	146
5.5	Straßenraumgestaltung	163
5.6	Barrierefreiheit	187
5.7	Verkehrssicherheit & sichere Mobilität	190
5.8	Öffentlichkeitsarbeit & Mobilitätsmanagement	200
6	Umsetzungsstrategie	217
6.1	Finanzielle Rahmenbedingungen	217
6.2	Kostenschätzung zur Umsetzung	218
6.3	Zeitlicher Ablauf der Umsetzung	220
6.4	Gesamtdarstellung der Umsetzungsstrategie	224
7	Evaluationskonzept und Indikatoren	237
8	Exkurs CO₂-Bilanzierung	242
9	Ausblick	245
10	Quellenverzeichnis	247
11	Anhang	252

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über die Bausteine des Gesamtprojektes	11
Abbildung 2: Übersicht über die Themen im Arbeitskreis	12
Abbildung 3: Ziel-Modal-Split der Teilnehmenden (rechts Vergleichswert aus der HH-Erhebung von 2015)	13
Abbildung 4: vorhandene Konzepte und Pläne in Gelsenkirchen mit Bezug zur Mobilität, Stand Frühjahr 2021.....	14
Abbildung 5: Modal Split nach Wegeaufkommen in Gelsenkirchen 2020 und 2015	16
Abbildung 6: Stadtteile der Stadt Gelsenkirchen	18
Abbildung 7: Modal Split nach Altersgruppen (MiD 2017).....	29
Abbildung 8: Geschlechterspezifische Unterschiede im Führerscheinbesitz nach Altersgruppen (MiD 2017)	30
Abbildung 9 Aufbau und Struktur des Zielkonzeptes	42
Abbildung 10: Maßnahmenübersicht nach Handlungsfeldern	51
Abbildung 11: Prüfaufträge für Entnahme von Straßen aus Vorbehaltsnetz	60
Abbildung 12: Vorschlag perspektivisches Schnell-Langsam-Netzes der Stadt Gelsenkirchen	64
Abbildung 13: Perspektivisches Schwerverkehrsnetz	67
Abbildung 14: Schienennetz der Straßenbahn Gelsenkirchen	86
Abbildung 15: Potenzielle Achsen zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes	89
Abbildung 16: Mögliches Schnellbusnetz.....	94
Abbildung 17: Potenziale zur Verknüpfung bestehender Schienenverbindungen in Gelsenkirchen	101
Abbildung 18: Reaktivierungspotenziale.....	113
Abbildung 19: Entwurf eines gesamtstädtisches Radhauptverkehrsnetz in Gelsenkirchen.....	124
Abbildung 20: Identifizierte Netzlücken im gesamtstädtischen Radhauptverkehrsnetz in Gelsenkirchen	127
Abbildung 21: Bausteine und Maße attraktiver Gehwege	147
Abbildung 22: Gesamtstädtische Zäsuren in Gelsenkirchen	158
Abbildung 23: Derzeitige Auslastung mehrstreifiger Straßen	170
Abbildung 24: Geschwindigkeitsre- duzierender Fahrbahnteiler in Heßler	173
Abbildung 25: Personen die auf barrierefreie Umgebung angewiesen sind	187
Abbildung 26: Struktur Kommunales Mobilitätsmanagement.....	200
Abbildung 27: Mögliche Bausteine eine Öffentlichkeitskampagne.....	204
Abbildung 28: Anteiliges Kostenvolumen der Handlungsfelder an den Gesamtkosten	219
Abbildung 29: Absolutes Kostenvolumen nach Handlungsfeldern bis 2035	220
Abbildung 30: Konzeptionelle Netzuntersuchungen über alle Verkehrsträger als Grundlage	221
Abbildung 31: Finanzbedarf nach Jahren	222
Abbildung 32: Umsetzungszeitstrahl Masterplan Mobilität.....	223

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Mobilitätseckdaten der Bevölkerung in Gelsenkirchen 2020 und 2015	15
Tabelle 2: Stärken und Schwächen im Bereich Stadtstruktur und Verkehrsverflechtungen.....	18
Tabelle 3: Stärken und Schwächen aus der Gelsenkirchener Haushaltsbefragung 2015	19
Tabelle 4: Stärken und Schwächen Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	20
Tabelle 5: Stärken und Schwächen Radverkehr und Mikromobilität	21
Tabelle 6: Stärken und Schwächen des öffentlichen Verkehrs	23
Tabelle 7: Stärken und Schwächen der vernetzten Mobilität	24
Tabelle 8: Stärken und Schwächen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs	25
Tabelle 9: Stärken und Schwächen des Mobilitätsmanagements	26
Tabelle 10: Maßnahmenverzeichnis	52
Tabelle 11: Prüfaufträge für Entnahme von Straßen aus Vorbehaltsnetz.....	59
Tabelle 12: Mögliche Kategorien und Bereiche eines Fußverkehrskonzepts	150
Tabelle 13: Arten und Eigenschaften von Querungen	155
Tabelle 14: Mögliche Maßnahmen zur Aufwertung von Plätzen	160
Tabelle 15: Eigenschaften verschiedener Radinfrastrukturen in unterschiedlichen Straßenräumen	167
Tabelle 16: Auf Umgestaltungspotenzial zu prüfende mehrstreifige Straßen	171
Tabelle 17: Mögliche Bausteine integrierter Knotenpunktgestaltung	180
Tabelle 18: Indikatoren nach Zielfeldern	238
Tabelle 19: Wirkungsabschätzung - Maßnahmen mit höchstem CO ₂ -Einsparpotenzial durch die Stadt Gelsenkirchen bis 2035	243

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
AST	Anruf-Sammel-Taxi
AöR	Anstalt des öffentlichen Rechts
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
Bf.	Bahnhof
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
B+R	Bike and Ride
BOGESTRA	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DB	Deutsche Bahn
DIFU	Deutsches Institut für Urbanistik
DFG	Dynamische Fahrgastinformation
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EZH	Einzelhandel
EU	Europäische Union
FaNaG NRW	Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz Nordrhein-Westfalen
FB	Fachbereich
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
FIS	Fahrgast-Informationssystem
FöRi	Förderrichtlinien
GE	Gelsenkirchen

Hbf	Hauptbahnhof
HWK	Handwerkskammer
HZ	Hauptzentrum
i.d.R.	In der Regel
IGA	Internationale Gartenausstellung
IEK	Integriertes Entwicklungskonzept
IKSK	Integriertes Klimaschutzkonzept
KEP	Kurier-Express-Paket Dienst
Kfz	Kraftfahrzeug
kW	Kilowatt
LAP	Lärmaktionsplan
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MaaS	Mobility as a Service
MEK	Mobilitätsentwicklungskonzept
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MiD	Mobilität in Deutschland
MM	Mobilitätsmanagement
m/s	Meter pro Sekunde
NO ₂	Stickstoffdioxid
NVZ	Nahversorgungszentrum
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
NZ	Nebenzentrum
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
p.a.	pro Jahr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung

RVR	Regionalverband Ruhr
SRV	System repräsentativer Verkehrserhebungen
SB	Schnellbus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StrWG	Straßen- und Wegegesetz
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
SV	Schwerverkehr
TEN	Transeuropäische Netze
Tsd.	Tausend
UdV	Unfallforschung der Versicherer
UBA	Umweltbundesamt
VBE	Verband Bildung und Erziehung
VCD	Verkehrsclub Deutschland (ökologischer Verkehrsclub)
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VG	Verwaltungsgericht
VM	Verkehrsministerium
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VwV	Verwaltungsvorschrift
WLAN	Wireless Local Area Network (Drahtloses Lokales Netzwerk)

1 Anlass und Erarbeitungsprozess

Die Stadt Gelsenkirchen hat sich zuletzt im Jahre 1989 systematisch mit dem Thema strategische Verkehrsentwicklungsplanung auseinandergesetzt. Mobilität steht heutzutage deutlich im öffentlichen Fokus. Die Problematik der Luftschadstoffe und die damit einhergehenden Folgen für Gesundheit und Umwelt, die Bedeutung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, verbunden mit dem Beschluss des Rates der Stadt im Jahr 2019 zum Klimanotstand, haben zur Diskussion um die Notwendigkeit eines grundlegenden Wandels in der Mobilität in der Stadt Gelsenkirchen geführt. Diesen Wandel gilt es seitens der Stadt aktiv zu gestalten.

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 zu optimieren sowie Aufenthaltsqualitäten zu erhöhen und damit das Image der Stadt 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 zehn bis fünfzehn Jahre formuliert sowie Handlungsempfehlungen und Maßnahmen für ein sicheres, nachhaltiges und komfortables Mobilitätsangebot definiert. Aufgrund der oben dargestellten Rahmenbedingungen steht dabei die klimafreundliche Mobilität im Masterplan Mobilität im Vordergrund; ohne dabei die Erreichbarkeiten innerhalb der Stadt Gelsenkirchen zu reduzieren.

Neben der aktiven Gestaltung und damit Steuerung der Mobilitätsentwicklung in Gelsenkirchen unterstützt ein beschlossener Masterplan Mobilität auch bei der Einwerbung von Fördermitteln. Er bildet oftmals die Basis für Förderanträge für tieferegehende Einzelkonzepte oder umsetzungsorientierte Maßnahmen. Grundsätzlich berücksichtigt sind die Ziele und die Fördertatbestände des neuen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW), dessen detaillierte Förderkriterien und Fördertatbestände im April 2022 zwar noch nicht konkretisiert sind, das aber neben der Gleichrangigkeit der Verkehrsträger, Radvorrangnetze, Radstationen und Mobilstationen auch die Vision Zero gesetzlich verankert und mit Fördermitteln hinterlegt. Darüber hinaus ist auch der an das FaNaG-NRW gekoppelte Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen einbezogen worden.

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 „Green 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.

1.1 Masterplan Mobilität und Klimakonzept

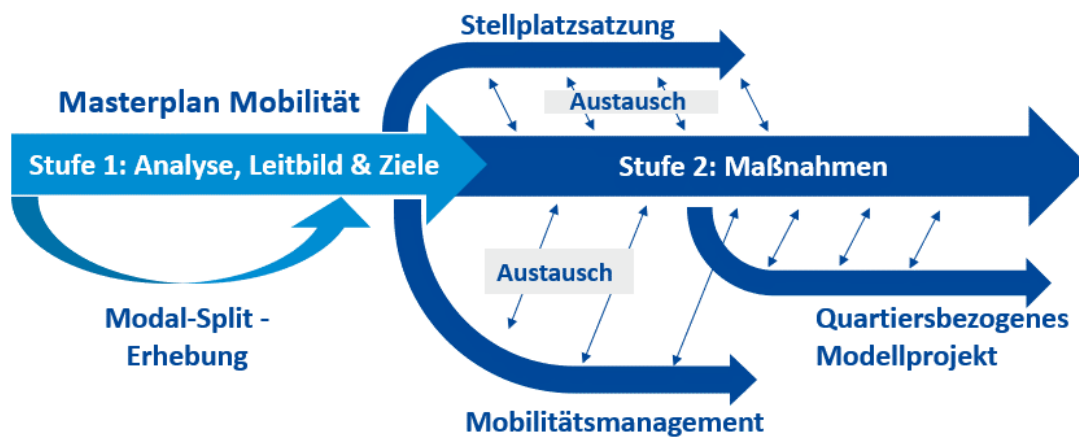
Parallel zum Masterplan Mobilität erfolgt die Erarbeitung eines neuen Klimakonzepts durch das Referat Umwelt der Stadt Gelsenkirchen. Das Handlungsfeld „Klimaschutz und Mobilität“ wird nicht allein in dem Klimakonzept bearbeitet, sondern auch im Masterplan Mobilität berücksichtigt. Ziel ist es, Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten, die im Zeitraum bis zum Jahr 2035 umzusetzen sind und die zugleich einen nennenswerten Beitrag des Mobilitätssektors zur Senkung der Treibhausgasemissionen der 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 hat. Beeinflussen kann sie den Verkehr der Gelsenkirchener Bevölkerung innerhalb der Stadt, einen Einfluss hat sie dazu auf den Regionalverkehr der Ein- und Auspendlerinnen und -pendler sowie auf den Güterverkehr mit leichten Nutzfahrzeugen innerhalb der Stadt Gelsenkirchen. Keinen Einfluss hingegen besitzt sie beim Personenfernverkehr, beim Güterverkehr über fünfzig Kilometer oder beim Durchgangsverkehr (abgesehen von Verkehrslenkung über Routenvorgaben), der einen Anteil von gut der Hälfte der CO₂-Emissionen auf dem Gelsenkirchener Stadtgebiet ausmacht. Hier wirken zukünftig überwiegend steuerliche und regulierende Maßnahmen seitens des Bundes wie z. B. Elektrifizierung und Effizienz, verursachergerechte Bepreisung, Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Förderung nichtfossiler Kraftstoffe, der Abbau klimaschädlicher Subventionen oder die Umsetzung von Vorgaben der EU in bundesdeutsches Recht. Diese Regulierungen werden zwar von der Stadt selbst nicht beeinflusst, aber sie wirken selbstverständlich auf den innerstädtischen Verkehr in Gelsenkirchen. Somit ist festzuhalten, dass das tatsächliche CO₂-Minderungspotenzial durch die Stadt Gelsenkirchen deutlich geringer ist als der in der Klimabilanz des Klimakonzepts für den Verkehrssektor ausgewiesene Gesamtausstoß an CO₂. Bei den erarbeiteten verkehrlichen Maßnahmen im Masterplan Mobilität ist nicht nur deren Klimawirksamkeit zu bemessen, sondern alle im Masterplanprozess erarbeiteten Zieldimensionen (siehe Kapitel 4) sind zu berücksichtigen. Für die im Rahmen des Masterplans Mobilität entwickelten Handlungsansätze und Maßnahmen erfolgt eine gutachterliche Abschätzung der CO₂-Minderungswirkungen durch die Maßnahmen des Masterplans. Die Ergebnisse der Gesamtbilanzierung und die prognostizierten Wirkungen der Maßnahmen auf den CO₂-Ausstoß im Jahr 2035 werden im parallel erstellten Klimakonzept dargestellt.

1.2 Erstellungs- und Beteiligungsprozess

Die Erarbeitung des Masterplans Mobilität gliedert sich in verschiedene Phasen und Bausteine, die in der Abbildung 1 dargestellt sind. Neben dem eigentlichen Masterplan Mobilität wurden weitere, eng mit dem Erstellungsprozess verbundene, Projekte durchgeführt. So wurde parallel zur verkehrlichen Analyse im Masterplan eine Haushaltsbefragung durchgeführt (siehe Kapitel 2.1), die das Mobilitätsverhalten der Gelsenkirchener Bevölkerung repräsentativ abbildet. Die Untersuchung war eine wichtige Stütze für die Analysen.

Parallel zur Maßnahmenentwicklung und zum Handlungskonzept wurden zudem vertiefende Teilkonzepte entwickelt. So wird die Stellplatzsatzung derzeit im Sinne des Zielkonzeptes des Masterplans und gemäß aktueller Richtlinien überarbeitet und neu aufgestellt. Mit dem kommunalen, betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement wurden zudem Teilkonzepte gestartet, die Mobilität für diese Wegezwecke in der Stadt verträglicher aufzustellen.

Abbildung 1: Übersicht über die Bausteine des Gesamtprojektes



Am Ende der Maßnahmenentwicklung wurde zudem das quartiersbezogene Modellprojekt gestartet. Im Stadtteil Neustadt sollen die Maßnahmen des Masterplanprozesses in Bezug auf die Förderung der Nahmobilität räumlich verortet werden. Die hieraus entwickelte Grundlage soll eine Übertragbarkeit für das gesamte Stadtgebiet (Roll-Out) unterstützen.

Auch wenn diese Prozesse - teils wegen unterschiedlicher Akteure - als eigenständige Konzepte zu betrachten sind, wurden diese im Prozess immer wieder rückgekoppelt und miteinander verwoben. Dabei dient das Zielkonzept als Handlungsgrundlage für alle konzeptionellen Handlungsansätze und Maßnahmen.

Begleitet wurde der Prozess durch Dialoge mit Fachakteurinnen und -akteure, dem Austausch mit der Politik sowie einer Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Aufgrund der während des Prozesses aufkommenden Corona-Pandemie erfolgten die Öffentlichkeitsformate überwiegend digital.

1.2.1 Facharbeitskreis und Politik

Der Masterplanprozess wurde begleitet von einem Facharbeitskreis. Insgesamt fanden acht Sitzungen mit bis zu 30 Teilnehmenden aus Verwaltung, von Aufgabenträgern, von Interessenvertretungen, aus der Wissenschaft sowie von Behörden an den Sitzungen teil. Dabei wurden Themen aus verschiedenen Perspektiven betrachtet und diskutiert, z. B. aus Planungs- und Ausführungssicht (Verwaltung), aus Verkehrssicherheitsperspektive (Polizei), Barrierefreiheit (Seniorenvertretung und Fuß e.V.), Klimaschutz und Jugend (Fridays for Future), Handel und Wirtschaft (Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer) oder aus Verkehrsmittelsicht (BOGESTRA, ADAC, ADFC). Die inhaltlichen Arbeitspakete wurden mit dem Facharbeitskreis diskutiert, die Expertise genutzt und in die inhaltliche Bearbeitung miteinbezogen. Neben dem Facharbeitskreis gab es einen Austausch

und eine fachliche Diskussion zu Inhalten und Prozess des Masterplans in einem regelmäßigen Jour-fixe zwischen den Referaten Stadtplanung, Umwelt, Verkehr und Öffentlichkeitsarbeit.

Abbildung 2: Übersicht über die Themen im Arbeitskreis



Mit der Politik erfolgte während des Erarbeitungsprozesses einen kontinuierliche Abstimmung; insbesondere mit dem Ausschuss für Verkehr und Mobilitätsentwicklung. Durch die zuständigen Gremien erfolgte zum einen ein Beschluss zu den Zielen und Indikatoren und zum anderen die Beschlussfassung zum Masterplan Mobilität.

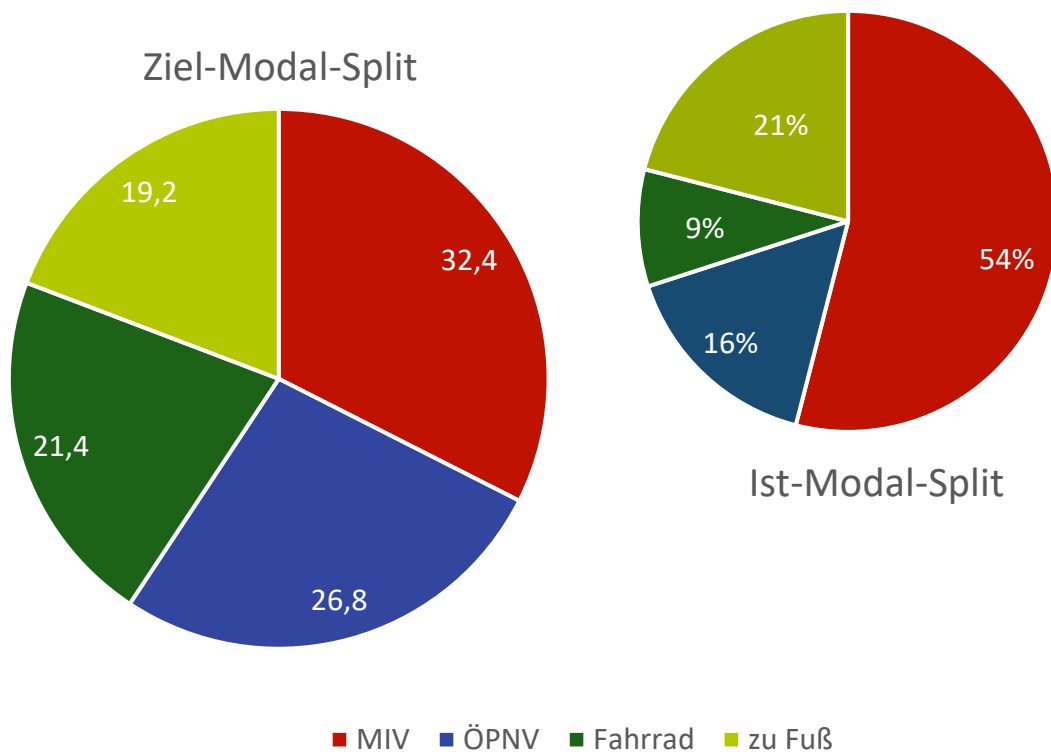
1.2.2 Öffentlicher Dialog

Der öffentliche Dialog war sowohl in Präsenz als auch digital geplant. Durch die aufkommende Corona-Pandemie musste der Großteil des Dialogs mit den Bürgerinnen und Bürgern letztlich digital stattfinden. Am Anfang des Prozesses konnte über die Veranstaltungsreihe „Lass uns reden“ der Stadt Gelsenkirchen noch in Präsenz ein erstes Stimmungsbild zur Mobilität in Gelsenkirchen gewonnen werden. Die Teilnehmenden, die per Zufallsauswahl angeschrieben wurden, verdeutlichten dabei von Beginn an die Zielrichtung, die Stadt Gelsenkirchen besser für den Umweltverbund aufzustellen. Unter dem Vorbehalt, dass durch dieses Auswahlverfahren keine Repräsentativität der Gelsenkirchner Bevölkerung abgebildet wird, war bei den Teilnehmenden eine Bereitschaft zu erkennen, für ein besseres Angebot im Umweltverbund auch Einschränkungen im Pkw-Verkehr hinzunehmen. Gleichzeitig wurde ein hohes Interesse am Masterplanprozess geäußert.

Durch die Corona-Pandemie mussten die folgenden Veranstaltungen digital durchgeführt werden. Über zwei Onlinedialoge wurden die sich beteiligenden Bürgerinnen und Bürger um ihre Meinungen, Einstellungen zu Themen der Mobilität in Gelsenkirchen befragt und ihre Wünsche zum Themenfeld aufgenommen. Dabei gilt es bei den Ergebnisse zu berücksichtigen, dass auch hier durch das Beteiligungsformat eine Repräsentativität für die Gelsenkirchner Gesamtbevölkerung nicht

gegeben sein kann. In einem ersten Onlinedialog wurden die Entwicklungsperspektiven vorgestellt und von den Bürgerinnen und Bürgern bewertet. Darüber hinaus wurde ein Ziel-Modal-Split für die Stadt Gelsenkirchen durch die Bürgerinnen und Bürger anhand einer interaktiven Abfrage erstellt.

Abbildung 3: Ziel-Modal-Split der Teilnehmenden
(rechts Vergleichswert aus der HH-Erhebung von 2015)

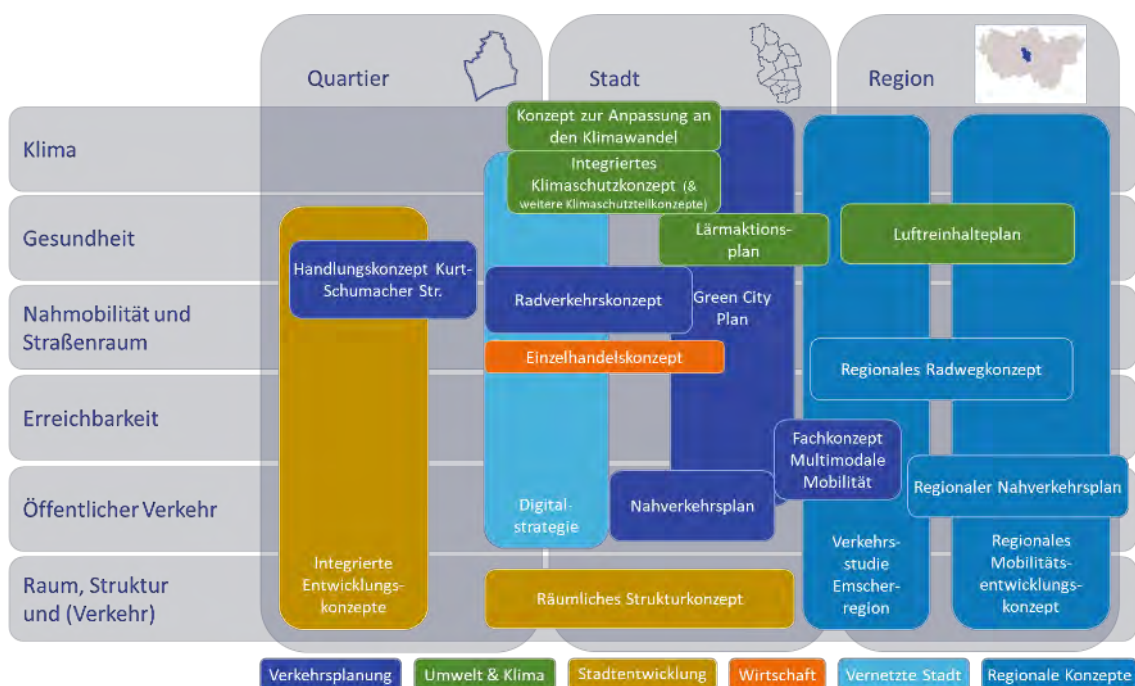


Im zweiten Onlinedialog wurden anschließend die Ziele im Zielkonzept vorgestellt und bewertet. Dabei wurde eine sehr positive Resonanz auf die Ziele wahrgenommen. Die meisten der Ziele wurden als sehr wichtig wahrgenommen, bei einigen Zielen wünschten sich die Teilnehmenden noch mehr Mut.

2 Analyseergebnisse

Die Inhalte des vorliegenden Masterplans Mobilität basieren auf einer Bestandsanalyse zur Mobilität in Gelsenkirchen. Zu dieser gehören neben den Eindrücken der Bürgerinnen und Bürger (siehe Kapitel 1.2) sowie der Expertise der für Mobilität und Verkehr im Stadtgebiet zuständigen Akteure und der kommunalen Behörden insbesondere die gutachterlichen Analysen. In der Stadt Gelsenkirchen wurde als Grundlage für die Bestandsanalyse eine quantitative Analyse in Form einer Mobilitätsuntersuchung (siehe Kapitel 2.1) sowie eine Analyse auf Basis von Vor-Ort-Begehungen im Jahr 2020 durchgeführt. Darüber hinaus sind die bereits vorhandenen und mit den Themen Mobilität und Verkehr in Gelsenkirchen in Verbindung stehenden Planwerke, Projekte, Konzepte und Aktivitäten mit Stand Frühjahr 2021 gesichtet und aufbereitet worden (siehe Abbildung 4). Sowohl zur Mobilitätsuntersuchung und gutachterlichen Analyse als auch zu bereits bestehenden Planwerken, Projekten, Konzepten und Aktivitäten wurden eigenständige Dokumente erstellt. Nachfolgend sind die zentralen Erkenntnisse aus den genannten Dokumenten als Analyseergebnisse aufbereitet. Sie dienen als schnell überblickbare Grundlage für die weiteren Inhalte dieses Masterplanberichts. Für detaillierte Informationen zur Bestandsanalyse wird auf die genannten Dokumente verwiesen.

Abbildung 4: vorhandene Konzepte und Pläne in Gelsenkirchen mit Bezug zur Mobilität, Stand Frühjahr 2021



2.1 Mobilitätsuntersuchung

Im Rahmen des Erstellungsprozesses des Masterplans Mobilität für die Stadt Gelsenkirchen wurde eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Gelsenkirchen durchgeführt. Die Konzeption und Auswertungsmethodik der Befragung entspricht den Standards der

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen. Insgesamt haben sich 1.418 Haushalte mit 2.975 Personen an der Befragung beteiligt. Insgesamt konnten auf diese Weise 1,1 % der Gesamtbevölkerung der Stadt Gelsenkirchen befragt werden, wodurch die Repräsentativität sichergestellt ist.

Die Befragung erfolgte im September 2020 während der Covid-19-Pandemie. Im Erhebungszeitraum wurde normaler Präsenzunterricht in Schulen gehalten und gastronomische Betriebe sowie Einzelhandel konnten unter Einhaltung der Maskenpflicht weitgehend normal öffnen. Dennoch sind Einflüsse der Pandemie auf das erhobene Mobilitätsverhalten festzustellen und bei der Interpretation der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung in Gelsenkirchen, insbesondere im Vergleich zur Mobilitätsbefragung 2015, und somit vor der Covid-19-Pandemie, zu berücksichtigen.

Zentrale Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2020

Gegenüber der vorherigen Befragung im Jahr 2015 kann festgestellt werden, dass weniger Personen an einem normalen Werktag unterwegs sind (2020: 80 %; 2015: 88 %). Allerdings legen die mobilen Personen im Vergleich dazu etwas mehr Wege pro Tag zurück (2020: 3,6 Wege; 2015: 3,4 Wege). Darüber hinaus kann insgesamt mit 8,0 km eine leicht geringere mittlere Wegelänge der alltäglichen Wege (unter 100 km) festgestellt werden.

Tabelle 1: Mobilitätseckdaten der Bevölkerung in Gelsenkirchen 2020 und 2015

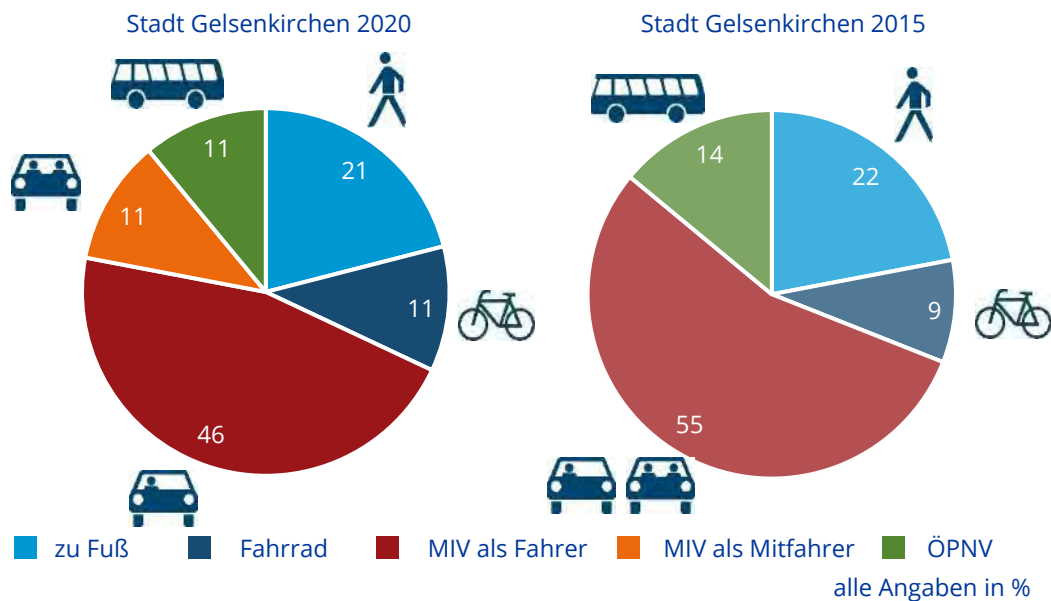
Mobilitätseckdaten in Gelsenkirchen	2020	2015
Anteil mobiler Personen an einem normalen Werktag	80 %	88 %
Wege pro Tag pro Person (werktags)	2,9 Wege	3,0 Wege
Wege pro Tag pro <u>mobile*</u> Person (werktags)	3,6 Wege	3,4 Wege
Mittlere Entfernung eines Weges (nur Wege < 100 km)	8,0 km	8,4 km

*Mobile Personen sind alle Personen, die mindestens einen Weg am Tag außer Haus zurücklegen

Die Wegelänge variiert dabei zwischen den genutzten Verkehrsmitteln. Fußwege sind durchschnittlich 1,2 km lang und Fahrradwege 4,7 km. Wobei Wege mit Elektrofahrrädern mit durchschnittlich 6,4 km länger sind als Wege mit konventionellen Fahrrädern (4,2 km). Die mittleren Distanzen mit dem MIV als FahrerIn oder Fahrer liegen bei 13,3 km und mit dem MIV als MitfahrerIn oder Mitfahrer bei 10,0 km. Wege mit dem ÖPNV/SPNV haben durchschnittlich eine Länge von 15,5 km, wobei Busfahrten mit durchschnittlich 5,8 km und Straßen-/U-Bahn-Fahrten mit 7,5 km deutlich kürzer ausfallen als die Wege mit den S-Bahnen, Regionalzügen oder dem Fernverkehr.

In der Verkehrsmittelwahl bzw. im Modal Split nach Wegeaufkommen sind leichte Veränderungen gegenüber dem Jahr 2015 zu beobachten. Der MIV-Anteil liegt mit 57 % der zurückgelegten Wege leicht über dem Niveau aus dem Jahr 2015 (55 %), aber auch der Radverkehrsanteil liegt mit 11 % leicht über dem Anteil von 2015. Der Fußverkehrsanteil ist geringfügig auf 21 % gesunken. Der Anteil der mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege ist entsprechend der bundesweit beobachteten pandemiebedingten Verluste des ÖPNV von 14 % (2015) auf 11 % der Wege im Vergleich am stärksten gesunken.

Abbildung 5: Modal Split nach Wegeaufkommen in Gelsenkirchen 2020 und 2015



Der Anteil der Personen mit einer Fahrerlaubnis liegt unverändert bei 86 % der Personen ab 18 Jahren, aber die Pkw-Ausstattung der Haushalte ist gegenüber der vorherigen Befragung gestiegen. So ist der Anteil der autofreien Haushalte von 23 % auf 19 % gesunken und der Anteil der Haushalte mit zwei oder mehr Autos gestiegen. Dementsprechend hat der Anteil der Personen (ab 18 Jahren), die angeben, immer oder täglich über ein Pkw zu verfügen, ebenfalls zugenommen (2020: 73 % der Personen ab 18 Jahren; 2015: 64 % der Personen ab 18 Jahren). Insgesamt ist das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner Gelsenskirchens weiterhin durch die Nutzung des MIV geprägt. So werden 57 % aller Wege und drei Viertel der erfassten Personenkilometer (75 %) mit dem MIV als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt und über die Hälfte der Personen nutzen den Pkw, Motorrad oder Motorroller (fast) täglich (54 %). Zudem können anhand der regelmäßigen Verkehrsmittelnutzung 47 % der Personen dem Pkw-monomodalen Mobilitätstyp zugeordnet werden, die damit die Gruppe des am häufigsten vertretenen Mobilitätstyps bilden.

Die ÖPNV-Nutzung hat bundesweit im Zuge der Pandemie deutliche Verluste zu verzeichnen. In Gelsenkirchen ist im Vergleich zur vorherigen Befragung im Jahr 2015 ein vergleichsweise moderater Rückgang der ÖPNV-Nutzung zu beobachten. So ist sowohl der Anteil der Wege mit Bus und Bahn am Modal Split (2020: 11 % der Wege; 2015: 14 % der Wege) als auch der Anteil der Personen, die angeben, eine Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel zu besitzen (2020: 26 % der Personen; 2015: 27 % der Personen), leicht gesunken. Hierbei ist jedoch nicht auszuschließen, dass der Nutzungsumfang von öffentlichen Verkehrsmitteln vor Beginn der Pandemie in Jahr 2020 auf einem höheren Niveau lag als im Jahr 2015 und somit die pandemische Situation stärkere Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung hatte. Dennoch nehmen die öffentlichen Verkehrsmittel in der alltäglichen Mobilität in Gelsenkirchen einen vergleichsweise hohen Stellenwert ein. So nutzen 27 % der Personen in Gelsenkirchen mindestens wöchentlich den Bus- und Bahnverkehr ((fast) täglich: 18 % der Personen; an 1 bis 3 Tagen pro Woche: 9 % der Personen), während in vergleichbaren Großstädten, die in Stadtregionen liegen, lediglich 19 % der Personen Bus und Bahn mindestens wöchentlich nutzen (MiD 2017). Der Nutzungsschwerpunkt der öffentlichen Verkehrsmittel in

Gelsenkirchen liegt im Ausbildungsverkehr. Rund ein Drittel der Wege mit dem ÖPNV sind Ausbildungswege zur Schule oder Hochschule (34 % der ÖPNV-Wege), die in der Regel von jungen Menschen zurückgelegt werden; diese sind häufig auf die Nutzung von Bus und Bahn angewiesen und zählen somit zu den nicht wahlfreien Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Verkehrs. Aber auch über ein Viertel der ÖPNV-Wege sind Wege zum oder vom Arbeitsplatz (29 %).

Der Anteil der Haushalte, die mindestens ein fahrbereites Fahrrad, Elektro- oder Lastenfahrrad besitzen, ist zwar gegenüber dem Jahr 2015 leicht gestiegen (2020: 65 %; 2015: 63 %), dennoch liegt die Fahrrad-Ausstattung der Haushalte im Vergleich zum Bundesschnitt in der Stadt Gelsenkirchen auf einem niedrigen Niveau (MiD 2017: 78 % der Haushalt mit mind. einem Fahrrad). Der allgemeine Markttrend zu Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung (Elektrofahrräder) ist auch in der Stadt Gelsenkirchen zu beobachten. So ist die Fahrradverfügbarkeit der Personen zwar insgesamt mit 72 % der Befragten auf einem leicht höheren Niveau zu 2015 (70 %), aber hinsichtlich der Besitzquoten der verschiedenen Fahrradtypen sind deutliche Veränderungen festzustellen. Während in der vorherigen Erhebung lediglich 2 % der Personen im Besitz eines Elektrofahrrad waren, verfügen nun 10 % der befragten Personen über ein Elektrofahrrad. Der Fahrradverkehrsanteil hat gegenüber der vorherigen Erhebung leicht dazu gewonnen (Modal Split 2020: 11 % der Wege), dennoch erhalten die Voraussetzungen zur Nutzung des Fahrradverkehrs in Gelsenkirchen im Vergleich der Verkehrssysteme mit einer Durchschnittsnote von 3,3 von den befragten Personen die schlechteste Bewertung.

Der Fußverkehrsanteil am Modal Split liegt auf einem konstanten Niveau von etwa einem Fünftel der zurückgelegten Wege. Fast die Hälfte der Personen legen (fast) täglich Wege zu Fuß zurück. Anhand der regelmäßigen Verkehrsmittelnutzung werden ein Zehntel der Personen dem Mobilitätstyp zugeordnet, die weder MIV, Fahrrad oder Bus und Bahn regelmäßig nutzen; sie sind somit auf das Zufußgehen angewiesen. Dieser Anteil fällt im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt und den raumstrukturell vergleichbaren Großstädten hoch aus (MiD 2017: 6 %; MiD 2017- Großstadt in Stadtregion: 6 %).

Insgesamt bleibt der MIV das Rückgrat der Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner in Gelsenkirchen. Im Zuge der Pandemie hat sich der Anteil der nicht mobilen Personen erhöht und es werden durchschnittlich etwas kürzere Wege zurückgelegt. Im ÖPNV ist eine geringere Nutzung als im Jahr 2015 festzustellen, dennoch nimmt der ÖPNV einen wichtigen Stellenwert in der Alltagsmobilität in Gelsenkirchen ein. So ist die Zeitkartenbesitzquote nur geringfügig gesunken (2020: 26 % der Personen) und liegt weiterhin auf dem Niveau der vergleichbaren Großstädte in Stadtregionen (MiD 2017- Großstadt in Stadtregion: 26 % der Personen). Der Anteil der mindestens wöchentlichen ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer liegt auf einem überdurchschnittlichen Niveau. Die Anteile der aktiven Mobilität und Fahrradausstattung zeigen nur leichte Veränderungen, wobei der Markttrend zu Elektrofahrrädern auch in Gelsenkirchen zu beobachten ist.

2.2 Bestandsanalyse

Die im nachfolgenden Kapitel zusammengefassten Analyseergebnisse entstammen den Vor-Ort-Begehungen des Gutachterbüros zu Beginn des Projekts und der bestehenden Planwerke, Projekte, Konzepte und Aktivitäten der Stadt Gelsenkirchen zum Thema Verkehr und Mobilität. Diese wurden im Arbeitsprozess (siehe Kapitel 1.2) um Eindrücke der Gelsenkirchener Bevölkerung - als lokale Expertinnen und Experten - ergänzt und bilden einen Stand Mitte des Jahres 2021. Zur besseren Übersichtlichkeit sind für den vorliegenden Endbericht insbesondere die identifizierten Stärken und Schwächen zusammengefasst und anschließend auf die im jeweiligen Themenfeld zentralen Handlungserfordernisse heruntergebrochen worden.

Stadtstruktur und Verkehrsverflechtungen

Die Stadt Gelsenkirchen liegt zentral in der Metropole Ruhr und hat entsprechend starke verkehrliche wie auch strukturelle Verflechtungen zu den Nachbarkommunen sowie zu weiteren Städten der Metropole Ruhr und darüber hinaus. Eine Besonderheit stellen die beiden Zentren Buer und Altstadt dar. Das Stadtgebiet weist ein starkes strukturelles, soziodemographisches Nord-Süd-Gefälle auf.

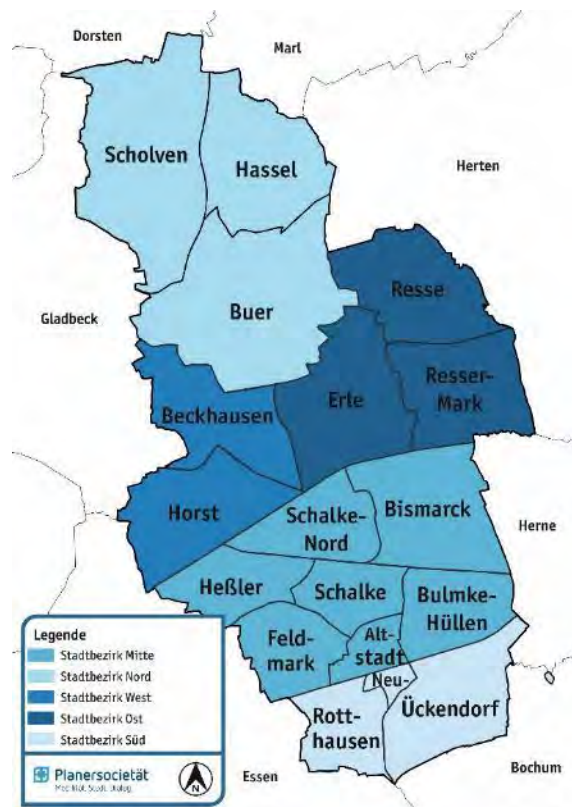


Tabelle 2: Stärken und Schwächen im Bereich Stadtstruktur und Verkehrsverflechtungen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - zentrale Lage in der Metropole Ruhr - starke Verflechtungen ins Umland sowie in die Nachbarkommunen (ca. 113.000 tägliche Pendelwege) - ausgeglichenes Pendlersaldo (+201) - einige Stadtteile mit positiver Bevölkerungsentwicklung - etwa ein Viertel der Einwohnerinnen und Einwohner lebt in kompakten Strukturen - viele Stadtteile verfügen über eigenständige Versorgungsbereiche - geringe Topographie im Stadtgebiet - junge Bevölkerungsstruktur 	<ul style="list-style-type: none"> - stagnierende Bevölkerungszahlen in der Gesamtstadt - trotz stagnierender Bevölkerungszahlen steigt die Anzahl an Pkw im Stadtgebiet - einige Stadtteile mit deutlich negativer Bevölkerungsentwicklung - bizenrische Stadtstruktur sorgt für heterogene Entwicklung der Stadtteile - vergleichsweise hohe Arbeitslosigkeit (ca. 12 % gegenüber ca. 5 % bundesweit) - zahlreiche Bebauungs- und Infrastrukturen wirken als Barrieren und trennen die Stadt in einen nördlichen und einen

- südlichen Bereich
- breite Hauptverkehrsachsen sind stark auf den MIV ausgerichtet und haben ebenfalls Barrierewirkung

Die zentralen Handlungserfordernisse im Bereich Stadtstruktur und Verkehrsverflechtungen greifen insbesondere die im Stadtgebiet vorhandenen strukturellen und soziodemographischen Unterschiede auf. Diese sind maßgeblich durch die bizenrische Struktur sowie die baulichen und natürlichen Barrieren geprägt. Darüber hinaus sind Pendelverbindungen für Gelsenkirchen als bedeutender Standort innerhalb der Metropole Ruhr ein weiterer wichtiger Aspekt:

- individuelle Bewertung der Bevölkerungsentwicklung für die Stadtbezirke und Stadtteile aufgrund von heterogenen Entwicklungstendenzen
- Einbezug wachsender Pkw-Zahlen im Hinblick auf die Maßnahmenkonzeption im fließenden und ruhenden Verkehr
- Stärkung und Ausbau der relevanten Pendelverbindungen von und nach Gelsenkirchen unter Berücksichtigung der verkehrsspezifischen Zielsetzungen der Stadt

Mobilität in Gelsenkirchen (Vergleich 2015 und 2020)

Die Stadt Gelsenkirchen verfügt über zahlreiche Grundlagendaten zur Mobilität. Diese stammen aus bereits durchgeführten und abgeschlossenen Mobilitäts- und Verkehrserhebungen (z. B. Haushaltsbefragung 2015). Darüber hinaus sind die Mobilitäts- und Verkehrserhebungsdaten um aktuelle Mobilitätseckdaten (z. B. Pkw-Bestand, Zulassungszahlen, Unfallstatistiken, etc.) ergänzt worden. Unter anderem zu Vergleichszwecken sowie zum Aufzeigen von Entwicklungstendenzen wurde im Jahr 2020 eine Haushaltsbefragung durchgeführt (siehe Kapitel 2.1), deren Ergebnisse als Entwicklungstendenzen kurz zusammengefasst sind.

Tabelle 3: Stärken und Schwächen aus der Gelsenkirchener Haushaltsbefragung 2015

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - Radverkehrsanteil im Vergleich zu Essen oder Dortmund erhöht - südliche Stadtteile verfügen über höhere ÖPNV-Anteile und auch die Fußverkehrsanteile sind in diesen kompakten Stadtteilen erhöht - der Fußverkehr ist bei Einkäufen und Besorgungen des täglichen Bedarfs sowie bei Freizeitwegen im Stadtgebiet relativ stark vertreten 	<ul style="list-style-type: none"> - der MIV dominiert den Modal Split - ÖV-Anteil am Modal Split geringer als in anderen Ruhrgebietsstädten mit Straßenbahn - nördliche Stadtteile sind deutlich MIV-affiner - Trassenausrichtung im SPNV wirkt sich nachteilig auf die innerstädtische Erschließung aus - der ÖV ist mit all seinen Angeboten (Bahn, Straßenbahn und Bus) dem MIV in der Reisezeit unterlegen

Die Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2020 zeigt die weiterhin vorherrschende Rolle des MIV in Gelsenkirchen. Wie schon im Jahr 2015 können die vorhandenen Potenziale des ÖV nicht vollumfänglich abgerufen werden und sind durch die Pandemie zusätzlich negativ beeinflusst worden; auch wenn der Anteil der Personen, die mindestens einmal die Woche den ÖPNV nutzen, mit einem Viertel relativ hoch ist. Demgegenüber steht eine positive Entwicklung im Radverkehr (ggf. ein Pandemieeinfluss), auf der aufgebaut werden kann. Insgesamt hat die Wegezanzahl im Vergleich zum Jahr 2015 leicht abgenommen, was potenziell auf gestiegene Homeofficeanteile und weniger Freizeitaktivitäten (ggf. ein Pandemieeinfluss) schließen lässt.

Die zentralen Handlungserfordernisse sind:

- für die vom MIV geprägten Wegezwecke „Arbeit“, „Einkauf“, „Begleitung einer Person“ und „dienstliche / geschäftliche Erledigung“ bedarf es weiterhin zielgerichteter Lösungen
- der ÖV muss das Vertrauen der Gelsenkirchener Bevölkerung zurückgewinnen und innerstädtisch sowie im regionalen Zusammenhang konkurrenzfähig zum MIV sein
- der erkennbare Trend zu mehr Radverkehr ist aufzugreifen und zu fördern, um insbesondere kürzere MIV-Wege zu reduzieren, der Bedarf an sicheren und moderneren Radverkehrsinfrastrukturen ist aus den Antworten der Befragten ableitbar
- individuelle Ansätze zur Stärkung des Fußverkehrs in den Stadtteilen und Stadtbezirken, welche die jeweils gegebenen Voraussetzungen berücksichtigen

Fußverkehr und Barrierefreiheit

Zufußgehen ist die natürlichste Fortbewegungsart. Die Möglichkeit des Zufußgehens steht einem Großteil der Bevölkerung zur Verfügung. Eine fußverkehrsfreundliche Stadt ist eine Investition in die Lebensqualität und die Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohner.

Tabelle 4: Stärken und Schwächen Fußverkehr und Barrierefreiheit

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - zwei attraktive Hauptzentren sowie mehrere (teils umgestaltete) Nebenzentren bieten Qualitäten - straßenunabhängige Fußwegeverbindungen bieten attraktive Verbindungsmöglichkeiten zwischen den Stadtteilen (insb. für Freizeit- und Erholungszwecke) - Bordsteinabsenkungen sind bereits an verhältnismäßig vielen Querungen vorhanden - Blindenleitsystem in der Altstadt - umgestaltete Plätze (z. B. Grilloplatz) mit Aufenthaltsmöglichkeiten - Projektansatz aus der Digitalstrategie mit der App Avatar zur wissenschaftlichen 	<ul style="list-style-type: none"> - Mindest-Gehwegbreite von 2,50 m (ERA 02 & RAS 06) insb. in älteren Bestandsquartieren regelmäßig unterschritten - bestehende Nutzungskonflikte (z. B. mit dem ruhenden Verkehr) - Sanierungsbedarfe an Oberflächen - Starke Barrierewirkung von zentralen MIV-Achsen im Stadtgebiet; Querungsanlagen zumeist für den MIV optimiert (lange Wartezeiten im Fußverkehr) - auch hoch frequentierte Querungen (z. B. Zugänge zur Altstadt, Florastraße) teils unterdimensioniert und veraltet - Barrierefreiheit wird bei allen aktuellen Planungen und Umsetzungen

Erkundung des Stadtraums

berücksichtigt. Allerdings fehlen insbesondere im Bestand oftmals noch Doppelquerungen sowie taktile Elemente

Die zentralen Handlungserfordernisse im Bereich Fußverkehr und Barrierefreiheit folgen insbesondere den Erkenntnissen der Vor-Ort-Begehungen im Gelsenkirchener Stadtgebiet. Diese haben gezeigt, dass zu geringe Gehwegbreiten und damit verbundene Nutzungskonflikte vor allem in (verdichteten) Bestandsquartieren ein wiederkehrendes Merkmal sind. Markant sind außerdem viele Barrieren: Autobahnen, Schienenverbindungen oder auch Hauptverkehrsstraßen haben hohe Trennwirkungen, die innerhalb und außerhalb der Stadtteile die Verbindungsqualität des Fußverkehrs limitieren. Positiv hervorzuheben sind insbesondere die zahlreichen straßenunabhängigen Fußwegeverbindungen zwischen den Stadtteilen. Barrierefreiheit wird bei aktuellen Planungen und Umsetzungen hergestellt. Eine flächendeckende Berücksichtigung im Bestand ist noch nicht erreicht:

- 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

Radverkehr und Mikromobilität

Das Fahrrad wird immer häufiger auch als Alltagsverkehrsmittel genutzt. Besonders mit dem Aufkommen von Pedelecs haben sich die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads deutlich erhöht. Auf kurzen, innerstädtischen Wegen gilt das Fahrrad als das schnellste Verkehrsmittel. Fahrradfahren ist ressourcensparend, gesundheitsfördernd und für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich. Eine besondere Herausforderung im Radverkehr liegt in der Bereitstellung verkehrssicherer und komfortabler Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere im Bereich von durch Flächenkonkurrenzen und Nutzungskonflikten geprägten, innerstädtischen Straßenräumen. Hierbei sind auch Entwicklungen im Bereich der Mikromobilität (z. B. E-Scooter) einzubeziehen.

Tabelle 5: Stärken und Schwächen Radverkehr und Mikromobilität

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - straßenunabhängige Verbindungen sowohl zu Freizeitwecken als auch stadtteilverbindend (Alternative zur Hauptverkehrsstraße) - bereits umgestaltete Straßen können als Vorbilder für die weitere Radverkehrsplanung dienen - Sutumer Brücke als Fahrradstraße ist ein erster Ansatz zur Priorisierung des 	<ul style="list-style-type: none"> - die dominierenden MIV-Verkehrsachsen stellen Barrieren für den Radverkehr dar und machen diesen unattraktiv; Querungshilfen sind i.d.R. nur an großen Kreuzungen vorhanden und für den Radverkehr nachteilig geschaltet - Hauptverkehrsachsen im Gelsenkirchener Zentrum (Altstadt) haben oftmals keine Radverkehrsinfrastruktur; hier wird die

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Fahrrads in bestimmten Straßenräumen - die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr bieten die Möglichkeit direkte Verbindungen herzustellen - Die Fahrradservicestationen und Dein-Radschloss bieten Potenzial, den Radverkehr im Stadtbild sichtbarer zu machen - in den Zentren bestehen vermehrt angemessene bis hochwertige Anlehnbügel zum Abstellen von Fahrrädern - erste Projektideen im Bereich der Digitalisierung vorhanden (z. B. grüne Welle, Warnfunktion bei zu geringen seitlichen Abständen) und in Anwendung (temporäre Beleuchtung) | <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssicherheit negativ beeinflusst - keine Radverkehrsinfrastruktur entlang der südlichen Kurt-Schumacher-Straße (als zentrale Verkehrsachse durch Gelsenkirchen) - sanierungsbedürftige Straßen (insb. Straßenbeläge), veraltete Führungsformen wirken einschränkend auf die Verkehrssicherheit von Radfahrenden - Netzlücken und Defizite an vielen weiteren Stellen der Stadt - Umsetzung von Fahrradstraßen ist verbesserungswürdig (z. B. fehlende Piktogramme, Hinweise, wiedererkennbare Gestaltung) - entstehende Konflikte mit dem ruhenden Verkehr sowie dem Fußverkehr werden vor allem in den Stadtteilzentren offenbar |
|---|--|

Die zentralen Handlungserfordernisse im Bereich Radverkehr und Mikromobilität folgen insbesondere den Erkenntnissen der Vor-Ort-Begehungen im Gelsenkirchener Stadtgebiet. Diese haben gezeigt, dass in den vergangenen Jahren Maßnahmen im Radverkehr umgesetzt wurden (Zukunftsprogramm Radverkehr) und das Fahrrad einen höheren Stellenwert bekommen hat. Allerdings fehlt es bisher an einer strategisch-konzeptionellen Gesamtplanung für den Radverkehr. Ein konzeptioneller Überbau mit Zielnetz fehlt genauso wie eine valide Datengrundlage (Radverkehrszählungen, Auslastungen etc.). Weiter weist das Radverkehrsnetz in Gelsenkirchen viele Netzlücken und Barrieren auf:

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

Verkehrssicherheit

Die Sicherheit im Verkehr wird überwiegend durch das Verkehrsverhalten und die vorhandene Verkehrsinfrastruktur determiniert. Auf beide Faktoren kann von kommunaler Seite Einfluss genommen werden und so insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmende die objektive und subjektive Sicherheit erhöht werden. Natürlich spielt die Verkehrssicherheit auch im Bereich des MIV und ÖV eine wichtige Rolle. Bedeutsamer ist die Verkehrssicherheit allerdings im Bereich Fuß- und Radverkehr, da hier die Auswirkungen von Unfällen schnell deutlich größer sein können.

Die zentralen Handlungserfordernisse im Bereich der Verkehrssicherheit beruhen auf den Auswertungen der Unfalldaten der Polizei Gelsenkirchen. Diese zeigen, dass die Anzahl der Unfälle in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen hat. Wenn auch die Zahlen der Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten stagnieren, deuten die Daten darauf hin, dass insbesondere Unfallschwerpunkte in den Blick genommen werden müssen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere in sensiblen Bereichen (vor Kindergärten, Schulen, Seniorenheimen etc.) und in Bereichen, in denen viele Verkehrsteilnehmende aufeinandertreffen (Fuß, Rad, Kfz)
- 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)

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat einer umweltfreundlichen Mobilität und ist wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge und der Teilhabe am öffentlichen Leben für alle Bevölkerungsgruppen. Doch nicht nur die Funktion der Daseinsvorsorge ist relevant, sondern beispielsweise auch die Abwicklung des (Berufs-)Pendelverkehrs.

Tabelle 6: Stärken und Schwächen des öffentlichen Verkehrs

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - gute grundsätzliche Erschließungswirkung im Stadtgebiet (94 % der Bevölkerung erreicht den ÖV innerhalb von 300 m) - einige zentrale ÖV-Haltestellen sind modernisiert und haben Vorbildfunktion - insgesamt vermitteln die Bushaltestellen einen positiven Eindruck - regionale Anbindungsqualität (nach RIN 2008) ist gut bis befriedigend (Richtung Dortmund und Essen) - innergemeindlich bis auf wenige Ausnahmen ebenfalls gute Anbindungsqualität (allerdings schlechter als MIV) - entstehende Dynamik im Bereich alternativer Antriebe (E-Busse, Wasserstoffbus) - barrierefreier Ausbau der Haltestellen geht sukzessive voran - Digitalstrategie nennt verschiedene Projekte deren Umsetzung kurzfristig angegangen werden soll (z. B. digitales 	<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsqualitäten des ÖV in einigen Stadtteilen unterdurchschnittlich (z. B. Resser Mark, Scholven, Heßler) - regionale SPNV-Verbindung im Stadtgebiet ungleich verteilt; in Randbereichen ist der SPNV nicht konkurrenzfähig - Buer nicht ausreichend qualitativ durch den SPNV an das Ruhrgebiet angebunden - Modernisierungsbedarfe an SPNV-Haltestellen (z. B. GE-Zoo, GE-Buer-Süd) - bundesweite Zielvorgabe zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen werden, auch aufgrund des dort definierten Umsetzungszeitraumes und der Kosten, wie in den meisten Großstädten noch nicht erreicht

- Schokoticket, Weiterentwicklung Kunden-
da, Sensorik zur Fahrgastzählung, etc.)
- Unter Pandemiebedingungen nutzen laut
Haushaltbefragung 26 % der Bevölkerung
mindestens einmal wöchentlich den
ÖPNV

Das ÖV-System in Gelsenkirchen bietet gute Voraussetzungen zur qualitätsvollen Anbindung des Stadtgebiets. Der SPNV weist, mit Ausnahme des Gelsenkirchener Hauptbahnhofs, allerdings limitierende Aspekte auf (z. B. Qualität, Haltepunkte, Verbindungsmöglichkeiten, Taktung, Bedienzeiträume). Damit hängt auch zusammen, dass ÖV-Reisezeiten z. T. nur bedingt mit den MIV-Reisezeiten konkurrieren können. Hier sind die Möglichkeiten der Einflussnahme durch die Stadt Gelsenkirchen aufgrund der Zuständigkeiten (DB, VRR) gering. Daraus ergeben sich folgende zentralen Handlungserfordernisse:

- Durchführung der im Nahverkehrsplan erarbeiteten Prüfaufträge zur potenziellen Erweiterung der Straßenbahnanbindung im Stadtgebiet (2021 erfolgt; siehe Kap. 5.3)
- Aufwertung zentraler SPNV-Bahnhöfe; Ausbau/Erneuerung als intermodale Haltepunkte
- qualitativ hochwertige Anbindung von Buer durch den SPNV
- weitere Stärkung des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat umweltfreundlicher Mobilität auf den Hauptachsen
- Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit

Vernetzte Mobilität

Die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln im Tages- bzw. Wochenverlauf (Multimodalität) oder auf einem Weg (Intermodalität) wird im städtischen Verkehrsgeschehen immer bedeutender. Einerseits weil die so geschaffenen Mobilitätsalternativen attraktiver werden und andererseits, da Menschen vermehrt nach praktikablen Lösungen suchen, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Die attraktive und effiziente Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsalternativen trägt dementsprechend dazu bei, den gesamtstädtischen Verkehr nachhaltiger zu gestalten und diesen durch vielfältige, verfügbare Wahlmöglichkeiten zu entzerren.

Tabelle 7: Stärken und Schwächen der vernetzten Mobilität

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - intermodale Angebote sind an allen SPNV-Haltepunkte vorhanden (DeinRad-schloss, Fahrradboxen, Bike-Sharing, P+R-Anlagen) - Bike-Sharing ist in den beiden Zentren sowie in einigen Stadtteilzentren vorhanden - In Gelsenkirchen besteht ein Carsharing-Angebot 	<ul style="list-style-type: none"> - an den SPNV-Haltepunkte Buer-Süd und Rotthausen bestehen keine ausgewiesenen P+R-Anlagen - Fahrradabstellanlagen an intermodalen Schnittstellen teilweise modernisierungsbedürftig - P+R-Vermarktungskonzept bzw. zielgerichtete Ansprache von potenziellen P+R-

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Erste Kooperationsansätze zur übergreifenden Abrechnung von Mobilitätsangeboten (ÖV-Zeitkarte & Carsharing) | <ul style="list-style-type: none"> - Nutzerinnen und -nutzern fehlt bislang Carsharing-Angebote sind bisher kaum verbreitet und weisen keinen Nutzungszusammenhang auf |
|---|---|

Die zentralen Handlungserfordernisse im Bereich der vernetzten Mobilität folgen insbesondere den Erkenntnissen der Vor-Ort-Begehungen im Gelsenkirchener Stadtgebiet. Diese haben gezeigt, dass in Gelsenkirchen erste Ansätze zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten bestehen. Konzentriert sind die damit zusammenhängenden Angebote insbesondere im Bereich der SPNV-Haltestellen sowie in den beiden Zentren Altstadt und Buer. Auch erste Kooperationsbestrebungen zwischen Mobilitätsdienstleistern sind gegeben. Es fehlt bislang allerdings an übergeordneten Zugangsmöglichkeiten, Vermarktungskonzepten sowie z. T. der stadtweiten Verbreitung von Angeboten:

- Stärkung und sukzessiver Ausbau der vorhandenen Sharingangebote
- Erarbeitung eines integrierten Konzepts zum Ausbau und zur Stärkung der vernetzten Mobilität auf Grundlage der vorliegenden Planwerke und Konzepte (Fachkonzept multimodale Mobilität, verbundweites Konzept für die Einrichtung von Mobilstationen, Antrag im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes)

Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

In Gelsenkirchen hat der Kfz-Verkehr eine bedeutende Rolle für die Mobilität der Menschen sowie für die Wirtschaft der Stadt inne. Aktuelle gesellschaftliche Trends sowie politische Ziele und gesetzliche Vorgaben zeigen aber, dass die über Jahrzehnte gewachsene Ausgestaltung des Kfz-Verkehrs vermehrt in Frage gestellt wird. Moderne Mobilitätsplanung versucht statt einer Priorisierung des Kfz-Verkehrs attraktive und konkurrenzfähige Alternativen zu entwickeln und die notwendigen Kfz-Verkehre stadtverträglich sowie für alle Verkehrsteilnehmenden sicher abzuwickeln.

Tabelle 8: Stärken und Schwächen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - Sehr hohe Angebotsqualitäten in die Altstadt (RIN 2008: Angebotsqualität A aus allen Stadtteilen) und in die Region (z. B. Dortmund, Essen) - Querungen auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet; entsprechend gute Reisezeiten mit dem MIV - erste Ansätze zur Integration der Elektromobilität (z. B. öffentliche Ladesäulen, Befreiung von Parkgebühren, Reduzierung der Kosten des Bewohnerparkausweises) - in vielen Bereichen scheint der Parkdruck eher moderat zu sein - Lkw-Verkehre werden größtenteils über 	<ul style="list-style-type: none"> - hohe Lärm- und Luftschadstoffemissionen entlang der Hauptachsen (z. B. Kurt-Schumacher-Straße) - Straßenräume teilweise überdimensioniert - Parken im öffentlichen Raum günstiger als in Parkbauten - MIV verdrängt den Rad- und Fußverkehr in die verbleibenden Resträume und senkt die Qualitäten für die Nahmobilität - bisher keine Innenstadtlogistikkonzepte; auch Logistik mit E-Lastenrädern noch kaum verbreitet (Ausnahme GERda & Bestrebungen der BOGESTRA)

- nicht sensible Teile des Straßennetzes geführt
- Hafen Gelsenkirchen als trimodale Drehscheibe mit hohem Entwicklungspotenzial (z. B. als Last-Mile-Logistik-Netzwerk)
- vielfältige digitale Vorhaben in der Digitalstrategie der Stadt Gelsenkirchen hinterlegt (z. B. Aufbau LoRaWan (Long Range Wide Area Network), Smart Parking, kooperatives Parkraummanagement)

Die durchgeführten Reisezeitanalysen haben gezeigt, dass der MIV im Gelsenkirchener Stadtgebiet auf fast allen Verbindungen über 2 Kilometer (Ausnahmen bilden einige Straßenbahnachsen in der Stadt) das schnellste Verkehrsmittel ist. Dazu trägt, neben großzügig dimensionierten Straßenräumen, auch die Ausrichtung von Kreuzungen auf den Kfz-Verkehr bei. Der ruhende Verkehr wird in vielen Fällen, ebenfalls aufgrund der oftmals großzügigen Dimensionierung, im öffentlichen Raum abgewickelt und verdrängt andere Verkehrsarten und Nutzungsmöglichkeiten. Es bestehen allerdings erste Ansätze zur Förderung der E-Mobilität. Daraus lassen sich folgende zentrale Handlungserfordernisse ableiten:

- verträglichere Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptachsen (Reduzierung von Unfällen, Senkung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie Generierung von ausreichend Seitenraum für Nahmobilität)
- Förderung von innovativen Ansätzen im Güterverkehr, Stärkung von intermodalen Güterschnittstellen
- Neuordnung des Parkraums insbesondere in zentralen städtischen Lagen

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement greift den ganzheitlichen Ansatz auf, attraktive und zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote und -alternativen in Verbindung mit einer begleitenden Kommunikationsarbeit zu entwickeln. Im Kern wird das Ziel verfolgt, Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel oder (Mitfahr-)Angebote zu verlagern. Neben der Bereitstellung von Infrastruktur findet im Rahmen eines Mobilitätsmanagements eine stete Informations-, Beratungs- und Motivationsbegleitung statt. Mobilitätsmanagement ist somit ein Instrumentarium, mit dem vor allem Kommunen und Betriebe den Verkehr ihrer Bürgerinnen und Bürger sowie Beschäftigten optimieren und vom MIV auf andere Verkehrsträger verlagern können.

Tabelle 9: Stärken und Schwächen des Mobilitätsmanagements

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsmanager im Referat Verkehr - Durchführung und Teilnahme an verschiedenen Programmen/Projekte zum Thema Mobilitätsmanagement (z. B. 	<ul style="list-style-type: none"> - fehlende Kontinuität im betrieblichen Mobilitätsmanagement - fehlende Einbindung von Akteuren aus der Wirtschaft

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">Mobil.Pro.Fit, effizient mobil etc.)- für Angestellte der Stadtverwaltung subventioniertes Jobticket, verbesserte Konditionen, Bikesharing, Dienstfahräder- Untersuchungen zum Fahrzeugmanagement bei der Stadtverwaltung Gelsenkirchen- Durchführung von Aktionstagen bei der Stadtverwaltung- Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW | <ul style="list-style-type: none">- bisher kaum Berücksichtigung von schulischem Mobilitätsmanagement |
|--|---|

Die zentralen Handlungserfordernisse im Bereich Mobilitätsmanagement beruhen auf der Auswertung der bisherigen Arbeit der Stadt Gelsenkirchen in diesem Themenfeld. Dabei hat sich gezeigt, dass die verschiedenen Bereiche des Mobilitätsmanagements in der Stadt Gelsenkirchen aktuell unterschiedlich stark berücksichtigt sind. Während im kommunalen Mobilitätsmanagement nach wie vor vielfältige Anstrengungen unternommen werden und nachhaltige Maßnahmen etabliert wurden, ist das betriebliche Mobilitätsmanagement nach den sehr aktiven Jahren von 2012 bis 2016 nicht mehr kontinuierlich weitergeführt worden. Zum schulischen Mobilitätsmanagement sind darüber hinaus keine koordinierten Maßnahmen bekannt:

- Zusammenbringen der Aktivitäten im Bereich des Mobilitätsmanagements in einer übergeordneten Zuständigkeit bei der Stadt Gelsenkirchen (Koordination und Kontinuität)
- Aktivitäten der Stadt Gelsenkirchen im kommunalen Mobilitätsmanagement als Vorbild kommunizieren
- Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung und der IHK als Multiplikatoren und zur Schaffung von Kontinuität im betrieblichen Mobilitätsmanagement

Die Analyseergebnisse aus der Mobilitätsuntersuchung sowie der Bestandsanalyse bilden zusammen die wesentliche Grundlage für die Erarbeitung des Zielsystems und der Entwicklung der Handlungsfelder und Maßnahmen.

3 Entwicklungstrends und -perspektiven

Stadtentwicklung, Gesellschaft und Soziodemographie befinden sich in einem ständigen Wandel. Mobilitätsverhalten und Verkehr als ein Ausdruck des gesellschaftlichen Lebens werden daher von vielen Trends und Entwicklungen maßgeblich beeinflusst. Der Masterplan Mobilität für die Stadt Gelsenkirchen muss diese Trends und Entwicklungen miteinbeziehen, um Prognosen abschätzen sowie die Entwicklungslinien und darauf die Maßnahmen entsprechend anpassen zu können. Aus diesem Grund gibt im Folgenden zunächst eine Trendfortsetzung einen Ausblick darauf, wie sich Gelsenkirchen entwickelt, wenn die aktuell¹ zu beobachtenden soziodemographischen und verkehrlichen Entwicklungen in den nächsten Jahren sich weitestgehend konstant weiterentwickeln. Hierbei ist anzumerken, dass die überwiegende Anzahl vorhandener Prognosen auf dem Zieljahr 2030 basieren und daher für die Trendfortschreibung dieses Jahr als Zieljahr gewählt werden musste.

Darauf aufbauend werden dann verschiedene Entwicklungsperspektiven für die Stadt aufgezeigt und im Sinne der Zieldefinition berücksichtigt. Diese Entwicklungsszenarien waren Teil des ersten Onlinedialoges mit den Bürgerinnen und Bürgern und wurden zudem in den verschiedenen Arbeitsgruppen während des Erarbeitungsprozesses rückgespiegelt.

3.1 Trendprognose

Soziodemographie & Kohorten

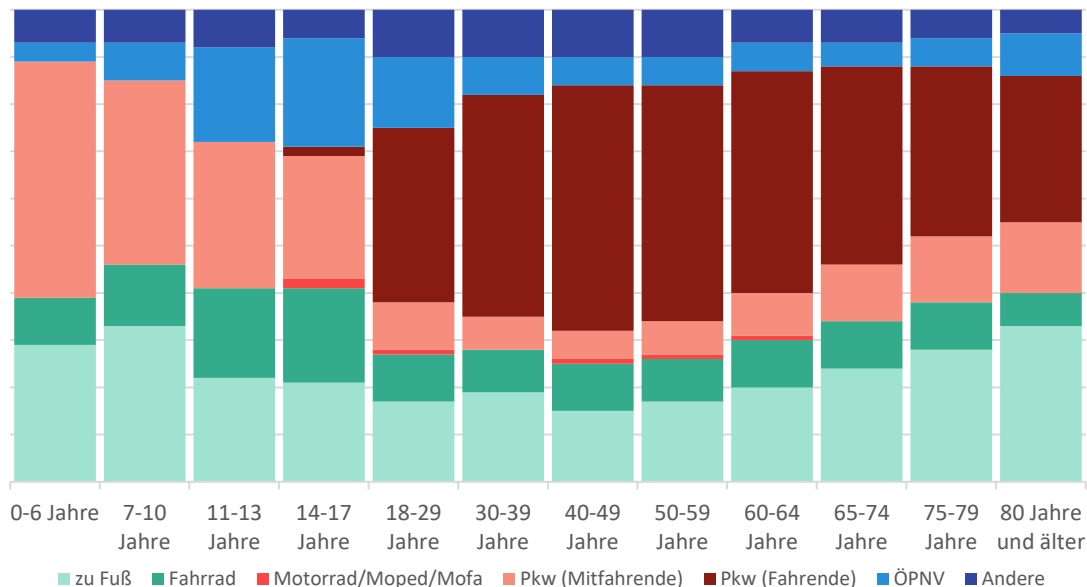
Ein demographischer Wandel hat einen direkten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Eine schrumpfende Stadtbevölkerung stellt andere Ansprüche an die Mobilitätsplanung als eine wachsende. Entsprechend ist die Prognose der Gesamtbevölkerung ein wichtiger Anhaltspunkt für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in der Stadt. Die Prognosen weichen dabei teils deutlich voneinander ab. Die hier angenommenen Werte sind daher aus verschiedenen Prognosen (aus dem Demographiebericht der Stadt sowie den Daten von it.nrw) gemittelt. Für 2030 ergibt sich so ein Bevölkerungsrückgang von 0,9 %. Hierbei muss jedoch betont werden, dass Prognosen unsicher sind. Insbesondere Migrationsbewegungen (z. B. ausgelöst durch Kriege oder Hungersnöte) können hier, mitunter sehr kurzfristig, dazu beitragen, dass die Prognosen abweichen.

Ein weiterer wichtiger Anhaltspunkt für die Bestimmung des zukünftigen Verkehrsverhaltens ist die Verteilung der Bevölkerung über die Altersgruppen (und wie sie sich entwickelt). Der Rahmen des eigenen Mobilitätsverhaltens definiert sich insbesondere aus dem zur Verfügung stehenden Mobilitätsbudget und den Mobilitätsbedürfnissen aus der Lebenssituation einer Person bzw. eines Haushalts. So zeigen sich deutliche lebensphasenspezifische Unterschiede bei der Betrachtung des Mobilitätsverhaltens. Die ÖPNV-Nutzung ist vor allem bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen erhöht, auch Ältere nutzen tendenziell häufiger den ÖPNV. Die höchsten Pkw-Anteile sind vor allem

¹ Terndprognose wurde im 1. Quartal 2021 erarbeitet

in der Familienphase zu finden. Nimmt der Anteil von einzelnen Bevölkerungsgruppen zu, hat dies auch Einfluss auf den zukünftigen Modal Split.

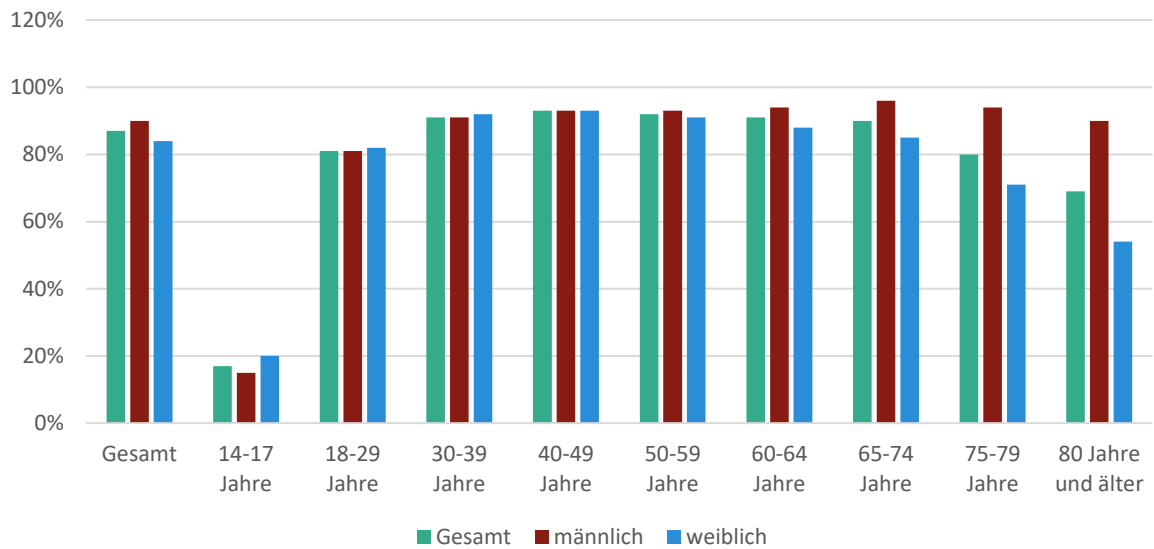
Abbildung 7: Modal Split nach Altersgruppen (MiD 2017)²



Allerdings ist zwischen Alterseffekten (z. B.: Führerscheinbesitz bei Jugendlichen, körperliche Einschränkungen in den älteren Gruppen etc.) und Kohorteneffekten (Gruppen/Generationen mit ähnlichen Prägungen) zu unterscheiden. Die Mobilitätssozialisation hat einen maßgeblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. So nimmt aktuell von Kohorte zu Kohorte die Pkw-Nutzung und der Führerscheinbesitz bei den 18- bis 24-Jährigen (vor allem bei Männern) ab. Zeitgleich kommen jedoch immer autoorientiertere Altersgruppen in das Rentenalter. Die Folge ist eine steigende Motorisierungsrate bei den älteren Altersgruppen vor allem bei den Frauen.

² Zu beachten: 2 % Pkw (Fahrende) in der Altersgruppe der 14- bis 17-Jährigen durch begleitetes Fahren ab 17 Jahren.

Abbildung 8: Geschlechterspezifische Unterschiede im Führerscheinbesitz nach Altersgruppen (MiD 2017)



Die Zusammensetzung der Bevölkerung in einer Stadt hat also Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.

Bevölkerungsdaten Gelsenkirchen

Für Gelsenkirchen wird von einer schrumpfenden Bevölkerung ausgegangen, in der der Anteil der jüngeren Altersgruppen abnimmt (siehe Demographiebericht 2012, Bevölkerungsvorausberechnung 2018 IT.NRW). Besonders groß ist die Reduktion in der Gruppe der Auszubildenden und Studierenden. Zeitgleich wird eine deutliche Steigerung bei den über 65-Jährigen erwartet. Diese Entwicklungen lassen zunächst folgende Schlüsse für den Masterplan zu:

Bevölkerungsdaten	
	Gesamtbevölkerung 2030 Prognose (-0,9 %)
	Personen unter 18 Jahre (Schülerinnen/Schüler) Prognose (-3,7 %)
	19 -24 Jahre (Auszubildende/Studierende) Prognose (-19,3 %)
	25 -64 Jahre (Erwerbsfähige) Prognose (-6,3 %)
	65 Jahre und älter (Seniorinnen/Senioren) Prognose (+22,0 %)

Der Anteil der ÖPNV-affinen Gruppen (und der ÖPNV-Captives, also der Gruppen, die keinen Führerschein besitzen oder nicht über einen Pkw verfügen) nimmt ab. Auch ist eine leichte Abnahme in den radaffinen Altersgruppen festzustellen. Gleichzeitig steigt der Bedarf nach barrierefreier Gestaltung sowie nach aktiver Mobilität im Alter. So werden viele Pkw-affine Personen in den nächsten 10 Jahren im Rentenalter sein mit dem Anspruch, mobil zu bleiben.

Mobilitätstrends aus Erhebungen

Aus den Mobilitäts- und Verkehrszählungen lassen sich deutliche Entwicklungen in der Mobilität ableiten, die auf eine Fortsetzung der Mobilitätsexpansion hinweisen. Auf Basis der MiD-Zeitreihe lässt sich festhalten, dass die Wegeanzahl (schwankt zwischen 3,1 und 3,4) und das Reisezeitbudget (zwischen 72 und 80 Minuten) in den vergangenen zwei Jahrzehnten nahezu konstant bleiben. Währenddessen steigen die Tagesdistanzen (von 33 km auf 39 km (2002-2017) jedoch stetig an. Die Anzahl der zugelassenen Pkw (2020: 141.304) nimmt weiter zu. Eine Trendumkehr ist bis 2030 nicht zu erwarten. Hingegen konnten an den BAST-Zählstellen keine signifikante Steigerungen im MIV-Verkehr festgestellt werden (2015: 299.564 auf 2019: 300.775 Fahrzeuge (DTV_Kfz_MobisSo_Q³) an den vier Zählstellen 5122, 5142, 5115, 5147). Allerdings nimmt der Lkw- und Logistikverkehr weiter zu. Bis 2030 ist hier bei Trendfortschreibung (von 2015 bis 2019 Steigerung um 1.501 Schwerverkehre (5,8 % Zuwachs von 25.956 Fahrzeugen auf 27.457 Fahrzeugen)) an drei Zählstellen (5147, 5122, 5115) (DTV_SV_MobisSo_Q⁴) von einem großen Zuwachs auszugehen (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen 2022).

Mobilitätsdaten

	Pkw-Dichte (Kfz pro 1.000 EW) Trendfortschreibung (+9,0 %, ca. +12.830 Kfz)
	Wegeanzahl + Reisezeitbudget Trendfortschreibung (Stagnation)
	Tagesdistanzen (auf Basis MiD-Zeitreihe) Trendfortschreibung (+5,5 %)
	Regionaler Verkehr (BAST Zählstellen) Trendfortschreibung (Stagnation)
	Schwerlastverkehr (BAST Zählstellen) Trendfortschreibung (+11,9 %)

Folgeabschätzung Trends

Die Bevölkerungs- und Mobilitätsdaten deuten auf eine Zunahme der Verkehrsleistung um 2 % auf über 8 Mio km im Personenverkehr bis 2030 hin. Allerdings ist eine Veränderung in Bezug auf die Tagesganglinien zu erwarten. Aufgrund des steigenden Anteils von Freizeitverkehren (weniger Erwerbstätige, Auszubildende, mehr Seniorinnen und Senioren) nehmen die pendlerbedingten Belastungen in den Spitzenstunden ab. Hingegen sind deutliche Steigerungen in der Mittagszeit zu erwarten. In der Summe ist also davon auszugehen, dass die Verkehrsinfrastrukturen zwar über den Tag mehr belastet werden, jedoch Spitzenzeitkapazitäten im Netz frei werden.

Werden die Bevölkerungs- und Mobilitätstrends in Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung betrachtet, ist zunächst festzuhalten, dass eine Abnahme des MIV (vrsl. leichte Zunahme von ca. 449.000 auf 454.000 Wegen) in den kommenden Jahren ohne Maßnahmenlenkung nicht zu erwarten ist, stattdessen die Belastungen durch den ruhenden Verkehr aufgrund von steigenden Kfz-Zahlen zunehmen werden. Bis 2030 wird der Radverkehr soziodemographisch und trendbedingt weiter zunehmen, während der ÖPNV ohne Maßnahmenlenkung an Kunden verliert. Dies verdeutlicht den Bedarf, einerseits sichere Radverkehrsanlagen zu schaffen, andererseits neue (wahlfreie) Kundengruppen für den ÖPNV zu akquirieren.

³ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der Kraftfahrzeuge (DTV-Kfz), alle Tage, beide Fahrrichtungen zusammen

⁴ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs (DTV-SV), alle Tage, beide Fahrrichtungen zusammen



Weitere Mobilitäts- und Gesellschaftstrends

Zu berücksichtigen ist dabei, dass sich nicht alle Mobilitätsentwicklungen auf Basis bestehender Daten bereits heute quantifizieren lassen, vielmehr sind die meisten Trends dynamische Prozesse.

Veränderung der Arbeitswelten

Gerade durch die Covid-19-Pandemie hat sich die Arbeitswelt noch einmal deutlich verändert und damit auch der berufsbedingte Verkehr. Homeoffice sowie flexiblere Arbeitszeitmodelle führen zu einer Entspannung der Spitzenstunden und Reduzierung der Anzahl der Pendlerwege. Damit einhergehend ist aber auch eine weitere Entkopplung von Arbeitsplatz und Zuhause zu erwarten (steigende Distanzen pro Weg). Aufgrund des wachsenden Dienstleistungssektors und der Globalisierung der Arbeitswelt zeigt sich zudem eine erhebliche Zunahme der Dienstreisen im vergangenen Jahrzehnt, einhergehend mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen durch dienstliche Wege.

Veränderung der Haushalte

Die gesellschaftlichen Entwicklungen (Individualisierung, Lebensstil etc.) führen zu kleineren Haushalten und einem daraus veränderten Mobilitätsverhalten. Grundsätzlich haben kleinere Haushalte eine geringere Pkw-Verfügbarkeit (Einpersonenhaushalt: 59 %, Zweipersonenhaushalt: 89 % Pkw-Verfügbarkeit nach MiD 2017) und nutzen häufiger den Umweltverbund. Jedoch sinkt auch der Pkw-Besetzungsgrad. Vor allem der Freizeitverkehr, bei dem der Haushalt meist gemeinsame Wege zurücklegt, wird hiervon betroffen sein.

Veränderung des Freizeitverkehrs

Der Freizeitverkehr ist ein Ausdruck der gesellschaftlichen Entwicklung und daher besonders von gesellschaftlichen Trends (z. B. Individualisierung) betroffen. Die Zeitreihen weisen darauf hin, dass der Anteil des Freizeitverkehrs an den Wegen abnimmt, jedoch die Distanzen zunehmen (weniger häufig, aber intensiver). Besonders Fernreisen haben in den vergangenen Jahren dabei zugenommen.

Veränderung der Logistik und des Einkaufs

Das „Lager auf der Straße“ und „Just in Time“ sind zwei Trends, die den gewerblichen Verkehr in den vergangenen Jahren beschreiben. Der Kfz-Verkehr nimmt im gewerblichen Verkehr stark zu.

Dies gilt auch für den Lieferverkehr, der teilweise private Einkaufswege ersetzt. Dies stellt gerade gewachsene Quartiere vor Herausforderungen, da der Bedarf an Kurzzeitparken deutlich zunimmt.

Veränderung der Fahrzeuggrößen

Die Fahrzeuggrößen nehmen zu. Pkw werden immer schwerer, leistungsstärker und größer. Dies hat Auswirkungen insbesondere auf den ruhenden Verkehr. Zusammen mit den steigenden Kfz-Zahlen in der Stadt ist zukünftig von deutlich höherem Parkdruck auszugehen.

Veränderung durch das Pandemiegeschehen

Die Nachwirkungen von Corona sind bis dato noch nicht abzusehen. Es ist jedoch bekannt, dass Mobilitätsverhalten stark habitualisiert ist und meist nur durch starke Lebensumbrüche aufgebrochen werden kann. Neben den individuellen Lebensumbrüchen (Ausbildung, Beruf, Familie) ist die Covid-19-Pandemie ein Einschnitt in das kollektive Leben gewesen und hat Verhaltensmuster in der Mobilität stark beeinflusst. So hat der ÖPNV durch die Covid-19-Pandemie stark an Bedeutung verloren, während die Individualmobilität deutlich (etwa im Modal-Split) zulegen konnte. Zugleich hat das Quartier als Ort des Lebens gewonnen. Es ist also davon auszugehen, dass das neue, in der Coronazeit zur Routine gewordene Verhalten in vielen Bereichen als ein neuer „Normalzustand“ betrachtet werden kann.

Fridays for Future, Klimawandel und Aufbruchsstimmung

Es zeigen sich auch Tendenzen eines Wertewandels in der Gesellschaft. Seit einigen Jahren gibt es eine breite gesellschaftliche Unterstützung für Fridays for Future und auch die Klimaschutzziele und -gesetze werden mehrheitlich von der Bevölkerung mitgetragen. Es besteht ein hohes Bewusstsein für den Klimawandel, dass allerdings zwischen den Altersgruppen unterschiedlich stark ausgeprägt ist. Insbesondere bei den jungen Erwachsenen schlägt sich dies auch im Mobilitätsverhalten wieder (geringerer Pkw-Besitz, hoher Anteil am Umweltverbund, aber auch viele Fern- und Flugreisen). Nichtsdestotrotz muss festgehalten werden, dass derzeit kaum Mehrheiten für restriktive Maßnahmen (z. B. CO₂-Steuer, Pkw-Maut) vorhanden sind.

Ableitung aus der Trendprognose

2030 wird Gelsenkirchen bei der Trendfortschreibung weiterhin vom Pkw geprägt sein. Während Emissionen durch technische Lösungen auch ohne stadtspezifische Maßnahmen reduziert werden, vergrößern sich die bereits bestehenden Probleme im Straßenraum. Dies betrifft insbesondere den ruhenden Verkehr (Zunahme Kfz pro EW, steigende Kfz-Größen). Positiv ist, dass die Tagesspitzen voraussichtlich abnehmen und somit Straßen seltener an ihre Kapazitätsgrenzen kommen. Dafür steigt die Belastung insbesondere in den Nebenzeiten. Durch die ansteigenden Liefer- und Schwerlastverkehre nimmt allerdings der Wirtschaftsverkehr zu, mit Auswirkungen sowohl auf das überörtliche Straßennetz als auch auf die Wohnquartiere.

Das Pedelec verzeichnet bereits starke Zuwächse in Gelsenkirchen. Davon profitiert der Radverkehr als Gesamtes, sodass er leichte Zuwächse verzeichnen kann, ohne dass daraus große Verlagerungseffekte vom MIV resultieren. Der ÖPNV droht bei der Trendfortschreibung der Verlierer in Gelsenkirchen zu werden. Gründe hierfür sind die veränderten Bevölkerungsstruktur (weniger junge Menschen, weniger Captives) sowie die Nachwirkungen der Covid-19-Pandemie.

Die älteren Altersgruppen werden in Gelsenkirchen einen erheblichen Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung haben. Zudem wird in Gelsenkirchen die Verkehrsmittelnutzung von Migrantinnen und Migranten auch zukünftig eine wichtige Rolle spielen.

3.2 Entwicklungsperspektiven

Aufbauend auf die Trendprognose wurden verschiedene Entwicklungsperspektiven als mögliche Zukunftsbilder für die Stadt Gelsenkirchen durch die Gutachter erarbeitet. Die Entwicklungsszenarien waren Teil des ersten Onlinedialoges mit den Bürgerinnen und Bürgern und bildeten eine Basis, um mögliche Ziele und Handlungsstrategien für die Mobilitäts- und Stadtentwicklung zu diskutieren. Die Ergebnisse des Onlinedialogs sind nicht repräsentativ für die Meinung der gesamten Stadtbevölkerung, da sich ähnlich wie bei Präsenzbürgerveranstaltungen nur ein Teil der Stadtbevölkerung beteiligt, dennoch bildeten sie durch die Rückspiegelung in die verschiedenen Arbeitsgruppen eine gute Basis für die Zieldiskussion im Facharbeitskreis und in der Politik. Nachfolgend werden die Entwicklungsperspektiven anhand des jeweils vorangestellten Zukunftsbildes aus dem Onlinedialog sowie zusammenfassend die Erkenntnisse aus Bürgerdialog und Facharbeitskreis für die Zielentwicklung dargestellt.

3.2.1 Entwicklungsperspektive: Klimaneutrale Stadt

Zukunftsbild

Ein Großteil der Wege der Gelsenkirchener Bevölkerung wird mit dem Umweltverbund, also per Rad, mit Bussen und Bahnen oder zu Fuß, zurückgelegt. Ein E-Auto wird nur noch benutzt, wenn keine Alternativen möglich sind, der eigene Pkw ist eher die Ausnahme.

Busse und Bahnen bilden das Rückgrat der städtischen Mobilität im Alltags- und Freizeitverkehr. Dazu ist das Angebot im öffentlichen Nahverkehr deutlich ausgebaut worden. Die Tarife sind günstig und verständlich, der Takt auch in Nebenzeiten dicht und das Netz engmaschig. Das Fahrrad ist das Hauptverkehrsmittel auf allen Wegen unter fünf Kilometern. Eine grüne Welle für Radfahrerinnen und Radfahrer und breite, hochwertige Radwege, die auch das Fahren mit E-Bikes und Lastenrädern ermöglichen, motivieren auch auf längeren Wegen das Fahrrad zu nutzen. Abstellanlagen überall im Stadtgebiet gewährleisten das unkomplizierte, sichere Abstellen der Fahrräder am Zielort.

Weil weniger Autos fahren oder herumstehen, benötigen sie weniger Platz: die Straßen sind grüner geworden. Das wirkt sich positiv auf den Fuß- und Radverkehr aus und erleichtert zudem die Anpassung der Stadt an den Klimawandel. Auch die Wirtschaft macht bei der Verkehrswende mit: Güter- und Waren werden klimaschonend über die Schiene und das Wasser in die Stadt transportiert und über Lastenräder oder andere klimafreundliche Systeme verteilt.

Gesamteinschätzung der Entwicklungsperspektive

Die Trendprognose verdeutlicht, dass zukünftig bei einer reinen Trendfortschreibung CO₂-Emissionen eingespart werden, aber diese Einsparungen nicht ausreichend sind für die notwendigen Klimaziele. Erklärtes Ziel dieser ersten Entwicklungsperspektive ist es daher, die Klimaneutralität der Stadt Gelsenkirchen zu erreichen. Dazu werden insbesondere Angebotsverbesserungen im Umweltverbund angestrebt. Busse und Bahnen werden das Hauptverkehrsmittel in Gelsenkirchen. Der ÖPNV muss hierzu stark ausgebaut werden (z. B. Straßenbahnausbau, dichtere Takte in den Abend- und Nachtstunden, mehr Fahrzeuge, neue Tangentiallinien) und bindet hohe finanzielle Mittel der Stadt. Für die kurzen und mittleren Distanzen ist das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel. Breite Radwege, grüne Fahrradwege und hochwertige Abstellanlagen erhöhen die Attraktivität des Verkehrsmittels deutlich.

Der Pkw-Verkehr wird dafür stark eingeschränkt (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Durchfahrtsverbote, restriktive Parkraumbewirtschaftung, Rückgang der Straßenbreiten für den Kfz-Verkehr). Auch die Unternehmen und Betriebe sowie die Bürgerinnen und Bürger müssen ihr Mobilitätsverhalten anpassen. Dafür nehmen die Luft- und Lärmemissionen in der Stadt deutlich ab.

Im Onlinedialog mit den Bürgerinnen und Bürgern wie auch in den Runden mit den Fachakteuren und den Fachabteilungen der Verwaltung wurde diese Entwicklungsperspektive grundsätzlich sehr positiv bewertet. Allerdings wurde insbesondere ein restriktiver Umgang mit dem Pkw kontrovers diskutiert. Hier zeigte sich in der Summe kein eindeutiges Bild.

Für hohe Investitionen im ÖPNV wurde hingegen ausdrücklich, z. B. im Onlinedialog, gestimmt. Hier sind jedoch lange Realisierungszeiträume zu berücksichtigen. Daher wird diese Entwicklungsperspektive bis 2035 noch nicht vollends umsetzbar sein.

In der Summe lässt sich ein breiter Rückhalt für die Entwicklungsperspektive festhalten. Allerdings zeigte sich insbesondere beim Aufzeigen der Konsequenzen dieser Perspektive, dass weder im Onlinedialog noch im Facharbeitskreis ein Einvernehmen zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs vorhanden ist. Ohne restriktive Maßnahmen im Pkw-Verkehr sind, trotz gleichzeitiger Angebotsverbesserungen im Umweltverbund, keine substanziellen Verlagerungseffekte vom MIV zu erzielen sind.

3.2.2 Entwicklungsperspektive: Optimierte Mobilität durch digitale Lösungen

Zukunftsbild

Gelsenkirchen ist digitale Vorzeigestadt im Herzen der Metropole Ruhr. Die Förderung der Digitalisierung hat die Nutzung aller Verkehrsmittel in Gelsenkirchen beeinflusst. Die miteinander vernetzten Fahrzeuge der Gelsenkirchener Bevölkerung fahren autonom und werden elektrisch aus regenerativen Energien bzw. mit Brennstoffzellentechnik angetrieben. Bereits bei Fahrtantritt erfolgt eine Routenwahl auf Basis der aktuellen Verkehrssituation auf den Straßen, um den Verkehr in Gelsenkirchen optimal zu verteilen. Die Fahrzeuge kommunizieren mit ihrer Umgebung, Ampelschaltungen und Geschwindigkeiten werden automatisiert geregelt, sodass die Straße optimal genutzt werden kann. Ein Parkplatz am Zielort wird über das intelligente Parkraummanagement zur erwarteten Ankunftszeit reserviert.

Zuhause werden die Fahrzeuge in Zeiten, wo wenig Strom für andere Nutzungen (nachts) benötigt wird, geladen und dienen überdies als Energiespeicher für den Tag. Zudem ist das Autofahren durch die Automatisierung und Vernetzung sicherer geworden. Unfälle mit Radfahrenden haben deutlich abgenommen. Die vollautomatisierten Busse und Bahnen profitieren ebenfalls. Sie kommen schneller ans Ziel. Die Bedienung im öffentlichen Nahverkehr ist zudem einfacher geworden. Apps, die auch Sharing-Lösungen beinhalten, erleichtern das Umsteigen, die Bezahlvorgänge und die Routenwahl, sodass Fahren mit Bussen und Bahn komfortabler wird.

Gesamteinschätzung der Entwicklungsperspektive

Mit dem Green City Plan und der Digitalen Modellstadt wurden in Gelsenkirchen die Weichen gestellt, die Digitalisierung im Sinne der Verkehrsoptimierung zu nutzen. Die Entwicklungsperspektive zielt auf eine Fortführung und Intensivierung der Digitalisierungsstrategie ab. Sie setzt auf eine verkehrsmittelübergreifende Elektrifizierung und Digitalisierung des Verkehrs. Hierdurch können bspw. Emissionen gesenkt, bestehende Infrastrukturen optimal genutzt und Wegeketten vereinfacht werden. Dabei wird auf eine angebotsorientierte Verkehrsstruktur gesetzt. Der Pkw verbleibt das dominierende Verkehrsmittel. Herausforderungen wie hoher Parkdruck sind weiterhin gegeben, werden jedoch z. B. durch digitale Parkraumoptimierung abgemildert. Die Klimaziele können wahrscheinlich nicht vollends durch die Stadt Gelsenkirchen erreicht werden. Dies ist im Wesentlichen vom genutzten Energiemix abhängig.

Die Entwicklungsperspektive wurde in den Beteiligungsformaten zwar in Teilen begrüßt, aber insbesondere die geringen Verkehrsverlagerungen wurden kritisiert. So sollen Digitalisierung und Elektrifizierung zwar genutzt werden, jedoch nur als Teil einer Gesamtstrategie, die Verlagerungseffekte zugunsten des Umweltverbundes auslöst.

Die Realisierungschancen dieser Entwicklungsperspektive sind in der Summe als hoch einzuschätzen. Viele Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung oder in der Diskussion. Die Entwicklungsperspektive entspricht dem Trend der Mobilitätsexpansion (mehr attraktive, schnelle und einfache Mobilität) und somit dem derzeit gelebten Mobilitätsverhalten.

3.2.3 Entwicklungsperspektive: Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit

Zukunftsbild

Mobilität ist in Gelsenkirchen als bedeutender Bestandteil der gesellschaftlichen Teilhabe verankert. Der in seinem Angebot ausgebauten ÖPNV ermöglicht für alle Bevölkerungsgruppen kostengünstige und barrierefreie Mobilität zu den Zielen im Stadtgebiet und über die Stadtgrenzen hinaus. Fast alle Bürgerinnen und Bürger können eine barrierefrei gestaltete Haltestelle im Radius von 400 Metern erreichen. On-Demand-(Klein-) Busse (Busse auf Bestellung) fungieren als Zubringer zum stadtweiten Bus- und Bahnnetz. Durch die sehr kostengünstigen Tarife ist der öffentliche Nahverkehr für alle Bevölkerungsgruppen attraktiv. Das bessere Angebot insbesondere auch in den Nebenzeiten und der Vorrang auch auf den Hauptverkehrsachsen haben dazu geführt, dass Busse und Bahnen eine konkurrenzfähige Alternative zum privaten Auto sind. Auch das Fahrrad ist als kostengünstiges und effizientes

Verkehrsmittel im Stadtgebiet etabliert; gerade auch in der Kombination mit Bussen und Bahnen. Durch Investitionen in Mobilitätsbildung und durch die Reduzierung von Sprachbarrieren kann heute in Gelsenkirchen jede/r Rad fahren oder die Bahn bzw. den Bus nutzen. Die Stadtteilzentren, aber auch Schulen, Kindergärten und Seniorenheime sind gut und verkehrssicher zu erreichen. Kreuzungsarme, straßenunabhängige und barrierefreie Wegeverbindungen bieten allen Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, sich sicher in Gelsenkirchen zu bewegen. Für diejenigen, die auf Hilfe angewiesen sind, haben verschiedene innovative Konzepte wie die Belieferung von mobilitätseingeschränkten Kundinnen und Kunden durch die lokalen Nahversorger dazu geführt, dass sich die Lebensqualität in Gelsenkirchen merklich erhöht hat.

Gesamteinschätzung der Entwicklungsperspektive

Chancengleichheit und gesellschaftliche Teilhabe sind in einer vielfältigen und diversen Stadt von großer Bedeutung. Das haben auch die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Gelsenkirchen in den Beteiligungsformaten entsprechend gewürdigt und sich bspw. deutlich für eine Sicherstellung der Mobilität von einkommensschwachen Personen eingesetzt. Unstrittig ist zudem, dass die Stadt auf eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums und öffentlichen Verkehrs hinwirkt.

Diesem Zukunftsbild wurde in allen Beteiligungsformaten zugestimmt. Aufgrund von rechtlichen Grundlagen ist die Zielsetzung z. B. in Bezug auf die Daseinsvorsorge und die Barrierefreiheit ein Stückweit vorgegeben, die Ergebnisse aus den Beteiligungen verdeutlichen jedoch den hohen Stellenwert der Themen sowohl bei den Fachakteuren als auch bei der Bevölkerung. Grundsätzlich wird dabei auch der These zugestimmt, dass die Gewährleistung der Teilhabe im ÖPNV vor der Effizienz des Verkehrsmittels einzuordnen ist. Grundsätzlich lässt sich so auch vor dem Hintergrund des rechtlichen Rahmens festhalten, dass das Ziel der Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit im Zielkonzept und in den Maßnahmen deutlich zu verankern ist.

3.2.4 Entwicklungsperspektive: Lebenswerte Stadtteile und Quartiere – gesunde Bevölkerung

Zukunftsbild

Die Gesundheit der Bevölkerung und die Lebensqualität innerhalb der Wohnumfelder stehen im Vordergrund der Mobilitäts- und Stadtplanung. Die Stadt- und die Stadtteilzentren in Gelsenkirchen sind im Sinne einer aktiven Mobilität aufgewertet. Freiflächen für Spiel und Begegnung sind durch den Rückbau von Stellplätzen oder Fahrspuren vorhanden, der Fuß- und Radverkehr ist bei allen Neuplanungen berücksichtigt, die Menschen gehen in den begrünten Straßenräumen überwiegend zu Fuß in die Stadtteilzentren bzw. fahren mit dem Rad zu den vorhandenen Nahversorgungseinrichtungen in den Quartieren. Das „Elterntaxi“ existiert nicht mehr: Schülerinnen und Schüler nutzen den Schulweg gerne, um sich mit Freundinnen und Freunden zu treffen und gemeinsam auf sicheren Wegen zur Schule zu gehen bzw. zu radeln. Nicht nur für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen sind die durchgängigen barrierefreien und grünen Verkehrsachsen und zahlreichen Sitzgelegenheiten eine Möglichkeit für eine selbstbestimmte und gesundheitsfördernde Mobilität im

Quartier, auch viele jüngere Menschen nutzen den öffentlichen Raum als Verweil- und Freizeitraum, der zum gemeinsamen Treffen oder Sporttreiben einlädt. Berufspendlerinnen und -pendler fahren entweder direkt mit dem Rad oder Sharing-Angeboten (Leih-Tretroller, Leih-Fahrräder oder Leih-Autos) der quartierseigenen Mobilstationen zu ihren Arbeitsplätzen in andere Stadtteile oder zum nächsten Haltepunkt.

Gesamteinschätzung der Entwicklungsperspektive

Im Fokus dieser Entwicklungsperspektive steht die Nahmobilität. Es zeigen sich in Teilen Überschneidungen zur Entwicklungsperspektive der klimaneutralen Stadt. Hier liegt ein Schwerpunkt der Investitionen und Maßnahmen aber auf dem Fuß- und dem Radverkehr, vor allem auf der Umgestaltung von Straßenräumen zugunsten der Nahmobilität. Die Bürgerinnen und Bürger haben sich positiv gegenüber der Entwicklungsperspektive gezeigt. So stimmen knapp 60 % der Teilnehmenden am Onlinedialog einer Tempo-30-Beschränkung im Stadtgebiet zu, noch höher ist die Zustimmung, Straßenräume zugunsten der Nahmobilität umzugestalten.

Das Feedback zu dieser Entwicklungsperspektive verdeutlicht, dass eine Umgestaltung der Straßenräume, eine neue Priorisierung auf den Straßen zugunsten des Umweltverbundes Ziel im Masterplan sein muss. Dabei zeigt sich zunächst eine grundsätzliche Offenheit auch zu Themen wie Geschwindigkeitsreduzierungen zugunsten der Nahmobilität.

In den Diskussionen zur räumlichen Umsetzung sind jedoch im Prozess durchaus auch kritische Punkte aufgezeigt worden. So ist von den Geschwindigkeitsreduzierungen bspw. auch der straßengebundene ÖPNV betroffen. In der Folge sind längere Reisezeiten insbesondere auf längeren Distanzen zu erwarten. Auch die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs dürfen bei der Betrachtung nicht unberücksichtigt bleiben.

3.2.5 Entwicklungsperspektive: Der starke Wirtschaftsstandort – vernetzt und innovativ

Zukunftsbild

Gelsenkirchen hat den Strukturwandel erfolgreich abgeschlossen. Das Verfolgen einer nachhaltigen Entwicklung unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Interessen hat dazu geführt, dass Gelsenkirchen in der Region als attraktiver Standort für Arbeitnehmende und Arbeitgebende gilt. So hat sich die Anbindung und Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und Innovationsstandorte mit allen Verkehrsmitteln und auch für den Gütertransport stark verbessert. Ein Kfz-Hauptverkehrsstraßennetz sichert die Leistungsfähigkeit des Standortes Gelsenkirchen, wo erforderlich wurden dazu Kapazitätsengpässe im Straßennetz durch Neubau bzw. Ausbau beseitigt. Der gleichzeitige Ausbau von Bus- und Bahn-Verbindungen und Radwegen zu den Gewerbegebieten hat dazu geführt, dass attraktive Alternativen für Pendlerinnen und Pendler bestehen. Neu geschaffene Gewerbegebiete werden verkehrsgünstig an den Autobahnen oder/und an Nahverkehrslinien in die bestehenden Strukturen integriert. Die Liefer- und Entsorgungsverkehre der Gewerbestandorte erfolgen wo möglich und umsetzbar über die Schiene, vorrangig aber mit emissionsarmen Fahrzeugen. Eine ausreichende Anzahl an Lkw-Stellplätzen in den Gewerbegebieten ist sichergestellt. Eine

Verkehrssteuerung, die den Verkehr nicht nur flüssiger gestaltet, sondern ihn auch verringert, die intelligente Lenkung des Lkw-Verkehrs und insgesamt ein Rückgang der privaten Pkw-Alleinfahrten durch betriebliches Mobilitätsmanagement bieten die Möglichkeit, Infrastrukturen effizienter zu nutzen. In den Stadt(teil)zentren sind emissionsarme und innovative Lieferkonzepte über lokale, kleine Verteilzentren realisiert. Die Zustellung von Sendungen erfolgt hierbei, wo sinnvoll, mit elektrischen Lastenfahrrädern, Paketrobotern oder mit Drohnen. Für Handwerksverkehre und weitere nötige Verkehre wurden frühzeitig Ausnahmen entwickelt, um die Funktionsfähigkeit der Stadt zu erhalten.

Gesamteinschätzung der Entwicklungsperspektive

Die Entwicklungsperspektive geht vorrangig von der Prämisse aus, dass eine wirtschaftlich erfolgreiche Stadt eine attraktive Stadt ist. Entsprechend erhält der Wirtschaftsverkehr einen hohen Stellenwert bei der Planung. Über innovative Mobilitätsangebote sollen Unternehmen und Menschen dazu motiviert werden, stadtverträgliche Verkehre zu fördern. Die Ausrichtung auf Gewerbebetriebe wurde sehr kontrovers im Masterplanprozess diskutiert. Zwar wurde eine unternehmensorientierte Anreizpolitik durchaus positiv gesehen, in der Summe wurde die Entwicklungsperspektive insbesondere aufgrund der Ausrichtung auf wirtschaftliche Effizienz kritisch gesehen. Eine knappe Zustimmung hat jedoch die Aussage bekommen, dass die wirtschaftlichen Erfordernisse bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen zu berücksichtigen sind.

3.2.6 Entwicklungsperspektive: Mobilitätsentwicklung als Stadtentwicklung verstehen

Zukunftsbild

Im Sinne der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität folgt die Ausweisung von Siedlungs- und Gewerbeflächen dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege sowie dem Prinzip Innen- vor Außenentwicklung. So hat die Stadt, um Fuß- und Radverkehr deutlich zu stärken, kleinteiligere Versorgungsstrukturen geschaffen. Discounter und Lebensmittelgeschäfte sind nun für jeden fußläufig zu erreichen. Stadtteil- und Nebenzentren für den mittelfristigen Bedarf werden weiterentwickelt und gestärkt, während in den Randlagen keine neuen Einkaufsmöglichkeiten entstehen dürfen. Die Achsen zwischen den beiden Hauptzentren Buer und Altstadt sind durch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und durch die Stadtentwicklungsplanung gestärkt. Aus jedem Stadtteil führen schnelle ÖPNV-Achsen zu den beiden Zentren. An diesen richtet sich auch die Siedlungsentwicklung aus. So befinden sich die attraktivsten Lagen in der Stadt mittlerweile entlang dieser Hauptachsen. Trotz der Nachverdichtung entlang der Hauptachsen sind Naherholungsgebiete für die Bewohnerinnen und Bewohner fußläufig und mit dem Fahrrad erreichbar sowie miteinander vernetzt. Gewerbeflächen werden vorrangig an den Straßenbahn-/Schienen-/Radhauptachsen ausgewiesen. Mit Blick auf das Leitbild der kurzen Wege setzt die Politik - gemeinsam mit den Betrieben, der Stadt sowie den Wohnungsunternehmen und -baugesellschaften - Anreize, dass mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Nähe ihres Arbeitsplatzes wohnen. Diese Gebiete (Wohnen und Innovation/Gewerbe) weisen eine hohe städtebaulichen und soziale

Qualität auf und gelten nicht nur bei der Gelsenkirchener Bevölkerung als nachgefragte innerstädtische Wohnstandorte mit einer hohen Lebensqualität.

Gesamteinschätzung der Entwicklungsperspektive

Kaum Gegenstimmen im Masterplanprozess hat die Aussage bekommen, dass Stadtentwicklung und Mobilität stärker Hand in Hand gehen müssen. Integrierte Lagen sollen bei der Stadtentwicklung bevorzugt werden, neue Stadtgebiete in nicht integrierten Lagen sollen nicht geschaffen werden. Bei bestehenden, schlecht erreichbaren Lagen soll auch die Möglichkeit bestehen, neue Schienenachsen zu entwickeln bzw. neue Verkehrsinfrastrukturen zu schaffen. Die damit verbundenen Eingriffe in den Bestand werden mitgetragen. Hierbei muss natürlich berücksichtigt werden, dass dies in der Realisierung sich häufig als komplexer erweist und die betroffenen Haushalte, Unternehmen oder Eigentümerinnen und Eigentümer erfahrungsgemäß eine andere Position vertreten.

Nichtsdestotrotz betont die Entwicklungsperspektive, dass sich die Stadtentwicklung verstärkt an den verkehrlichen Rahmenbedingungen bei der Flächennutzung orientieren muss. Die Planungen sollten sich dabei vor allem an den Schienenachsen (Straßenbahn/SPNV) in der Stadt ausrichten.

3.3 Zusammenführung Entwicklungsperspektiven und Trends

Die Trendprognose weist darauf hin, dass sich zukünftig in Gelsenkirchen neue Spielräume (z. B. Entlastung der Spitzenstunde), aber auch neue bzw. wachsende Herausforderungen (steigender Parkdruck, Barrierefreiheit) ergeben, die eine Berücksichtigung im Masterplan erfordern. Die Entwicklungsperspektiven, wenngleich sie sich in Einzelpunkten ergänzen, geben verschiedene Richtungen vor, die jeweils mit Maßnahmen hinterlegt werden können. Aus den Gesprächen mit den Bürgerinnen und Bürgern, den Fachakteuren und der Politik konnte mit den Entwicklungsperspektiven ein Rahmen für die Zielentwicklung definiert werden. Es zeigte sich, dass nicht eine Entwicklungsperspektive allein verfolgt werden soll, sondern eher Ideen und Maßnahmen aus allen Themengebieten. Die Kernthesen der Entwicklungsperspektiven für die weitere Bearbeitung auf der Zielebene sind:

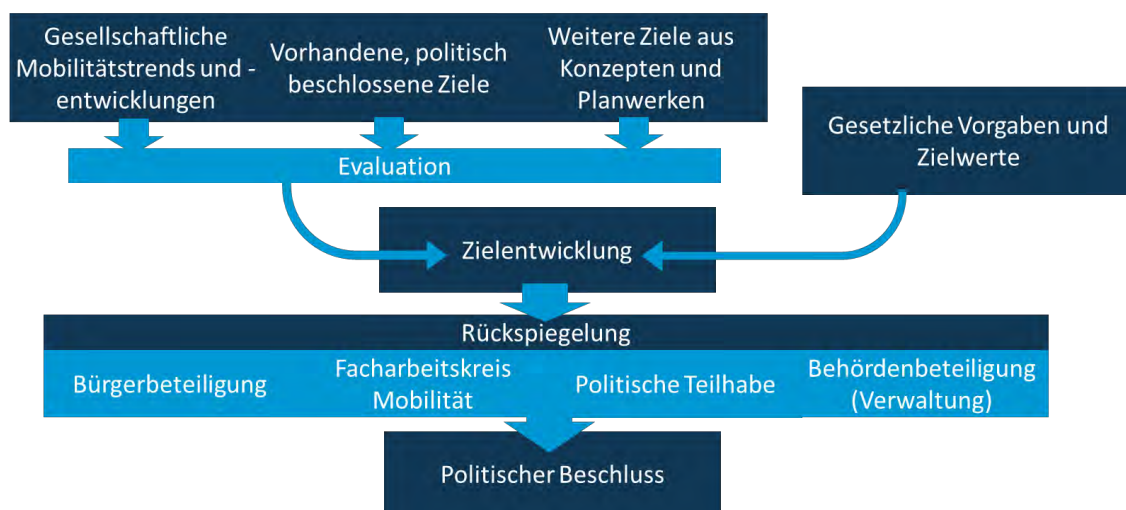
- Umwelt & Klimaschutz sollen eine zentrale Rolle im Zielkonzept spielen; vor allem Klimaschutzmaßnahmen, die zugleich die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner verbessern, wurden dabei positiv gesehen.
- Besonders in der Straßenraumgestaltung für die Nahmobilität wird eine Chance für Gelsenkirchen 2035 gesehen. Auf Basis der Entwicklungsperspektiven liegen in der Förderung der Nahmobilität für die Stadt Gelsenkirchen die größten Handlungsspielräume zur Attraktivierung der Mobilität in der Stadt.
- Restriktiv wirkende Maßnahmen für den Pkw-Verkehr sind hingegen sehr kontrovers diskutiert worden und sollten eher auf der Maßnahmenebene räumlich verortet und im Einzelfall geprüft werden.
- Barrierefreiheit und soziale Teilhabe müssen bis 2035 gesichert sein und sollten Teil des Zielkonzeptes sein.

- Digitalisierung und Elektrifizierung sind Teil einer Gesamtstrategie, können aber alleine nicht die Entwicklungsperspektive für Gelsenkirchen sein.
- Stadtentwicklung und Mobilität sind gemeinsam zu denken und entsprechend konzeptübergreifend im Zielkonzept aufzunehmen.
- Wirtschaftliche Erfordernisse sind zu berücksichtigen, aber auch der Wirtschaftsverkehr muss sich den gesamtstädtischen Zielen unterordnen.

4 Ziele 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 Green City 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 Bürgern, 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 9 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 CO₂-Bilanz zeigte, dass der Verkehrssektor zu den maßgeblichen CO₂-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 die Erarbeitung eines solchen Konzeptes nicht sinnvoll. 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.

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 CO₂-Reduktion nutzen und neue Entwicklungen erproben
- Fortführung des ‚Zukunftsprogramms 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 ₂ -Emissionen	Fahrgastzahlen im ÖPNV im Vergleich zu anderen VRR-Kommunen	Querschnittszählungen an ausgewählten Radverkehrs-routen	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.

- 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)

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.



- 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

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.



- 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.)

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.

- 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

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	

5 Handlungsfelder und Maßnahmen

Der Masterplan Mobilität ist ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrssteuerung in der Stadt Gelsenkirchen für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Im Hinblick auf die dringend notwendigen Treibhausgasreduktionen soll ein Planwerk entstehen, welches möglichst zügig 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 Konzept 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 Masterplanbeschluss 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 sowie einer fachlichen Logik, 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.

Abbildung 10: Maßnahmenübersicht nach Handlungsfeldern

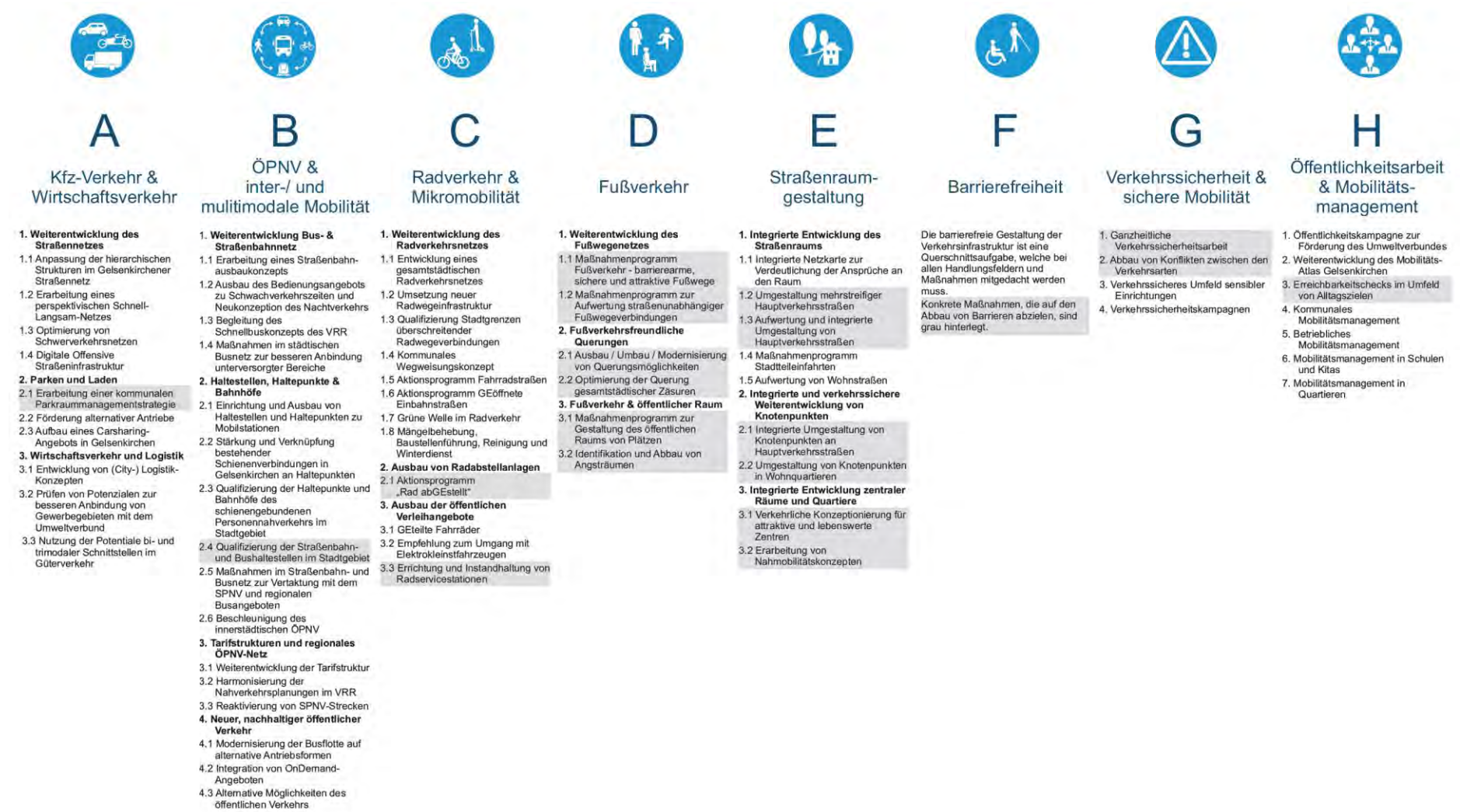


Tabelle 10: Maßnahmenverzeichnis

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 Vertaktung 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**

5.1 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. Um eine leistungsfähige und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität zu gewährleisten, hat die Bestandsanalyse insbesondere die folgenden Handlungsbedarfe definiert:

- Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptachsen (Reduzierung von Unfällen, Lärm und Luftschadstoffen sowie Generierung von ausreichend Straßenraum für Nahmobilität)
- Förderung von innovativen Ansätzen im Güterverkehr; Stärkung von intermodalen Güterschnittstellen
- Neuordnung des Parkraums insb. in zentralen städtischen Lagen

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 Netzbeurteilung. 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 GreenCity 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.

Die Zieldimensionen *Mobilität als Teil einer sozialen & gesunden Stadt, Leistungsstarker, stadt- und klimaverträglicher Wirtschaftsverkehr* und *Mobile Stadt vernetzt in der Metropole Ruhr* stellen wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder im Handlungsfeld Kraftfahrzeugverkehr & Wirtschaftsverkehr dar. Dabei sind die folgenden Unterziele besonders relevant:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr; insbesondere für sensible Nutzergruppen

- Schaffen von gesunden und lebenswerten Wohnumfeldern durch Reduzierung der negativen Folgen des Verkehrs (Lärm, Luft, Klima)
- 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)
- Verkehrsmittelübergreifende Verbesserung der Mobilitätsangebote für Pendlerinnen und Pendler
- Sicherstellung der regionalen Auto-Erreichbarkeit durch die effiziente Bündelung der Verkehre auf den überörtlichen Hauptachsen

Weiterentwicklung des Straßennetzes



A1.1

Anpassung der hierarchischen Strukturen im Gelsenkirchener Straßennetz

Zeitraumen

2023 – 2024

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 dem Stand von 2012. Auf Basis der formulierten Ziele im Masterplanprozess sollten die Straßen des Vorbehaltsnetzes hinsichtlich ihrer Funktion für die verschiedenen Verkehrsträger 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.

Umsetzungsschritte

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

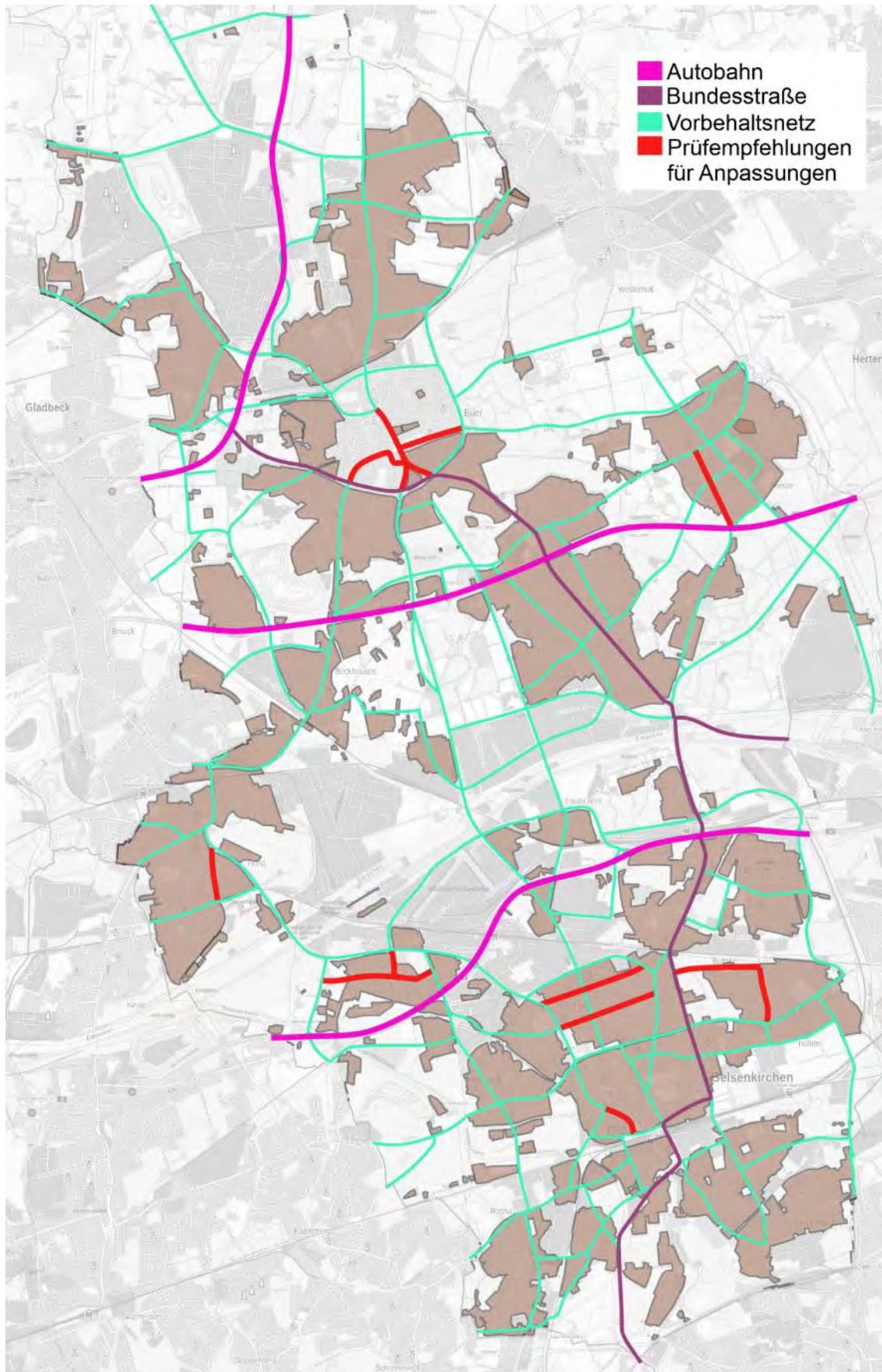
dem Vorbehaltsnetz entnommen werden, sind Maßnahmen in Bezug auf Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeiten oder Straßenraumverteilungen jeweils im Einzelfall zu prüfen. Tempo 30 sollte hierbei die Regelgeschwindigkeit sein (siehe [A12 Erarbeitung eines perspektivischen Schnell-Langsam-Netzes](#)). Im Folgenden sind bereits Straßen aus gutachterlicher Sicht vorgeschlagen, deren Funktion als Vorbehaltsstraße für den MIV prioritär zu prüfen ist.

Tabelle 11: 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

Herkunft	Gutachterbüro, Arbeitskreis	Mögliche Förderung	kein Förderprogramm vorhanden
Federführung	69	Maßnahmenart	Maßnahmenbündel
Priorität	hoch	Kostenschätzung	30.000,00 €
CO₂-Einsparung	die Veränderung der hierarchischen Struktur hat zunächst keine einsparende Wirkung, stellt aber die Grundlage für Straßenumgestaltungen dar		

Abbildung 11: Prüfaufträge für Entnahme von Straßen aus Vorbehaltsnetz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage OpenStreetMap-Mitwirkende 2022

Weiterentwicklung des Straßennetzes

A1.2 Erarbeitung eines perspektivischen Schnell-Langsam-Netzes



Zeitraumen

2023 – 2024

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 Flostraße 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, Straßenraumgestaltungen (z.B. Veränderungen am Querschnitt, Begrünungen) oder verkehrsberuhigende Maßnahmen zu prüfen. Um beispielsweise Lärmbelastungen für die Bevölkerung zu senken, könnten ggf. nach erfolgter Lärmberechnung 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 Linienvläufen 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).

Umsetzungsschritte

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.

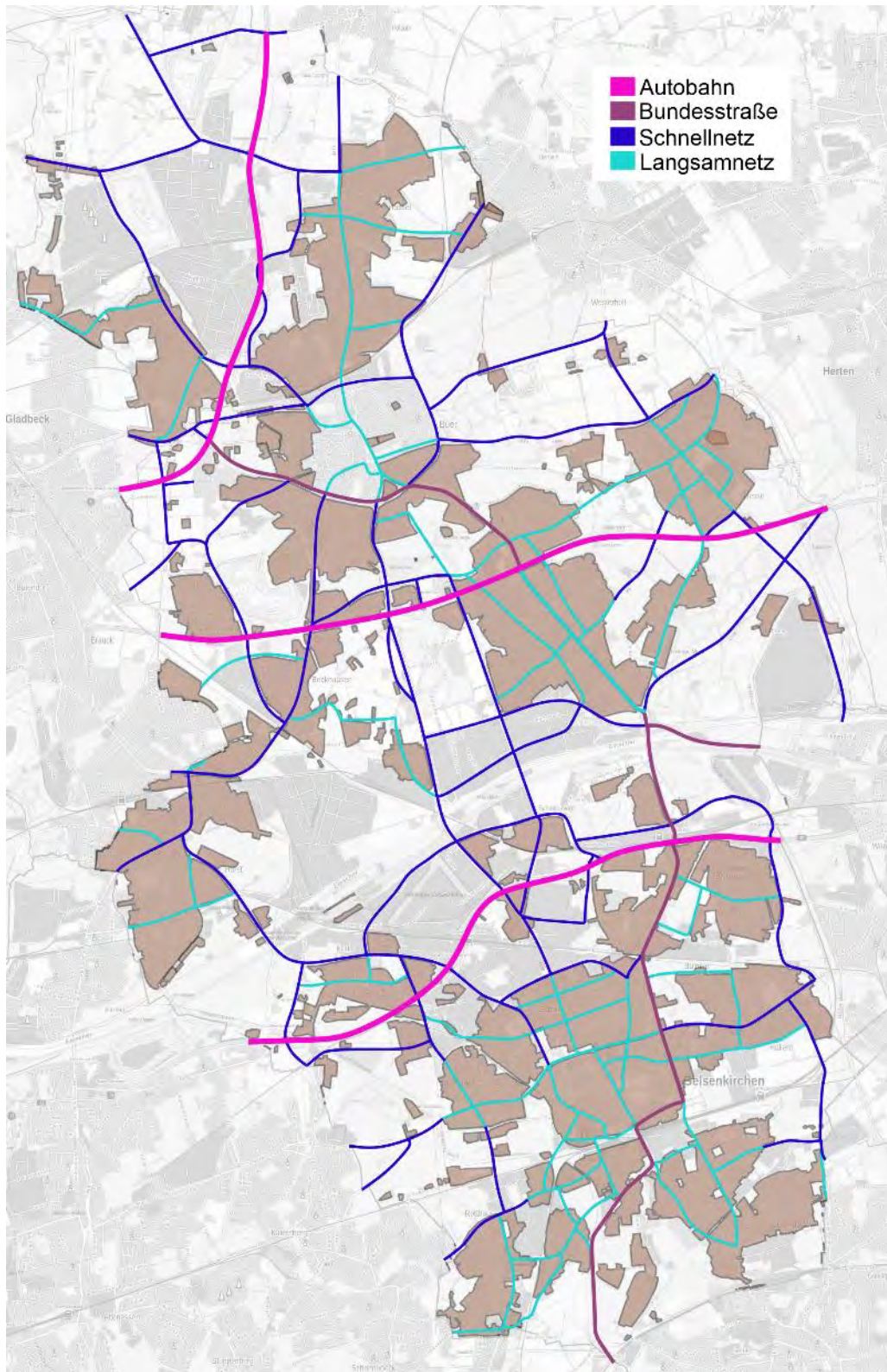
Nach einer Festlegung auf ein perspektivisches Zielnetz, ist eine stufenweise Umsetzung des Schnell-Langsamnetzes zu empfehlen. Auf Basis der aktuellen Rechtslage können bereits einige Straßen umgestaltet werden bzw. ein anderes Temporegime verordnet werden. Dies betrifft z.B. Streckenabschnitte mit 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 Städtetag auf die gesetzgebenden Instanzen auf Bundesebene einwirken.

Her- kunft	Gutachterbüro, Arbeitskreis	Mögliche Förde- rung	kein Förderprogramm vorhanden
Feder- führung	69	Maßnahmenart	Maßnahmenbündel
Priori- tät	mittel	Kostenschätzung	30.000,00 €
CO₂- Einspa- rung	ca. 8 Tonnen		

Abbildung 12: Vorschlag perspektivisches Schnell-Langsam-Netzes der Stadt Gelsenkirchen



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage OpenStreetMap-Mitwirkende 2022

Weiterentwicklung des Straßennetzes

A1.3 Optimierung von Schwerverkehrsnetzen

Zyklenrahmen



Zeitraumen

2022-2027

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 Hafbereich 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.

Umsetzungsschritte

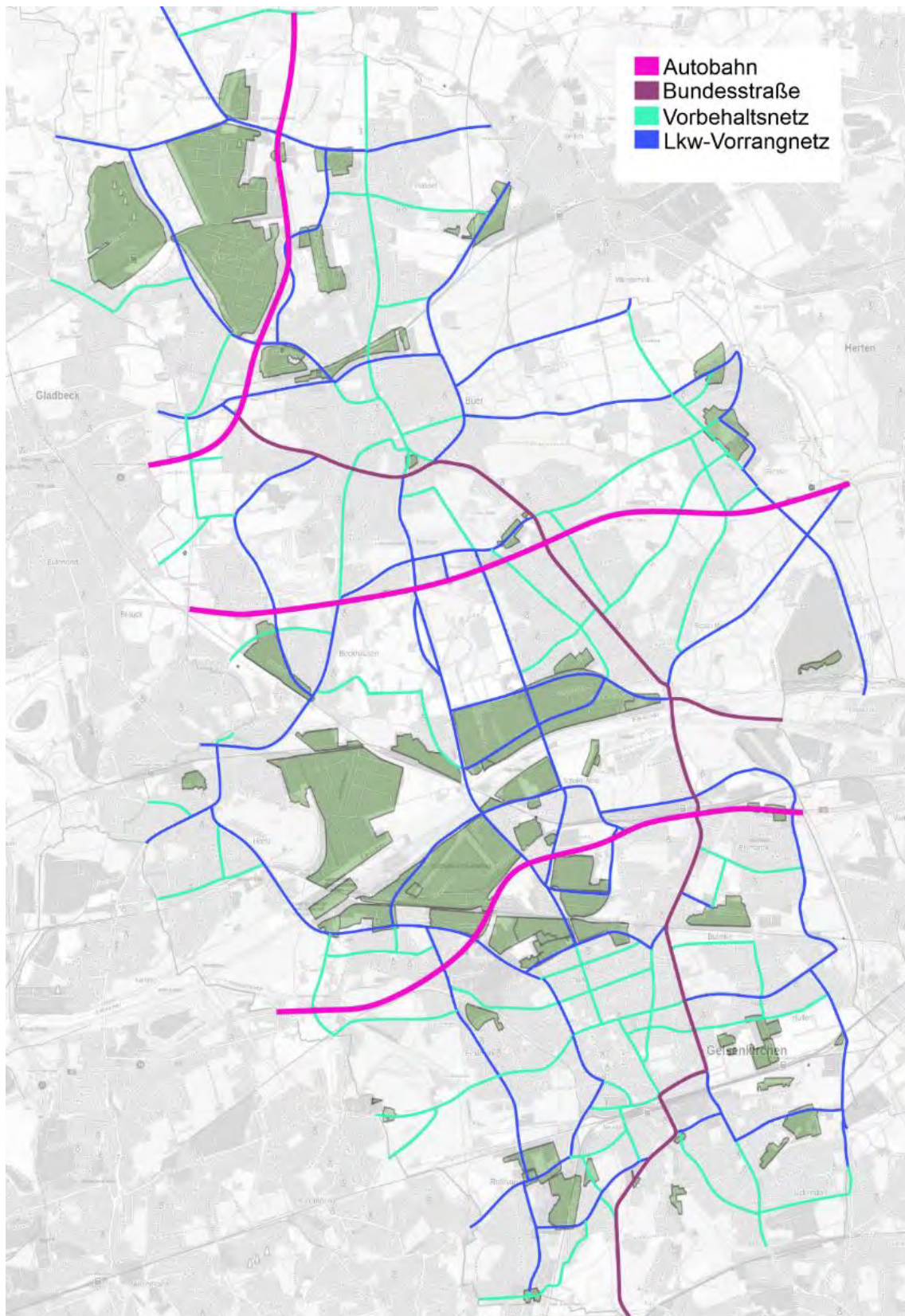
Zu Beginn ist eine Überprüfung der Schwerverkehrsanteile auf den Gelsenkirchener Straßen sinnvoll, um bestehende Fahrtbeziehungen zu aktualisieren. Daraufaufgehend sollte auf Basis des vorhandenen Schwerverkehrsnetzes und der Zielsetzung in Bezug auf Lärm, Luft und Lebensqualität im Masterplan Mobilität 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 immissionsschutzrechtlichen 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.

Herkunft	Gutachterbüro, Arbeitskreis	Mögliche Förderung	kein Förderprogramm vorhanden
Federführung	69	Maßnahmenart	Maßnahmenbündel

Priorität	hoch	Kostenschätzung	75.000,00 €
CO₂-Einsparung	Durch die Optimierung des Schwerverkehrsnetzes sind keine CO ₂ -Einsparungen zu erwarten. Es bietet allerdings die Möglichkeit sensible Bereiche von Schwerverkehr zu entlasten.		

Abbildung 13: Perspektivisches Schwerververkehrsnetz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende 2022

Weiterentwicklung des Straßennetzes



A1.4 Digitale Offensive Straßeninfrastruktur

Zeitraumen

2022 – 2035

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 GreenCity 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>).

Umsetzungsschritte

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

<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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“ Umweltspuren (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 Fahrbahnssysteme 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 ... 			
Herkunft	Stabsstelle Vernetze Stadt und Referat Verkehr in enger Zusammenarbeit mit Wirtschaft, Wissenschaft und Mobilitätsdienstleistern	Mögliche Förderung	FR Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMVI; bis zu 80%), Förderaufruf für investive kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (BMU; bis zu 90%), FR Modernitätsfonds (mFund; bis zu 100%)
Federführung	69/CDO	Maßnahmenart	Maßnahmenbündel
Priorität	mittel	Kostenschätzung	5.100.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 314 Tonnen		



A2.1 Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie

Zeitraumen

2023 – 2030

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 und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Gleichzeitig trägt die Stärkung des Radverkehrs und ÖPNV dazu bei, dass das Auto weniger genutzt wird und der Parkdruck sinkt.

Die parallel zum Masterplan Mobilität erarbeitete Stellplatzsatzung bildet mit ihren Regelungsmöglichkeiten die wesentliche Grundlage zur Umsetzung dieser Ziele und damit für eine nachhaltige Stadt-, Quartiers- und Mobilitätsentwicklung in Gelsenkirchen. Durch die Novelle der Landesbauordnung in Nordrhein-Westfalen können die Kommunen, statt einer landesweit einheitlichen Regelung, zukunftsorientierte und an die örtlichen Verhältnisse angepasste Stellplatzsatzungen erstellen. Diese Möglichkeit nutzt die Stadt Gelsenkirchen mit der Aufstellung der Stellplatzsatzung. Hierbei ist ein Ziel, den öffentlichen Raum bei Neubauvorhaben vom Parkverkehr zu entlasten und diesen auf privaten Grund herzustellen.

Umsetzungsschritte

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) ab 2025 pro Jahr um 2 % zu Gunsten von Flächen für den Umweltverbund oder zur Steigerung der Aufenthaltsqualität umgewandelt und nicht gegenüber dem Basisjahr 2021 erhöht.

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 GreenCity Plan. Dies betrifft vor allem die Erweiterung des intelligenten Parksystems auf die Gesamtstadt

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMVI; bis zu 80%), FR Modernitätsfonds (mFund; bis zu 100%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische Einzelmaßnahmen
Priorität	hoch	Kostenschätzung	420.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 582 Tonnen		

A2.2

Parken und Laden

Förderung alternativer Antriebe



Zeitraumen

2022 – 2030

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 CO₂-frei produziert wird. Dies wird in Deutschland erst langfristig gegeben sein. Verkehrsvermeidende oder straßenraumentlastende 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.

Umsetzungsschritte

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/Nichtwohnggebäude) 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.
- 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.

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	Richtlinie progres.nrw (MWIDE NRW; bis zu 80%), FR Elektromobilität (BMVI, 50-80%), Richtlinie Ladeinfrastruktur vor Ort (BMVI; bis zu 80%), FR Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (BMVI; bis zu 60%), Nicht öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge - Unternehmen und Kommunen (BMVI; max. 70%), Richtlinie Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (MWIDE NRW; max. 60%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	160.000,00 €
CO₂-Einsparung	das hier entstehende Einsparpotenzial ist im Prognose-0-Fall implementiert		

Parken und Laden

A2.3 Aufbau eines Carsharing-Angebots in Gelsenkirchen



Zeitraumen

2022 – 2027

Anlass

Carsharing hat deutschlandweit in den letzten Jahren stetig zugenommen⁵. 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 „Stadtteilauto⁶“ 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 sind⁷.

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.

Umsetzungsschritte

- 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		
Herkunft	Zielsystem	Mögliche Förderung	Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (BMU; bis zu 90%), FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	abhängig von Intensität und Ausrichtung der Maßnahme
CO₂-Einsparung	ca. 13 Tonnen		

⁵ 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/>).

⁶ <https://www.stadtteilauto.com>

⁷ 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

2024 – 2025

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 Lastenfahrräder, die in einigen Städten auch in City-Logistik-Konzepten für die letzte Meile eingesetzt werden (z. B. Mikrodepots und Cargobikes in Hamburg⁸, Velo-Lieferdienste in der Schweiz⁹, 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.

Umsetzungsschritte

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, sodass 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 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 Umschlagpunkten (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.

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMVI; bis zu 80%), Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (BMU; bis zu 90%), FR Modernitätsfonds (mFund) (BMVI; bis zu 100%), FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische Einzelmaßnahmen

⁸ <http://cargobike.jetzt/3sat-ueber-ups-modellprojekt/>

⁹ <http://www.veloliefierdienste.ch/index.php/de/>

Priorität	hoch	Kostenschätzung	1.140.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 248 Tonnen		

Wirtschaftsverkehr und Vernetzung



A3.2

Prüfen von Potenzialen zur besseren Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund

Zeitraumen

2023 – 2024

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.

Umsetzungsschritte

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“

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMVI; bis zu 80%), Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (BMU; bis zu 90%), FR Modernitätsfonds (mFund) (BMVI; bis zu 100%), FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%)
-----------------	-----------------------------	---------------------------	---

Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische Einzelmaßnahme
Priorität	hoch	Kostenschätzung	30.000,00 €
CO₂-Einsparung	die Prüfung von Potenzialen hat zunächst keinen Einsparungseffekt		

Wirtschaftsverkehr und Vernetzung



A3.3

Nutzung der Potentiale bi- und trimodaler Schnittstellen im Güterverkehr

Zeitraumen

2025 – 2030

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.

Umsetzungsschritte

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.

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMVI; bis zu 80%), Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (BMU; bis zu 90%), FR Modernitätsfonds (mFund) (BMVI; bis zu 100%), FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69/WiFö	Maßnahmenart	Organisatorische Daueraufgabe
Priorität	mittel	Kostenschätzung	40.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 1.629 Tonnen		

5.2 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.

Um die grundsätzlich guten Voraussetzungen des ÖV-Systems weiter auszubauen und den ÖV als konkurrenzfähigen Verkehrsträger zu etablieren, ist die Herstellung entsprechender Rahmenbedingungen erforderlich. Die Bestandsanalyse hat dabei insbesondere die folgenden Handlungsbedarfe definiert:

- Durchführung der im Nahverkehrsplan erarbeiteten Prüfaufträge zur potenziellen Erweiterung der Straßenbahnanbindung im Stadtgebiet
- Aufwertung zentraler SPNV-Bahnhöfe; Ausbau/Erneuerung als intermodale Haltepunkte
- Qualitativ hochwertige Anbindung von Buer durch den SPNV
- Weitere Stärkung des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat umweltfreundlichen Mobilität auf den Hauptachsen (z.B. die Achse Kurt-Schumacher-Straße zwischen den Zentren Altstadt & Buer)
- Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit

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 das Themenfeld der Intermodalität erarbeitet. Neben den Mobilstationen in diesem Handlungsfeld finden sich weitere Verknüpfungsangebote im Handlungsfeld Radverkehr und Mikromobilität.

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 ÖPNV & Intermodalität dar. Dabei sind die folgenden Unterziele besonders relevant:

- Weiterentwicklung des ÖVs als Rückgrat der städtischen Mobilität durch die Optimierung, Ausweitung und Kommunikation des bestehenden Angebotes
- 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 Umweltverbunds in allen Entscheidungsprozessen

- 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
- 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
- Förderung von miteinander verknüpften (multimodalen) Verkehrsangeboten für Pendlerinnen und Pendler aus Gelsenkirchen und dem Umland

Weiterentwicklung des Bus- und Straßennetzes

Straßenbahn



B1.1

Konzept zur Erweiterung und zum Ausbau des Straßenbahnnetzes

Zeitraumen

2030 – 2031

Anlass

Die Stadt Gelsenkirchen verfügt über ein Straßenbahnsystem, das die Stadt entsprechend ihrer Struktur in Nord-Süd-Richtung erschließt. Die Linien 301 und 302 verbinden die Gelsenkirchener Innenstadt auf unterschiedlichen Wegen mit Gelsenkirchen-Buer. Von dort verkehrt die Linie 301 wieder nach Süden in den Stadtteil Horst, wo Anschluss an die Essener Stadtbahn besteht. Von der Gelsenkirchener Innenstadt fahren zudem Straßenbahnen nach Bochum (Linie 302) und Essen (Linie 107).

Bereits der Nahverkehrsplan 2018 enthielt Prüfaufträge zum Ausbau des Netzes (Verlängerung der Straßenbahn bis Buer Nord, Hassel oder zur Westfälischen Hochschule; Verlängerung der Linie 301 von Horst in die Innenstadt, vgl. Stadt Gelsenkirchen 2018: S.125-128).

Zum Jahresbeginn 2022 wurden Ergebnisse des Gutachtens „Ermittlung von Potenzialen für eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Gelsenkirchen“ (vgl. PTV 2022) für die drei verschiedenen Erweiterungskorridore vorgestellt. Dabei wurde für den „Ringschluss“ der Straßenbahnlinie 301 zwischen Horst und der Gelsenkirchener Altstadt eine hohe Fahrgastverlagerung prognostiziert und ein positiver NKU-Faktor von 1 ermittelt. Die Bestandsanalyse zum Masterplan Mobilität hat die Durchführung der im Nahverkehrsplan erarbeiteten Prüfaufträge zur potenziellen Erweiterung der Straßenbahnbindung im Stadtgebiet als vorrangiges Handlungserfordernis definiert. Des Weiteren adressiert auch das entwickelte Zielsystem zum Masterplan Mobilität durch das Unterziel „Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs als Rückgrat der städtischen Mobilität durch Optimierung, Ausweitung und Kommunikation des bestehenden Angebots“ das Thema Straßenbahn. Gerade starke ÖPNV-Achsen, beispielsweise in Form von Straßenbahnlinien, bieten das Potenzial ein Rückgrat der städtischen Mobilität zu sein.

Die hier dargestellte Maßnahme „Konzept zur Erweiterung und zum Ausbau des Straßenbahnnetzes“ gliedert sich in zwei Stufen:

Der erste Maßnahmenteil basiert auf den Ergebnissen der oben genannten Potenzialstudie. Diese empfiehlt den Ringschluss weiter zu verfolgen und die Straßenbahnverlängerung der 301 vertieft weiter zu planen. Hierzu zählt insbesondere die Vergabe weiterer Planungsschritte. Im Vordergrund stehen dabei die infrastrukturelle Planung der Trasse und die Durchführung einer Standardisierten Bewertung sowie Gespräche mit der BOGESTRA und Fördermittelgebern. Diese erste Stufe ist möglichst zeitnah anzugehen, insbesondere auch vor dem Hintergrund der Klimaschutzaktivitäten der Stadt Gelsenkirchen. Die

Abbildung 14: Schienennetz der Straßenbahn Gelsenkirchen.



Quelle: BOGESTRA GmbH

durchgeführte Potenzialuntersuchung prognostiziert durch die Realisierung des Ringschlusses nennenswerte CO₂-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.

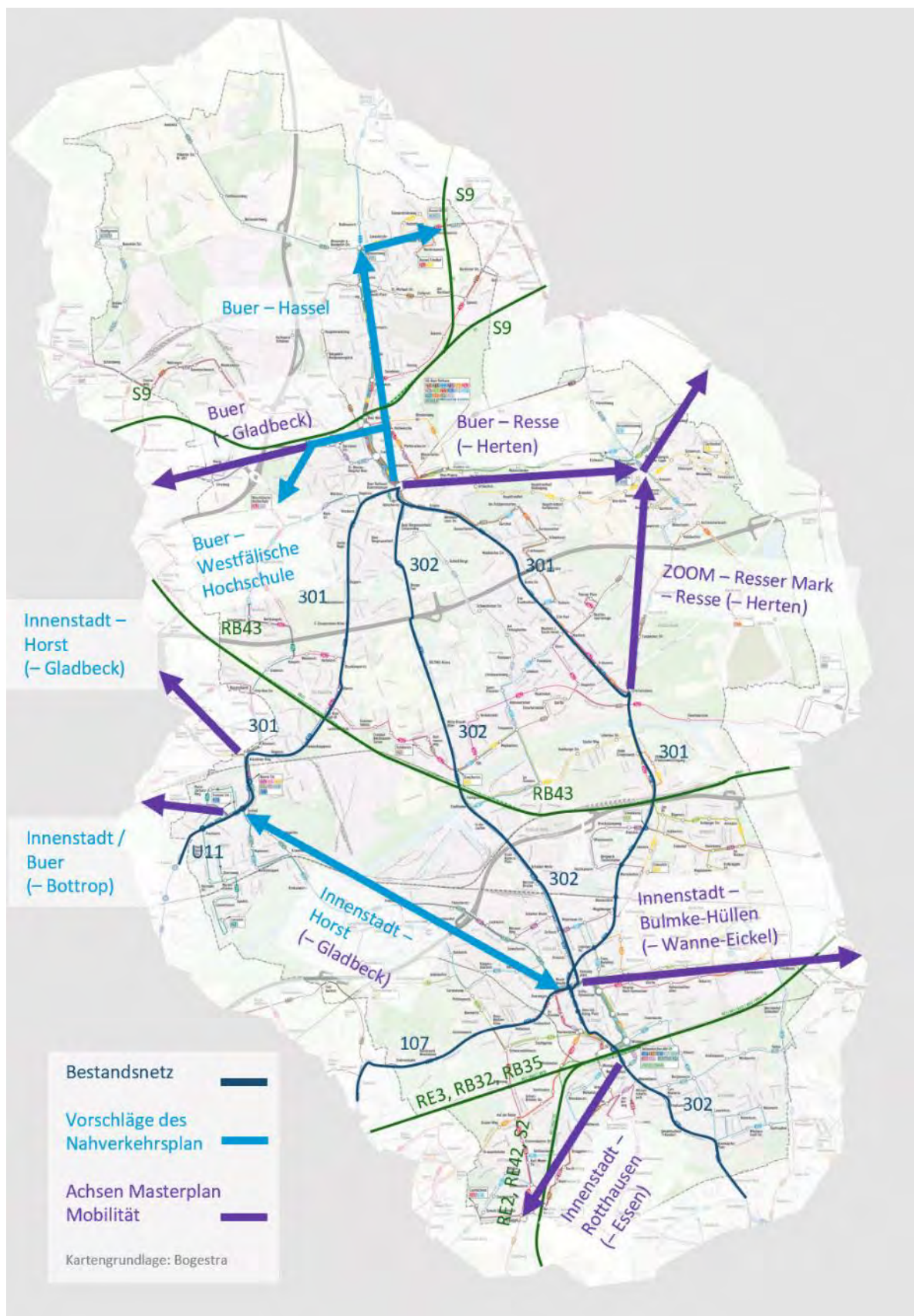
Umsetzungsschritte

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 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 			
Herkunft	Nahverkehrsplan, Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	ÖPNV-Investitionsrichtlinie (ZV NVR; bis zu 90%), Verwaltungsvorschrift und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (VM NRW; bis zu 90%), Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Einzelmaßnahme
Priorität	Stufe 1: hoch Stufe 2: mittel	Kostenschätzung (ohne Umsetzung)	Stufe 1 Ringschluss 301 mit LPH1+2 sowie Standardisierter Bewertung: 1.000.000,00 € Stufe 2 Übergeordnetes Straßenbahnausbaukonzept: 100.000,00 €
CO₂-Einsparung	Ca. 1.121 Tonnen (bei Umsetzung min. der Verlängerung der Linie 301 in die Innenstadt)		

Abbildung 15: Potenzielle Achsen zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: BOGESTRA

Weiterentwicklung des Bus- und Straßennetzes

Zeitraumen



B1.2 Ausbau des Bedienungsangebots zu Schwachverkehrszeiten und Neukonzeption des Nachtverkehrs

Zeitraumen

2022 – 2030

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 Straßenbahnbetriebs (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.

Umsetzungsschritte

- Fortschreibung im Rahmen des Nahverkehrsplans
- 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)
- Neukonzeption des Gelsenkirchener Nachtverkehrs unter Ausbau stadtübergreifender und interkommunaler Verbindungen
- Prüfung von Defiziten in Schwachverkehrszeiten

Herkunft	Nahverkehrsplan, Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	kein Förderprogramm vorhanden
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	25.000,00 €
CO₂-Einsparung	+/- 0		

Weiterentwicklung des Bus- und Straßennetzes



B1.3 Begleitung des Schnellbuskonzepts des VRR

Zeitraumen

2022 – 2030

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)

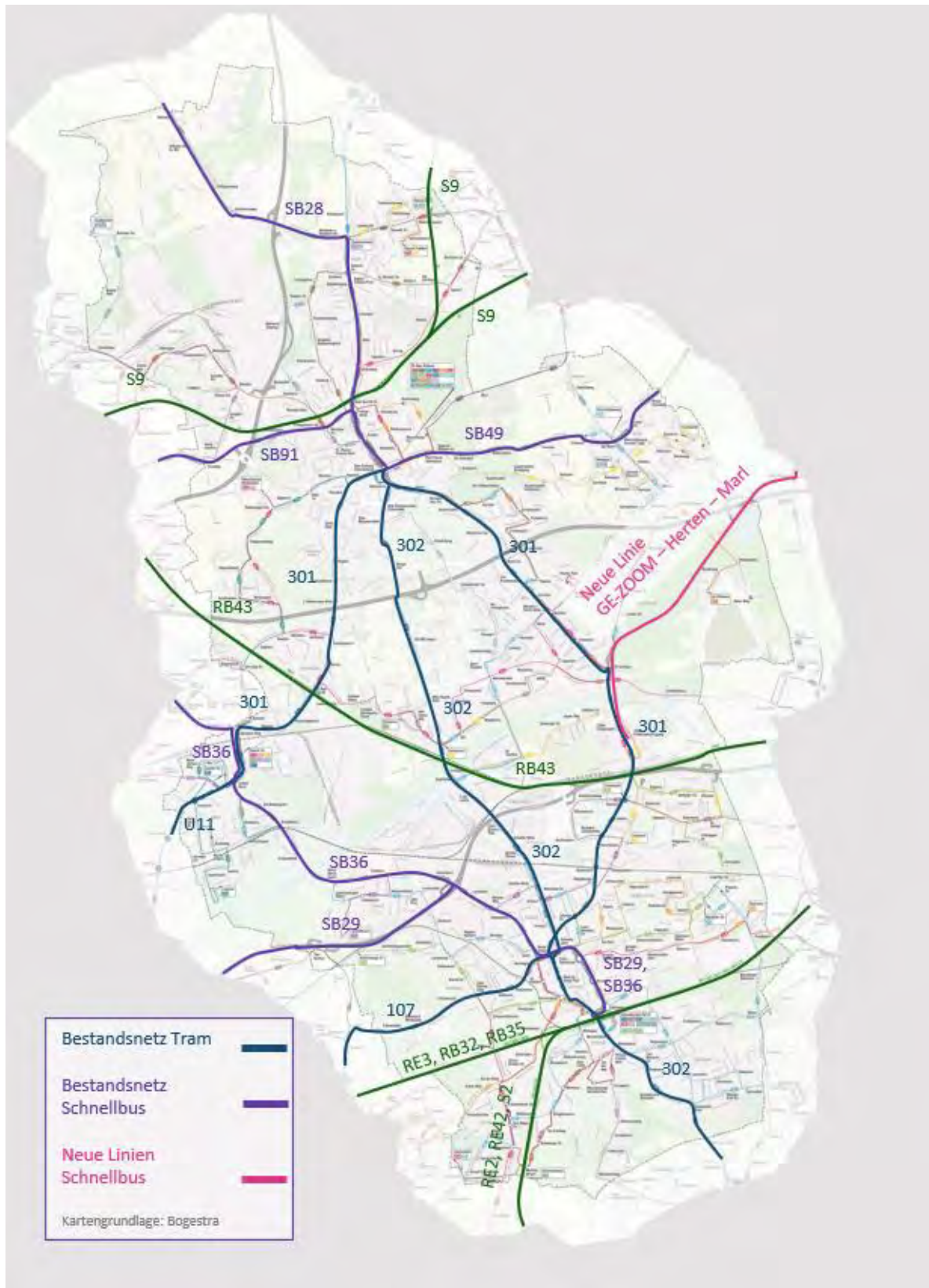
Im Zielsystem zum Masterplan Mobilität ist das Unterziel „Weiterentwicklung des ÖVs als Rückgrat der städtischen Mobilität durch Optimierung, Ausweitung und Kommunikation des bestehenden Angebots“ aufgeführt. Für Gelsenkirchen ist es dementsprechend wichtig, die neuen bzw. angepassten Schnellbuslinien 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.

Umsetzungsschritte

- 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)

Herkunft	Schnellbuskonzept des VRR (2020), Zielsystem	Mögliche Förderung	kein Förderprogramm vorhanden
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	niedrig	Kostenschätzung	Kosten bisher nicht absehbar
CO₂-Einsparung	ca. 48 Tonnen		

Abbildung 16: Mögliches Schnellbusnetz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: BOGESTRA

B1.4**Weiterentwicklung des Bus- und Straßennetzes**

Maßnahmen

**Maßnahmen im städtischen Busnetz zur besseren Anbindung unterversorgter Bereiche**

Zeitraumen

2022 – 2030

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.

Umsetzungsschritte

- 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

Herkunft	Nahverkehrsplan/ Bestandsanalyse	Mögliche Förderung	kein Förderprogramm vorhanden
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	mittel	Kostenschätzung	Kosten bisher nicht absehbar
CO₂-Einsparung	ca. 12 Tonnen		

B2.1

Haltestellen, Haltepunkte, Bahnhöfe

Einrichtung und Ausbau von Haltestellen und Haltepunkten zu Mobilstationen



Zeitraumen

2022 – 2035

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 GreenCity 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.

Umsetzungsschritte

- 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
- Integration von Freefloating-Angeboten durch Einrichtung von Incentive-Zonen
- Ggf. spätere Integration von weiteren Ausstattungsmerkmalen

<p>➤ Verknüpfung der Angebote durch einheitliche MaaS-App, die Standorte identifiziert, Routenvorschläge als auch Buchungs- und Bezahlvorgänge verkehrsmittelübergreifend in einer App ermöglicht.</p>			
Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem, Gutachten PTV	Mögliche Förderung	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMU; bis zu 65%), FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%), Landewettbewerb "ways2work" (VM NRW, bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	bauliche Einzelmaßnahmen
Priorität	hoch	Kostenschätzung	1.000.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 432 Tonnen		

B2.2

Haltestellen, Haltepunkte, Bahnhöfe

Stärkung und Verknüpfung bestehender Schienenverbindungen in Gelsenkirchen



Zeitraumen

2025 – 2035

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-Erlebniswelt / 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.

Umsetzungsschritte

- Prüfauftrag zusätzlicher Bahnhofspunkt 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
- Ggf. Prüfung weiterer potenzieller Bahnhofspunkte in Gelsenkirchen
- Prüfauftrag Fortschreibung Nahverkehrsplan VRR“
- Ggf. noch Anmeldung für die aktuelle Fortschreibung des NVP VRR
- Beschilderungskonzepte zur Verknüpfung von Haltepunkten
- Ausbau der zu verknüpfenden Haltepunkte nach dem Corporate Design von „mobil.nrw“

Herkunft	Nahverkehrsplan, Bestandsanalyse, Zielsystem, gutachterlich	Mögliche Förderung	Verwaltungsvorschrift und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	bauliche Einzelmaßnahme
Priorität	hoch	Kostenschätzung	120.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 411 Tonnen		

Abbildung 17: Potenziale zur Verknüpfung bestehender Schienenverbindungen in Gelsenkirchen



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: BOGESTRA



Haltestellen, Haltepunkte, Bahnhöfe

B2.3 Qualifizierung der Haltepunkte und Bahnhöfe des schienengebundenen Personennahverkehrs im Stadtgebiet

Zeitraumen

2022 – 2035

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.

Umsetzungsschritte

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

Herkunft	Nahverkehrsplan VRR, Bestandsanalyse	Mögliche Förderung	Verwaltungsvorschrift und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (VM NRW; bis zu 90%)
-----------------	--------------------------------------	---------------------------	---

Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	Kosten liegen nicht bei der Stadt Gelsenkirchen
CO₂-Einsparung	ca. 333 Tonnen		


B2.4		Haltestellen, Haltepunkte, Bahnhöfe Qualifizierung der Straßenbahn- und Bushaltestellen im Stadtgebiet	Zeitraumen	2022 – 2030
<p style="text-align: right; color: #4CAF50;">ÖPNV</p> 				
<h3>Anlass</h3> <p>Die in Maßnahme B2.3 Qualifizierung der Haltepunkte und Bahnhöfe des schienengebundenen Personenverkehrs 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.</p> <p>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.</p> <p>Der aktuelle Nahverkehrsplan definiert bereits Standards und definiert konkrete Umsetzungszeiträume für den barrierefreien Umbau der Bus- und Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet.</p>				
<h3>Umsetzungsschritte</h3> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 				
Herkunft	Nahverkehrsplan, Gesetzliche Vorgabe zur Herstellung der Barrierefreiheit, Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	Verwaltungsvorschrift und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (VM NRW; bis zu 90%))	

Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	mittel	Kostenschätzung	1.400.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 233 Tonnen		

B2.5

Haltestellen, Haltepunkte, Bahnhöfe

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



Zeitraumen

2023 – 2035

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.

Umsetzungsschritte

- 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

Herkunft	Nahverkehrsplan, Zielsystem	Mögliche Förderung	Verwaltungsvorschrift und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe

Priorität	hoch	Kostenschätzung	Kosten bisher nicht absehbar
CO₂-Einsparung	ca. 313 Tonnen		

Zitrahmen



Haltestellen, Haltepunkte, Bahnhöfe

B2.6 Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV

Zeitraumen

2023 – 2035

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.

Umsetzungsschritte

- 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

Herkunft	Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMVI; bis zu 80%), Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%); FR Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (BMVI; bis zu 80%)
-----------------	------------	---------------------------	---

Federführung	69	Maßnahmenart	bauliche Einzelmaßnahmen
Priorität	mittel	Kostenschätzung	1.950.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 52 Tonnen		



Tarifstrukturen und regionales ÖPNV-Netz

B3.1 Weiterentwicklung der Tarifstruktur

Zeitraumen

ab 2022

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.

Umsetzungsschritte

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

Herkunft	Zielsystem	Mögliche Förderung	kein Förderprogramm vorhanden
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	mittel	Kostenschätzung	Kosten bisher nicht absehbar

Zeitraahmen



Tarifstrukturen und regionales ÖPNV-Netz

B3.2 Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen im VRR

Zeitraahmen

ab 2022

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](#).

Umsetzungsschritte

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

Herkunft	Zielsystem	Mögliche Förderung	kein Förderprogramm vorhanden
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	niedrig	Kostenschätzung	Kosten bisher nicht absehbar
CO₂-Einsparung	ca. 5 Tonnen		

**B3.3**

Tarifstrukturen und regionales ÖPNV-Netz

Reaktivierung von SPNV-Strecken

Zeitraumen

2024 – 2026

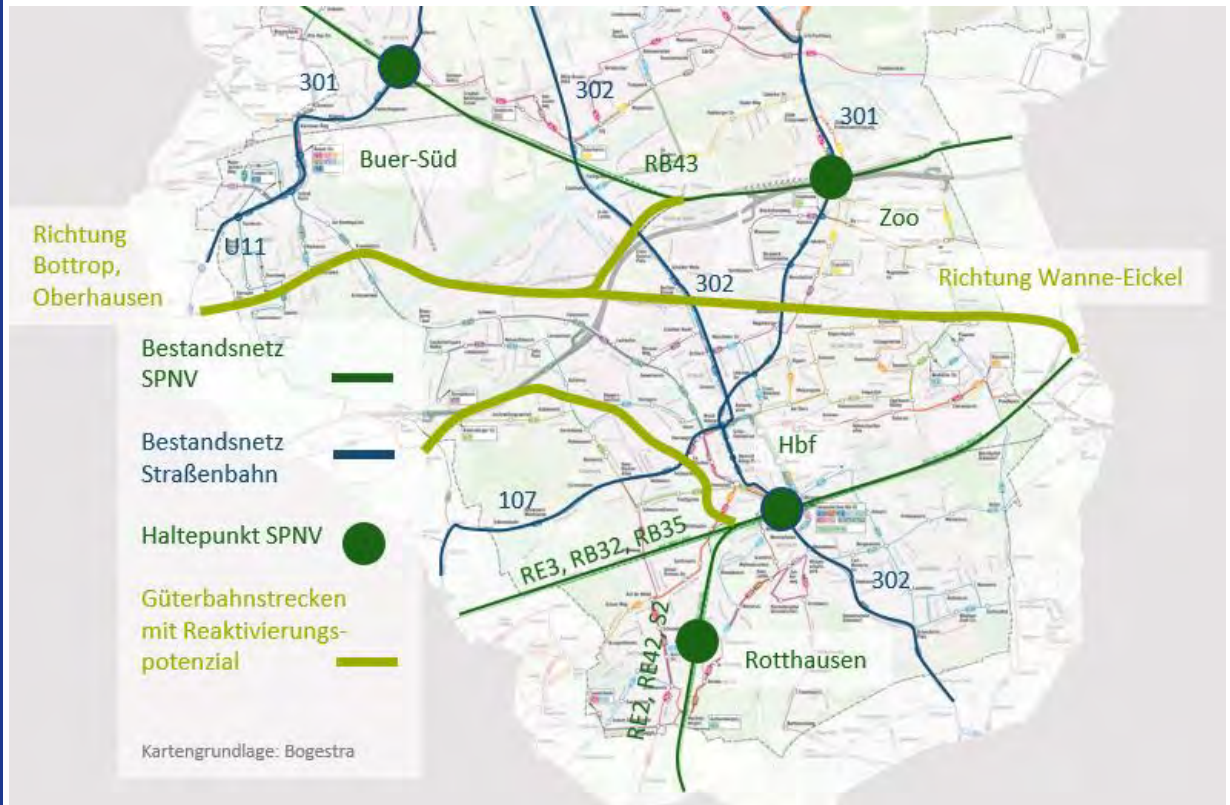
Anlass

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.

Umsetzungsschritte



Quelle: Planersocietät; Kartgrundlage: BOGESTRA

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

Herkunft	Bestandsanalyse	Mögliche Förderung	Verwaltungsvorschrift und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (VM NRW; bis zu 90%), Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BMVI)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorisch Einzelmaßnahmen
Priorität	niedrig	Kostenschätzung	120.000,00 €
CO₂-Einsparung	auf Ebene der Potenzialstudien keine Einsparungswirkung		

Abbildung 18: Reaktivierungspotenziale

Neuer, nachhaltiger öffentlicher Verkehr



B4.1 Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsformen

Zeitraumen

ab 2022

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, GreenCity 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.

Umsetzungsschritte

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

Herkunft	Zielsystem, Clean Vehicles Directive“ (kurz CVD, Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161	Mögliche Förderung	Verwaltungsvorschrift und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (VM NRW; bis zu 90%), Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr (BMVI; max. 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	Kosten liegen nicht bei der Stadt

**CO₂-
Einspa-
rung**

das hier entstehende Einsparpotenzial ist im Prognose-0-Fall implementiert



Neuer, nachhaltiger öffentlicher Verkehr

B4.2 Integration von On-Demand-Angeboten

Zeitraumen

2022 – 2030

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 nachfrage-schwachen 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).

Umsetzungsschritte

- 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

Herkunft	Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMVI; bis zu 80%), FR Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (BMVI; bis zu 80%)
-----------------	------------	---------------------------	---

			Landewettbewerb "ways2work" (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	mittel	Kostenschätzung	230.000,00 €
CO₂-Einsparung	auf Ebene der Prüfung von On-Demand-Angeboten keine Einsparungswirkung		



Neuer, nachhaltiger öffentlicher Verkehr

B4.3 Alternative Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs

Zeitraumen

2023 – 2024

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.

Vermehrt 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 (Schiene, 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 bestehenden 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.

Umsetzungsschritte

- 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)

Herkunft	Politischer Auftrag, Zielsystem	Mögliche Förderung	Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Einzelmaßnahme
Priorität	niedrig	Kostenschätzung	30.000,00 €
CO₂-Einsparung	auf Ebene der Prüfung von alternativen ÖV-Möglichkeiten keine Einsparungswirkung		

5.3 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, Lastenfahräder, 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 Umweltverbunds 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.

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes



C1.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes

Zeitraumen

2023 – 2024

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 (siehe 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 Verbindungsanforderungen 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.

Umsetzung

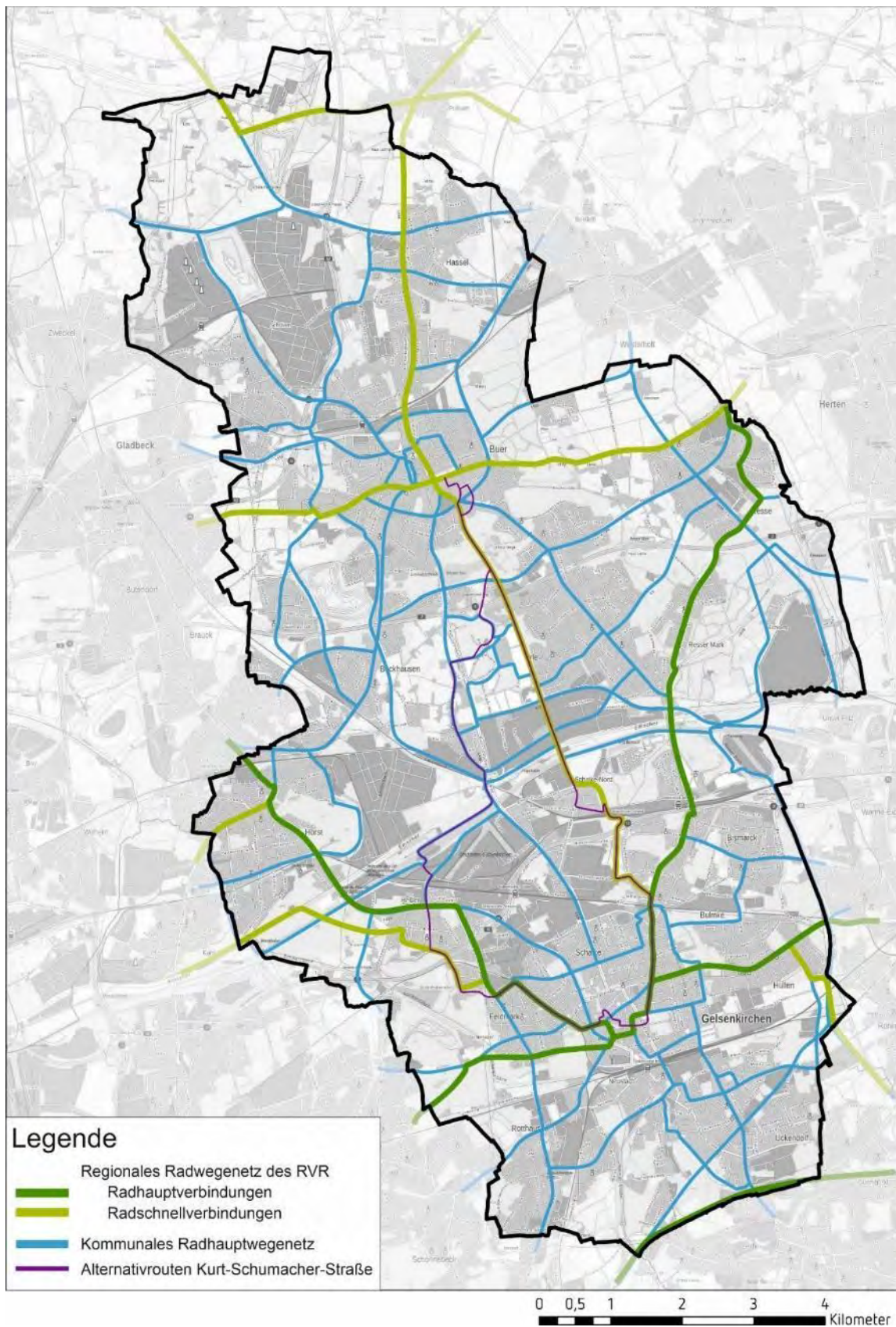
Zur Schaffung attraktiver Radwegeverbindungen ist ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz zu entwickeln. Dies soll folgende Netzstruktur mit den zugrunde liegenden Standards aufweisen:

- **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-Haltestellen, 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 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.

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem, Koalitionsvertrag	Mögliche Förderung	kein Förderprogramm vorhanden
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	80.000,00 €
CO₂-Einsparung	auf Ebene der Entwicklung eines Radverkehrsnetzes entsteht keine Einsparungswirkung		

Abbildung 19: Entwurf eines gesamtstädtisches Radhauptverkehrsnetz in Gelsenkirchen



Quelle: Planersocietät; Kartgrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende 2022

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes



C1.2 Umsetzung neuer Radwegeinfrastruktur

Zeitraumen

2022 – 2035

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.

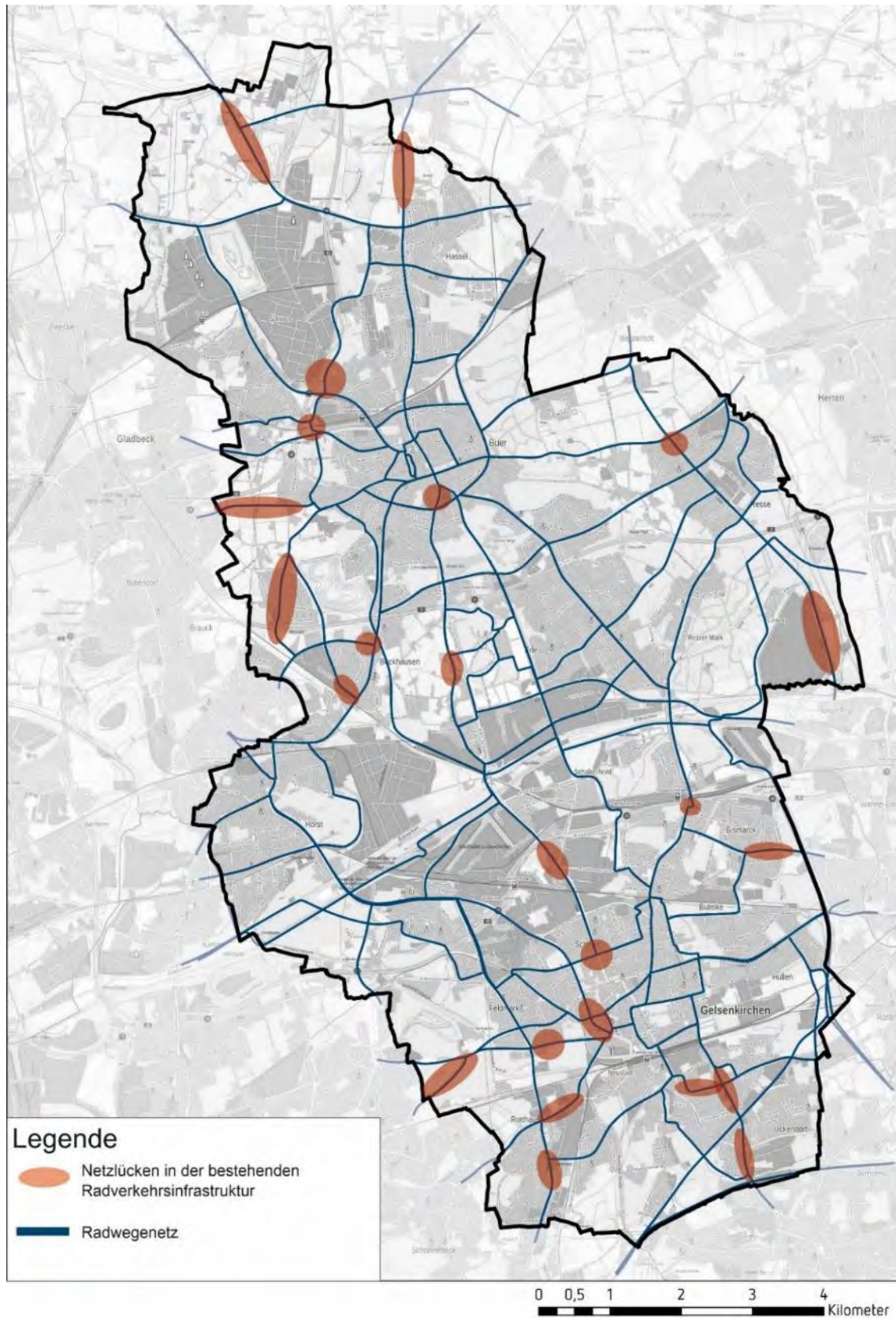
In den gängigen Regelwerken werden verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, wie der Radverkehr inner- und außerorts geführt werden sollte. Die Entscheidung über die Wahl der Führungsform orientiert sich dabei an den Kfz-Belastungsbereichen sowie den örtlichen Gegebenheiten. Zu betonen ist dabei, dass grundsätzlich 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.

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (BMU; bis zu 65%), FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%), FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	14.000.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 3.697 Tonnen		

Abbildung 20: Identifizierte Netzlücken im gesamtstädtischen Radhauptverkehrsnetz in Gelsenkirchen



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende 2022

C1.3

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Qualifizierung Stadtgrenzen
überschreitender Radwegever-
bindungen

Zeitraumen

2023 – 2030

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.

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (BMU; bis zu 65%), FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%), FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	6.500.000,00 €

CO₂- Einspa- rung	ca. 771 Tonnen
---	----------------

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes



C1.4 Kommunales Wegweisungskonzept

Zeitraumen

2023 – 2029

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.

Herkunft	Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (BMU; bis zu 65%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische und bauliche Einzelmaßnahme

Priorität	niedrig	Kostenschätzung	140.000,00 €
CO₂-Einsparung	keine Einsparungswirkung		



C1.5 Aktionsprogramm Fahrradstraßen

Zeitraumen

2022 – 2030

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.

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 prüfen: Dammstraße (zwischen Grimmstraße und Fröbelstraße), Heinz-Günter-Breuckmann-Weg (zwischen Schaffrathstraße und gemeinsamen Geh-/Radweg), Parkallee (zwischen medicos und Rudi-Assauer-Platz), Claesdelle (zwischen Ortelsburger 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](#)).

Herkunft	Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMU; bis zu 65%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%), Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr) (BMU; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	bauliche Einzelmaßnahme
Priorität	hoch	Kostenschätzung	900.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 47 Tonnen		

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes



C1.6 Aktionsprogramm GEöffnete Einbahnstraßen

Zeitraumen

2024 – 2030

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 unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit
- 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 Kennzeichnung der Änderung kann Konflikte und Unfälle vermeiden.
- Werden Einbahnstraßen neu für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, erfolgt dies über die entsprechende StVO-Beschilderung. Ggf. kann zusätzlich über öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zusätzlich darüber informiert werden.

Herkunft	Zielsystem	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%);
Federführung	69	Maßnahmenart	bauliche Einzelmaßnahme
Priorität	mittel	Kostenschätzung	45.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 43 Tonnen		

C1.7

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Grüne Welle im Radverkehr



Zeitraumen

2026 - 2035

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 für Radfahrende 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. Dabei ist darauf zu achten, dass Konkurrenzsituationen mit querendem ÖPNV vermieden werden.


Umsetzungsschritte

- Um geeignete Kreuzungen zu identifizieren, ist zunächst zu prüfen wo, insbesondere auf Haupt-routen 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; hier insbesondere die Belange des querenden ÖPNV, der durch die Signalisierung nicht zu beeinträchtigen ist.

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (BMU; bis zu 65%), Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des
-----------------	-----------------------------	---------------------------	---

			Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr) (BMU; bis zu 90%);
Federführung	69	Maßnahmenart	
Priorität	niedrig	Kostenschätzung	900.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 17 Tonnen		

C1.8	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes	
	Mängelbehebung, Baustellungsführung, Reinigung und Winterdienst	
	Zeitraumen	2023 – 2035

Anlass

Baustellen ohne Radverkehrsführungen, fehlender Grünschnitt, Schnee, Verschmutzung und Oberflächmängel 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 zur Radwegeinfrastruktur: Erarbeitung einer Instandsetzungs- und Instandhaltungsliste zur systematischen Erfassung und Beseitigung 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. Hierzu müssen ein Prioritätenplan mit GELSENDIENSTEN abgestimmt werden und die benötigten Mittel in den Haushalt eingestellt werden.
- 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 berücksichtigen 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](#)).

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes
-----------------	-----------------------------	---------------------------	--

			Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
Priorität	mittel	Kostenschätzung	1.300.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 7 Tonnen		

C2.1

Ausbau von Radabstellanlagen

Aktionsprogramm
„Rad abGEstellt“

Zeitraumen

2022 – 2030

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 Fahrradanhänger 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

<p>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. Eine rechtliche Prüfung der Subventionierung muss in der Stadt Gelsenkirchen noch erfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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. 			
Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%), FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	700.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 9 Tonnen		

C3.1

Ausbau der öffentlichen Verleihangebote

GEteilte Fahrräder



Zeitraumen

2023 – 2035

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 stationsgebunden 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 Lastenradverleihstationen 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

<p>prüfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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. 			
Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr) (BMU; bis zu 90%), FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%), Landewettbewerb "ways2work" (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	2.100.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 61 Tonnen		

C3.2

Ausbau der öffentlichen Verleihangebote

Empfehlung zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen



Zeitraumen

2022 – 2035

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

<p>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)</p> <p>➤ 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.</p>			
Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität - (MWIDE NRW; bis zu 80%), FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	niedrig	Kostenschätzung	140.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 7 Tonnen		

C3.3 Errichtung und Instandhaltung von Radservicestationen

Ausbau der öffentlichen Verleihangebote



Zeitraumen

2022 – 2035

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).

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](#))).

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	Kein Förderprogramm vorhanden
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	mittel	Kostenschätzung	350.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 8 Tonnen		

5.4 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 Fahrradabstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung.

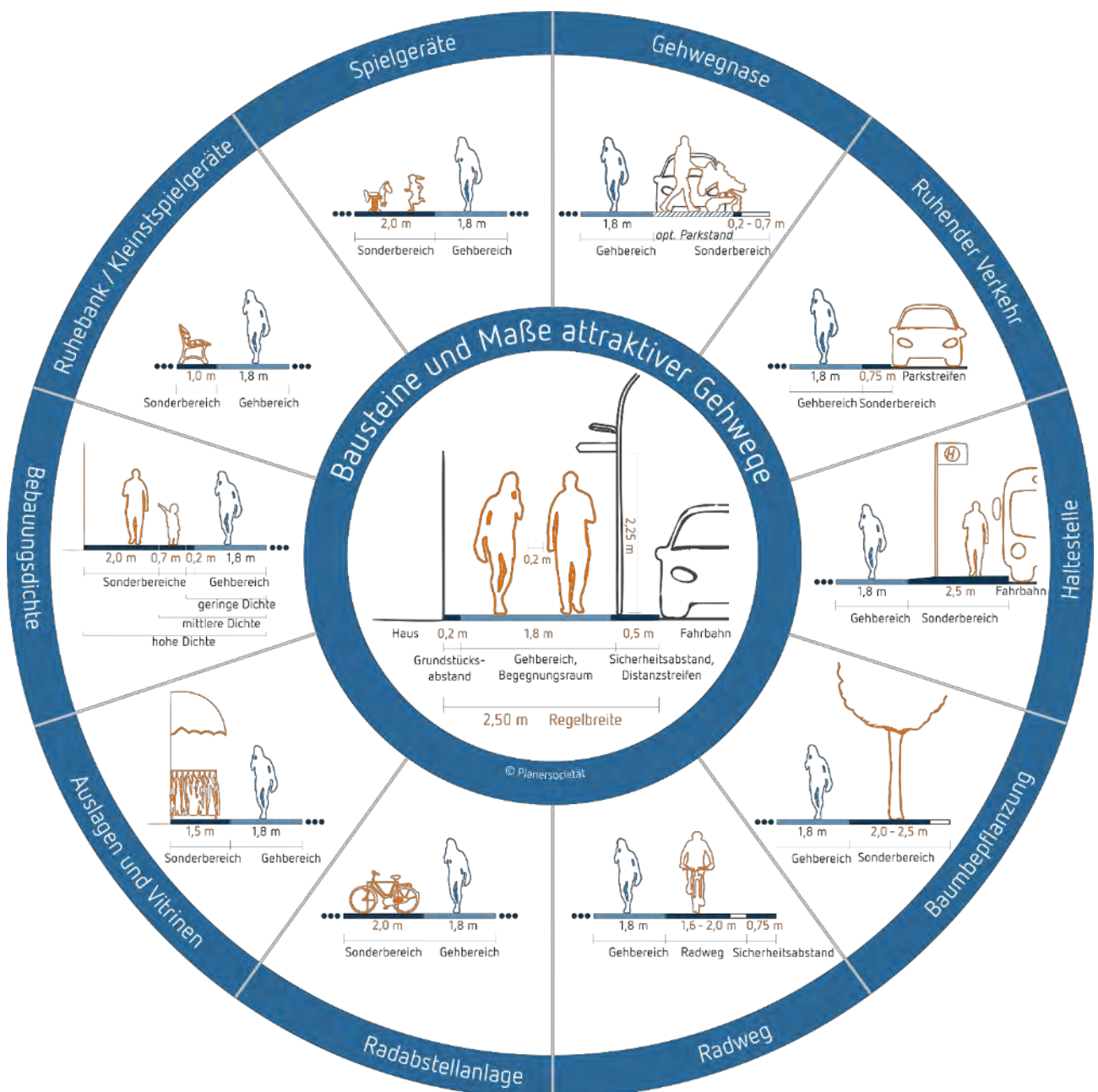
Hinzu kommt, dass das Zufußgehen kostenlos ist und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht; zu Fuß Gehende benötigen zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf pro Quadratmeter von allen Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass das Zufußgehen gesund ist, die selbständige Mobilität 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.

Abbildung 21: Bausteine und Maße attraktiver Gehwege



Quelle: Planersocietät

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

D1.1

Weiterentwicklung des Fußwegenetzes

Maßnahmenprogramm Fußverkehr - barrierearme, sichere und attraktive Fußwege



Zeitraumen

2023 – 2035

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 Zufußgehen 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 Zufußgehens 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.

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%)
-----------------	-----------------------------	---------------------------	---

Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische Einzelmaßnahme und bauliche Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	1.975.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 80 Tonnen		

Tabelle 12: Mögliche Kategorien und Bereiche eines Fußverkehrskonzepts

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

D1.2

Weiterentwicklung des Fußwegenetzes

**Maßnahmenprogramm zur
Aufwertung straßenunabhängiger
Fußwegeverbindungen**

Zeitraumen

2028 – 2035

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 (siehe [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.

Her- kunft	Zielsystem	Mögliche Förde- rung	FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nord- rhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%)
Feder- führung	69	Maßnahmenart	Bauliche Daueraufgabe
Priori- tät	mittel	Kostenschätzung	700.000,00 €
CO₂- Einspa- rung	ca. 38 Tonnen		

Fußverkehrsfreundliche Querungen



D2.1 Ausbau / Umbau / Modernisierung von Querungsmöglichkeiten

Zeitraumen

2024 – 2035

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 Wegeführung 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. neueinzurichten.

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	1.670.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 42 Tonnen		

Tabelle 13: Arten und Eigenschaften von Querungen

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

Fotos: Planersocietät

D2.2 Fußverkehrsfreundliche Querungen Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren

Zielformen



Zeitraumen

2024 – 2035

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.

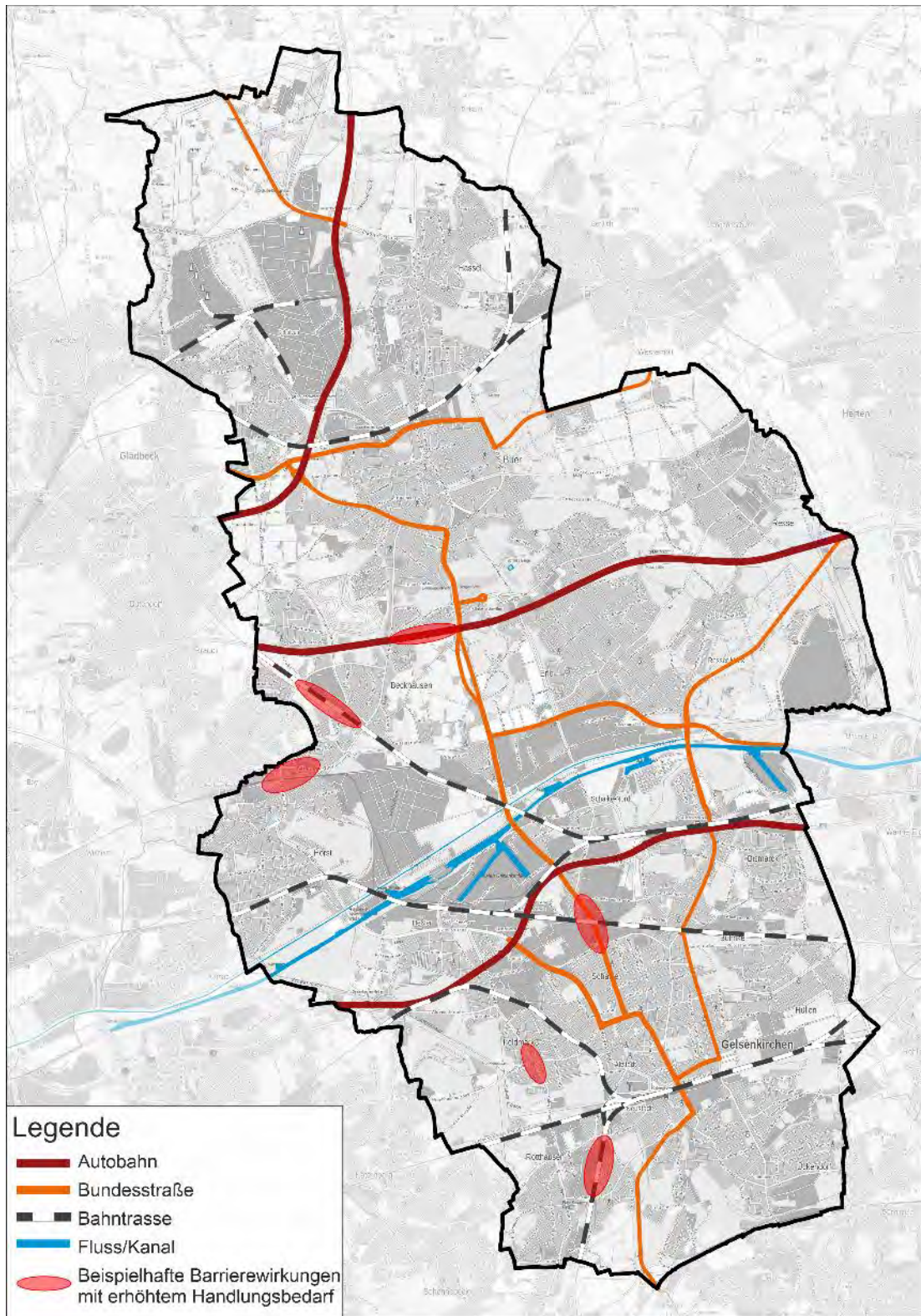
Umsetzungsschritte

- **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 Wegeinfrastrukturen.
- **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.

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische Einzelmaßnahme, Bauliche Daueraufgaben

Priorität	niedrig	Kostenschätzung	2.220.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 38 Tonnen		

Abbildung 22: Gesamtstädtische Zäsuren in Gelsenkirchen



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende 2022

D3.1

Fußverkehr & öffentlicher Raum

Maßnahmen



Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen

Zeitraumen

2023 – 2035

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).

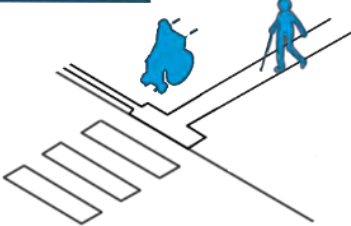


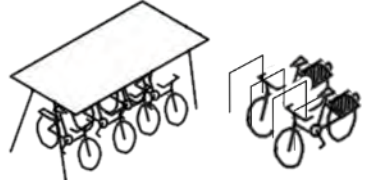
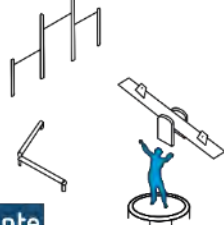

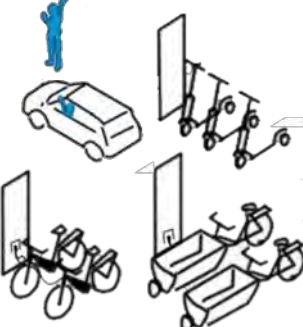
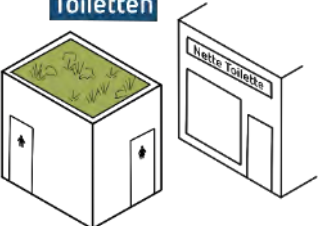

Umsetzungsschritte

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.

Herkunft	Zielsystem	Mögliche Förderung	FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	61	Maßnahmenart	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe
Priorität	mittel	Kostenschätzung	2.430.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 19 Tonnen		

Tabelle 14: Mögliche Maßnahmen zur Aufwertung von Plätzen

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



D3.2 Identifikation und Abbau von Angsträumen

Zeitraumen

2023 – 2035

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.

Herkunft	Gutachter	Mögliche Förderung	FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	1.220.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 21 Tonnen		

5.5 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

E1.1

Integrierte Entwicklung des Straßenraums

Integrierte Netzkarte zur Verdeutlichung der Ansprüche an den Raum



Zeitraumen

2023 – 2024

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 RAS06) 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.

Herkunft	Gutachter	Mögliche Förderung	kein Förderprogramm vorhanden
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Einzelmaßnahme
Priorität	hoch	Kostenschätzung	30.000,00 €
CO₂-Einsparung	auf Ebene der Entwicklung einer integrierten Netzkarte entsteht keine Einsparungswirkung		

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 engen 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.

Tabelle 15: Eigenschaften verschiedener Radinfrastrukturen in unterschiedlichen Straßenräumen

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

E1.2

Integrierte Entwicklung des Straßenraums

Umgestaltung mehrstreifiger Hauptverkehrsstraßen



Zeitraumen

2025 – 2035

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, Radweg	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)

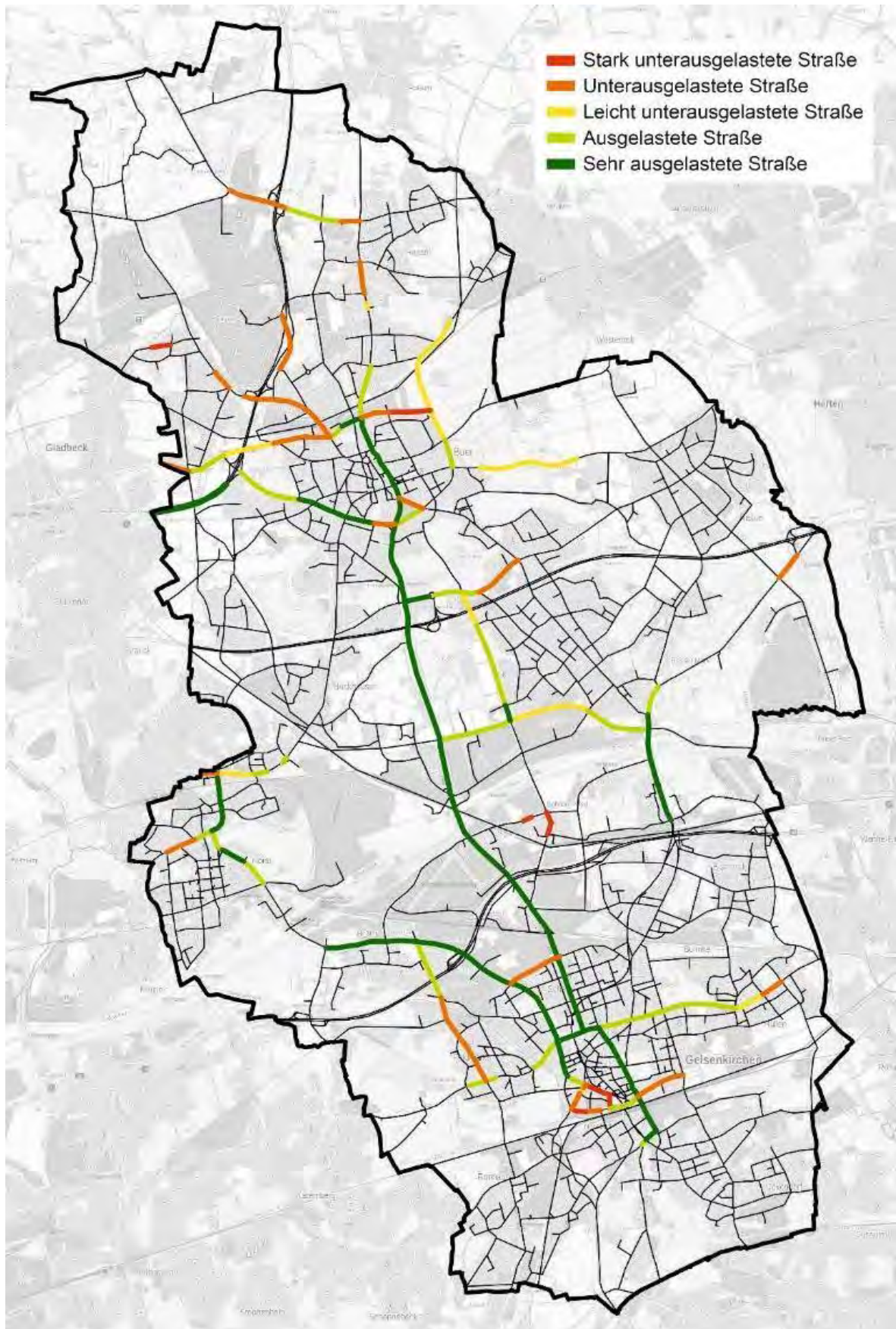
Nach Abgleich der potentiell überdimensionierten Straßen mit ihrer Funktion im Kfz-Perspektivnetz wurden die folgenden Kategorisierungen vorgenommen:

- 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.

Herkunft	Gutachter	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	bauliche Einzelmaßnahmen
Priorität	hoch	Kostenschätzung	16.500.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 513 Tonnen		

Abbildung 23: Derzeitige Auslastung mehrstreifiger Straßen



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende 2022

Tabelle 16: Auf Umgestaltungspotenzial zu prüfende mehrstreifige Straßen

Straße	Von	Nach
Nordring	Ostring	Vinckestraße
Feldhauser/Dorstener Str.	Bülsestraße	Nordring
Ostring/Marlerstraße	Stadtgrenze	Westerholter Straße
Gewerkenstraße	Schalken Markt	Grothusstraße
Hans-Böckler-Allee	Wilhelminenstraße	Feldmarkstraße
Husemannstraße	Rotthauer Straße	Hiberniastraße
Hiberniastraße	Rotthauer Straße	Husemannstraße
Wildenbruchstraße	Hohenzollernstraße	Wickingstraße
Florastraße	Hüller Straße	Plauer Straße
Willy-Brandt-Allee	Adenauerallee	Emscherstraße
Emil-Zimmermann-Allee	Heistraße	Cranger Str.
Schmalhorststraße	Stadtgrenze	Deusenstraße
Horster Straße/Wiesmannstraße/Käntener Ring	Stadtgrenze	Turfstraße

E1.3

Integrierte Entwicklung des Straßenraums

Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen



Zeitraumen

2025 – 2035

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

Herkunft	Gutachter	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	bauliche Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	8.250.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 478 Tonnen		

Integrierte Entwicklung des Straßenraums



E1.4 Maßnahmenprogramm Stadtteileinfahrten

Zeitraumen 2024 – 2035

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.

Abbildung 24: Geschwindigkeitsreduzierender Fahrbahnteiler in Heßler



Hier sind insbesondere die perspektivischen Straßen des Langsam-Netzes an den Eingängen umzugestalten. Dies betrifft z.B. die Stadtteildurchfahrten in Heßler, Hassel, Erle, Buer oder in der Altstadt. 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.

Herkunft	Gutachterbüro, Arbeitskreis, Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%)
-----------------	--	---------------------------	---

Federführung	69	Maßnahmenart	Bauliche Einzelmaßnahmen
Priorität	mittel	Kostenschätzung	3.000.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 2 Tonnen		



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 Raumansprüche 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“ (<https://www.freiburg.de/pb/,Lde/231709.htm>). 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 Gestaltungsleitfadens 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.

Herkunft	Gutachterbüro, Arbeitskreis	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Bauliche Einzelmaßnahmen
Priorität	hoch	Kostenschätzung	2.400.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 7 Tonnen		

E2.1

Integrierte und verkehrssichere Gestaltung von Knotenpunkten

Integrierte Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen



Zeitraumen

2026 – 2035

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 erwo-gen 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 Tabelle 18 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. RASt 06).
- Sukzessive, Umsetzung von Um- bzw. Rückbaumaßnahmen an identifizierten Knotenpunkten.

Herkunft	Gutachter	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%), FR Klimaschutzprojekte (BMU; bis zu 80%), FR innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs (BMVI; bis zu 100%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Bauliche Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	10.000.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 103 Tonnen		








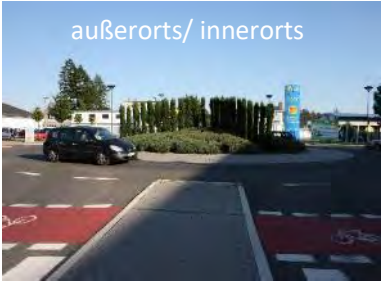




Prämissen der Knotenpunktgestaltung

- 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 Knotenpunkten).
- 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 17: 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	

Fotos: Planersocietät

E2.2

Integrierte und verkehrssichere Gestaltung von Knotenpunkten



Umgestaltung von Knotenpunkten in Wohnquartieren

Zeitraumen

2024 – 2035

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 Gelsenkirchens 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 Gelsendienstleistungen).


Herkunft	Gutachter	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden
-----------------	-----------	---------------------------	---

			und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%), FR Klimaschutzprojekte (BMU; bis zu 80%), FR innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs (BMVI; bis zu 100%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Bauliche Daueraufgabe
Priorität	mittel	Kostenschätzung	3.000.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 4 Tonnen		

E3.1

Integrierte Entwicklung zentraler Räume und Quartiere

Verkehrliche Konzeptionierung für attraktive und lebenswerte Zentren



Zeitraumen

2024 – 2025

Anlass

Die Altstadt Gelsenkirchens bietet in einigen Bereichen bereits eine hohe Aufenthaltsqualität und zahlreiche Verweilmöglichkeiten. Gerade in den Nebenstraßen der City und Buer schmalern 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 – Ost-ring – Nordring als Voraussetzung für den im IEK Zentrum Buer vorgeschlagenen Rückbau oder Umbau der De-la-Chevallerie-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


Herkunft	Bürgerdialog	Mögliche Förderung	FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%), FR Vernetzte Mobilität und
-----------------	--------------	---------------------------	---

			Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	50.000,00 €
CO₂-Einsparung	auf Konzeptionsebene entsteht keine Einsparungswirkung		

E3.2

Integrierte Entwicklung zentraler Räume und Quartiere

Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten



Zeitraumen

2023 – 2035

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.

Herkunft	Stadt	Mögliche Förderung	FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes
-----------------	-------	---------------------------	--

			Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische und bauliche Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	520.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 143 Tonnen		

5.6 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, deren Bewegungsfreiheit 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 25: 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. Mobilitätsbefragung 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 gesperrte 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
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
E1.3 Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen
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 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
G1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit
G2 Abbau von Konflikten zwischen den Verkehrsarten
H3 Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen

5.7 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 Hauptrouten abwickeln

Relevante Zielindikatoren für das Handlungsfeld sind:

- Verunfallte Personen im Straßenraum

Das Handlungsfeld Verkehrssicherheit & sichere Mobilität ist ein Querschnittsthema und wichtige Grundlage und Zielstellung in den (verkehrsartenspezifischen) Handlungsfeldern.



G1. Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit

Zeitraumen

2023 – 2035

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 Netzwerk-bildung 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.

Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%), Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 (VM NRW; bis zu 20%)
-----------------	-----------------------------	---------------------------	---

Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	1.250.000,00 €
CO₂-Einsparung	+/- 0		



G2. Abbau von Konflikten zwischen den Verkehrsarten

Zeitraumen

2023 – 2035

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.

<p>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.</p>			
Herkunft	Zielsystem, Interfraktioneller Arbeitskreis	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%), Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 (VM NRW; bis zu 20%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Bauliche und organisatorische Daueraufgabe
Priorität	mittel	Kostenschätzung	2.600.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 12 Tonnen		



G3. Verkehrssicheres Umfeld sensibler Einrichtungen

Zeitraumen

2025 – 2035

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.

<p>Folgende Maßnahmen bieten sich an:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Gestaltung von Querungsmöglichkeiten durch Fahrbahnverengung, barrierefreie Gestaltung, Aufpflasterung oder farbliche Markierungen ○ Verkehrszeichen und Piktogramme von Verkehrszeichen 133 (Fußgänger) oder 136 (Kinder), ggf. ergänzt um einen Hinweis der Art der Nutzung, bspw. „Schule“ ○ Inoffizielle Aufmerksamkeitsförderung durch aufgemalte Fußstapfen oder bspw. spielerische Umfeldgestaltung ○ Vorrangiger barrierefreier Ausbau von Wegen und Querungsmöglichkeiten im Umfeld von Einrichtungen für verstärkt eingeschränkt mobile Bevölkerungsgruppen bspw. Altenpflegeheime, Arztpraxen, Krankenhäuser 			
Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	FR kommunaler Straßenbaus (VM NRW; bis zu 80%), FR Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW; bis zu 90%), Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 (VM NRW; bis zu 20%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Bauliche und organisatorische Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	1.100.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 6 Tonnen		



G4. Verkehrssicherheitskampagne

Zeitraumen

2022 – 2035

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 (beispielsweise Vorfahrtregelungen, Fahrradstraßen) 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 gehäuften 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 Arbeitsort / 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

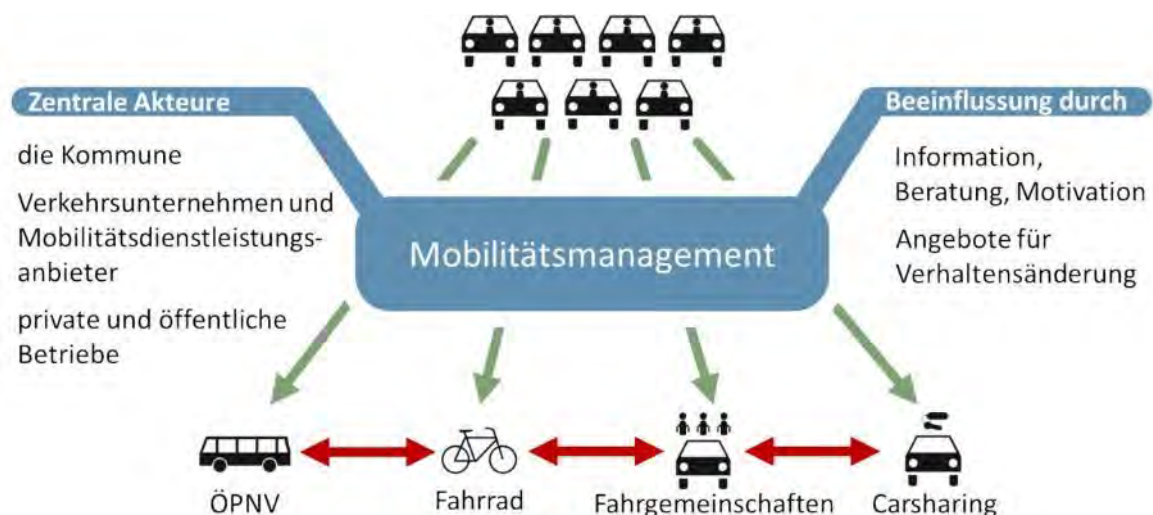
Herkunft	Bestandsanalyse, Zielsystem	Mögliche Förderung	Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 (VM NRW; bis zu 20%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische Daueraufgabe
Priorität	mittel	Kostenschätzung	1.040.000,00 €
CO₂-Einsparung	+/- 0		

5.8 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.

Abbildung 26: 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.



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

Herkunft	Gutachter	Mögliche Förderung	FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%), Landeswettbewerb „ways2work“ (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	12	Maßnahmenart	organisatorische Einzelmaßnahme, organisatorische Daueraufgaben
Priorität	hoch	Kostenschätzung	995.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 852 Tonnen		

Abbildung 27: Mögliche Bausteine eine Öffentlichkeitskampagne



Quelle: Planersocietät



H2. Weiterentwicklung des Mobilitäts-Atlas Gelsenkirchen

Zeitraumen

2022 – 2035

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.

Herkunft	Gutachter	Mögliche Förderung	FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%), Landeswettbewerb „ways2work“ (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Einzelmaßnahme, organisatorische Daueraufgaben
Priorität	niedrig	Kostenschätzung	70.000,00 €
CO₂-Einsparung	+/- 0		



H3. Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen

Zeitraumen

2023 – 2035

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 Betriebliches Mobilitätsmanagement](#)) 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 (Wegeföhrung, Barrieren, Konflikte)
- Situation für Radfahrende auf dem Grundstück des Nahversorgers (Wegeföhrung, Konflikte, Radabstellanlagen)
- Direkte Erreichbarkeit des Grundstücks des Nahversorgers (Zugangsmöglichkeiten, Konflikte, Barrieren),

➤ Nahmobilitätsqualität im direkten Umfeld: Querungsmöglichkeiten der anliegenden Straße, Konflikte, Fuß- und Radwegeinfrastruktur, Erreichbarkeit der nächstgelegenen Bus-/Bahnhaltstelle.			
Herkunft	Gutachter	Mögliche Förderung	FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%), Landeswettbewerb „ways2work“ (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe
Priorität	mittel	Kostenschätzung	325.000,00 €
CO₂-Einsparung	+/- 0		



H4. Kommunales Mobilitätsmanagement

Zeitraumen

2022 – 2035

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 Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas](#)). 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 Betriebliches Mobilitätsmanagement](#)) 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 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](#))

Herkunft	Stadt	Mögliche Förderung	FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%), Landeswettbewerb „ways2work“ (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	105.000,00 € (ohne Anschaffungskosten)
CO₂-Einsparung	ca. 10 Tonnen		



H5. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Zeitraumen

2022 – 2035

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
- Erstellung und Versand von Einladungen

Beratungsangebot (Durchführung extern)

- Ansprache und Akquise geeigneter Unternehmen (ggf. in einem Gewerbegebiet)
- Ausschreibung und Vergabe externer Beratungsleistungen zur Durchführung der Beratungen in den Unternehmen
 - Bestandsaufnahme der Mobilitäts- und Verkehrssituation am Unternehmen
 - Durchführung von Mitarbeiterbefragungen
 - Erstellen einer Potenzialanalyse für die Beschäftigten und den Standort
 - Potenzialanalyse für die Fahrzeugflotte
 - Organisation und Durchführung einer Workshop-Reihe (Ziele und Aufgaben des BMM incl. Schulung zum Mobilitätsbeauftragten, Verkehrsvermeidung, Maßnahmenumsetzung)
 - Erstellung eines Motivationskonzepts (Motivationsmaßnahmen für die Mitarbeiter zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel)
- Gründung eines Mobilitätsnetzwerks
- Organisation und Durchführung einer Evaluation und ggf. Fortführung des Programms

Her- kunft	Stadt	Mögliche Förde- rung	FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%), Landeswettbewerb „ways2work“ (VM NRW; bis zu 80%)
Feder- führung	69	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priori- tät	hoch	Kostenschätzung	665.000,00 €
CO₂- Einspa- rung	ca. 544 Tonnen		



H6. Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas

Zeitraumen

2022 – 2035

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

Herkunft	Stadt	Mögliche Förderung	FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%), Landeswettbewerb „ways2work“ (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	60	Maßnahmenart	organisatorische Daueraufgabe
Priorität	hoch	Kostenschätzung	650.000,00 €

CO₂- Einspa- rung	ca. 41 Tonnen
---	---------------



H7. Mobilitätsmanagement in Quartieren

Zeitraumen

2023 – 2035

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.

Herkunft	Gutachter	Mögliche Förderung	FR Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (VM NRW; bis zu 80%), Landeswettbewerb „ways2work“ (VM NRW; bis zu 80%)
Federführung	69	Maßnahmenart	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe

Priorität	mittel	Kostenschätzung	650.000,00 €
CO₂-Einsparung	ca. 6 Tonnen		

6 Umsetzungsstrategie

Aufbauend auf der Maßnahmenentwicklung und deren Bewertung ist für den Masterplan Mobilität eine Umsetzungsstrategie abgeleitet worden. Die Umsetzungsstrategie basiert auf den Handlungsfeldern und deren Maßnahmen, die auf Grundlage der Analyseergebnisse, der Entwicklungstrends und -perspektiven sowie der Ziele entwickelt wurden. Die Maßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Prioritäten sowie in Bezug zu ihrem Zielbeitrag bewertet. Auf dieser Grundlage wurde entschieden, in welchem Umfang und zu welchem Zeitpunkt die Maßnahmen in die Umsetzungsstrategie aufgenommen werden. Der Prozess ist von der Analyse über die Maßnahmenentwicklung bis hin zur Umsetzungsstrategie fortlaufend im Beteiligungsprozess (siehe hierzu Kapitel 1.2) rückgekoppelt.

Nicht alle Maßnahmen können zeitgleich umgesetzt werden. Je nach Intensität und finanziellem Budget ist ein unterschiedlicher planerischer Vorlauf erforderlich. Darüber hinaus müssen die Maßnahmen in politischen und mitunter auch in öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Als Orientierungsgrundlage beinhaltet die Umsetzungsstrategie für jede Maßnahme, neben einer Priorisierung der Maßnahmen auch eine Empfehlung zum jeweiligen zeitlichen Rahmen.

Die Umsetzungsstrategie stellt demnach den Umsetzungsplan für das Mobilitätskonzept dar, in dem die folgenden Aspekte berücksichtigt sind:

- Die zeitliche Reihung der im integrierten Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmen,
- Die Definition und Gegenüberstellung von Prioritäten der einzelnen Maßnahmen,
- Planungsvorläufe und zeitlichen Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Maßnahmen sowie
- Die Kosten der einzelnen Maßnahmen und die aktuelle Förderkulisse.

6.1 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die für den Verkehrs- und Mobilitätsbereich zweckgebundenen Mittel setzen sich nicht nur aus Mitteln der Stadt Gelsenkirchen, sondern auch aus den Fördertöpfen bzw. den Zuweisungen von Seiten des Bundes und des Landes zusammen. Darüber hinaus liegen einzelne Maßnahmenbereiche in der Zuständigkeit bzw. Baulast Dritter (Land, Bund, Verkehrsverbund, Deutsche Bahn usw.).

Auch wenn im Rahmen aktueller Förderprogramme (z. B. Klimaschutzprogramme der EU oder der Bundesregierung, die Landesprogramme zur Förderung der Nahmobilität und des Mobilitätsmanagements) die Mittelbereitstellung für den Verkehrs- und Mobilitätsbereich erhöht wird, ist die Fördermittelbereitstellung, auch angesichts der aktuellen gesamtwirtschaftlichen und -gesellschaftlichen Lage, über die nächsten 15 Jahre nicht verlässlich prognostizierbar. Selbiges gilt für die Haushaltslage der Stadt Gelsenkirchen. Das finanzielle Budget für die Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans Mobilität unterliegt somit einer gewissen Elastizität. Die vorgenommenen Kostenschätzungen für die Maßnahmen sind in den Maßnahmensteckbriefen sowie in den nachfolgenden Abbildungen und tabellarischen Darstellungen nach Gesamtkosten dargestellt. Das heißt, dass sowohl der Eigenanteil der Stadt Gelsenkirchen als auch mögliche Fördermittel oder Zuwendungen Dritter (Land, Bund, weitere Externe) einbezogen wurden. Über diese Kostenschätzungen hinaus können einzelne Maßnahmen weitere finanzielle Aufwendungen auslösen, die im Rahmen des

Masterplans Mobilität noch nicht absehbar sind (z. B. Grunderwerb). Gleichzeitig sind Maßnahmen teilweise skalierbar. So besteht bei der Umsetzung der Maßnahmen im Radwegebau die Möglichkeit, die Umsetzung über eine Erhöhung der finanziellen Mittel zu forcieren; gleiches gilt auch bei den Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung.

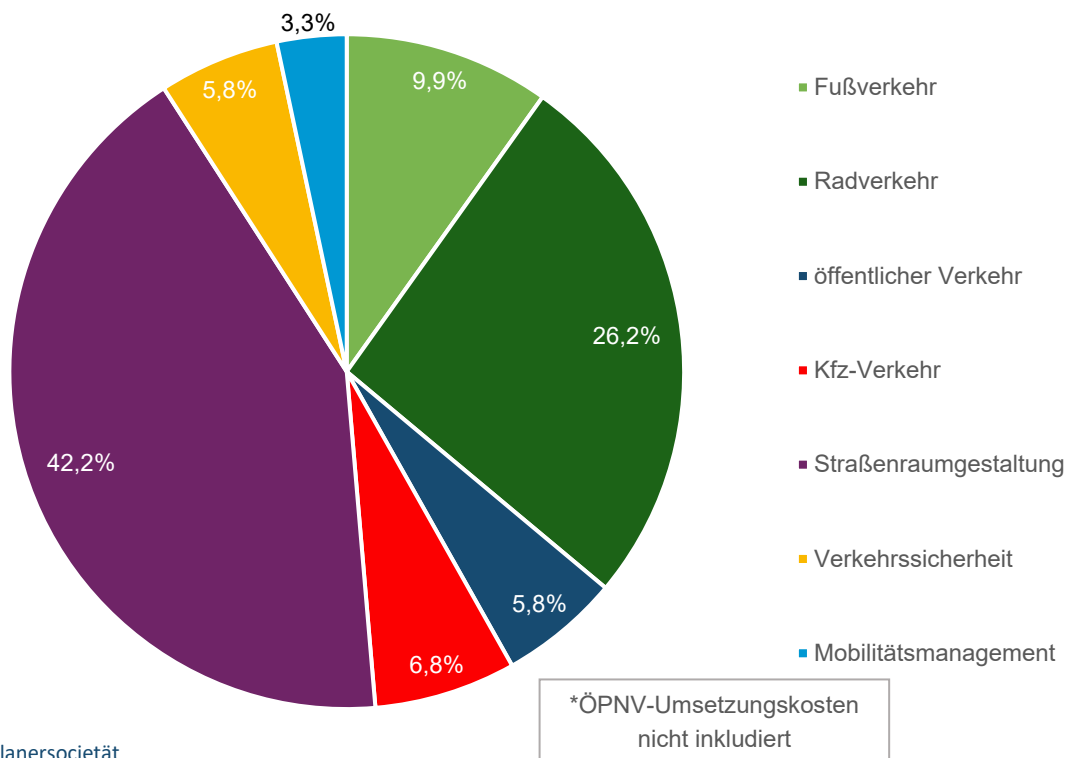
Die Umsetzung des Masterplans Mobilität erfordert in jedem Fall die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel. Auch, um den notwendigen Anteil des Verkehrssektors an den Klimaschutzziele zu erreichen ist zukünftig eine Erhöhung der finanziellen Mittel für Verkehr und Mobilität anzustreben.

6.2 Kostenschätzung zur Umsetzung

Für die Umsetzung der im Masterplan Mobilität entwickelten Maßnahmen ist zur Umsetzung ein Gesamtbudget von knapp über 100 Mio. € abgeschätzt worden. 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 gutachterliche Erfahrungen handelt. Insbesondere bei Handlungsfeldern und Maßnahmen, die vorab eines Konzepts bedürfen (und bei denen im Masterplan auch nur die Konzepterstellung berücksichtigt ist), müssen deren endgültige Ausgestaltung noch definiert und die Kosten ermittelt werden. So ist davon auszugehen, dass tendenziell höhere Kosten entstehen. Gleiches gilt, wenn eine Entscheidung fällt, dass zur Einhaltung von Klimazielen Maßnahmen innerhalb der Laufzeit des Masterplans intensiviert werden.

Die notwendigen Mittel sind im zeitlichen Verlauf bis 2035 (Zeitraum des Masterplans Mobilität) abzurufen und entsprechen bei Nicht-Berücksichtigung des Jahres 2022 einem jährlichen Budget von ca. 7,8 Mio. €. Die Abbildung 28 zeigt in diesem Zusammenhang die Verteilung der geschätzten Gesamtkosten auf die verschiedenen Handlungsfelder des Masterplans Mobilität. Im Sinne der von der Stadt Gelsenkirchen verfolgten Verkehrs- und Mobilitätswende zeigt die Verteilung der abgeschätzten Kosten, dass der überwiegende Anteil (> 90 %) der aufzuwendenden finanziellen Mittel für die direkte Förderung der nicht motorisierten Individualmobilität, des öffentlichen Verkehrs sowie der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bereitgestellt werden sollen. Der vergleichsweise geringe Anteil des öffentlichen Verkehrs in dieser und der nachfolgenden Darstellung ist dadurch begründet, dass einerseits zahlreiche organisatorische Maßnahmen hinterlegt sind, die in weiten Teilen nicht bei der Stadt Gelsenkirchen angesiedelt sind (z. B. Weiterentwicklung der Tarifstruktur, Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen, SPNV-Ausbau usw.) und andererseits können Kosten, die durch den Ausbau des Straßenbahnsystems, Taktverdichtungen oder einen weiteren Linienausbau entstehen, auf dieser strategischen Bearbeitungsebene nicht seriös ermittelt werden. Dies erfolgt entweder bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans oder in Einzelkonzepten. Hier ist davon auszugehen, dass es sich um einen zweistelligen Millionenbetrag handeln wird.

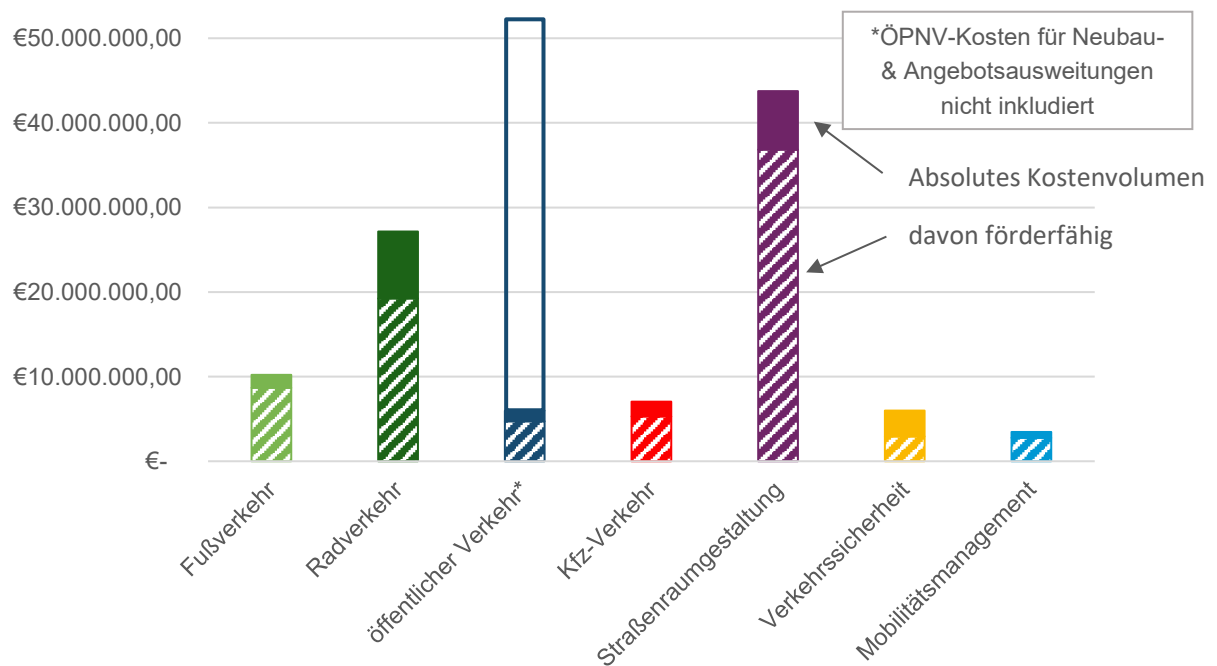
Abbildung 28: Anteiliges Kostenvolumen der Handlungsfelder an den Gesamtkosten



Quelle: Planersocietät

Der Masterplan Mobilität versteht sich als integrierter Plan, das heißt, dass in die Umsetzungstrategie die verschiedenen Handlungsfelder und Maßnahmen ausgewogen, aber unter Berücksichtigung der Maßnahmenprioritäten einfließen. Während einige Handlungsfelder mitunter auch kostengünstige, vor allem organisatorische Maßnahmen beinhalten (z. B. Maßnahmen im Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit & Mobilitätsmanagement; siehe Kapitel 5.8), erfordern andere Handlungsfelder und Maßnahmen aufgrund einzelner, sehr teurer Infrastrukturprojekte ein deutlich höheres Budget (z. B. das Handlungsfeld Straßenraumgestaltung mit vielen Infrastrukturprojekten, die mit weiteren Handlungsfeldern in Verbindung stehen). Dementsprechend zeigt auch die Budgetverteilung Schwerpunkte mit besonderem Finanzierungsbedarf (z. B. die Handlungsfelder Radverkehr und Straßenraumgestaltung).

Abbildung 29: Absolutes Kostenvolumen nach Handlungsfeldern bis 2035



Quelle: Planersocietät

6.3 Zeitlicher Ablauf der Umsetzung

Zur besseren Übersicht beinhaltet die Umsetzungsstrategie eine Darstellung zur zeitlichen Einordnung der Konzeption und Umsetzung der entwickelten Maßnahmen in Form eines tabellarischen Zeitstrahls (siehe Abbildung 32). Dieser zeigt jeweils den Maßnahmenbeginn und das Maßnahmenende und gibt Aufschluss über die Art der Maßnahme. Dabei bedeutet ein grüner Balken, dass die Maßnahme konzeptionellen Charakter besitzt. Blaue Balken stellen Umsetzungsmaßnahmen dar 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 begleitet und liegen bei der Umsetzung in der Zuständigkeit externer Akteure.

Konzeptionelle Maßnahmen bilden die wesentliche Basis für weitere, daraus resultierende Maßnahmen mit Umsetzungscharakter. Hier sind in erster Linie die konzeptionellen Netzuntersuchungen zu nennen, um die Ansprüche der Verkehrsträger an die konkreten Räume (Straßen und Plätze) zu definieren. Diese bilden dann den Ausgangspunkt für die weitere Umsetzung. Dabei ist zu beachten, dass viele der dargestellten Maßnahmen bereits heute entweder regelmäßig bearbeitet werden, wie Maßnahmen aus dem Handlungsfeld ÖPNV im Nahverkehrsplan oder Maßnahmen, aktuell bereits konkret bearbeitet bzw. umgesetzt werden, wie Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehr, die über das jährliche Radwegeprogramm erfolgen. Diese Maßnahmen sind als „laufende“ Maßnahmen dargestellt (siehe Abbildung 32). Darüber hinaus sind in der Abbildung Maßnahmen als „unabhängig“ markiert, welche ausgenommen von der ganzheitlichen Netzbetrachtung zumindest in Teilen angegangen werden können.

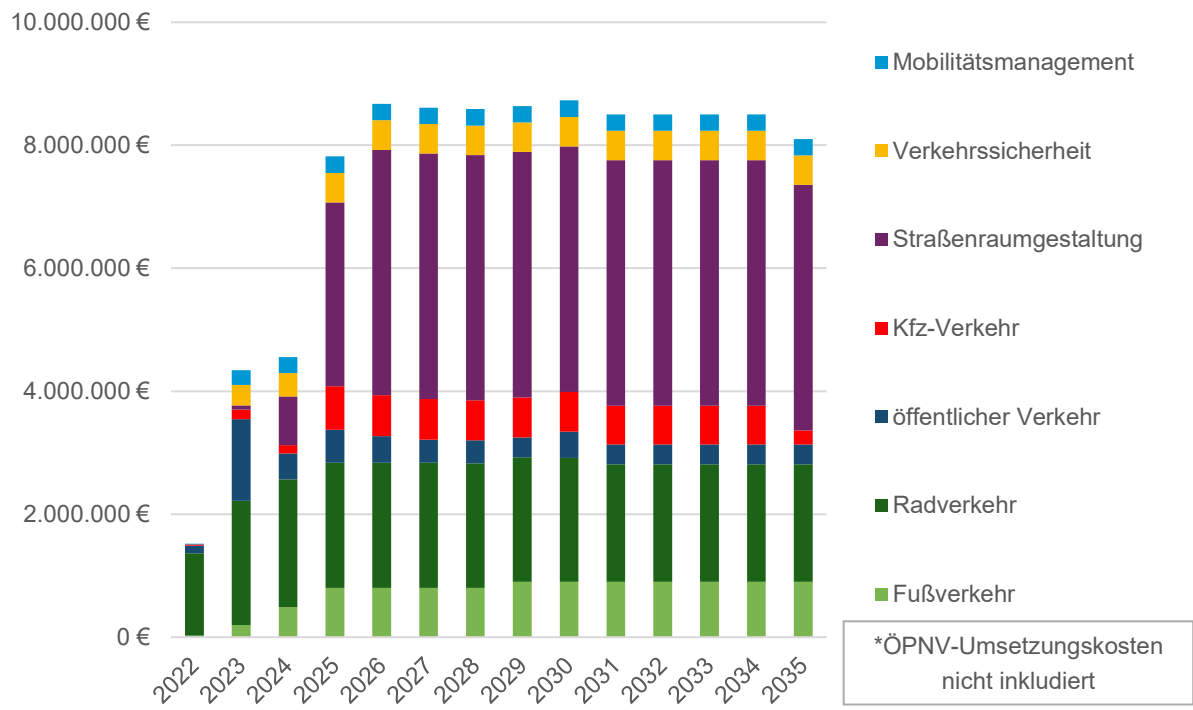
Abbildung 30: Konzeptionelle Netzuntersuchungen über alle Verkehrsträger als Grundlage



Aus den so definierten Ansprüchen des jeweiligen Verkehrsmittels an den Straßenraum zeigen sich bei einer Überlagerung der Netze, in welchen Straßenräumen Ansprüche welcher Verkehrsträger bestehen und, beispielsweise bei nicht ausreichender Breite, um Flächen konkurrieren. Somit besteht für die Maßnahmenentwicklung eine definierte Abwägungsgrundlage für die Umgestaltung der Straßenräume in Gelsenkirchen in Bezug auf die vorhandenen Flächen, aber auch auf die angeordneten Geschwindigkeiten für die jeweiligen Verkehrsträger oder deren Priorisierung. Eine konkrete Umsetzung von Einzelmaßnahmen erfolgt überwiegend über die Maßnahmen im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung. Gleichzeitig werden bestehende Maßnahmenprogramme weitergeführt oder neu aufgesetzt und über die gesamte Laufzeit des Masterplans schrittweise realisiert.

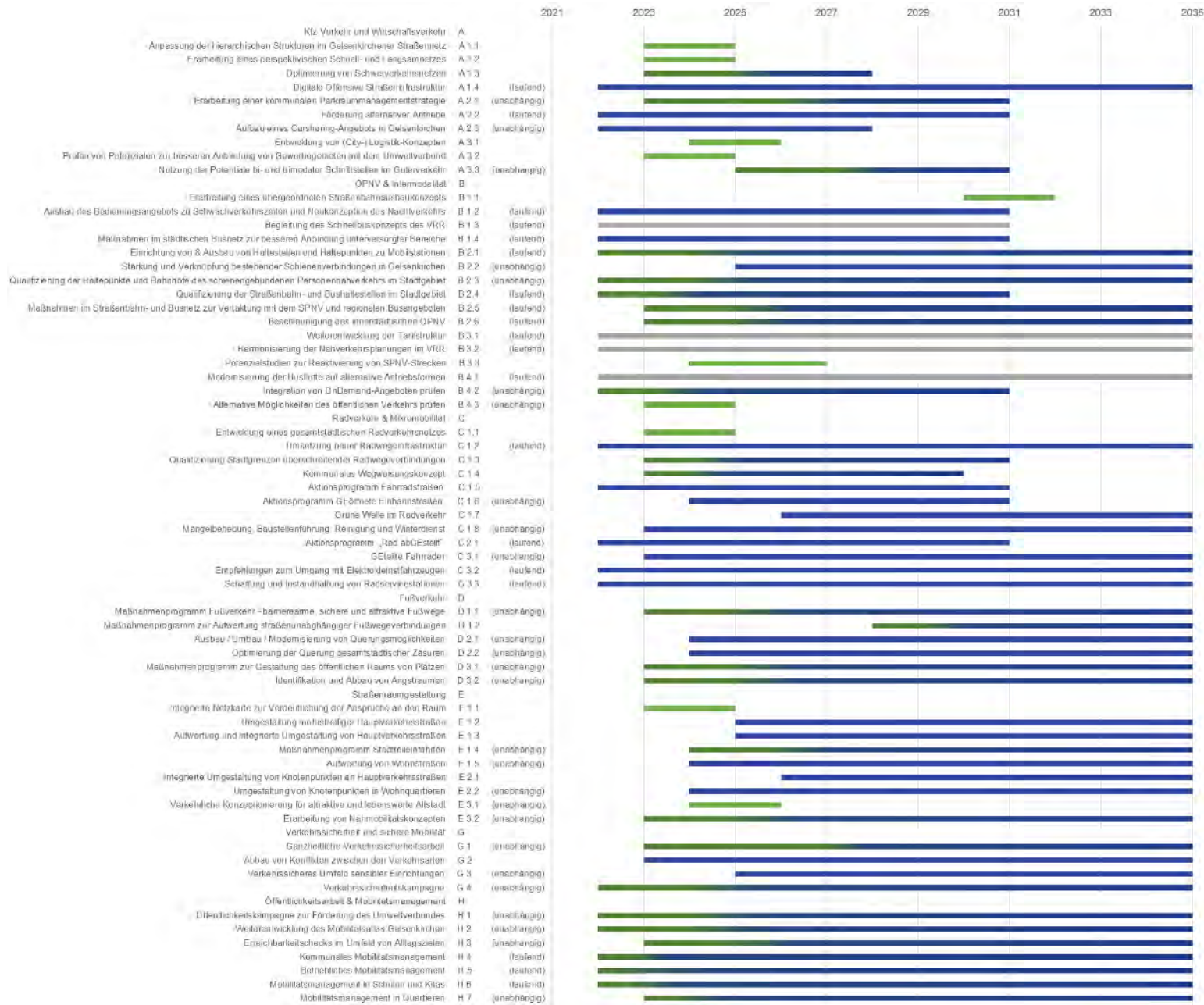
Die Abbildung 31 stellt den durch die entwickelten Maßnahmen und deren konzeptionierten zeitlichen Ablauf resultierenden jährlichen Finanzbedarf dar. Dabei wird deutlich, dass vor allem in den ersten Jahren intensiv auf das Thema Radverkehr und damit im Zusammenhang stehende, schnell umsetzbare Maßnahmen gesetzt werden soll. Für weitere investive Infrastrukturmaßnahmen ist hingegen ein zeitlicher Vorlauf notwendig. Ein Großteil der Maßnahmen ist, wie in den Maßnahmensteckbriefen und in Abbildung 29 dargestellt, förderfähig.

Abbildung 31: Finanzbedarf nach Jahren



Quelle: Planersocietät

Abbildung 32: Umsetzungszeitstrahl Masterplan Mobilität



laufend: Maßnahmen, welche bereits heute regelmäßig bearbeitet bzw. umgesetzt werden.

unabhängig: Maßnahmen, welche unabhängig von der ganzheitlichen Netzbeurteilung zumindest in Teilen angegangen werden können.

Quelle: Planersocietät

6.4 Gesamtdarstellung der Umsetzungsstrategie

Die Maßnahmen des Masterplans Mobilität lassen sich in der Umsetzungsstrategie wie folgt zusammenfassen und bewerten:

Durch die entwickelten Maßnahmen kommt es zu einer Verlagerung von Wegen, die bisher mit dem Kfz durchgeführt werden, auf die Verkehrsmittel und -angebote des Umweltverbundes. Hierbei erfolgen aufgrund der ausgewählten Maßnahmen und deren zeitlicher Abfolge insbesondere im Radverkehr, auf kombinierten Wegen (Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg) und im öffentlichen Verkehr Verlagerungen. Grund dafür sind vor allem Lückenschlüsse sowie Geschwindigkeits- und Komfortverbesserungen im Radverkehr, einem Ausbau der Verknüpfungspunkte der Verkehrsmittel sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr.

Die in Kapitel 4 ersichtlichen und unter Beteiligung der Öffentlichkeit abgesteckten Ziele des Masterplans Mobilität sind nur mit einem hohen Einsatz finanzieller Mittel für die Handlungskonzepte und Maßnahmen möglich. Die Ziele müssen in enger Verbindung mit dem Umsetzungsprozess evaluiert und die notwendigen Maßnahmen zur Zielerreichung ggf. angepasst werden.

Durch die angedachten Maßnahmen in den Zentren, Stadtteilzentren und Stadtteilen, die insbesondere den öffentlichen Raum/Straßenraum und den Fuß- und Radverkehr betreffen, wird die Anzahl kurzer Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, reduziert. Dadurch erhöhen sich die Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität und die Zentren, Stadtteilzentren und Stadtteile werden in ihrer Struktur gestärkt. Die Stadt Gelsenkirchen kann so in Kombination mit weiteren Maßnahmen anderer Konzepte (z. B. Stadterneuerungsprogramme) den Strukturwandel besser bewältigen und an Attraktivität gewinnen.

Die vorgesehenen Entwicklungen im Gelsenkirchener Straßennetz (insbesondere Prüfung von Rückbaupotenzialen) gehen bei einer Realisierung aktiv mit Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie ggf. im Bereich des öffentlichen Verkehrs einher. Die nicht mehr benötigten Flächen des Kfz-Verkehrs werden dem Umweltverbund zugutekommen und die hier notwendigen Qualitätsverbesserungen vorantreiben.

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 CO₂-Einsparpotenzial dargestellt. Eine weitere Spalte definiert die Maßnahmenart. Hier ist dargelegt, ob die Maßnahme eine kontinuierliche Daueraufgabe der Stadtverwaltung, eine bauliche oder organisatorische Einzelmaßnahme oder ob sie Bestandteil eines Maßnahmenpakets im Sinne mehrerer zusammenhängender Maßnahmen ist. Daran anschließend gibt eine weitere tabellarische Aufstellung Aufschluss über die Zielbeiträge der einzelnen Maßnahmen. Wenn in der Spalte Kosten die Beträge ergänzend mit einem Sternchen versehen sind, dann bedeutet dies, dass die Maßnahmen förderfähig sind. In den Maßnahmensteckbriefen in Kapitel 5 sind jeweils die aktuell gültigen Förderprogramme und die Förderquoten angegeben.

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Feder- führung	neue oder laufende Maß- nahme	Maßnah- menbe- ginn	Maßnah- men- ende	Maßnahmenart	Kosten (*förderfähig)	CO ₂ -Einspar- potenzial 2035 in t
A Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr									
A 1	Weiterentwicklung des Straßennetzes								
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 €	-8
A 1.3	Optimierung von Schwerverkehrsnetzen	intern	69	neu	2023	2027	Maßnahmenbündel	75.000,00 €	0
A 1.4	Digitale Offensive Straßeninfrastruktur	intern	69/CDO	laufend/neu	2022	2035	Maßnahmenbündel	5.100.000,00 €*	-314
A 2	Parken und Laden								
A 2.1	Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie	intern	69	neu	2023	2030	Organisatorische Einzelmaßnahmen	420.000,00 €*	-582
A 2.2	Förderung alternativer Antriebe	intern	69	laufend	2022	2030	Organisatorische Daueraufgabe	160.000,00 €*	im Klimakonzept implementiert
A 2.3	Aufbau eines Carsharing-Angebots in Gelsenkirchen	intern	69	laufend	2022	2027	Organisatorische Daueraufgabe	*	-13
A 3	Wirtschaftsverkehr und Logistik								
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

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Feder- führung	neue oder laufende Maß- nahme	Maßnah- menbe- ginn	Maßnah- men- ende	Maßnahmenart	Kosten (*förderfähig)	CO ₂ -Einspar- potenzial 2035 in t
B ÖPNV & Intermodalität									
B 1	Weiterentwicklung des Bus- und Straßenbahnnetzes								
B 1.1	Erarbeitung eines Straßenbahnausbaukonzepts	intern	69	neu	2030 ¹⁰	2031	organisatorische Einzelmaßnahme	Stufe 1: 1.000.000,00 € Stufe 2: 100.000,00 €*	-1.121*
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 2	Haltestellen, Haltepunkte & Bahnhöfe								
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 €*	-411
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	*	-313

¹⁰ Maßnahmenbaustein Untersuchungen zum Ringschluss ab 2023

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Feder- führung	neue oder laufende Maß- nahme	Maßnah- menbe- ginn	Maßnah- men- ende	Maßnahmenart	Kosten (*förderfähig)	CO ₂ -Einspar- potenzial 2035 in t
B 2.6	Beschleunigung des innerstädtischen ÖPNV	intern	69	laufend	2023	2035	bauliche Einzel- maßnahmen	1.950.000,00 €*	-52
B 3	Tarifstrukturen und regionales ÖPNV-Netz								
B 3.1	Weiterentwicklung der Tarifstruktur	extern	69	laufend	2022	0	organisatorische Daueraufgabe		-625
B 3.2	Harmonisierung der Nahverkehrsplanun- gen 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 Einzelmaßnah- men	120.000,00 €*	0
B 4	Neuer, nachhaltiger öffentlicher Verkehr								
B 4.1	Modernisierung der Busflotte auf alterna- tive Antriebsformen	extern	69	laufend	2022	0	organisatorische Daueraufgabe	*	im Klima- konzept im- plementiert
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 Einzelmaß- nahme	30.000,00 €*	0
C Radverkehr & Mikromobilität									
C 1	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes								
C 1.1	Entwicklung eines gesamtstädtischen Rad- verkehrsnetzes	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 €*	-3.697
C 1.3	Qualifizierung Stadtgrenzen überschreiten- der Radwegeverbindungen	intern	69	neu	2023	2030	organisatorische und bauliche Daueraufgabe	6.500.000,00 €*	-771

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Feder- führung	neue oder laufende Maß- nahme	Maßnah- menbe- ginn	Maßnah- men- ende	Maßnahmenart	Kosten (*förderfähig)	CO ₂ -Einspar- potenzial 2035 in t
C 1.4	Kommunales Wegweisungskonzept	intern	69	neu	2023	2029	organisatorische und bauliche Einzelmaß- nahme	140.000,00 €* *	0
C 1.5	Aktionsprogramm Fahrradstraßen	intern	69	neu	2022	2030	bauliche Einzel- maßnahme	900.000,00 €* *	-47
C 1.6	Aktionsprogramm GEöffnete Einbahnstraßen	intern	69	neu	2024	2030	bauliche Einzel- maßnahme	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
C 2	Ausbau von Radabstellanlagen								
C 2.1	Aktionsprogramm „Rad abGestellt“	intern	69	laufend	2022	2030	organisatorische und bauliche Daueraufgabe	700.000,00 €* *	-9
C 3	Ausbau der öffentlichen Verleihangebote								
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
D Fußverkehr	Weiterentwicklung des Fußverkehrsnetzes								
D 1	Weiterentwicklung des Fußverkehrsnetzes								
D 1.1	Maßnahmenprogramm Fußverkehr - barrierearme, sichere und attraktive Fußwege	intern	69	neu	2023	2035	Organisatorische Einzelmaß- nahme	1.975.000,00 €* *	-80

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Feder- führung	neue oder laufende Maß- nahme	Maßnah- menbe- ginn	Maßnah- men- ende	Maßnahmenart	Kosten (*förderfähig)	CO ₂ -Einspar- potenzial 2035 in t
							Bauliche Dauer- aufgabe		
D 1.2	Maßnahmenprogramm zur Aufwertung straßenunabhängiger Fußwegeverbindungen	intern	69	neu	2028	2035	Bauliche Dauer- aufgabe	700.000,00 €*	-38
D 2	Fußverkehrsfreundliche Querungen								
D 2.1	Ausbau/Umbau/Modernisierung von Querungsmöglichkeiten	intern	61	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 Einzelmaß- nahme, bauliche Dauer- aufgaben	2.220.000,00 €*	-38
D 3	Fußverkehr & öffentlicher Raum								
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
E	Straßenraumgestaltung								
E 1	Integrierte Entwicklung des Straßenraums								
E 1.1	Integrierte Netzkarte zur Verdeutlichung der Ansprüche an den Raum	intern	69	neu	2023	2024	organisatorische Einzelmaß- nahme	30.000,00 €	0
E 1.2	Umgestaltung mehrstreifiger Hauptverkehrsstraßen	intern	69	neu	2025	2035	bauliche Einzel- maßnahmen	16.500.000,00 €*	-513
E 1.3	Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen	intern	69	neu	2025	2035	bauliche Dauer- aufgabe	8.250.000,00 €*	-478

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Feder- führung	neue oder laufende Maß- nahme	Maßnah- menbe- ginn	Maßnah- men- ende	Maßnahmenart	Kosten (*förderfähig)	CO ₂ -Einspar- potenzial 2035 in t
E 1.4	Maßnahmenprogramm Stadtteileinfahrten	intern	69	neu	2024	2035	Bauliche Einzel- maßnahmen	3.000.000,00 €*	-2
E 1.5	Aufwertung von Wohnstraßen	intern	69	neu	2024	2035	Bauliche Einzel- maßnahmen	2.400.000,00 €*	-7
E 2	Integrierte und verkehrssichere Weiterentwicklung von Knotenpunkten								
E 2.1	Integrierte Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen	intern	69	neu	2026	2035	Bauliche Dauer- aufgabe	10.000.000,00 €*	-103
E 2.2	Umgestaltung von Knotenpunkten in Wohnquartieren	intern	69	neu	2024	2035	Bauliche Dauer- aufgabe	3.000.000,00 €*	-4
E 3	Integrierte Entwicklung zentraler Räume und Quartiere								
E 3.1	Verkehrliche Konzeptionierung für eine 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
F Barrierefreiheit									
	Maßnahmen in anderen Maßnahmen integriert								
G Verkehrssicherheit und sichere Mobilität									
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 or- ganisatorische Daueraufgabe	2.600.000,00 €*	-12
G 3	Verkehrssicheres Umfeld sensibler Einrichtungen	intern	69	neu	2025	2035	Bauliche und or- ganisatorische Daueraufgabe	1.100.000,00 €*	-6

Nummer	Maßnahmenbezeichnung	Stadt/ externer Akteur	Feder- führung	neue oder laufende Maß- nahme	Maßnah- menbe- ginn	Maßnah- men- ende	Maßnahmenart	Kosten (*förderfähig)	CO ₂ -Einspar- potenzial 2035 in t
G 4	Verkehrssicherheitskampagne	in- tern/ex- tern	69	neu	2022	2035	Organisatorische Daueraufgabe	1.040.000,00 €*	-0,2
H Öffentlichkeitsarbeit & Mobilitätsmanagement									
H 1	Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes	intern		neu	2022	2035	organisatorische Einzelmaß- nahme organisatorische Daueraufgaben	995.000,00 €*	-852
H 2	Weiterentwicklung des Mobilitätsatlas Gelsenkirchen	intern	69	neu	2022	2035	organisatorische Einzelmaß- nahme organisatorische Daueraufgaben	70.000,00 €*	0
H 3	Erreichbarkeitschecks im Umfeld von All- tagszielen	intern	69	neu	2023	2035	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe	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	665.000,00 €*	-544
H 6	Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas	intern	60	laufend	2022	2035	organisatorische Daueraufgabe	650.000,00 €*	-41
H 7	Mobilitätsmanagement in Quartieren	intern	69	neu	2023	2035	Organisatorische und bauliche Daueraufgabe	650.000,00 €*	-6

Zielbeiträge der Maßnahmen		Ein starker, vernetzter Umweltverbund für die Mobilitätswende	Mobilität als Teil einer sozialen & gesunden Stadt	Lebendige Quartiere mit hohen Aufenthaltsqualitäten	Leistungsstarker, stadt- und klimaverträglicher Wirtschaftsverkehr	Mobile Stadt vernetzt in der Metropole Ruhr
A Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr	A 1 Weiterentwicklung des Straßennetzes					
	A 1.1 Anpassung der hierarchischen Strukturen im Gelsenkirchener Straßennetz	1	1	3	2	2
	A 1.2 Erarbeitung eines perspektivischen Schnell- und Langsamnetzes	1	2	3	3	3
	A 1.3 Optimierung von Schwerverkehrsnetzen	1	1	2	3	2
	A 1.4 Digitale Offensive Straßeninfrastruktur	3	2	1	2	2
	A 2 Parken und Laden					
	A 2.1 Erarbeitung einer kommunalen Parkraummanagementstrategie	1	1	2	2	1
	A 2.2 Förderung alternativer Antriebe	3	2	1	3	2
	A 2.3 Aufbau eines Carsharing-Angebots in Gelsenkirchen	3	2	1	1	3
	A 3 Wirtschaftsverkehr und Logistik					
	A 3.1 Entwicklung von (City-) Logistik-Konzepten	1	1	2	3	2
	A 3.2 Prüfen von Potenzialen zur besseren Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund	3	2	1	2	2
	A 3.3 Nutzung der Potentiale bi- und trimodaler Schnittstellen im Güterverkehr	1	1	1	3	2

hoch	3
mittel	2
niedrig	1

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

C Radverkehr & Mikromobilität	C 1 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes					
	C 1.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes	3	3	2	2	2
	C 1.2 Umsetzung neuer Radwegeinfrastruktur	3	3	2	2	2
	C 1.3 Qualifizierung Stadtgrenzen überschreitender Radwegeverbindungen	2	1	1	1	3
	C 1.4 Kommunales Wegweisungskonzept	3	2	1	1	3
	C 1.5 Aktionsprogramm Fahrradstraßen	3	2	2	2	3
	C 1.6 Aktionsprogramm GEöffnete Einbahnstraßen	3	1	1	2	3
	C 1.7 Grüne Welle im Radverkehr	3	1	1	2	2
	C 1.8 Mängelbehebung, Baustellenführung, Reinigung und Winterdienst	3	3	2	1	3
	C 2 Ausbau von Radabstellanlagen					
	C 2.1 Aktionsprogramm „Radabstellplätze“	3	2	1	1	3
	C 3 Ausbau der öffentlichen Verleihangebote					
	C 3.1 Geteilte Fahrräder	3	2	1	1	3
	C 3.2 Empfehlungen zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen	2	3	3	1	2
	C 3.3 Schaffung und Instandhaltung von Radservicestationen	2	3	1	1	3

D Fußverkehr	D 1	Weiterentwicklung des Fußverkehrsnetzes						
	D 1.1	Maßnahmenprogramm Fußverkehr - barrierearme, sichere und attraktive Fußwege	2	3	3	1	1	
	D 1.2	Maßnahmenprogramm zur Aufwertung straßenunabhängiger Fußwegeverbindungen	2	3	3	1	2	
	D 2	Fußverkehrsfreundliche Querungen						
	D 2.1	Ausbau / Umbau / Modernisierung von Querungsmöglichkeiten	2	3	2	1	2	
	D 2.2	Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren	3	3	1	1	2	
	D 3	Fußverkehr & öffentlicher Raum						
	D 3.1	Maßnahmenprogramm zur Gestaltung des öffentlichen Raums von Plätzen	1	2	3	1	1	
	D 3.2	Identifikation und Abbau von Angsträumen	2	3	3	1	2	
	E Straßenraumgestaltung	E 1	Integrierte Entwicklung des Straßenraums					
E 1.1		Integrierte Netzkarte zur Verdeutlichung der Ansprüche an den Raum	3	2	1	2	3	
E 1.2		Umgestaltung mehrstreifiger Hauptverkehrsstraßen	3	2	2	1	2	
E 1.3		Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen	3	2	2	1	2	
E 1.4		Maßnahmenprogramm Stadtteileinfahrten	1	1	2	1	3	
E 1.5		Aufwertung von Wohnstraßen	3	2	3	1	1	
E 2		Integrierte und verkehrssichere Weiterentwicklung von Knotenpunkten						
E 2.1		Integrierte Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen	2	3	1	2	3	
E 2.2		Umgestaltung von Knotenpunkten in Wohnquartieren	2	3	1	1	1	
E 3		Integrierte Entwicklung zentraler Räume und Quartiere						
E 3.1		Verkehrliche Konzeptionierung für attraktive und lebenswerte Altstadt	2	3	3	2	1	
E 3.2		Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten	3	2	2	1	1	

F Barrierefreiheit G Verkehrssicherheit und sichere Mobilität H Öffentlichkeitsarbeit & Mobilitätsmanagement	Zielbeiträge in anderen Maßnahmen integriert					
	G 1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit	2	3	1	1	2
	G 2 Abbau von Konflikten zwischen den Verkehrsarten	3	2	1	2	2
	G 3 Verkehrssicheres Umfeld sensibler Einrichtungen	2	3	2	1	1
	G 4 Verkehrssicherheitskampagne	2	3	1	1	1
	H 1 Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes	3	2	1	1	2
	H 2 Weiterentwicklung des Mobilitätsatlas Gelsenkirchen	1	3	1	1	1
	H 3 Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen	2	2	1	1	3
	H 4 Kommunales Mobilitätsmanagement	3	1	1	1	3
	H 5 Betriebliches Mobilitätsmanagement	3	1	1	1	3
	H 6 Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas	3	2	1	1	2
	H 7 Mobilitätsmanagement in Quartieren	3	2	3	1	2

hoch	3
mittel	2
niedrig	1

7 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.

Zielerreichungsanalyse

Der Umsetzungsfortschritt und die Wirkungen werden im Rahmen einer Zielerreichungsanalyse überprüft. Sie basiert auf drei methodischen Säulen:

- Mobilitätsbefragungen 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 fünf Jahren empfohlen. Dazu sollen die in Tabelle 18 nach Zielfeldern dargestellten Wirkungsindikatoren und Entwicklungsziele genutzt werden und in einem Evaluationsbericht dargestellt. Er enthält Aussagen und Informationen zu folgenden Aspekten:

- Darstellung des Stands der Umsetzung mit allgemeinen Aussagen je Maßnahmenfeld
- 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)
- Empfehlungen zur Fortschreibung: Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollen Empfehlungen zur Fortschreibung des Masterplans Mobilität sowie zur Fortführung/Anpassung der Rahmenbedingungen getroffen werden

Darüber hinaus empfiehlt es sich zusätzlich, in Abständen von zwei Jahren, eine Auswertung des Umsetzungsfortschritts vorzunehmen und mit einem kurzen Sachstand in Politik und Öffentlichkeit zu kommunizieren. Dabei wird ausgewertet, 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.

Tabelle 18: Indikatoren nach Zielfeldern

Ein starker vernetzter Umweltverbund für die Mobilitätswende				
Indikator	Erhebungsart / Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert	Zielwert
Mobilitätsbedingte CO ₂ -Emissionen	Verkehrsmodell, Klimakonzept	jährlich	Klimakonzept	Einhaltung der Klimaneutralität bis spätestens 2045
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/Schnellladesäulen
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 Metropolregion 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

Mobilität als Teil einer sozialen & gesunden Stadt				
Indikator	Erhebungsart / Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert	Zielwert
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 Bahnhaltstellen 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 %

Lebendige Quartiere mit hohen Aufenthaltsqualitäten				
Indikator	Erhebungsart / Datenquelle	Erhebungszyklus	IST-Wert	Zielwert
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

Leistungsstarker, stadt- und klimaverträglicher Wirtschaftsverkehr				
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

Mobile Stadt vernetzt Metropole Ruhr				
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, Sharing-Anbieter, 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

8 Exkurs CO₂-Bilanzierung

Die CO₂-Bilanzierung im Klimakonzept der Stadt Gelsenkirchen erfolgt über eine endenergiebasierte Territorialbilanz. Im Verkehrssektor werden damit alle Energieverbräuche und Treibhausgasemissionen der motorisierten Verkehrsmittel im Personen- und Güterverkehr über die Fahrleistungen auf dem Gebiet der Stadt Gelsenkirchen abgebildet. Damit sind in der Bilanz sowohl kommunal beeinflussbare Verkehre (Binnenverkehre sowie Quell- und Zielverkehre) als auch von der Stadt Gelsenkirchen nicht beeinflussbare Verkehre, wie der Durchgangsverkehr oder der Güterfernverkehr, enthalten.

Die Durchgangsverkehre machen in der Regel einen Anteil von 40 bis 50 Prozent, bei vielen Autobahnkilometern innerhalb der Stadtgrenzen auch bis zu 60 Prozent des Verkehrs, aus. Die durch den Durchgangsverkehr verursachten Treibhausgasemissionen, die bei einer Territorialbilanzierung der Stadt Gelsenkirchen zugeordnet werden, können nur durch Maßnahmen des Bundes z.B. Quoten für Elektrofahrzeuge, Bonus-Malus-Regelungen für Neufahrzeuge, Erhöhung der Energiesteuern für fossile Kraftstoffe, Tempolimits oder Flottenzielwerte bis hin zur Umsetzung des durch die EU-beschlossenen Verbots der Neuzulassung von Verbrennermotoren ab dem Jahr 2035 reduziert werden.

Somit sind nur ca. die Hälfte der in der Gesamtklimabilanz der Stadt Gelsenkirchen dem Verkehrssektor zugewiesenen CO₂-Emissionen durch die Stadt Gelsenkirchen selbst beeinflussbar. Um die Fahrleistungen und damit die CO₂-Emissionen der Gelsenkirchener Bevölkerung valide abzubilden, wird ein verkehrsmittelübergreifendes Verkehrsmodell benötigt. Eine wesentliche Grundlage dafür bildet die durchgeführte Haushaltsbefragung. Eine Aktualisierung des Verkehrsmodells wird daher auch für die zukünftige CO₂-Bilanzierung und die Überprüfung von Maßnahmen empfohlen. Mit Hilfe dieses Modells können darüber hinaus auch die Durchgangsverkehre sowie die Ein- und Auspendlerverkehre abgebildet werden und in das im Klimakonzept angewandten Modell integriert werden.

Aus der durchgeführten Haushaltsbefragung konnten im Rahmen des Masterplans Mobilität Weeglängen und Verkehrsmittelwahl der Gelsenkirchener Bevölkerung ermittelt werden. Für die entwickelten Handlungsansätze und Maßnahmen erfolgte darüber eine gutachterliche Abschätzung der CO₂-Minderungswirkungen der Maßnahmen des Masterplans Mobilität. Die Ergebnisse der Gesamtbilanzierung und die prognostizierten Wirkungen der Maßnahmen auf den CO₂-Ausstoß werden im parallel erstellten Klimakonzept dargestellt, da sie sich dort in die Gesamtbilanzierung und den Restbudgetansatz einordnen.

Maßnahmen im Einflussbereich der Stadt Gelsenkirchen mit hoher Wirkung

Auch wenn, wie bereits vorhergehend dargestellt, der größte Anteil der notwendigen Reduktionen der CO₂-Emissionen durch Verordnungen, Gesetzgebung und Anpassungen von StVO und weiteren Rechtsvorschriften seitens der EU und des Bundes erfolgen müssen, so enthält der Masterplan Mobilität eine Vielzahl von Maßnahmen, die diese Strategien in ihrer Wirkung unterstützen bzw. selbst auf ein klimaschonendes Mobilitätsverhalten der Gelsenkirchener Bevölkerung hinwirken. Hierzu zählen zuvorderst die infrastrukturellen Maßnahmen, die den Radverkehr stärken und das Potenzial bieten, eine Vielzahl der kurzen und mittleren Wege vom Pkw auf den Radverkehr zu verlagern.

Dabei handelt es sich um die baulichen infrastrukturelle Maßnahmen, die ein geschlossenes, komfortables, sicheres und zügig zu befahrendes Radverkehrsnetz in Gelsenkirchen und in die Nachbarkommunen realisieren. Im Hinblick auf den Klimaschutz werden im Radverkehr mit diesen Maßnahmen die höchsten Wirkungen erzielt. Dies setzt aber gleichzeitig auch Maßnahmen zur Anpassung der hierarchischen Strukturen im Straßennetz und die Umgestaltung mehrstreifiger Hauptverkehrsstraßen voraus - sowie in letzter Konsequenz auch eine Parkraummanagementstrategie. Denn sowohl die notwendige konsequente Radverkehrsförderung als auch die gewünschte Stärkung der Nahmobilität in den Quartieren erfordern in der Umsetzung eine Neuverteilung von Flächen, die bisher überwiegend vom ruhenden oder fließenden Kfz-Verkehr genutzt wurden. Gerade in der Stadt Gelsenkirchen, in der Teilhabe an Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und Chancengleichheit als wichtige Ziele hervorgehoben werden, ist ein Wechsel vom Kfz mit Verbrennermotor zur regenerativen Elektromobilität nicht die Lösung, die eine grundsätzliche Verkehrswende einleitet und den Umweltverbund stärkt. Das systematische Vorgehen, das Straßennetz und seine Funktion für die einzelnen Verkehrsträger zu analysieren und zielgerichtet Flächen dem jeweilig bedeutendsten Verkehrsträgern unter Berücksichtigung der Netzfunktion zur Verfügung zu stellen und ggf. sogar zu priorisieren, erlaubt dabei die Belange aller Verkehrsträger zu berücksichtigen. Hierzu zählt auch die Stärkung der Nahmobilität in den Stadtteilzentren. Die verkehrlichen Effekte auf den Klimaschutz an sich erscheinen zunächst nicht sehr hoch, aber gerade diese Maßnahmen wirken auf weitere Handlungsfelder und erzielen in der Gesamtschau sehr hohe Wirkungen über alle Zielfelder. Die Haushaltsbefragung hat gezeigt, wie hoch bereits heute der Anteil der Wege zu Fuß in den Stadtteilen sowie in den Zentren Buer und Innenstadt ist. Dies gilt es auszubauen und Synergieeffekte aus dem Verkehrssektor mit städtebaulichen Aufgaben, Erhöhung von Aufenthaltsqualitäten, Lärminderung mit Gesundheitsförderung sowie Klimaschutz und -resilienz zu verknüpfen.

Tabelle 19: Wirkungsabschätzung - Maßnahmen mit höchstem CO₂-Einsparpotenzial durch die Stadt Gelsenkirchen bis 2035

Maßnahme	CO ₂ -Reduktion
Umsetzung neuer Radwegeinfrastruktur	3.700 t
Konzept + Umsetzung Erweiterung und Ausbau des Straßenbahnnetzes	1.121 t
Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes	850 t
Qualifizierung stadtgrenzenüberschreitender Radwegeverbindungen	770 t
Erarbeitung und Umsetzung einer kommunalen Parkraumstrategie	580 t
Betriebliches Mobilitätsmanagement	544 t
Umgestaltung mehrstreifiger Hauptverkehrsstraßen	513 t
Aufwertung und integrierte Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen	480 t
Einrichtung & Ausbau Haltestellen und Haltepunkte zu Mobilstationen	430 t
Digitale Offensive Straßeninfrastruktur	314 t

Sämtliche Maßnahmen, die den ÖPNV im Hinblick auf einen Abbau der Reisezeitnachteile gegenüber dem MIV stärken oder dies über eine Vernetzung der Verkehrsträger des Umweltverbunds erzielen, zeigen ebenfalls eine sehr hohe Klimawirksamkeit. Selbstverständlich zählen hierzu auch Maßnahmen, die größere Qualitätssprünge im ÖPNV ermöglichen, beispielsweise durch den

Ausbau der Straßenbahn oder weitere Taktverdichtungen. Gleichzeitig erfordern diese Maßnahmen deutlich höhere finanzielle Mittel, denn Taktverdichtungen führen dazu, mehr Fahrzeuge einzukaufen zu müssen, sie benötigen mehr Fahrpersonal bis hin zu möglicherweise neuen Betriebshöfen. Im ÖPNV kann die Stadt Gelsenkirchen Maßnahmen mit hoher Klimawirksamkeit realisieren, ist aber im deutlich höheren Maße als im Radverkehr abhängig von den bundes- oder landesseitig angekündigten Erhöhungen der Mittel für den öffentlichen Verkehr.

Als weiteres wesentliches Handlungsfeld, nicht nur für den Klimaschutz, hat die Stadt Gelsenkirchen bereits das Mobilitätsmanagement erkannt und einige Projekte, aber auch Haushaltsstellen, auf den Weg gebracht. Zusammen mit Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit kann hier ein großes Potenzial in Betrieben und Unternehmen sowie in Kitas und Schulen genutzt werden.

Die hier erarbeiteten Maßnahmen, die durch die Stadt Gelsenkirchen bis zum Jahr 2035 umgesetzt werden können, werden nicht ausreichen, um die notwendigen CO₂-Einsparungen im Verkehrssektor zu erzielen. Sie sind ein Beitrag, der zusammen mit den bundes- und landesweiten Strategien und Maßnahmen in die richtige Richtung zielt. Allerdings sind viele der durch die Stadt Gelsenkirchen umsetzbaren Maßnahmen skalierbar. Insbesondere bei den Maßnahmen im Radverkehr sind über eine deutliche Erhöhung bzw. Umverteilung der städtischen Ressourcen, substanzielle Steigerungen bei der Umsetzung und somit auch deutliche Verlagerungswirkungen vom MIV zu erwarten. Gleiches gilt für die Umsetzung stadtteilbezogener Nahmobilitätskonzepte sowie im betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement. Wirksam ist auch ein Ausbau des ÖPNV, wobei hier von einer sehr deutlichen Erhöhung der notwendigen Mittel auszugehen ist. Insbesondere um lange Wege auf den ÖPNV zu verlagern, sind viele Schnittstellenthemen in Bezug auf Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander, Mobilstationen, Ticketangebote und Tarife oder auch Digitalisierung auf regionaler Ebene mitzudenken. Auch restriktive Maßnahmen für den MIV, wie eine intensive Parkraumbewirtschaftung durch Erhöhung der Gebühren und einer Verknappung des Parkraumbereichs im öffentlichen Raum, die Umsetzung autoarmer Zentren oder Stadtteilzentren, flächige Geschwindigkeitsreduktionen auf Tempo 30 auch auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen können, sofern politisch unterstützt, die Maßnahmenintensität und deren Wirkungen deutlich erhöhen und beschleunigen.

9 Ausblick

Mit dem Masterplan Mobilität liegt der Stadt Gelsenkirchen ein strategisches Grundkonzept für die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Verkehrs in Gelsenkirchen vor. Dieses Konzept ist im Dialog mit der Stadtverwaltung und einem Facharbeitskreis sowie unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erarbeitet worden. Der Masterplan Mobilität gibt die verkehrsplanerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele und Leitlinien der kommenden zehn bis fünfzehn Jahre wieder, benennt die zukünftigen Aufgaben und gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung von Teil- und Einzelmaßnahmen. Es geht dabei planerisch sowohl um die Optimierung der äußeren Erreichbarkeit Gelsenkirchens, die Verbesserung der Erreichbarkeit der Städte und Gemeinden der Metropole Ruhr als auch um die verträgliche Abwicklung des Verkehrs innerhalb der Stadtgrenzen. Im Zusammenhang mit dem parallel erstellten Klimakonzept der Stadt Gelsenkirchen liegt ein Schwerpunkt des Masterplans Mobilität darin, die Verkehrswende in Gelsenkirchen einzuleiten. Diese beinhaltet ein Umsteuern in der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik und dem Mobilitätsverhalten der Einzelnen. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sehen insbesondere einen deutlichen Ausbau der Radinfrastruktur, die Schaffung attraktiver Alternativen im ÖPNV und die Stärkung der Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsarten vor. Weitere Maßnahmenfelder zielen auf eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Fußwegeinfrastruktur und damit auch des öffentlichen Raums in Gelsenkirchen ab. Dem Handlungsfeld Straßenraumgestaltung kommt hierbei eine integrative Bedeutung zu. Der Masterplan leistet so einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen und zukunftsorientierten Entwicklung und trägt zur Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität sowie zum Klimaschutz bei. Im weiter zunehmenden interkommunalen Wettbewerb um Standortqualitäten wird der Wohn- und Wirtschaftsstandort Gelsenkirchen auf zukünftige Herausforderungen vorbereitet und gestärkt. Die Entwicklung der beiden Zentren Altstadt und Buer wird berücksichtigt und auch die Stadtteile werden als Wohnstandorte hoher Qualitäten mit lokalen Versorgungs- und Verkehrsangeboten durch die Maßnahmen des Masterplans weiter gestärkt. Da das Mobilitätsverhalten des Einzelnen immer auch stark von Routinen geprägt ist, liegt ein weiterer Schwerpunkt des Mobilitätskonzepts auf den Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und der Öffentlichkeitsarbeit. Diese sollen die Veränderungen in der Infrastruktur vorbereiten, begleiten und bewerben; denn letztlich hängt eine erfolgreiche Mobilitätswende nicht nur mit einer attraktiven Verkehrsinfrastruktur zusammen, sondern auch mit den Menschen, die diese nutzen und mitgestalten. Hier ist die Stadt Gelsenkirchen mit der Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers, der diese Themen bündelt, frühzeitig in die Umsetzung gegangen.

Die verkehrlichen Herausforderungen der Stadt Gelsenkirchen sind gleichwohl weiterhin hoch. Die beiden Zentren im Norden und im Süden der Stadt, die Emscher und der Rhein-Herne-Kanal, die A2 und die A42, die Schienenstrecken als Barrieren sowie die gewachsenen Verkehrs- und Siedlungsstrukturen führen weiterhin zu einer hohen Kfz-Verkehrsbelastung, insbesondere auch zu Durchgangsverkehr, was entsprechend hohe Verkehrs- und Umweltbelastungen auf Gelsenkirchener Stadtgebiet mit sich bringt. Die Covid-19-Pandemie hat den ÖPNV als kollektives Verkehrsmittel geschwächt und den (motorisierten) Individualverkehr gestärkt. Gleichzeitig sind Verkehrsflächen und Ressourcen begrenzt. Durch die verstärkten klimapolitischen Debatten und das weiter zunehmende Umweltbewusstsein setzt ein Mobilitätswandel ein, der zudem durch neue Technologien begleitet

und gestützt wird. Daher ist der Zeitpunkt für eine Neuausrichtung der Mobilitätsplanung in Gelsenkirchen günstig. Der Masterplan Mobilität stellt dazu das Grundlagenwerk der Stadt Gelsenkirchen mit einem breiten Maßnahmenrepertoire dar. Die volle Wirkung entfaltet der Masterplan jedoch erst bei Umsetzung aller Maßnahmen bzw. bei der Integration aller Handlungs- und Maßnahmenfelder. Hinzu kommt, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen und voneinander abhängig sind; die Ausarbeitung und Umsetzung möglichst aller empfohlenen Maßnahmen und Prüfaufträge bis 2035 ist daher umso wichtiger. Dabei ist es unabdingbar, dass das Handlungskonzept und die Maßnahmen nicht als starres Werk verstanden werden, sondern flexibel anzuwenden sind, um auf unvorhergesehene Entwicklungen reagieren zu können. Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation müssen aufgegriffen und neue Projektansätze in die jeweiligen Handlungsfelder integriert und so adäquat angepasst werden. Bei aller Flexibilität des Konzepts, die Maßnahmenumsetzung muss sich immer an der Zielsetzung der „Mobilitätswende“ orientieren.

Mit der Fertigstellung des Mobilitätskonzepts wird der Prozess erst beginnen. Nach der Beschlussfassung startet die anspruchsvolle Umsetzung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung. Nach der Beratung in den politischen Gremien müssen die in der Umsetzungsstrategie enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen sukzessive umgesetzt, vorbereitet oder einer vertieften Prüfung unterzogen werden. Erste Maßnahmen und Prüfaufträge sind in der Stadt Gelsenkirchen bereits eingeleitet.

Die entsprechenden finanziellen Ressourcen sind bereitzustellen. Hierbei wird es insbesondere auf die finanzielle Unterstützung seitens des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen ankommen. Viele Projekte können zudem nur in regionaler Zusammenarbeit umgesetzt werden; nicht immer steht die Stadt Gelsenkirchen sowohl bei bestimmten Problemlagen als auch bei der Umsetzung von Maßnahmen in der (alleinigen) Verantwortung. Gerade im Hinblick auf die notwendigen Ziele des Klimaschutzes im Verkehrssektor wird ein Großteil der CO₂-Reduktionen über steuerliche und regulative Maßnahmen der EU und des Bundes erfolgen, ohne hiermit die Stadt Gelsenkirchen für die Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes bis hin zu restriktiven Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr auf ihrem Stadtgebiet aus der Verantwortung nehmen zu wollen. Dem Zeitplan der Abarbeitung der Masterplanprojekte liegt die Prämisse zugrunde, kein zusätzliches Personal akquirieren zu müssen. Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit, den Planungshorizont angepasst an die Einsparziele des Klimakonzeptes zu verändern. Je nach Erfordernis kann dies vor allem durch den zusätzlichen Einsatz von Ressourcen finanzieller und personeller Natur erfolgen.

Für die Umsetzung einiger Maßnahmen wird politischer Mut und „ein langer Atem“ erforderlich sein. Doch letztlich zeigen Beispiele anderer Städte, dass sich mitunter laute Proteste nach der Umsetzung rasch in deutliche Unterstützung von weiteren Maßnahmen verwandeln können. Zuletzt sind die im Handlungskonzept enthaltenen, oftmals innovativen Ansätze und Ideen nicht nur als reine Lösung von Verkehrsproblemen zu verstehen; sie prägen vielmehr die Entwicklung der Gesamtstadt und die Mobilität ihrer Bürgerinnen und Bürger im Ganzen.

10 Quellenverzeichnis

Agora Verkehrswende (2020): Lieferr ohne Lasten: Wie Kommunen und Logistikwirtschaft den städtischen Güterverkehr zukunftsfähig gestalten können. Online verfügbar unter:

https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/Staedtischer-Gueterverkehr/Agora-Verkehrswende_Lieferr-ohne-Lasten_1-1.pdf

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): ADFC-Fahrradklima-Test 2020 – Auswertung Gelsenkirchen. Berlin, 2020.

Bertelsmann Stiftung (2021): Demographiebericht – Daten und Prognosen für Gelsenkirchen. Online verfügbar unter: <https://www.wegweiser-kommune.de/kommunale-berichte/demographiebericht> (zuletzt aufgerufen am 21.04.2021).

Bund Deutscher Ingenieure (2021): Klimapfade 2.0 – Wirtschaftsprogramm für Klima und Zukunft <https://bdi.eu/publikation/news/klimapfade-2-0-ein-wirtschaftsprogramm-fuer-klima-und-zukunft/>

Bundesanstalt für Straßenwesen (2022): Automatische Zählstellen auf Autobahnen und Bundesstraßen. Online verfügbar unter: https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl_aktuell_node.html?cms_map=1&cms_filter=true&cms_jahr=Jawe2021&cms_land=5&cms_strTyp=&cms_str=&cms_dtvKfz=&cms_dtvSv=

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017): Mobilität in Deutschland.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017): Masterplan Schienengüterverkehr. Online verfügbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile

Büro Stadtverkehr im Auftrag der Stadt Essen (2019): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Essen 2019. Hilden, 2019.

Cargobike.jetzt.de: Überblick über Lastenradmodelle in Deutschland <https://www.cargobike.jetzt/tipps/staedteliste-sharing-systeme/>

Carsharing 2019: CarSharing Städteranking (2019). Online verfügbar unter: https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/tabelle_staedteranking_2019_0.pdf

Deutscher Verkehrssicherheitsrat: „Vision Zero“ – Häufig gestellte Fragen. https://www.dvr.de/presse/informationen/vision_zero_faq.htm

Heinrich-Böll-Stiftung (2020): Praxis kommunale Verkehrswende – Ein Leitfaden. Schriften zur Ökologie – Band 47. Berlin

https://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende_kommentierbar.pdf

Infas im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Bonn, 2019.

Information und Technik NRW – Statistisches Landesamt (2020): Bevölkerungsvorausberechnungen 2018 bis 2040/2060 für Gelsenkirchen, Bochum, Oberhausen, Wuppertal. Düsseldorf, 2020.

Information und Technik NRW – Statistisches Landesamt (2020): Bevölkerungsstand nach Nationalität, 2019 von Gelsenkirchen, Bochum, Oberhausen, Wuppertal. Düsseldorf, 2020

Information und Technik NRW – Statistisches Landesamt (2020): Fortschreibung des Bevölkerungsstandes 2009 bis 2019 von Gelsenkirchen, Bochum, Oberhausen, Wuppertal. Düsseldorf, 2020.

Information und Technik NRW – Statistisches Landesamt (2020): Pendlerrechnung in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, 2020.

Information und Technik NRW – Statistisches Landesamt (2021): Berufseinpendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht, Gelsenkirchen, Stichtag: 30.06.2018. Düsseldorf, 2021.

Information und Technik NRW – Statistisches Landesamt (2021): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht, Gelsenkirchen, Stichtag: 30.06.2018. Düsseldorf, 2021.

Kinderhilfswerk e.V., Verband Bildung und Erziehung e.V., Verkehrsclub Deutschland (2020): Umfrage „Sicherer Schulweg“.

Kraftfahrt-Bundesamt (2014-2020): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirk. Flensburg, 2014 bis 2020.

Ministerium für Verkehr des Landes NRW (2019): Radschnellverbindungen in NRW. Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb. Online verfügbar unter: <https://www.radschnellwege.nrw/#Fachinfo>

Planersocietät im Auftrag der Stadt Gelsenkirchen (2020): Masterplan Mobilität Stadt Gelsenkirchen – Mobilitätsstudie. Dortmund, 2020.

Planersocietät im Auftrag der Stadt Gelsenkirchen gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Green City Plan 2018 Stadt Gelsenkirchen. Dortmund, 2018.

Planersocietät im Auftrag der Stadt Herten (2020): Modal-Split-Erhebung 2019 Stadt Herten – Abschlussbericht. Dortmund, 2020.

Polizei Gelsenkirchen (2020): Verkehrsunfallentwicklung 2019. Online verfügbar unter: <https://gelsenkirchen.polizei.nrw/verkehrsunfallbilanz-2020-fuer-gelsenkirchen> (zuletzt abgerufen am 21.04.2021)

RVR (2018): Verfügbar unter: <https://www.rvr.ruhr/themen/mobilitaet/bedarfsplan-radwegenetz/>

Stadt Freiburg im Breisgau – Verkehrsberuhigte Bereiche. Verfügbar unter: <https://www.freiburg.de/pb/,Lde/231709.htm>

Stadt Karlsruhe - Gehwegparken / Faires Parken in Karlsruhe. Verfügbar unter: <https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil/gehwegparken.de>

Stadt Karlsruhe 2016: Faires Parken in Karlsruhe – Ein Leitfadem für die Bürgervertretung. Online verfügbar unter: https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil/gehwegparken/pilotprojekt/HF_sections/content/ZZmOMs7cQfpQC3/1478168754022/Brosch%C3%BCre_Faires%20Parken_16-0072.pdf

Statista (2020): Durchschnittsalter der Bevölkerung in Deutschland bis 2019. Online verfügbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1084430/umfrage/durchschnittsalter-der-bevoelkerung-in-deutschland/> (zuletzt abgerufen am 21.04.2021)

Statista (2021): Carsharingnutzer in Deutschland. Online verfügbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/324692/umfrage/carsharing-nutzer-in-deutschland/>

Statistisches Bundesamt (2021): Unfallatlas. Online verfügbar unter: <https://unfallatlas.statistikportal.de/> (zuletzt abgerufen 10.04.2021)

Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2020): Visualisierung von ausgewählten Indikatoren zu Arbeitslosigkeit und Förderung. Arbeitslosenquote (alle zivilen Erwerbspersonen) in % - Nordrhein-Westfalen nach Kreisen für das Berichtsjahr 2018. Nürnberg, 2020.

Statistik, Stadt Oberhausen (2016): Regionalvergleich – Verfügbares Einkommen der privaten Haushalte 2013 bis 2016. Kreisfreie Städte und Nordrhein-Westfalen. Online verfügbar unter: https://www.duva-server.de/Oberhausen/ASW/asw.exe?aw=/Regionalvergleich\Erwerbst%C3%A4tigkeit\T_VERF_EINK_PHH_2013_BIS_2016 (zuletzt abgerufen am 22.04.2021)

Statistikstelle Gelsenkirchen (2020): Arbeitsmarktstatistik der Stadt Gelsenkirchen auf Stadtteilbene. Gelsenkirchen, 2020.

Statistikstelle Gelsenkirchen (2020): Bevölkerung am Hauptwohnsitz nach deutscher Staatsangehörigkeit auf Ebene der Stadtteile. Gelsenkirchen, 2020.

Statistikstelle Gelsenkirchen (2020): Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung. Gelsenkirchen, 2020.

Statistikstelle Gelsenkirchen (2020): Bevölkerung Stadt Gelsenkirchen, Personenhaushalte, Bevölkerungsstruktur in den Stadtteilen und Stadtbezirken. Gelsenkirchen, 2020.

TRC Transportation Research & Consulting GmbH im Auftrag der Stadt Gelsenkirchen (2015): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten zur Ermittlung des Modal Split in der Stadt Gelsenkirchen. Essen, 2015.

Umweltbundesamt: E-Scooter momentan kein Beitrag zur Verkehrswende
<https://www.umweltbundesamt.de/e-scooter-momentan-kein-beitrag-zur-verkehrswende#aktuelles-fazit-des-uba>

Unfallforschung der Versicherer (2020): Unfallrisiko Parken für schwächere Verkehrsteilnehmer.

VeloCityRuhr (2020): Dortmund fördert erfolgreich den Autoverkehr. Online verfügbar unter: <https://velocityruhr.net/blog/2020/02/01/dortmund-foerdert-erfolgreich-den-autoverkehr/> (zuletzt abgerufen am 21.04.2021)

Velocityruhr - Gute Nachrichten für Falschparker und Raser, aber auch für die Mobilitätswende. (03.07.2020). Verfügbar unter: <https://velocityruhr.net/blog/2020/07/03/gute-nachrichten-fuer-falschparker-und-raser-aber-auch-fuer-die-mobilitaetswende/>

Technische Regelwerke und Gesetze

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2009): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Empfehlungen für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2014): Arbeitspapier – Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2015): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA). Köln

PBerfG (Personenbeförderungsgesetz) in der Fassung vom 19. Juni 2020

StVO (Straßenverkehrsordnung) in der Fassung vom 01. April 2013

ÖPNVG NRW Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (in der Fassung vom 3. April 2022)

Pläne und Konzepte durch die Stadt Gelsenkirchen zur Verfügung gestellt

Lärmaktionsplanung der Stadt Gelsenkirchen 2009 - 2019

Luftreinhalteplan Ruhrgebiet – Teilplan Nord 2011

Green City Plan Gelsenkirchen 2018

Integriertes Klimaschutzkonzept Gelsenkirchen 2011

Klimaschutzteilkonzept Gewerbegebiet Emscherstraße Ost-West 2013

Konzept zur städtebaulichen Anpassung an den Klimawandel 2012

Fachkonzept Multimodale Mobilität 2015

Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2017

Nahverkehrsplan Gelsenkirchen 2018

Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept Metropole Ruhr 2020

Handlungskonzept Kurt-Schumacher-Straße 2014

Gutachten Verkehrsflussverstärkung und Erstellung Geschwindigkeitskonzept

Potenzialanalyse für Begrünungsmaßnahmen

Fachgutachten zu Luftschadstoff- und Schallimmissionen

Integrierte Entwicklungskonzepte Gelsenkirchen (z.T. Programm Soziale Stadt) 2013 – 2018

Rahmenplan Bewegtes Hassel

Interkommunales Integriertes Handlungskonzept Gelsenkirchen Hassel und Herten Westerholt/Bertelich

Integriertes Handlungskonzept Revitalisierungsgebiet Bochumer Straße

Integriertes Entwicklungskonzept Soziale Stadt Neustadt

Integriertes Entwicklungskonzept Soziale Stadt Rotthausen

Integriertes Handlungskonzept Soziale Stadt Gelsenkirchen Schalke

Integriertes Entwicklungskonzept Zentrum Buer

Radverkehrskonzept 2013

Regionales Radwegekonzept für die Metropole Ruhr 2018

Programm Radverkehr seit 2019

Räumliches Strukturkonzept Gelsenkirchen 2017

Einzelhandelskonzept für die Stadt Gelsenkirchen 2015

Studie Verkehrswende Emscher Region (Arbeitsstand) 2019

Digitale Modellstadt Stadt 2021

Ermittlung von Potenzialen für eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Gelsenkirchen 2022

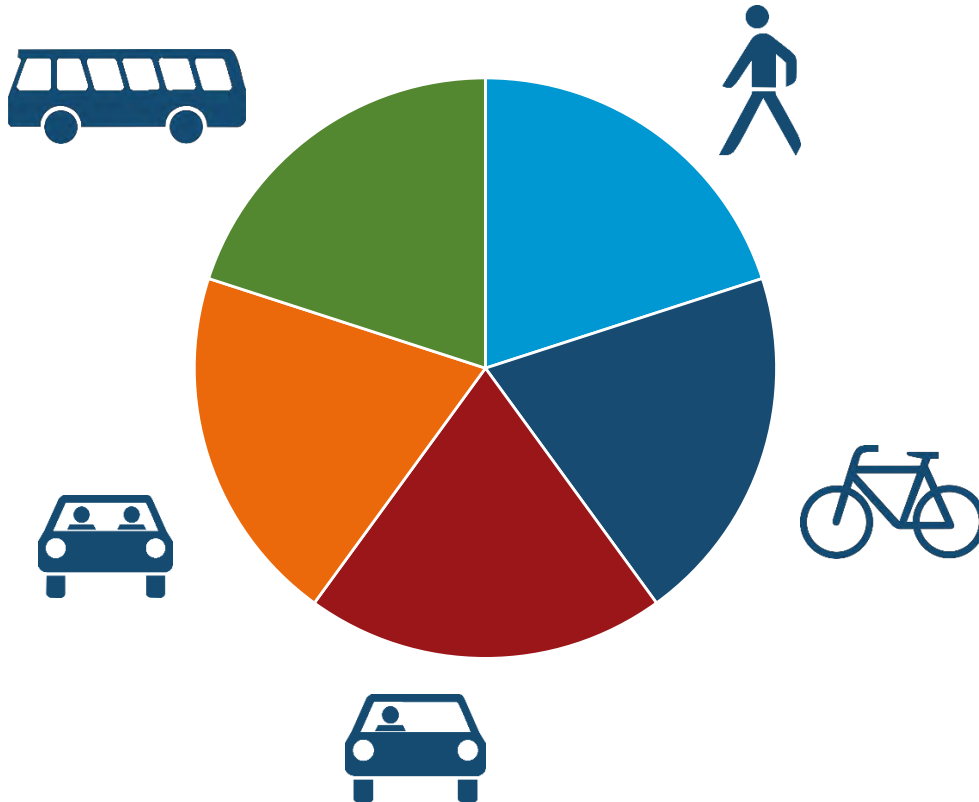
Schnellbuskonzept VRR – Gelsenkirchen 2021

Verkehrsunfalllage 2020, Polizei Gelsenkirchen 2021

11 Anhang

Anhang 1: Haushaltsbefragung

Anhang 2: Bestandsanalyse



Datenbericht: Grundausswertungen der Mobilitätsbefragung

Masterplan Mobilität

Stadt Gelsenkirchen

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Dipl.-Ing. Alexander Reichert (Projektleitung)

M. Sc. Sophia Middendorf

B. Sc. Lisa Schmitz (Projektassistenz)

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.

Einige Kenngrößen im Überblick...

2,9 Wege...

... pro Einwohner und Tag

11 % Radanteil...

... am Modal Split

8 km ...

... ist ein durchschnittlicher Weg im Alltag lang

23 % aller Haushalte...

... haben mindestens ein Elektrofahrrad

24 Minuten...

... dauert ein durchschnittlicher Weg

19 % aller Haushalte...

... haben keinen Pkw

38 % der Gelsenkirchenerinnen und Gelsenkirchener...

... nutzen Bus und Bahn mindestens mehrmals im Monat

26 % aller Einwohnerinnen und Einwohner ...

... haben eine Zeitkarte für Bus und Bahn

57 % aller Wege...

... sind kürzer als 5 km

Inhaltsverzeichnis

Grundauswertungen der Mobilitätshebung	7
1 Haushaltsfragebogen	13
2 Personenfragebogen	27
3 Wegeprotokoll	66
4 Grafiken zur Erhebung	82

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet / gewichtet) in Prozent	11
Abbildung 2: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet / gewichtet) in Prozent.....	11
Abbildung 3: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung	82
Abbildung 4: Modal Split der Stadt Gelsenkirchen.....	83
Abbildung 5: Modal Split nach Entfernung	83
Abbildung 6: Modal Split nach Alter	84
Abbildung 7: Modal Split nach Alter und Geschlecht.....	84
Abbildung 8: Modal Split nach Wegezweck	85

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wetterverhältnisse an den Stichtagen.....	7
Tabelle 2: Kenndaten der Erhebung	9
Tabelle 3: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen.....	10
Tabelle 4: Pkw-Besitz (dienstlich/ privat) im Haushalt	13
Tabelle 5: Motorräder im Haushalt.....	15
Tabelle 6: "konventionelle" Fahrräder im Haushalt	16
Tabelle 7: Elektrofahrräder (Pedelects / S- Pedelects / E-Bikes /E-Lastenrads) im Haushalt.....	17
Tabelle 8: Fahrräder im Haushalt insgesamt („konventionelle“ Fahrräder, Elektrofahrräder und Lastenräder)	18
Tabelle 9: Haushalte mit Verfügbarkeit eines eigenen Fahrzeugs (Auto / Motorrad / Fahrrad)	19
Tabelle 10: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bus- oder Straßenbahnhaltstelle	20
Tabelle 11: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof.....	21
Tabelle 12: Haushaltstypen	22
Tabelle 13: Erwerbsstatus/Lebenssituation nach Haushalten.....	24
Tabelle 14: Erwerbsstatus/Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt	25
Tabelle 15: Führerscheinbesitz	27
Tabelle 16: Pkw-Verfügbarkeit	28
Tabelle 17: Fahrradbesitz.....	29
Tabelle 18: ÖV-Zeitkartenbesitz	30
Tabelle 19: Mobilitätsvoraussetzungen.....	32
Tabelle 20: Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme.....	33
Tabelle 21: Entfernung zum Arbeitsplatz bzw. Schulstandort	34
Tabelle 22: Räumliche Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes	37
Tabelle 23: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes mit verschiedenen Verkehrsmitteln	39
Tabelle 24: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit verschiedenen Verkehrsmitteln	40
Tabelle 25: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandort (Schule und Hochschule) mit verschiedenen Verkehrsmitteln	42

Tabelle 26: Nutzungshäufigkeit des Pkw/Kraftrads	44
Tabelle 27: Nutzungshäufigkeit von Bussen	45
Tabelle 28: Nutzungshäufigkeit von Bahnen	45
Tabelle 29: Nutzungshäufigkeit des ÖPNV insgesamt	46
Tabelle 30: Nutzungshäufigkeit „konventioneller“ Fahrräder	47
Tabelle 31: Nutzungshäufigkeit von Elektrofahrrädern (Pedelecs / E-Bikes)	47
Tabelle 32: Nutzungshäufigkeit des Fahrrads	48
Tabelle 33: Häufigkeit des Zufußgehens	49
Tabelle 34: Typen der Verkehrsmittelnutzung	50
Tabelle 35: Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung folgender Verkehrsmittel in Gelsenkirchen	52
Tabelle 36: Bus- und Bahn-Nutzung	54
Tabelle 37: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs (exkl. weiß nicht)	55
Tabelle 38: Bewertung der Situation des Radfahrens (exkl. weiß nicht)	57
Tabelle 39: Bewertung der Situation des Zufußgehens (exkl. weiß nicht)	59
Tabelle 40: Bekanntheitsgrad von Mobilitätsangeboten (exkl. weiß nicht)	61
Tabelle 41: Nutzung von Mobilitätsdiensten und -apps (exkl. weiß nicht)	63
Tabelle 42: Vorschläge für die Verkehrsplanung in der Stadt Gelsenkirchen	65
Tabelle 43: Am Stichtag außer Haus gewesen	66
Tabelle 44: Gründe für Immobilität	67
Tabelle 45: Zahl der zurückgelegten Wege	68
Tabelle 46: Zweck des Weges	70
Tabelle 47: Verkehrsmittelwahl (Hauptverkehrsmittel)	71
Tabelle 48: Modal Split nach Verkehrsarten (zusammengefasste Hauptverkehrsmittel)	73
Tabelle 49: Wegelängen	74
Tabelle 50: Wegedauer	76
Tabelle 51: Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer nach Wegezwecken	78
Tabelle 52: Begleitung auf dem Weg	79
Tabelle 53: Räumliche Verkehrsbeziehungen	80
Tabelle 54: Verkehrsverflechtungen der Stadt Gelsenkirchen	81

Grundausswertungen der Mobilitätserhebung

Der vorliegende Datenbericht stellt die unkommentierte Grundausswertung der Mobilitätserhebung für die Stadt Gelsenkirchen dar. Die Auswertungen geben einen ersten Überblick über das Mobilitätsverhalten und die Verkehrssituation im Stadtgebiet. Dieser Bericht ist ein Zwischenstand, der ausschließlich einfache Auswertungen aller erhobenen Fragen darstellt. Weitere Auswertungen und die zugehörigen Ergebnisinterpretationen folgen in einem Berichtskapitel im Rahmen des Masterplan Mobilität.

Die Erhebung wurde im Zeitraum zwischen dem 18. August und dem 3. September 2020 mit insgesamt neun Stichtagen (Stichtage: Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) durchgeführt. Das Wetter in diesem Zeitraum war weitgehend beständig und es waren nur geringe Niederschlagsmengen zu verzeichnen. Bei Temperaturen zwischen ca. 15 °C und 25 °C war über die gesamte Erhebungsphase ein jahreszeittypisches Temperaturniveau zu verzeichnen. Damit ist das Wetter für die Jahreszeit üblich und somit von einem repräsentativen Mobilitätsverhalten ohne witterungsbedingte Verzerrungen, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, auszugehen.

Tabelle 1: Wetterverhältnisse an den Stichtagen

Erhebungswelle	Stichtage	Wochentag	Temperatur	Sonnenstunden	Niederschlag
1	18.08.2020	Dienstag	19,0 °C	8 Stunden	0 mm
	19.08.2020	Mittwoch	21,6 °C	11 Stunden	0 mm
	20.08.2020	Donnerstag	25,1 °C	4 Stunden	1 mm
2	25.08.2020	Dienstag	17,4 °C	1 Stunden	1 mm
	26.08.2020	Mittwoch	16,7 °C	0 Stunden	1 mm
	27.08.2020	Donnerstag	16,5 °C	3 Stunden	2 mm
3	01.09.2020	Dienstag	15,0 °C	3 Stunden	0 mm
	02.09.2020	Mittwoch	15,9 °C	10 Stunden	0 mm
	03.09.2020	Donnerstag	14,8 °C	0 Stunden	10 mm

Quelle der Wetterdaten: WetterKontor, Wetterstation Gelsenkirchen-Buer (Niederschlag) und Wetterstation Essen (Temperatur und Sonnenstunden)

Die teilnehmenden Personen für die repräsentative Erhebung sind aus den Einwohnermelderegistern der Stadt Gelsenkirchen ausgewählt worden. Aus allen Einwohnern ab 18 Jahren sind insgesamt 13.390 Einwohnerinnen und Einwohner ausgewählt worden (Bruttostichprobe), die sich gemeinsam mit ihren Haushaltsmitgliedern an der Befragung beteiligen sollten. Um repräsentative Ergebnisse auch auf Ebene kleinräumlicher Untersuchungsräume, wie die statistischen Bezirke, zu erzielen, erfolgte einer Schichtung der Stichprobe.

Die Erhebung wurde im Jahr 2020 während der Covid-19-Pandemie durchgeführt. Im Erhebungszeitraum zwischen dem 18. August und dem 3. September wurde normaler Präsenzunterricht in Schulen gehalten und auch gastronomische Betriebe sowie der Einzelhandel konnten weitgehend normal öffnen. Beim Vergleich des Verkehrsaufkommens in der Stadt Gelsenkirchen mit den

Vorjahreswerten anhand einer Auswertung von Mobilfunkdaten im Auftrag des RKI¹ wird deutlich, dass die Reisetätigkeit im und um den Erhebungszeitraum auf einem vergleichbaren Niveau zum gleichen Zeitraum im Jahr 2019 lag. Insbesondere an den Erhebungstagen (siehe Tabelle 1) variierte die Verkehrsaufkommen in der Stadt Gelsenkirchen jeweils zwischen 0 % mehr/weniger Reisen und 8 % mehr Reisen als zum Vergleichstag im Jahr 2019. Nichtsdestotrotz sind Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl, insbesondere im öffentlichen Verkehr, zu erwarten, da laut Mobilitätsbericht zur Coronakrise von Google² im Erhebungszeitraum Bahnhöfe und Haltestellen in NRW um 7 % weniger häufig besucht wurden als zum Referenztag³. Aufgrund der Dauer des durch die Pandemie ausgelösten Ausnahmestands über mehrere Monate, ist allerdings davon auszugehen, dass sich neue Verhaltensmuster einstellen und diese zur Gewohnheit werden. Vor dem Hintergrund dieser neuen Normalität kann nach Ende der Pandemie nicht davon ausgegangen werden, dass innerhalb kürzester Zeit zu einem Mobilitätsverhalten wie vor der Corona-Pandemie zurückgekehrt wird. Im Gegenteil: Es bleibt abzuwarten, wo sich eine neue Normalität einstellen und wo sich nach Ende der Corona-Pandemie eine Entwicklung zum Status Quo vor der Corona-Pandemie ergeben wird. Ergebnisse hierzu liefert das MOBICOR-Projekt⁴ – Mobilität in Zeiten von Corona zwar wieder eine Steigerung im ÖPNV sowohl im Aufkommen als auch der Leistung aufzeigt, aber insbesondere bei wahlfreien Nutzerinnen und Nutzern die Nichtnutzung des ÖPNV und ggf. längerer Manifestierung dieses Zustands darstellt.

Rund 40 % der angeschriebenen Haushalte waren zur Teilnahme per Online-Befragung und 60 % in schriftlich-postalischer Form vorgesehen. Allen ausgewählten Haushalten stand es frei, nach eigenen Präferenzen auch über eine andere als die vorgesehene Teilnahmemöglichkeit an der Befragung teilzunehmen. So konnten die schriftlichen Fragebögen von allen teilnehmenden Haushalten kostenfrei angefordert werden und der individuelle Zugangscode zur Online-Teilnahme war jeweils auf allen Anschreiben abgedruckt. Alternativ bestand für alle Teilnehmenden ebenfalls die Möglichkeit die Befragung telefonisch zu beantworten.

-
- 1 RKI, Teralytics 2020: Covid-19 und Mobilität. Abgerufen unter: <https://rki.mobility-covid19.teralytics.net/> (zuletzt zugegriffen am 30.11.2020)
 - 2 Auswertung von Google-Standortdaten zur Erhebung der Frequentierung verschiedener Einrichtungen. Google 2020: Mobilitätsbericht zur Coronakrise: Deutschland 30. August 2020. Abgerufen unter: https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2020-08-30_DE_Mobility_Report_de.pdf (zuletzt zugegriffen am 30.11.2020)
 - 3 Der Referenzwert entspricht dem Medianwert der fünf Wochen vom 3. Januar bis zum 6. Februar 2020.
 - 4 WZB 2020, ERGEBNISSE AUS BEOBACHTUNGEN PER REPRÄSENTATIVER BEFRAGUNG UND ERGÄNZENDEM MOBILITÄSTRACKING BIS ENDE OKTOBER AUSGABE 15.12.2020, Mobilitätsreport Ausgabe 3. Abgerufen unter: https://www.infas.de/fileadmin/pdf-geschuetzt/infas_Mobilit%C3%A4tsreport_WZB_7331_20201217.pdf (zuletzt zugegriffen am 22.12.2020)

Tabelle 2: Kenndaten der Erhebung

Kenndaten der Erhebung	Stadt Gelsenkirchen
angeschriebene Haushalte	13.390
verwertbarer Fragebogenrücklauf	1.418
- schriftlicher Fragebogenrücklauf	1040 (73 %)
- online Beteiligung	342 (24 %)
- telefonische Interviews	36 (3 %)
Rücklaufquote	10,5 %
erreichte Personen	2.975
<i>davon nicht vorliegend/auswertbar</i>	220
auswertbare Personenfragebögen	2.755
Haushaltsgröße	2,13
Anteil an der Gesamtbevölkerung	1,1%

Die erreichte Rücklaufquote beträgt 10,5 %. Dies ist im Vergleich zu anderen Untersuchungen zum gleichen Thema ein unterdurchschnittliches Niveau. Damit konnten insgesamt knapp 3.000 Personen erreicht werden. Abzüglich von Kindern unter 6 Jahren und nicht vorliegender Fragebögen liegen somit 2.755 Personenfragebögen zur Auswertung vor. Damit konnte auf diese Weise 1,1 % der Gesamtbevölkerung der Stadt Gelsenkirchen befragt werden, wodurch die Repräsentativität der Befragung sichergestellt ist. Im Rahmen der Auswertung auf Ebene von statistischen Bezirken können ebenfalls Ergebnisse für kleinräumliche Gebietseinheiten innerhalb der Stadt Gelsenkirchen erzielt werden.

Tabelle 3: Fallzahlen in der Stichprobe nach Untersuchungsräumen

Fallzahlen nach Untersuchungsräumen	Stadtteil	ausgewählte Haushalte	Rücklauf		Nettostichprobe
			Haushalte	Personen	Personen
Gelsenkirchen-Mitte	Altstadt	4.530	386	807	743
	Bismarck				
	Bulmke-Hüllen				
	Feldmark				
	Heßler				
	Schalke				
Gelsenkirchen-Nord	Buer	2.730	330	689	648
	Hassel				
	Scholven				
Gelsenkirchen-West	Beckhausen	1.590	154	340	315
	Horst				
Gelsenkirchen-Ost	Erle	2.270	259	564	524
	Resse				
	Resser Mark				
Gelsenkirchen-Süd	Neustadt	2.270	221	460	413
	Ückendorf				
	Rotthausen				
Ohne Zuordnung		-	68	115	114
Stadt Gelsenkirchen insgesamt		13.390	1.418	2.975	2.755

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft⁵, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert bzw. gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Die Stichprobenziehungen auf Personenebene erzeugten eine systematische Verzerrung der Stichproben. Die Chance von Mehrpersonenhaushalten, bei der Ziehung aus dem Einwohnermelderegister zufällig ausgewählt zu werden, ist deutlich größer als die eines Einpersonenhaushaltes. Daher ist in den Stichproben insbesondere der Anteil von häufig vorhandenen Haushaltstypen mit mehreren Haushaltsmitgliedern überrepräsentiert. Aus diesem Grund wurde eine Gewichtung der Stichproben nach Haushalts- und Altersstruktur vorgenommen. Weiterhin ist dabei die räumliche Verteilung der Wohnorte sowie die Verteilung der Geschlechter berücksichtigt worden. Insgesamt entspricht die Bevölkerungsverteilung in den erhobenen Daten nach Gewichtung hinsichtlich der Wohnorte, der Alters- und Geschlechterstruktur sowie Haushaltsstruktur weitgehend den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort, womit der Erhebung die Repräsentativität konstatiert werden kann.

⁵ Unplausible Angaben wurden soweit wie möglich rekonstruiert; unbrauchbare Fragebögen sind im Vorfeld aussortiert worden.

Abbildung 1: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet / gewichtet) in Prozent

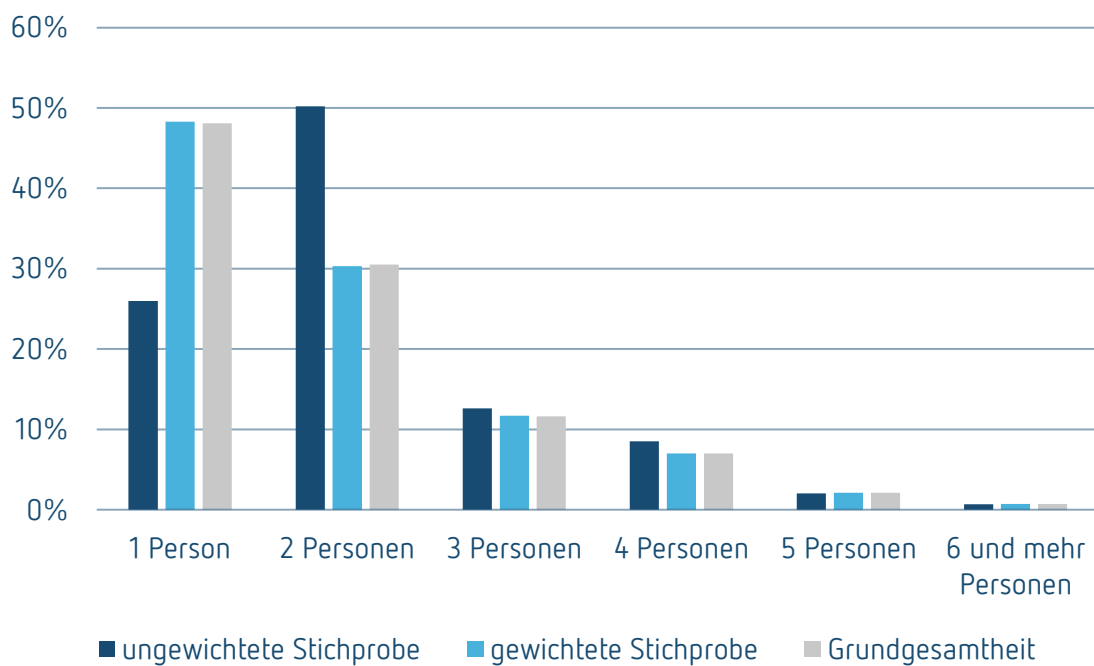
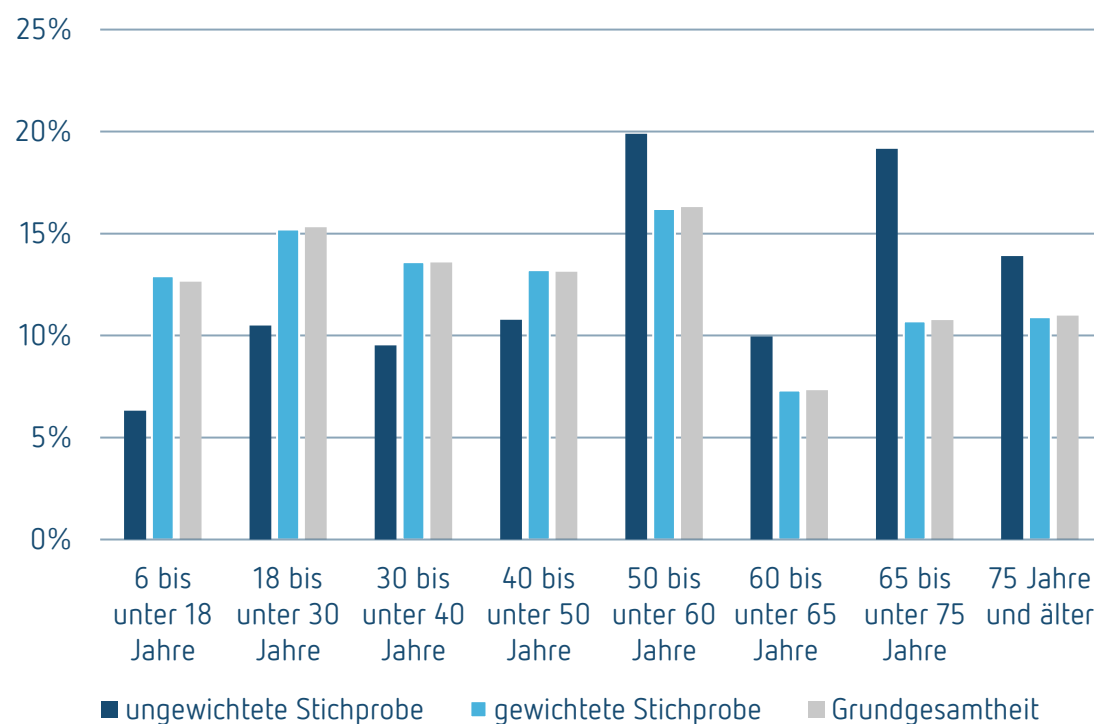


Abbildung 2: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet / gewichtet) in Prozent



Dokumentation

Die in diesem Datenbericht dargestellten Mobilitätswerte beziehen sich nur auf die Haushalte und Einwohnerinnen und Einwohner mit Wohnsitz in der Stadt Gelsenkirchen. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpenderinnen und -pendler, Besucherinnen und Besucher zurückgelegt wurden, kann die vorliegende Haushaltsbefragung nicht erfassen.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2017 auf gesamtdeutscher Ebene und auf der Ebene der RegioStaR 7 Gemeinden herangezogen⁶. Diese dienen als Vergleichswert für die dargestellten Ergebnisse der Stadt Gelsenkirchen, die der Kategorie „Stadtregion – Großstadt“ angehört. Des Weiteren werden die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung mit den Ergebnissen der Mobilitätsbefragung 2015 in der Stadt Gelsenkirchen verglichen.⁷

Zusätzlich wurden Ergebnisse aus anderen Modal-Split-Untersuchungen herangezogen. Diese stammen aus den Mobilitätsuntersuchungen der Planersocietät. Die Daten werden mit den Ergebnissen der Modal-Split-Erhebung in der Stadt Leverkusen aus dem Jahr 2016 verglichen. Diese sind mit gleichem Methodendesign durch die Planersocietät erhoben worden und enthalten eine Vielzahl vergleichbarer Auswertungen.

In den Tabellen werden i.d.R. nur Prozentwerte angegeben. Die Angabe der absoluten Zahlen erfolgt in den Kopfzeilen der Tabellenspalten mit „(n=Zahl)“. Der ausgewiesene Wert dokumentiert auf welchem Datenumfang die betreffende Auswertung basiert.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht“ lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die Prozentwerte nicht auf die Summe der abgegebenen Antworten (in diesem Fall ergibt die Summe immer 100 %), sondern auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben.

Auf eine Darstellung der Nachkommastellen wurde verzichtet, da hierdurch optisch eine Präzision der Daten vermittelt wird, die mit dem Erhebungsdesign einer repräsentativen Stichprobe dieses Umfangs nicht erreicht werden kann. **Bitte beachten Sie bei allen Tabellen und Grafiken: Durch Auf- und Abrundungsfehler werden nicht immer exakt „100 %“ erreicht.**

6 Mobilität in Deutschland 2017: ifas (2018): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundausswertung. Erläuterungen zu den RegioStar 7 Raumvariablen: ifas (2018): Mobilität in Deutschland – Anhang 5: Dokumentation der Raumvariablen des BBSR.

7 Stadt Gelsenkirchen 2015: Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten zur Ermittlung des Modal Split in der Stadt Gelsenkirchen.

1 Haushaltsfragebogen

Tabelle 4: Pkw-Besitz (dienstlich/privat) im Haushalt

Besitz eines Pkw im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.361)	Gelsenkirchen-Mitte (n=385)	Gelsenkirchen-Nord (n=328)	Gelsenkirchen-West (n=151)	Gelsenkirchen-Ost (n=256)	Gelsenkirchen-Süd (n=220)
kein Auto	19	24	17	20	11	17
ein Auto	52	50	54	52	52	58
zwei Autos	23	22	22	25	30	20
drei und mehr Autos	5	4	7	4	7	5
	100	100	100	100	100	100
Pkw-Dichte auf 1.000 Personen	619	571	658	595	728	604
Anteil elektrisch angetriebener Pkw an allen Pkw	2 %	2 %	3 %	<1 %	2 %	3 %
Anteil per Wasserstoff angetriebener Pkw an allen Pkw	<1 %	1 %	<1 %	<1 %	<1 %	1 %

Besitz eines Pkw im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.361)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015*	Stadt Lever- kusen 2016 (n=710)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
kein Auto	19	23	14	31	22
ein Auto	52	52	54	53	53
zwei Autos	23	22	29	15	21
drei und mehr Autos	5	4	3	1	3
	100	100	100	100	100
Pkw-Dichte auf 1.000 Personen	619	k. A.	554	k. A.	k. A.
Anteil elektrisch angetriebener Pkw an allen Pkw	2 %	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Anteil per Wasserstoff angetriebener Pkw an allen Pkw	<1 %	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

*Werte vor Hochrechnung

Tabelle 5: Motorräder im Haushalt

Besitz eines Motorrads im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.359)	Gelsenkirchen-Mitte (n=384)	Gelsenkirchen-Nord (n=328)	Gelsenkirchen-West (n=152)	Gelsenkirchen-Ost (n=255)	Gelsenkirchen-Süd (n=219)
kein Motorrad	90	91	88	91	87	92
min. ein Motorrad	10	9	12	9	13	8
	100	100	100	100	100	100

Besitz eines Motorrads im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.359)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Leverkusen 2016 (n=491)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
kein Motorrad	90	k. A.	88	90	87
min. ein Motorrad	10		12	9	13
	100		100	100	100

Tabelle 6: "konventionelle" Fahrräder im Haushalt

Besitz eines (fahrbereiten) Fahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.363)	Gelsenkirchen-Mitte (n=385)	Gelsenkirchen-Nord (n=328)	Gelsenkirchen-West (n=152)	Gelsenkirchen-Ost (n=255)	Gelsenkirchen-Süd (n=219)
kein Fahrrad	39	45	38	41	29	35
ein Fahrrad	28	25	28	29	36	28
zwei Fahrräder	17	14	17	16	20	20
drei und mehr Fahrräder	15	16	17	13	15	16
	100	100	100	100	100	100

Besitz eines (fahrbereiten) Fahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.363)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Leverkusen 2016 (n=677)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
kein Fahrrad	39	k. A.	20	28	24
ein Fahrrad	28		29	28	26
zwei Fahrräder	17		30	23	24
drei und mehr Fahrräder	15		22	22	25
	100		100	100	100

Tabelle 7: Elektrofahrräder (Pedelects / S- Pedelects / E-Bikes /E-Lastenrads) im Haushalt

Besitz eines Elektrofahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.361)	Gelsenkirchen-Mitte (n=385)	Gelsenkirchen-Nord (n=328)	Gelsenkirchen-West (n=152)	Gelsenkirchen-Ost (n=256)	Gelsenkirchen-Süd (n=218)
kein Elektrofahrrad	86	88	83	86	80	90
ein Elektrofahrrad	9	7	10	9	13	7
min. zwei Elektrofahrräder	5	5	7	5	7	3
	100	100	100	100	100	100

Besitz eines Elektrofahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.361)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Leverkusen 2016 (n=440)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
kein Elektrofahrrad	86	k. A.	87	94	92
ein Elektrofahrrad	9		10	5	5
min. zwei Elektrofahrräder	5		3	2	2
	100		100	100	100

Tabelle 8: Fahrräder im Haushalt insgesamt („konventionelle“ Fahrräder, Elektrofahrräder und Lastenräder)

Besitz eines (fahrbereiten) Fahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.364)	Gelsenkirchen-Mitte (n=385)	Gelsenkirchen-Nord (n=328)	Gelsenkirchen-West (n=154)	Gelsenkirchen-Ost (n=256)	Gelsenkirchen-Süd (n=220)
kein Fahrrad	35	41	30	36	24	34
ein Fahrrad	27	24	30	27	31	25
zwei Fahrräder	20	17	19	21	25	20
drei und mehr Fahrräder	19	18	21	16	20	21
	100	100	100	100	100	100
Fahrraddichte auf 1.000 Personen	741	662	811	690	860	757

Besitz eines (fahrbereiten) Fahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.364)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015*	Stadt Leverkusen 2016 (n=681)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
kein Fahrrad	35	37	18	26	22
ein Fahrrad	27	20	28	27	25
zwei Fahrräder	20	23	31	23	25
drei und mehr Fahrräder	19	18	24	24	28
	100	100	100	100	100
Fahrraddichte auf 1.000 Personen	741	k. A.	782	k. A.	ca. 930**

*Werte vor Hochrechnung

**Pro-Kopf-Ausstattung: 0,93 Fahrräder

Tabelle 9: Haushalte mit Verfügbarkeit eines eigenen Fahrzeugs (Auto / Motorrad / Fahrrad)

Besitz eines eigenen Fahrzeugs im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.364)	Gelsenkirchen-Mitte (n=385)	Gelsenkirchen-Nord (n=328)	Gelsenkirchen-West (n=151)	Gelsenkirchen-Ost (n=256)	Gelsenkirchen-Süd (n=219)
kein Fahrzeug vorhanden	12	15	11	15	7	10
min. ein Fahrzeug vorhanden	88	85	89	85	93	90
	100	100	100	100	100	100

Besitz eines eigenen Fahrzeugs im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.364)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Leverkusen 2016 (n=724)	Stadtregion Großstadt *	MiD 2017*
kein Fahrzeug vorhanden	12	k. A.	8	10	7
min. ein Fahrzeug vorhanden	88		92	90	93
	100		100	100	100

*Haushalte ohne Auto, Fahrrad und Carsharing-Mitgliedschaft

Tabelle 10: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bus- oder Straßenbahnhaltstelle

Geschätzte Entfernung zur nächsten Bus- oder Straßenbahnhaltstelle (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.273)	Gelsenkirchen-Mitte (n=364)	Gelsenkirchen-Nord (n=311)	Gelsenkirchen-West (n=142)	Gelsenkirchen-Ost (n=250)	Gelsenkirchen-Süd (n=205)
unter 100 Metern	15	18	13	10	14	14
100 bis unter 200 Meter	22	21	20	20	24	28
200 bis unter 400 Meter	37	40	33	36	36	40
400 bis unter 1.000 Meter	23	19	29	29	24	16
1.000 Meter und mehr	3	2	5	5	2	2
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt (in Meter)	284	256	315	339	282	254
Median (in Meter)	200	200	250	250	200	200

Geschätzte Entfernung zur nächsten Bus- oder Straßenbahnhaltstelle (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.273)	Vergleichswerte				
		Stadt Gelsenkirchen 2015*	Stadt Leverkusen 2016 (n=754)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017	MiD 2008
unter 100 Metern	15	17	16	k. A.	k. A.	17
100 bis unter 200 Meter	22	44	20			15
200 bis unter 400 Meter	37	22	39			24
400 bis unter 1.000 Meter	23	14	22			34
1.000 Meter und mehr	3	2	3			11
	100	100	100			100
Durchschnitt (in Meter)	284	260	287	k. A.	k. A.	k. A.
Median (in Meter)	200	k. A.	250	k. A.	k. A.	k. A.

*Abweichende Kategorien: „unter 100 Metern“, „100 bis unter 300 Meter“, „300 bis unter 500 Meter“, „500 bis unter 1.000 Meter“ und „1.000 Meter und mehr“

Tabelle 11: Geschätzte Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof

Geschätzte Entfernung zum nächstgelegenen Bahnhof (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.172)	Gelsenkirchen-Mitte (n=335)	Gelsenkirchen-Nord (n=29)	Gelsenkirchen-West (n=127)	Gelsenkirchen-Ost (n=218)	Gelsenkirchen-Süd (n=199)
unter 200 Metern	2	2	1	2	<1	5
200 bis unter 400 Meter	4	3	5	9	<1	6
400 bis unter 1.000 Meter	12	12	14	8	<1	23
1.000 bis unter 2.000 Meter	20	22	34	12	1	24
2.000 bis unter 5.000 Meter	41	49	40	34	28	40
5.000 Meter und mehr	22	13	7	35	70	3
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt (in Meter)	3.126	2.560	2.289	3.761	6.438	1.738
Median (in Meter)	2.500	2.300	1.600	3.000	6.000	1.500

Tabelle 12: Haushaltstypen

Haushaltstyp (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.342)	Gelsenkirchen- Mitte (n=380)	Gelsenkirchen- Nord (n=322)	Gelsenkirchen- West (n=149)	Gelsenkirchen- Ost (n=254)	Gelsenkirchen- Süd (n=214)
Ein-Personen-Haushalt	49	49	49	49	48	49
Zwei-Personen-Haushalt ohne Kinder	30	30	30	30	30	30
Mehrerwachsenen-Haushalt ohne Kinder	9	9	6	10	9	11
Alleinerziehend	<1	<1	<1	1	<1	<1
Paar mit einem Kind	6	6	7	5	6	4
Paar mit mehreren Kindern	4	3	5	4	4	4
Mehrerwachsenen-Haushalt mit Kindern	2	2	3	2	2	1
	100	100	100	100	100	100
Haushalte mit Kindern (unter 18 Jahre)	12 %	12 %	16 %	11 %	12 %	9 %

Haushaltstyp (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.342)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=767)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
Ein-Personen-Haushalt	49	k. A.	43	46	41
Zwei-Personen-Haushalt ohne Kinder	30		31	31	32
Mehrerwachsenen-Haushalt ohne Kinder	9		7	5	7
Alleinerziehend	<1		<1	2	2
Paar mit einem Kind	6		7	15	18
Paar mit mehreren Kindern	4		9		
Mehrerwachsenen-Haushalt mit Kindern	2		1		
	100			100	100
Haushalte mit Kindern (unter 18 Jahre)	12 %	k. A.	17%	17%	20%

Tabelle 13: Erwerbsstatus/Lebenssituation nach Haushalten

Erwerbsstatus/ Lebenssituation nach Haushalten (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.353)	Gelsenkirchen- Mitte (n=384)	Gelsenkirchen- Nord (n=326)	Gelsenkirchen- West (n=151)	Gelsenkirchen- Ost (n=253)	Gelsenkirchen- Süd (n=217)
Erwerbshaushalt	54	48	56	55	62	59
Rentnerhaushalt	42	50	37	43	36	38
Erwerbslosenhaushalt	2	2	2	<1	1	1
Ausbildungshaushalt	1	1	3	1	<1	2
Sonstiger Haushalt	1	<1	2	<1	<1	<1
	100	100	100	100	100	100

Erwerbsstatus/ Lebenssituation nach Haushalten (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.353)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=769)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
Erwerbshaushalt	54	k. A.	64	k. A.	k. A.
Rentnerhaushalt	42		31		
Erwerbslosenhaushalt	2		3		
Ausbildungshaushalt	1		2		
Sonstiger Haushalt	1		<1		
	100		100		

Tabelle 14: Erwerbsstatus/Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt

Erwerbsstatus/ Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.492)	Gelsenkirchen- Mitte (n=719)	Gelsenkirchen- Nord (n=606)	Gelsenkirchen- West (n=271)	Gelsenkirchen- Ost (n=464)	Gelsenkirchen- Süd (n=392)
Erwerbstätige	43	38	44	44	51	45
- in Vollzeit	32	27	34	32	38	32
- in Teilzeit	10	10	9	11	12	11
- vorübergehend freigestellt	1	1	1	2	1	2
Ausbildung	1	1	2	2	1	1
Studium	4	4	4	4	3	3
Schüler/in	9	8	10	8	7	8
Kind	3	3	3	2	2	2
Hausfrau/-mann	4	4	5	3	3	3
Rentner/in, Pensionär/in	34	37	30	36	30	34
zzt. ohne berufliche Beschäftigung	2	3	2	1	2	2
Sonstiges	<1	1	<1	<1	<1	<1
	100	100	100	100	100	100

Erwerbsstatus/ Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.492)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=1.527)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
Erwerbstätige	43	k. A.	47	43	44
- in Vollzeit	32		33	32	33
- in Teilzeit	10		13	10	11
- vorübergehend freigestellt	1		2	1*	1*
Ausbildung	1		1	2	2
Studium	4		2	4	2
Schüler/in	9		10	11	12
Kind	3		7	7	6
Hausfrau/-mann	4		3	4	5
Rentner/in, Pensionär/in	34		26	20	21
zzt. ohne berufliche Beschäftigung	2		2	6	5
Sonstiges	<1		<1	2	2
	100			100	100

*Abweichende Kategorie: Berufstätig ohne Angabe zum Umfang

2 Personenfragebogen

Tabelle 15: Führerscheinbesitz

Besitz eines Pkw-Führerscheins (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.297)	Gelsenkirchen- Mitte (n=618)	Gelsenkirchen- Nord (n=555)	Gelsenkirchen- West (n=264)	Gelsenkirchen- Ost (n=444)	Gelsenkirchen- Süd (n=346)
Führerscheinbesitz	86	84	88	86	89	87
Ohne Führerschein	14	16	12	14	11	13
	100	100	100	100	100	100

Besitz eines Pkw-Führerscheins (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.297)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=1.346)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
Führerscheinbesitz	86	86	87	84	87
Ohne Führerschein	14	14	13	15	13
	100	100	100	100	100

Tabelle 16: Pkw-Verfügbarkeit

Verfügbarkeit eines Pkw (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.267)	Gelsenkirchen-Mitte (n=608)	Gelsenkirchen-Nord (n=553)	Gelsenkirchen-West (n=259)	Gelsenkirchen-Ost (n=437)	Gelsenkirchen-Süd (n=340)
Immer / täglich	73	69	75	70	81	73
Zeitweise / Absprache	13	14	13	15	11	13
Nie	14	17	12	15	9	14
	100	100	100	100	100	100

Verfügbarkeit eines Pkw (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.267)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Leverkusen 2016 (n=1.492)	Stadtregion Großstadt*	MiD 2017*
Immer / täglich	73	64	61	70	77
Zeitweise / Absprache	13	36	18	18	14
Nie	14		22	12	9
	100	100	100	100	100

*Personen ab 14 J.; inkl. Carsharing

Tabelle 17: Fahrradbesitz

Besitz eines fahrbereiten Fahrrads / Elektrofahrrads (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.660)	Gelsenkirchen-Mitte (n=727)	Gelsenkirchen-Nord (n=638)	Gelsenkirchen-West (n=301)	Gelsenkirchen-Ost (n=497)	Gelsenkirchen-Süd (n=406)
Fahrrad vorhanden	72	69	76	67	77	73
davon:						
- Fahrrad	61	61	61	59	61	66
- Pedelec/Elektrofahrrad	6	5	9	6	9	3
- beide Arten	4	3	6	2	7	5
Ohne Fahrrad	28	31	24	33	23	27
	100	100	100	100	100	100

Besitz eines fahrbereiten Fahrrads / Elektrofahrrads (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.660)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015*	Stadt Leverkusen 2016 (n=1.517)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
Fahrrad vorhanden	72	70	79	73	77
davon:					
- Fahrrad	61	68	74	68	71
- Pedelec/Elektrofahrrad	6	1	3	2	2
- beide Arten	4	1	2	3	4
Ohne Fahrrad	28	30	22	26	23
	100	100	100	100	100

*Abweichende Fragestellung: Fahrrad-Verfügbarkeit

Tabelle 18: ÖV-Zeitkartenbesitz

Besitz einer Zeitkarte für Bus- und Bahn (alle Personen ab 6 Jahren) (in %) (Mehrfachantworten möglich)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.656)	Gelsenkirchen-Mitte (n=729)	Gelsenkirchen-Nord (n=635)	Gelsenkirchen-West (n=304)	Gelsenkirchen-Ost (n=498)	Gelsenkirchen-Süd (n=401)
Besitz ÖV-Zeitkarte	26	29	18	32	24	27
Art der Zeitkarte [in % aller Zeitkarten]:						
SchokoTicket	31	34	27	36	33	19
YoungTicketPLUS	3	2	2	3	4	2
Semesterticket	17	15	25	11	16	20
Ticket1000/Ticket2000	21	24	15	23	13	25
SozialTicket/MeinTicket	3	3	2	3	1	4
FirmenTicket	7	8	5	7	5	7
BärenTicket	4	4	4	3	5	5
Freifahrt mit Schwerbehindertenausweis	11	8	18	11	18	6
Sonstige Zeitkarte	5	3	2	2	6	11
keine Zeitkarte	74	71	82	68	76	73
	100	100	100	100	100	100

Besitz einer Zeitkarte für Bus- und Bahn (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.656)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Leverkusen 2016 (n=1.513)	Stadtregion Großstadt*	MiD 2017*
Besitz ÖV-Zeitkarte	26	27	27	26	22
davon: [in % aller Personen]					
Jedermann-Monatskarte	8	k. A.	5	12	12
Schülerticket	8		7		
Job-/Firmenticket	2		5	10	6
Semesterticket	5		3		
Freifahrt mit Schwerbehindertenausweis	3		3	4	4
Sonstige Zeitkarte	1	4			
keine ÖV-Zeitkarte	74	72	73	73	77
	100	100	100	100	100

*Personen ab 14 Jahre

Tabelle 19: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitätsvoraussetzungen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.642)	Gelsenkirchen- Mitte (n=728)	Gelsenkirchen- Nord (n=628)	Gelsenkirchen- West (n=302)	Gelsenkirchen- Ost (n=494)	Gelsenkirchen- Süd (n=399)
Besitz von Führerschein und ÖV- Zeitkarte	12	12	9	13	11	17
Nur Führerscheinbesitz	63	60	68	62	70	58
Nur ÖV-Zeitkartenbesitz	14	17	9	18	13	11
Weder Führerschein- noch ÖV- Zeitkartenbesitz	11	11	14	7	6	14
	100	100	100	100	100	100

Mobilitätsvoraussetzungen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.642)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=1.568)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
Besitz von Führerschein und ÖV- Zeitkarte	12	k. A.	15	23	16
Nur Führerscheinbesitz	63		62	62	71
Nur ÖV-Zeitkartenbesitz	14		12	8	6
Weder Führerschein- noch ÖV- Zeitkartenbesitz	11		11	7	8
	100		100	100	100

Tabelle 20: Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme

Mobilitätseinschränkungen (alle Personen ab 6 Jahren) (Mehrfachantworten möglich) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.647)	Gelsenkirchen- Mitte (n=722)	Gelsenkirchen- Nord (n=635)	Gelsenkirchen- West (n=299)	Gelsenkirchen- Ost (n=499)	Gelsenkirchen- Süd (n=404)
Keine Einschränkung	88	89	87	89	88	88
Gehbehinderung	7	6	8	7	8	6
Sehbehinderung	2	1	2	1	1	2
Andere Einschränkung/en	7	6	7	7	6	7

Mobilitätseinschränkungen (alle Personen ab 6 Jahren) (Mehrfachantworten möglich) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.647)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=1.496)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
Keine Einschränkung	88	87	90	85	84
Gehbehinderung	7	13	7	4	5
Sehbehinderung	2		2	2	2
Andere Einschränkung/en	7		4	8	9
		100		100	100

Tabelle 21: Entfernung zum Arbeitsplatz bzw. Schulstandort

Entfernung zum Arbeitsplatz bzw. Schulstandort (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.782)	Gelsenkirchen-Mitte (n=485)	Gelsenkirchen-Nord (n=417)	Gelsenkirchen-West (n=206)	Gelsenkirchen-Ost (n=336)	Gelsenkirchen-Süd (n=289)
unter 1.000 Meter	7	7	8	7	5	3
1 km bis unter 2 km	8	7	9	6	5	7
2 km bis unter 5 km	20	22	19	19	18	22
5 km bis unter 10 km	19	20	14	28	20	16
10 km bis unter 20 km	22	18	24	23	23	25
20 km bis unter 50 km	19	19	19	12	25	18
50 km und mehr	7	6	7	6	4	8
	100	100	100	100	100	100
Durchschnittliche Entfernung in km	17,8	17,5	17,3	13,2	18,2	22,3

Entfernung zum Arbeitsplatz bzw. Schulstandort (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen			
	gesamt (n=1.782)	Arbeitsplatz (n=1.226)	Schule (n=344)	Hochschule (n=117)
unter 1 km	7	4	14	1
1 km bis unter 2 km	8	5	16	4
2 km bis unter 5 km	20	16	41	3
5 km bis unter 10 km	19	18	22	19
10 km bis unter 20 km	22	25	6	24
20 km bis unter 50 km	19	23	<1	39
50 km und mehr	7	9	<1	9
	100	100	100	100
Durchschnittliche Entfernung in km	17,8	20,8	4,9	24,1

Entfernung zum Arbeitsplatz bzw. Schulstandort (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Vergleichswerte						MiD 2008
	Stadt Gelsenkirchen 2020			Stadt Leverkusen 2016			
	gesamt (n=1.782)	Arbeitsplatz (n=1.226)	Ausbildung (n=461)	gesamt (n=837)	Arbeitsplatz (n=694)	Ausbildung (n=143)	
unter 1 km	7	4	10	8	5	22	10
1 km bis unter 2 km	8	5	13	7	4	27	8
2 km bis unter 5 km	20	16	32	17	13	38	20
5 km bis unter 10 km	19	18	21	21	24	13	22
10 km bis unter 20 km	22	25	11	17	20	1	20
20 km bis unter 50 km	19	23	10	26	31	1	17
50 km und mehr	7	9	3	4	4	<1	4
	100	100	100	100	100	100	100
Durchschnittliche Entfernung in km	17,8	20,8	9,8	k. A.	19,0	3,4	k. A.

Tabelle 22: Räumliche Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes

Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.842)	Gelsenkirchen-Mitte (n=506)	Gelsenkirchen-Nord (n=425)	Gelsenkirchen-West (n=208)	Gelsenkirchen-Ost (n=347)	Gelsenkirchen-Süd (n=300)
Im gleichen Stadtteil wie die Wohnung	18	14	26	16	12	18
Innerhalb des Wohnortes, aber in einem anderen Stadtteil	36	38	29	44	39	32
Außerhalb des Wohnortes	47	49	45	40	48	50
	100	100	100	100	100	100

Lage des Arbeitsplatzes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=1.250)	Gelsenkirchen-Mitte (n=337)	Gelsenkirchen-Nord (n=305)	Gelsenkirchen-West (n=146)	Gelsenkirchen-Ost (n=250)	Gelsenkirchen-Süd (n=202)
Im gleichen Stadtteil wie die Wohnung	12	8	19	12	11	11
Innerhalb des Wohnortes, aber in einem anderen Stadtteil	33	33	30	38	34	30
Außerhalb des Wohnortes	55	58	51	49	56	58
	100	100	100	100	100	100

Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen			
	gesamt (n=1.842)	Arbeitsplatz (n=1.250)	Schule (n=355)	Hochschule (n=121)
Im gleichen Stadtteil wie die Wohnung	18	12	35	4
Innerhalb des Wohnortes, aber in einem anderen Stadtteil	36	33	52	19
Außerhalb des Wohnortes	47	55	13	77
	100	100	100	100

Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Vergleichswerte					
	Stadt Gelsenkirchen 2020			Stadt Leverkusen 2016		
	gesamt (n=1.842)	Arbeitsplatz (n=1.250)	Bildung (n=476)	gesamt (n=827)	Arbeitsplatz	Bildung
Im gleichen Stadtteil wie die Wohnung	18	12	27	19	k. A.	k. A.
Innerhalb des Wohnortes, aber in einem anderen Stadtteil	36	33	43	44		
Außerhalb des Wohnortes	47	55	29	37		
	100	100	100	100		

Tabelle 23: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes mit verschiedenen Verkehrsmitteln

Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen-Mitte	Gelsenkirchen-Nord	Gelsenkirchen-West	Gelsenkirchen-Ost	Gelsenkirchen-Süd
Pkw/Motorrad/Mofa	(n=1.546)	(n=420)	(n=374)	(n=182)	(n=302)	(n=234)
- sehr gut/gut	82	84	76	83	82	82
- mangelhaft/ungenügend	2	2	2	2	3	2
Bus/Bahn	(n=1.495)	(n=414)	(n=340)	(n=174)	(n=295)	(n=235)
- sehr gut/gut	39	44	39	38	28	36
- mangelhaft/ungenügend	28	23	29	29	42	23
Fahrrad	(n=1.363)	(n=365)	(n=333)	(n=160)	(n=277)	(n=202)
- sehr gut/gut	39	39	41	43	34	36
- mangelhaft/ungenügend	31	27	31	26	36	40
Pedelec/E-Bike**	(n=128)					
- sehr gut/gut	45	*	*	*	*	*
- mangelhaft/ungenügend	27					
zu Fuß	(n=1.244)	(n=316)	(n=311)	(n=147)	(n=249)	(n=197)
- sehr gut/gut	28	27	33	29	22	26
- mangelhaft/ungenügend	52	52	48	52	62	51

* Fallzahl zu gering

** Nur Personen im Besitz von Elektrofahrzeugen

Tabelle 24: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit verschiedenen Verkehrsmitteln

Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen-Mitte	Gelsenkirchen-Nord	Gelsenkirchen-West	Gelsenkirchen-Ost	Gelsenkirchen-Süd
Pkw/Motorrad/Mofa	(n=1.148)	(n=304)	(n=292)	(n=137)	(n=235)	(n=176)
- sehr gut/gut	82	82	78	85	83	82
- mangelhaft/ungenügend	2	2	2	3	3	3
Bus/Bahn	(n=1.022)	(n=271)	(n=249)	(n=125)	(n=208)	(n=168)
- sehr gut/gut	32	39	29	29	17	39
- mangelhaft/ungenügend	34	28	37	35	50	29
Fahrrad	(n=940)	(n=236)	(n=239)	(n=118)	(n=199)	(n=149)
- sehr gut/gut	37	39	38	42	33	31
- mangelhaft/ungenügend	34	30	32	30	39	44
Pedelec/E-Bike **	(n=123)					
- sehr gut/gut	46	*	*	*	*	*
- mangelhaft/ungenügend	26					
zu Fuß	(n=841)	(n=203)	(n=217)	(n=100)	(n=185)	(n=141)
- sehr gut/gut	25	24	29	26	19	23
- mangelhaft/ungenügend	61	58	59	62	66	63

* Fallzahl zu gering

** Nur Personen im Besitz von Elektrofahrzeugern

Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Vergleichswerte				
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016	Stadtregion Großstadt	MiD 2017	MiD 2008
Pkw/Motorrad/Mofa	(n=1.148)		(n=657)			
- sehr gut/gut	82	k. A.	67	k. A.	k. A.	88
- mangelhaft/ungenügend	2		6			2
Bus/Bahn	(n=1.022)		(n=657)			
- sehr gut/gut	32	k. A.	34	k. A.	k. A.	29
- mangelhaft/ungenügend	34		32			34
Fahrrad	(n=940)		(n=657)			
- sehr gut/gut	37	k. A.	44	k. A.	k. A.	34
- mangelhaft/ungenügend	34		28			37
Pedelec/E-Bike*	(n=123)					
- sehr gut/gut	46	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
- mangelhaft/ungenügend	26					
zu Fuß	(n=841)					
- sehr gut/gut	25	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
- mangelhaft/ungenügend	61					

* Nur Personen im Besitz von Elektrofahrrädern

Tabelle 25: Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandort (Schule und Hochschule) mit verschiedenen Verkehrsmitteln

Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen-Mitte	Gelsenkirchen-Nord	Gelsenkirchen-West	Gelsenkirchen-Ost	Gelsenkirchen-Süd
Pkw/Motorrad/Mofa	(n=326)	(n=102)	(n=73)			
- sehr gut/gut	82	91	67	*	*	*
- mangelhaft/ungenügend	1	<1	1			
Bus/Bahn	(n=387)	(n=123)	(n=81)		(n=66)	(n=57)
- sehr gut/gut	57	56	65	*	64	35
- mangelhaft/ungenügend	12	13	9		23	5
Fahrrad	(n=356)	(n=115)	(n=83)		(n=60)	
- sehr gut/gut	43	39	49	*	35	*
- mangelhaft/ungenügend	25	23	33		28	
zu Fuß	(n=327)	(n=96)	(n=81)		(n=51)	
- sehr gut/gut	35	28	43	*	29	*
- mangelhaft/ungenügend	32	42	23		47	

* Fallzahl zu gering

Bewertung der Erreichbarkeit des Schulstandortes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Vergleichswerte				
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Leverkusen 2016	Stadtregion Großstadt	MiD 2017	MiD 2008
Pkw/Motorrad/Mofa	(n=326)		(n=108)			
- sehr gut/gut	82	k. A.	72	k. A.	k. A.	87
- mangelhaft/ungenügend	1		7			3
Bus/Bahn	(n=387)		(n=108)			
- sehr gut/gut	57	k. A.	55	k. A.	k. A.	53
- mangelhaft/ungenügend	12		18			25
Fahrrad	(n=356)		(n=657)			
- sehr gut/gut	43	k. A.	73	k. A.	k. A.	35
- mangelhaft/ungenügend	25		4			46
zu Fuß	(n=327)					
- sehr gut/gut	35	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
- mangelhaft/ungenügend	32					

Tabelle 26: Nutzungshäufigkeit des Pkw/Kraftrads

Nutzungshäufigkeit Pkw/Kraftrad (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.409)	Gelsenkirchen-Mitte (n=648)	Gelsenkirchen-Nord (n=588)	Gelsenkirchen-West (n=275)	Gelsenkirchen-Ost (n=467)	Gelsenkirchen-Süd (n=362)
(fast) täglich	54	48	56	58	58	61
an 1-3 Tagen pro Woche	25	29	24	24	26	17
an 1-3 Tagen pro Monat	4	5	5	3	3	4
seltener als monatlich	3	3	3	3	2	2
nie	14	16	12	12	12	15
	100	100	100	100	100	100

Nutzungshäufigkeit Pkw/Kraftrad (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.409)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Leverkusen 2016 (n=1.402)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
(fast) täglich	54	k. A.	48	41	50
an 1-3 Tagen pro Woche	25		26*	27	26
an 1-3 Tagen pro Monat	4		5	9	7
seltener als monatlich	3		5	6	4
nie	14		17	17	13
	100		100	100	100

* Abweichende Skala: an 1-4 Tagen pro Woche

Tabelle 27: Nutzungshäufigkeit von Bussen

Nutzungshäufigkeit von Bussen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.331)	Gelsenkirchen- Mitte (n=626)	Gelsenkirchen- Nord (n=551)	Gelsenkirchen- West (n=274)	Gelsenkirchen- Ost (n=440)	Gelsenkirchen- Süd (n=369)
(fast) täglich	14	15	10	14	15	16
an 1-3 Tagen pro Woche	8	10	5	8	6	9
an 1-3 Tagen pro Monat	10	11	8	13	7	9
seltener als monatlich	34	33	38	30	37	33
nie	34	30	39	36	36	33
	100	100	100	100	100	100

Tabelle 28: Nutzungshäufigkeit von Bahnen

Nutzungshäufigkeit von Bahnen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.278)	Gelsenkirchen- Mitte (n=614)	Gelsenkirchen- Nord (n=548)	Gelsenkirchen- West (n=270)	Gelsenkirchen- Ost (n=429)	Gelsenkirchen- Süd (n=348)
(fast) täglich	11	14	6	16	8	12
an 1-3 Tagen pro Woche	7	9	4	7	9	7
an 1-3 Tagen pro Monat	10	12	12	9	6	8
seltener als monatlich	35	33	38	27	38	35
nie	37	32	41	40	40	38
	100	100	100	100	100	100

Tabelle 29: Nutzungshäufigkeit des ÖPNV insgesamt

Nutzungshäufigkeit des ÖPNV (Bus und Bahn insg.) (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.389)	Gelsenkirchen- Mitte (n=645)	Gelsenkirchen- Nord (n=568)	Gelsenkirchen- West (n=279)	Gelsenkirchen- Ost (n=450)	Gelsenkirchen- Süd (n=371)
(fast) täglich	18	22	12	20	17	17
an 1-3 Tagen pro Woche	9	11	7	8	8	9
an 1-3 Tagen pro Monat	11	12	12	11	7	11
seltener als monatlich	34	32	39	29	40	33
nie	28	24	31	31	29	30
	100	100	100	100	100	100

Nutzungshäufigkeit des ÖPNV (Bus und Bahn insg.) (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.389)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=1.409)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
(fast) täglich	18	k. A.	17	18	13
an 1-3 Tagen pro Woche	9		15*	14	10
an 1-3 Tagen pro Monat	11		15	18	13
seltener als monatlich	34		27	22	22
nie	28		27	28	41
	100		100	100	100

*abweichende Skala: an 1-4 Tagen pro Woche

Tabelle 30: Nutzungshäufigkeit „konventioneller“ Fahrräder

Nutzungshäufigkeit „konventioneller“ Fahrräder (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.294)	Gelsenkirchen-Mitte (n=624)	Gelsenkirchen-Nord (n=558)	Gelsenkirchen-West (n=257)	Gelsenkirchen-Ost (n=437)	Gelsenkirchen-Süd (n=352)
(fast) täglich	11	11	14	7	11	9
an 1-3 Tagen pro Woche	18	18	19	16	21	17
an 1-3 Tagen pro Monat	19	20	19	16	18	20
seltener als monatlich	21	21	17	25	22	20
nie	32	31	31	37	28	34
	100	100	100	100	100	100

Tabelle 31: Nutzungshäufigkeit von Elektrofahrrädern (Pedelecs / E-Bikes)

Nutzungshäufigkeit von Elektrofahrrädern (nur E-Bike-Besitzer) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=270)	Gelsenkirchen-Mitte (n=57)	Gelsenkirchen-Nord (n=85)	Gelsenkirchen-West (n=23)	Gelsenkirchen-Ost (n=78)	Gelsenkirchen-Süd (n=30)
(fast) täglich	22	25	29		18	
an 1-3 Tagen pro Woche	40	33	45		45	
an 1-3 Tagen pro Monat	26	23	20	*	29	*
seltener als monatlich	9	14	4		6	
nie	3	5	2		1	
	100	100	100		100	

*Fallzahl zu gering

Tabelle 32: Nutzungshäufigkeit des Fahrrads

Nutzungshäufigkeit des Fahrrads (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.360)	Gelsenkirchen-Mitte (n=638)	Gelsenkirchen-Nord (n=580)	Gelsenkirchen-West (n=265)	Gelsenkirchen-Ost (n=452)	Gelsenkirchen-Süd (n=356)
(fast) täglich	13	12	16	7	13	10
an 1-3 Tagen pro Woche	21	20	22	20	25	18
an 1-3 Tagen pro Monat	20	21	20	16	20	21
seltener als monatlich	20	20	15	25	21	19
nie	27	28	26	32	21	31
	100	100	100	100	100	100

Nutzungshäufigkeit des Fahrrads (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.360)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Leverkusen 2016 (n=1.380)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
(fast) täglich	13	k. A.	15	21	18
an 1-3 Tagen pro Woche	21		20*	15	17
an 1-3 Tagen pro Monat	20		14	12	14
seltener als monatlich	20		19	13	14
nie	27		32	39	36
	100		100	100	100

*abweichende Skala: an 1-4 Tagen pro Woche

Tabelle 33: Häufigkeit des Zufußgehens

Nutzungshäufigkeit Wege nur zu Fuß (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.368)	Gelsenkirchen- Mitte (n=631)	Gelsenkirchen- Nord (n=584)	Gelsenkirchen- West (n=278)	Gelsenkirchen- Ost (n=447)	Gelsenkirchen- Süd (n=361)
(fast) täglich	48	53	42	47	43	55
an 1-3 Tagen pro Woche	23	21	28	22	26	20
an 1-2 Tagen pro Monat	10	11	12	8	11	8
seltener als monatlich	5	3	7	5	6	6
nie	13	13	11	18	15	11
	100	100	100	100	100	100

Nutzungshäufigkeit Wege nur zu Fuß (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.368)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
(fast) täglich	48	k. A.	k. A.	42	41
an 1-3 Tagen pro Woche	23			28	27
an 1-3 Tagen pro Monat	10			11	11
seltener als monatlich	5			6	7
nie	13			13	14
	100			100	100

Tabelle 34: Typen der Verkehrsmittelnutzung⁸

Mobilitätstypen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.065)	Gelsenkirchen- Mitte (n=557)	Gelsenkirchen- Nord (n=511)	Gelsenkirchen- West (n=235)	Gelsenkirchen- Ost (n=392)	Gelsenkirchen- Süd (n=316)
Monomodale Personen	55	53	50	60	53	65
Pkw-Monomodale	47	46	43	51	47	51
Fahrrad-Monomodale	4	4	4	2	2	5
ÖV-Monomodale	4	4	2	6	2	9
Multimodale Personen	35	35	38	33	41	27
Pkw/Fahrrad-Multimodale	21	17	28	17	27	17
Pkw/ÖV-Multimodale	6	8	4	9	5	5
Fahrrad/ÖV-Multimodale	3	5	2	3	5	2
Pkw/Fahrrad/ÖV-Multimodale	4	5	4	4	5	3
wenig mobile Personen	10	12	12	8	7	8
	100	100	100	100	100	100

⁸ Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen und Bahnen. Als „wenig mobile Person“ wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1-3x pro Monat angegeben hat. Wenn eine Person beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 1 bis 3 Tagen pro Woche das Fahrrad verwendet, dann gilt er in dieser Systematik als „Pkw/Fahrrad-multimodale Person“.

Mobilitätstypen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.065)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=1.331)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
Monomodale Personen	55	k. A.	57	57	58
Pkw-Monomodale	47		40	37	45
Fahrrad-Monomodale	4		10	8	5
ÖV-Monomodale	4		6	12	8
Multimodale Personen	35		38	36	36
Pkw/Fahrrad-Multimodale	21		18	17	20
Pkw/ÖV-Multimodale	6		9	9	7
Fahrrad/ÖV-Multimodale	3		5	6	5
Pkw/Fahrrad/ÖV-Multimodale	4		6	4	4
wenig mobile Personen	10		6	6	6
	100		100	100	100

Tabelle 35: Bewertung der Voraussetzungen zur Nutzung folgender Verkehrsmittel in Gelsenkirchen

Bewertung der Verkehrssysteme (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen- Mitte	Gelsenkirchen- Nord	Gelsenkirchen- West	Gelsenkirchen- Ost	Gelsenkirchen- Süd
Pkw/Kraftrad	(n=1.995)	(n=531)	(n=486)	(n=224)	(n=397)	(n=302)
- sehr gut/gut	64	68	61	74	59	56
- mangelhaft/ungenügend	3	4	2	3	2	3
∅ Durchschnittsnote	2,3	2,3	2,4	2,2	2,4	2,4
Bus/Bahn	(n=1.916)	(n=536)	(n=443)	(n=227)	(n=374)	(n=283)
- sehr gut/gut	42	43	37	49	33	48
- mangelhaft/ungenügend	9	8	8	7	14	8
∅ Durchschnittsnote	2,9	2,9	3,0	2,7	3,2	2,8
Fahrrad	(n=1.830)	(n=499)	(n=447)	(n=195)	(n=365)	(n=276)
- sehr gut/gut	28	27	30	32	25	29
- mangelhaft/ungenügend	18	17	19	8	18	23
∅ Durchschnittsnote	3,3	3,3	3,3	3,1	3,3	3,4
Pedelec/E-Bike**	(n=263)	(n=58)	(n=85)	(n=23)	(n=75)	(n=28)
- sehr gut/gut	21	22	19		24	
- mangelhaft/ungenügend	24	16	32	*	23	*
∅ Durchschnittsnote	3,6	3,4	3,7		3,5	
Zu Fuß	(n=2.094)	(n=586)	(n=514)	(n=240)	(n=396)	(n=295)
- sehr gut/gut	56	55	60	61	53	52
- mangelhaft/ungenügend	4	4	4	2	4	3
∅ Durchschnittsnote	2,5	2,5	2,5	2,4	2,6	2,5

*Fallzahl zu gering

**Nur Personen im Besitz eines Elektrofahrrads

Bewertung der Verkehrssysteme (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
Pkw	(n=1.995)		(n=1.117)		
- sehr gut/gut	64	k. A.	46	56	68
- mangelhaft/ungenügend	3		8	6	4
Ø Durchschnittsnote	2,3		2,8	2,6	2,3
Bus / Bahn	(n=1.916)				
- sehr gut/gut	42	k. A.	k. A.	58	47
- mangelhaft/ungenügend	9			7	16
Ø Durchschnittsnote	2,9			2,5	2,9
Fahrrad	(n=1.830)		(n=1.021)		
- sehr gut/gut	28	k. A.	53	51	56
- mangelhaft/ungenügend	18		6	10	9
Ø Durchschnittsnote	3,3		2,6	2,7	2,6
E-Bike/Pedelec*	(n=263)		(n=301)		
- sehr gut/gut	21	k. A.	48	k. A.	k. A.
- mangelhaft/ungenügend	24		7		
Ø Durchschnittsnote	3,6		2,7		
Zu Fuß	(n=2.094)		(n=1.207)		
- sehr gut/gut	56	k. A.	68	84	81
- mangelhaft/ungenügend	4		3	1	3
Ø Durchschnittsnote	2,5		2,3	1,9	2,0

*Nur Personen im Besitz eines Elektrofahrrads

Tabelle 36: Bus- und Bahn-Nutzung

Nutzungshäufigkeit Bus und Bahn (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.466)	Gelsenkirchen-Mitte (n=685)	Gelsenkirchen-Nord (n=570)	Gelsenkirchen-West (n=280)	Gelsenkirchen-Ost (n=477)	Gelsenkirchen-Süd (n=371)
Keine Nutzung von Bus und Bahn	64	59	72	61	65	65
Nutzung von Bus und Bahn	36	41	28	39	35	35
	100	100	100	100	100	100

Nutzungshäufigkeit Bus und Bahn (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.466)	Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Leverkusen 2016 (n=1.568)
Keine Nutzung von Bus- und Bahn	64	k. A.	64
Nutzung von Bus- und Bahn	36		36
	100		100
genutzte Linien (Mehrfachantworten möglich) (keine abschließende Liste) (in % aller Personen, die einen Nutzung angegeben haben)	(n=869)	k. A.	k. A.
301	45		
302	30		
381	14		
383	13		
382	10		
244	7		
durchschnittliche Anzahl aufgeführter Linien	2,3	k. A.	1,2

Tabelle 37: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs (exkl. weiß nicht)

Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen- Mitte	Gelsenkirchen- Nord	Gelsenkirchen- West	Gelsenkirchen- Ost	Gelsenkirchen- Süd
Fahrtenhäufigkeit/Takt	(n=1.683)	(n=468)	(n=389)	(n=192)	(n=328)	(n=257)
- sehr gut/gut	50	50	49	63	45	46
- mangelhaft/ungenügend	8	9	9	4	13	5
∅ Durchschnittsnote	2,7	2,7	2,7	2,4	2,9	2,7
Umstiege/Anschlüsse	(n=1.515)	(n=423)	(n=339)	(n=173)	(n=295)	(n=245)
- sehr gut/gut	30	28	26	40	28	34
- mangelhaft/ungenügend	14	16	14	9	17	10
∅ Durchschnittsnote	3,2	3,2	3,2	3,0	3,3	3,1
Pünktlichkeit	(n=1.594)	(n=444)	(n=363)	(n=184)	(n=305)	(n=252)
- sehr gut/gut	37	32	42	40	47	33
- mangelhaft/ungenügend	9	12	6	9	6	10
∅ Durchschnittsnote	3,0	3,1	2,8	2,8	2,7	3,1
Tarif-/Preisstruktur	(n=1.514)	(n=411)	(n=349)	(n=168)	(n=307)	(n=238)
- sehr gut/gut	10	10	9	14	12	8
- mangelhaft/ungenügend	38	38	38	39	32	37
∅ Durchschnittsnote	4,0	4,1	4,0	4,0	3,9	4,1
Barrierefreiheit	(n=1.140)	(n=342)	(n=264)	(n=137)	(n=193)	(n=160)
- sehr gut/gut	35	28	37	41	43	36
- mangelhaft/ungenügend	13	19	13	6	7	11
∅ Durchschnittsnote	3,1	3,3	3,1	2,8	2,9	3,0
Ausstattung der Haltestellen	(n=1.599)	(n=449)	(n=361)	(n=186)	(n=307)	(n=247)
- sehr gut/gut	21	18	21	25	21	23
- mangelhaft/ungenügend	17	20	15	15	13	16
∅ Durchschnittsnote	3,4	3,5	3,4	3,3	3,4	3,4

Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen- Mitte	Gelsenkirchen- Nord	Gelsenkirchen- West	Gelsenkirchen- Ost	Gelsenkirchen- Süd
Sicherheit in Bussen	(n=1.436)	(n=396)	(n=325)	(n=176)	(n=261)	(n=230)
- sehr gut/gut	27	26	26	32	26	31
- mangelhaft/ungenügend	17	23	16	15	16	10
∅ Durchschnittsnote	3,3	3,5	3,4	3,2	3,4	3,1
Radabstellanlagen an Stationen	(n=827)	(n=237)	(n=211)	(n=90)	(n=139)	(n=121)
- sehr gut/gut	7	4	7	12	7	7
- mangelhaft/ungenügend	53	59	49	44	53	57
∅ Durchschnittsnote	4,4	4,6	4,3	4,2	4,4	4,5

Tabelle 38: Bewertung der Situation des Radfahrens (exkl. weiß nicht)

Bewertung der Situation des Radfahrens (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen-Mitte	Gelsenkirchen-Nord	Gelsenkirchen-West	Gelsenkirchen-Ost	Gelsenkirchen-Süd
Radwegeverbindung innerhalb der Stadt	(n=1.830)	(n=489)	(n=457)	(n=200)	(n=359)	(n=280)
- sehr gut/ gut	23	24	20	31	24	23
- mangelhaft/ ungenügend	22	22	22	18	21	26
∅ Durchschnittsnote	3,5	3,5	3,5	3,2	3,4	3,6
Radwegeverbindung in die Nachbarstädte	(n=1.471)	(n=383)	(n=370)	(n=166)	(n=288)	(n=232)
- sehr gut/ gut	26	32	18	33	23	27
- mangelhaft/ ungenügend	18	18	19	15	16	17
∅ Durchschnittsnote	3,4	3,3	3,5	3,2	3,3	3,3
Qualität der Radwege	(n=1.822)	(n=494)	(n=440)	(n=204)	(n=356)	(n=273)
- sehr gut/ gut	15	16	12	15	11	20
- mangelhaft/ ungenügend	29	31	30	24	30	24
∅ Durchschnittsnote	3,8	3,8	3,9	3,6	3,8	3,6
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen	(n=1.840)	(n=500)	(n=447)	(n=200)	(n=2358)	(n=280)
- sehr gut/ gut	10	8	11	12	10	11
- mangelhaft/ ungenügend	34	38	28	32	31	35
∅ Durchschnittsnote	4,0	4,1	3,8	3,9	3,8	4,0
Ampelschaltungen	(n=1.647)	(n=453)	(n=405)	(n=189)	(n=312)	(n=237)
- sehr gut/ gut	14	14	14	18	14	13
- mangelhaft/ ungenügend	33	38	27	28	33	31
∅ Durchschnittsnote	3,8	4,0	3,7	3,7	3,9	3,9

Bewertung der Situation des Radfahrens (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen-Mitte	Gelsenkirchen-Nord	Gelsenkirchen-West	Gelsenkirchen-Ost	Gelsenkirchen-Süd
Radwegebeschilderung	(n=1.700)	(n=463)	(n=422)	(n=193)	(n=335)	(n=250)
- sehr gut/ gut	21	19	18	24	26	22
- mangelhaft/ ungenügend	21	22	19	17	19	23
Ø Durchschnittsnote	3,5	3,6	3,5	3,5	3,4	3,5
Radabstellanlagen	(n=1.310)	(n=367)	(n=357)	(n=138)	(n=235)	(n=180)
- sehr gut/ gut	9	8	10	10	1	8
- mangelhaft/ ungenügend	41	44	38	36	37	47
Ø Durchschnittsnote	4,1	4,2	4,1	4,0	4,1	4,2

Tabelle 39: Bewertung der Situation des Zufußgehens (exkl. weiß nicht)

Bewertung der Situation des Radfahrens (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen-Mitte	Gelsenkirchen-Nord	Gelsenkirchen-West	Gelsenkirchen-Ost	Gelsenkirchen-Süd
Qualität der Gehwege	(n=2.388)	(n=658)	(n=571)	(n=276)	(n=449)	(n=355)
- sehr gut/ gut	38	34	3	45	35	34
- mangelhaft/ ungenügend	11	15	8	12	7	13
∅ Durchschnittsnote	3,0	3,1	2,8	2,9	2,9	3,1
Barrierefreiheit der Gehwege	(n=1.826)	(n=506)	(n=433)	(n=219)	(n=321)	(n=280)
- sehr gut/ gut	30	25	33	42	31	31
- mangelhaft/ ungenügend	17	22	15	11	12	17
∅ Durchschnittsnote	3,2	3,4	3,1	2,9	3,1	3,2
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen	(n=2.333)	(n=641)	(n=552)	(n=266)	(n=442)	(n=348)
- sehr gut/ gut	34	35	36	33	35	35
- mangelhaft/ ungenügend	10	11	9	8	7	11
∅ Durchschnittsnote	3,0	3,1	3,0	3,0	3,0	3,0
Ampelschaltung für Fußgänger/-innen	(n=2.329)	(n=643)	(n=545)	(n=271)	(n=436)	(n=344)
- sehr gut/ gut	32	31	30	35	33	33
- mangelhaft/ ungenügend	16	17	17	13	16	10
∅ Durchschnittsnote	3,2	3,2	3,2	3,1	3,2	3,1
Trennung von Rad- und Gehwegen	(n=2.290)	(n=634)	(n=551)	(n=263)	(n=429)	(n=336)
- sehr gut/ gut	18	16	20	21	17	20
- mangelhaft/ ungenügend	23	25	23	17	21	24
∅ Durchschnittsnote	3,6	3,6	3,5	3,4	3,6	3,6

Bewertung der Situation des Zufußgehens (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen-Mitte	Gelsenkirchen-Nord	Gelsenkirchen-West	Gelsenkirchen-Ost	Gelsenkirchen-Süd
Sicherheit	(n=2.221)	(n=618)	(n=523)	(n=253)	(n=423)	(n=327)
- sehr gut/ gut	26	25	28	34	24	24
- mangelhaft/ ungenügend	16	21	13	13	13	16
Ø Durchschnittsnote	3,3	3,4	3,2	3,2	3,3	3,3
Sitzgelegenheiten für Pausen	(n=1.923)	(n=530)	(n=451)	(n=221)	(n=351)	(n=304)
- sehr gut/ gut	8	8	10	5	6	11
- mangelhaft/ ungenügend	16	48	42	47	49	44
Ø Durchschnittsnote	4,2	4,3	4,1	4,2	4,3	4,2

Tabelle 40: Bekanntheitsgrad von Mobilitätsangeboten (exkl. weiß nicht)

Bekanntheitsgrad von Mobilitätsangeboten (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen-Mitte	Gelsenkirchen-Nord	Gelsenkirchen-West	Gelsenkirchen-Ost	Gelsenkirchen-Süd
E-Ladesäule für Pkw	(n=1.670)	(n=429)	(n=449)	(n=170)	(n=335)	(n=258)
Häufige Nutzung	1	1	1	<1	<1	<1
Gelegentliche Nutzung	<1	<1	1	<1	1	<1
Nutzung künftig vorstellbar	27	29	30	26	24	23
Kommt nicht in Frage	49	48	46	45	55	52
Angebot kenne ich nicht	23	22	22	29	19	24
E-Ladestation für E-Bike	(n=1.648)	(n=412)	(n=443)	(n=179)	(n=324)	(n=261)
Häufige Nutzung	<1	<1	<1	<1	<1	<1
Gelegentliche Nutzung	1	<1	1	1	1	2
Nutzung künftig vorstellbar	22	20	26	21	24	20
Kommt nicht in Frage	44	45	42	42	45	45
Angebot kenne ich nicht	33	34	31	37	31	33
Wasserstofftankstelle	(n=1.585)	(n=404)	(n=422)	(n=167)	(n=317)	(n=250)
Häufige Nutzung	<1	1	<1	<1	<1	<1
Gelegentliche Nutzung	<1	<1	<1	<1	<1	1
Nutzung künftig vorstellbar	16	17	20	10	15	15
Kommt nicht in Frage	48	46	45	43	57	46
Angebot kenne ich nicht	36	37	35	47	27	38

Bekanntheitsgrad von Mobilitätsangeboten (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen-Mitte	Gelsenkirchen-Nord	Gelsenkirchen-West	Gelsenkirchen-Ost	Gelsenkirchen-Süd
E-Roller / E-Scooter	(n=1.625)	(n=422)	(n=423)	(n=181)	(n=320)	(n=249)
Häufige Nutzung	<1	<1	<1	<1	<1	<1
Gelegentliche Nutzung	2	2	4	1	3	1
Nutzung künftig vorstellbar	14	17	15	11	13	12
Kommt nicht in Frage	60	56	57	60	64	64
Angebot kenne ich nicht	24	25	23	28	21	23
Pendlerportal Gelsenkirchen	(n=1.611)	(n=410)	(n=423)	(n=173)	(n=327)	(n=253)
Häufige Nutzung	<1	<1	<1	<1	<1	<1
Gelegentliche Nutzung	<1	<1	1	<1	<1	<1
Nutzung künftig vorstellbar	6	8	8	3	4	4
Kommt nicht in Frage	44	43	41	46	49	45
Angebot kenne ich nicht	50	49	50	51	47	51
Carsharing	(n=1.629)	(n=418)	(n=424)	(n=175)	(n=326)	(n=258)
Häufige Nutzung	<1	<1	<1	<1	<1	<1
Gelegentliche Nutzung	<1	1	<1	<1	<1	<1
Nutzung künftig vorstellbar	13	15	14	9	8	13
Kommt nicht in Frage	56	53	54	57	64	59
Angebot kenne ich nicht	30	31	32	35	28	28

Tabelle 41: Nutzung von Mobilitätsdiensten und -apps (exkl. weiß nicht)

Nutzung von Mobilitätsdiensten und -apps (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen-Mitte	Gelsenkirchen-Nord	Gelsenkirchen-West	Gelsenkirchen-Ost	Gelsenkirchen-Süd
Fahrkartenerwerb	(n=2.175)	(n=602)	(n=525)	(n=240)	(n=424)	(n=322)
Häufig	5	5	5	3	4	6
Gelegentlich	9	9	10	10	7	8
Selten	14	10	20	10	19	15
Nie	73	77	65	77	71	71
Fahrplanauskunft vor Fahrtantritt	(n=2.225)	(n=619)	(n=533)	(n=250)	(n=432)	(n=329)
Häufig	22	25	17	18	21	29
Gelegentlich	21	19	24	23	22	19
Selten	20	20	22	22	21	19
Nie	37	37	38	38	37	33
Verspätungsauskunft auf der Reise	(n=2.150)	(n=603)	(n=515)	(n=239)	(n=413)	(n=313)
Häufig	13	16	10	8	12	20
Gelegentlich	16	15	17	16	16	16
Selten	17	16	20	15	20	13
Nie	54	53	53	62	52	50
Routenplanung / Navigation	(n=2.262)	(n=625)	(n=548)	(n=253)	(n=432)	(n=330)
Häufig	43	43	44	40	45	44
Gelegentlich	23	23	20	28	23	21
Selten	10	9	11	9	8	11
Nie	25	25	24	23	25	24

Nutzung von Mobilitätsdiensten und -apps (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen	Gelsenkirchen-Mitte	Gelsenkirchen-Nord	Gelsenkirchen-West	Gelsenkirchen-Ost	Gelsenkirchen-Süd
Nutzung von E-Scootern / E-Rollern	(n=2.085)	(n=572)	(n=502)	(n=230)	(n=407)	(n=313)
Häufig	1	1	1	<1	<1	1
Gelegentlich	1	1	2	<1	1	3
Selten	3	4	4	4	3	3
Nie	95	95	94	95	95	94
Nutzung von Bike- / Carsharing	(n=2.087)	(n=574)	(n=505)	(n=230)	(n=407)	(n=315)
Häufig	<1	<1	<1	<1	<1	<1
Gelegentlich	<1	<1	1	<1	<1	<1
Selten	2	1	4	2	1	<1
Nie	98	98	95	98	99	99
Nutzung von Mitfahrzentralen	(n=2.081)	(n=571)	(n=501)	(n=233)	(n=405)	(n=312)
Häufig	<1	<1	<1	<1	<1	<1
Gelegentlich	<1	<1	1	<1	1	<1
Selten	2	2	4	2	1	1
Nie	97	98	95	98	98	99

Tabelle 42: Vorschläge für die Verkehrsplanung in der Stadt Gelsenkirchen

Verbesserungsmaßnahmen Verkehrsplanung (alle Personen ab 6 Jahren) (Mehrfachantworten möglich) (in % aller Fälle)	Stadt Gelsenkirchen (n=881)		Stadt Gelsenkirchen (n=881)
Maßnahmen für Fußgänger	43	Sicherheit	4
Ampelschaltungen	11	Barrierefreiheit	3
Erneuerung von Bürgersteigen	9	Sauberkeit	3
Abbau von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden	6	Informationen	3
Verkehrssicherheit der Fußgänger/innen	5	Sonstige Maßnahmen im ÖPNV/ÖV	19
Sonstige Maßnahmen im Fußverkehr	11	Maßnahmen im MIV (fließender Verkehr)	16
Maßnahmen für Radfahrer	87	Ampelschaltungen	7
Verbesserung der Radwege	31	Erneuerung von Straßen	3
Bau von weiteren Radwegen	20	Bau von Kreisverkehren	3
Verkehrssicherheit von Radfahrenden	15	Sonstige Maßnahmen im MIV (fließender Verkehr)	3
Ampelschaltungen	6	Maßnahmen im MIV (ruhender Verkehr)	3
Bereitstellung (besserer) Radabstellanlagen	5	Kontrollen	1
Abbau von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden	3	Sonstige Maßnahmen im MIV (ruhender Verkehr)	1
Sonstige Maßnahmen im Radverkehr	7	Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung	11
Maßnahmen im ÖPNV/ÖV	77	Mehr Sitzbänke/ -möglichkeiten	7
Vergünstigung der Preise/Tarife	20	Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche	1
Engere Betriebsfolge/Taktung	13	Tempo 30 Zonen	1
Unzureichendes Angebot	6	Sonstige Maßnahmen in der Straßenraumgestaltung	2
Fehlende (Direkt-)Verbindungen	5	Sonstiges	7
Durchschnittliche Anzahl genannter Maßnahmen	2,4		
keine Angabe	68 %		

3 Wegeprotokoll

Tabelle 43: Am Stichtag außer Haus gewesen

Verlassen der Wohnung am Stichtag (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.596)	Gelsenkirchen-Mitte (n=696)	Gelsenkirchen-Nord (n=621)	Gelsenkirchen-West (n=300)	Gelsenkirchen-Ost (n=490)	Gelsenkirchen-Süd (n=383)
Ja	80	81	76	81	80	81
Nein	20	19	24	19	20	19
	100	100	100	100	100	100

Verlassen der Wohnung am Stichtag (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.596)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Leverkusen 2016 (n=1.221)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
Ja	80	88	k. A.	86	85
Nein	20	12		14	15
	100	100	100	100	100

Tabelle 44: Gründe für Immobilität

Gründe für Immobilität (alle Immobilien am Stichtag ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=511)	Gelsenkirchen- Mitte (n=128)	Gelsenkirchen- Nord (n=145)	Gelsenkirchen- West (n=55)	Gelsenkirchen- Ost (n=94)	Gelsenkirchen- Süd (n=71)
Krankheit	13	10	15	9	13	14
Homeoffice	12	13	14	13	11	6
Urlaub	23	26	20	22	21	24
Kein Anlass das Haus zu verlassen	32	30	28	31	21	24
Wetter	3	2	3	9	3	3
Pflege einer Person	3	2	4	2	4	1
Altersbedingte Mobilitätsein- schränkungen	10	9	12	9	9	10
Sonstiger Gründen	5	8	3	5	3	1
	100	100	100	100	100	100

Tabelle 45: Zahl der zurückgelegten Wege

Anzahl der zurückgelegten Wege (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.580)	Gelsenkirchen- Mitte (n=695)	Gelsenkirchen- Nord (n=619)	Gelsenkirchen- West (n=302)	Gelsenkirchen- Ost (n=490)	Gelsenkirchen- Süd (n=375)
keinen Weg (immobil)	20	18	23	19	20	19
einen bis zwei Wege	34	33	33	40	35	35
drei bis vier Wege	27	29	25	26	27	29
fünf bis sechs Wege	12	12	12	9	14	10
sieben bis acht Wege	5	6	5	4	3	5
neun Wege und mehr	2	1	2	3	1	2
	100	100	100	100	100	100
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro Person	2,9	3,0	2,7	2,8	2,7	3,0
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro mobile Person	3,6	3,6	3,6	3,4	3,4	3,7

Anzahl der zurückgelegten Wege (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=2.586)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=1.471)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
keinen Weg (immobil)	20	12	15	14	16
einen bis zwei Wege	34	88	32	35	36
drei bis vier Wege	27		34	30	30
fünf bis sechs Wege	12		13	21	20
sieben bis acht Wege	5		5		
neun Wege und mehr	2		2		
	100	100	100	100	100
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro Person	2,9	3,0	3,1	3,2	3,1
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro mobile Person	3,6	3,4	3,6	3,7	3,7

Tabelle 46: Zweck des Weges

Wegezzweck (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=7.259)	Gelsenkirchen- Mitte (n=2.024)	Gelsenkirchen- Nord (n=1.673)	Gelsenkirchen- West (n=820)	Gelsenkirchen- Ost (n=1.325)	Gelsenkirchen- Süd (n=1.095)
Arbeitsplatz	22	21	21	23	26	24
Dienstlich/geschäftlich	3	3	4	2	2	4
Ausbildung/Schule/Uni	10	11	11	12	9	7
private Erledigung	14	12	15	13	14	16
Einkauf	20	22	19	22	21	14
Freizeit	25	25	25	20	22	28
Begleitung (Holen/Bringen)	6	6	5	7	2	6
Sonstiges	1	1	<1	1	<1	1
	100	100	100	100	100	100

Wegezzweck (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=7.259)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=4.285)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
Arbeitsplatz	22	22	23	14	14
Dienstlich/geschäftlich	3	4	3	11	11
Ausbildung/Schule/Uni	10	11	11	7	6
private Erledigung	14	14	13	13	14
Einkauf	20	20	19*	17	17
Freizeit	25	22	26	29	29
Begleitung (Holen/Bringen)	6	8	6	8	8
Sonstiges	1	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
	100	100	100	100	100

*Zusammengefasste Kategorien: Einkauf (tägl. Bedarf) und Einkauf (längerfristig)

Tabelle 47: Verkehrsmittelwahl (Hauptverkehrsmittel)

Verkehrsmittelwahl (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=7.102)	Gelsenkirchen- Mitte (n=1.991)	Gelsenkirchen- Nord (n=1.629)	Gelsenkirchen- West (n=802)	Gelsenkirchen- Ost (n=1.293)	Gelsenkirchen- Süd (n=1.069)
zu Fuß	21	25	20	19	16	20
Fahrrad/Lastenrad	9	9	11	5	7	8
E-Bike/Pedelec/E-Lastenrad	3	2	3	2	4	1
Mofa/Moped/Motorrad	1	<1	2	1	1	<1
Pkw als Fahrer/in	46	41	48	49	51	47
Pkw als Mitfahrer/in	11	12	9	11	10	14
Bus	4	5	4	4	6	2
Straßen-/Stadt-/U-Bahn	4	4	3	8	5	3
S-Bahn/Nahverkehrszug	2	2	1	1	<1	5
Fernverkehrszug	<1	<1	<1	<1	<1	<1
Sonstiges	<1	<1	<1	<1	<1	<1
	100	100	100	100	100	100

Verkehrsmittelwahl (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=7.102)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015*	Stadt Lever- kusen 2016 (n=4.272)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
zu Fuß	21	21	15	25	22
Fahrrad/Lastenrad	9	9	15	14	11
E-Bike/Pedelec/E-Lastenrad	3				
Mofa/Moped/Motorrad	1	1	1	1	1
Pkw als Fahrer/in	46	45	44	35	41
Pkw als Mitfahrer/in	11	9	12	13	14
Bus	4	12	9	11	9
Straßen-/Stadt-/U-Bahn	4		1		
S-Bahn/Nahverkehrszug	2		4		
Fernverkehrszug	<1	2	<1	1	1
Sonstiges	<1	1	<1	<1	<1
	100	100	100	100	100

*nur Wege bis 100 km

Tabelle 48: Modal Split nach Verkehrsarten (zusammengefasste Hauptverkehrsmittel)

Modal Split (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=7.102)	Gelsenkirchen- Mitte (n=1.991)	Gelsenkirchen- Nord (n=1.629)	Gelsenkirchen- West (n=801)	Gelsenkirchen- Ost (n=1.293)	Gelsenkirchen- Süd (n=1.069)
zu Fuß	21	25	20	19	16	20
Fahrrad	11	12	14	6	11	9
MIV als Fahrer/in	46	41	50	50	52	47
MIV als Mitfahrer/in	11	12	9	11	10	14
ÖPNV	11	11	7	14	11	10
Sonstiges	<1	<1	<1	<1	<1	<1
	100	100	100	100	100	100

Modal Split (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=7.102)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=4.272)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
zu Fuß	21	22	15	25	22
Fahrrad	11	9	15	14	11
MIV als Fahrer/in	46	55	45	36	43
MIV als Mitfahrer/in	11		11	13	14
ÖPNV	11	14	14	12	10
Sonstiges	<1	k. A.	<1	<1	<1
	100	100	100	100	100

Tabelle 49: Wegelängen

Wegelängen (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=7.048)	Gelsenkirchen- Mitte (n=1.950)	Gelsenkirchen- Nord (n=1.635)	Gelsenkirchen- West (n=790)	Gelsenkirchen- Ost (n=1.297)	Gelsenkirchen- Süd (n=1.073)
bis unter 0,5 km	4	5	4	4	4	4
0,5 km bis unter 1 km	7	8	7	6	8	7
1 km bis unter 2 km	15	14	16	17	13	14
2 km bis unter 5 km	30	32	32	26	28	31
5 km bis unter 10 km	18	18	16	24	20	17
10 km bis unter 20 km	14	13	13	14	12	16
20 km bis unter 50 km	9	7	9	8	12	8
50 km und mehr	3	3	3	2	3	5
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (in km)	9,7	9,6	10,2	8,0	9,7	10,4
Durchschnitt (alle Wege unter 100 km) (in km)	8,0	7,3	7,9	7,9	8,8	8,4
Median (alle Wege) (in km)	4,0	3,5	3,0	4,0	4,2	4,0

Wegelängen (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=7.048)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=4.301)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
bis unter 0,5 km	4	26	8	11	10
0,5 km bis unter 1 km	7			11	11
1 km bis unter 2 km	15	48	13	15	14
2 km bis unter 5 km	30			27	23
5 km bis unter 10 km	18	15	10	17	16
10 km bis unter 20 km	14			10	13
20 km bis unter 50 km	9	11	11	6	9
50 km und mehr	3			4	4
	100	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (in km)	9,7	10,0	10,2	11,3	12,5
Durchschnitt (alle Wege unter 100 km) (in km)	8,0	8,4	8,5	k. A.	k. A.
Median (alle Wege) (in km)	4,0	k. A.	5,0	k. A.	k. A.

Tabelle 50: Wegedauer

Wegedauer (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsen- kirchen (n=6.201)	Gelsenkirchen- Mitte (n=1.710)	Gelsenkirchen- Nord (n=1.454)	Gelsenkirchen- West (n=691)	Gelsenkirchen- Ost (n=1.153)	Gelsenkirchen- Süd (n=948)
bis unter 5 Minuten	3	2	3	3	4	4
5 bis unter 10 Minuten	12	13	15	11	12	11
10 bis unter 20 Minuten	36	38	37	35	37	33
20 bis unter 30 Minuten	18	17	18	21	16	20
30 bis unter 60 Minuten	23	23	20	24	24	23
1 bis unter 2 Stunden	7	6	6	5	6	8
2 Stunden und mehr	1	1	1	1	1	1
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (in Min.)	24	24	25	22	23	25
Unterwegszeit pro Tag (mobile Personen) (in Min.)	83	84	87	72	76	89

Wegedauer (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=6.201)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=4.172)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
bis unter 5 Minuten	3	k. A.	9	3	3
5 bis unter 10 Minuten	12		19	15	17
10 bis unter 20 Minuten	36		30	37	36
20 bis unter 30 Minuten	18		17	16	14
30 bis unter 60 Minuten	23		19	20	20
1 bis unter 2 Stunden	7		5	10	10
2 Stunden und mehr	1		1		
	100		100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (in Min.)	24	22	25	27	27
Unterwegszeit pro Tag (mobile Personen) (in Min.)	83	65*	98	101	100

* Nur Wege unter 100 km

Tabelle 51: Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer nach Wegezwecken

Entfernung und Wegedauer nach Wegezweck (Durchschnitt aller Wege < 100 km von Personen ab 6 Jahren)	Stadt Gelsenkirchen		Vergleichswerte							
			Stadt Gelsenkirchen 2015		Stadt Leverkusen 2016		Stadtregion Großstadt**		MiD 2017**	
	Entfernung [km]	Dauer [min]	Entfernung [km]	Dauer [min]	Entfernung [km]	Dauer [min]	Entfernung [km]	Dauer [min]	Entfernung [km]	Dauer [min]
Arbeitsplatz	15,3	31	k. A.	30	17,5	33	14,6	29	16,7	29
Dienstlich/geschäftlich	18,0	30		21	34,4	39	16,5	25	19,0	27
Ausbildung/Schule/Uni	4,9	24		29	8,0	28	5,9	22	7,3	23
private Erledigung	6,1	21		20	6,0	20	8,8	24	10,3	25
Einkauf	4,4	16		14*	3,8	16	4,1	18	5,3	17
Freizeit	6,7	22		21	9,1	26	15,2	37	15,3	36
Begleitung (Holen/Bringen)	4,9	17		15	4,7	16	7,9	20	8,5	19
Durchschnitt	8,0	23	8,4	22	8,5	25	11,3	27	12,5	27

*Abweichende Kategorie: Einkauf/Versorgung (tägliches Bedarf)

**Abweichende Stichprobe: Alle Wege

Tabelle 52: Begleitung auf dem Weg

Begleitung auf dem Weg (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=6.786)	Gelsenkirchen- Mitte (n=1.900)	Gelsenkirchen- Nord (n=1.560)	Gelsenkirchen- West (n=776)	Gelsenkirchen- Ost (n=1.212)	Gelsenkirchen- Süd (n=1.031)
ohne Begleitung	66	65	69	70	70	62
mit einer Person	26	27	22	23	25	29
mit zwei Personen	5	5	6	3	4	6
drei und mehr Personen	3	3	3	4	1	3
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt (in Personen)	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,5

Begleitung auf dem Weg (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=6.786)	Vergleichswerte			
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=3.853)	Stadtregion Großstadt	MiD 2017
ohne Begleitung	66	69	64	55	54
mit einer Person	26	23	28	28	28
mit zwei Personen	5	5	5	10	10
drei und mehr Personen	3	3	4	7	9
	100	100	100	100	100
Durchschnitt (in Personen)	1,5	k. A.	1,6	1,7	1,8

Tabelle 53: Räumliche Verkehrsbeziehungen

Räumliche Verkehrsbeziehung (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=7.136)	Gelsenkirchen- Mitte (n=1.995)	Gelsenkirchen- Nord (n=1.669)	Gelsenkirchen- West (n=814)	Gelsenkirchen- Ost (n=1.322)	Gelsenkirchen- Süd (n=1.085)
Binnenverkehr	69	70	69	74	70	67
Innerhalb des Stadtteils	32	27	42	35	33	29
Zwischen Stadtteilen	38	44	27	40	38	38
Wege über die Stadtgrenze hinaus	27	26	27	23	27	29
Wege ohne Bezug zur Stadt	3	4	3	2	3	4
	100	100	100	100	100	100

Räumliche Verkehrsbeziehung (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Gelsenkirchen (n=7.136)	Vergleichswerte	
		Stadt Gelsenkirchen 2015	Stadt Lever- kusen 2016 (n=4.273)
Binnenverkehr	69	68	71
Innerhalb des Stadtteils	32	k. A.	31
Zwischen Stadtteilen	38		38
Unbestimmter Binnenverkehr	-		2
Wege über die Stadtgrenze hinaus	27	28	27
Wege ohne Bezug zur Stadt	3	4	3
	100	100	100

Tabelle 54: Verkehrsverflechtungen der Stadt Gelsenkirchen

Relevante Zielorte außerhalb Gelsenkirchens	Stadt Gelsenkirchen		
	Anteil am Gesamt- wegeaufkommen (n=7.151) [%]	Anteil an allen stadtübergreifenden Wegen [%]	Wegeanzahl [auf 1.000 Wege gerundet]
Essen	6	23	48.000
Bochum	3	11	22.000
Herne	3	10	20.000
Gladbeck	2	6	13.000
Herten	2	6	13.000
Bottrop	1	5	9.000
Recklinghausen	1	4	8.000
Marl	1	4	8.000
Dortmund	1	4	7.000
Duisburg	1	4	7.000
Düsseldorf	1	3	7.000
Sonstige stadtgrenzen- überschreitende Relationen	5	20	42.000
Stadtübergreifende Relationen insgesamt	27	100	207.000
Wege ohne Bezug zur Stadt	3	-	26.000
Binnenverkehr	69	-	532.000
Insgesamt	100	100	765.000

4 Grafiken zur Erhebung

Abbildung 3: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

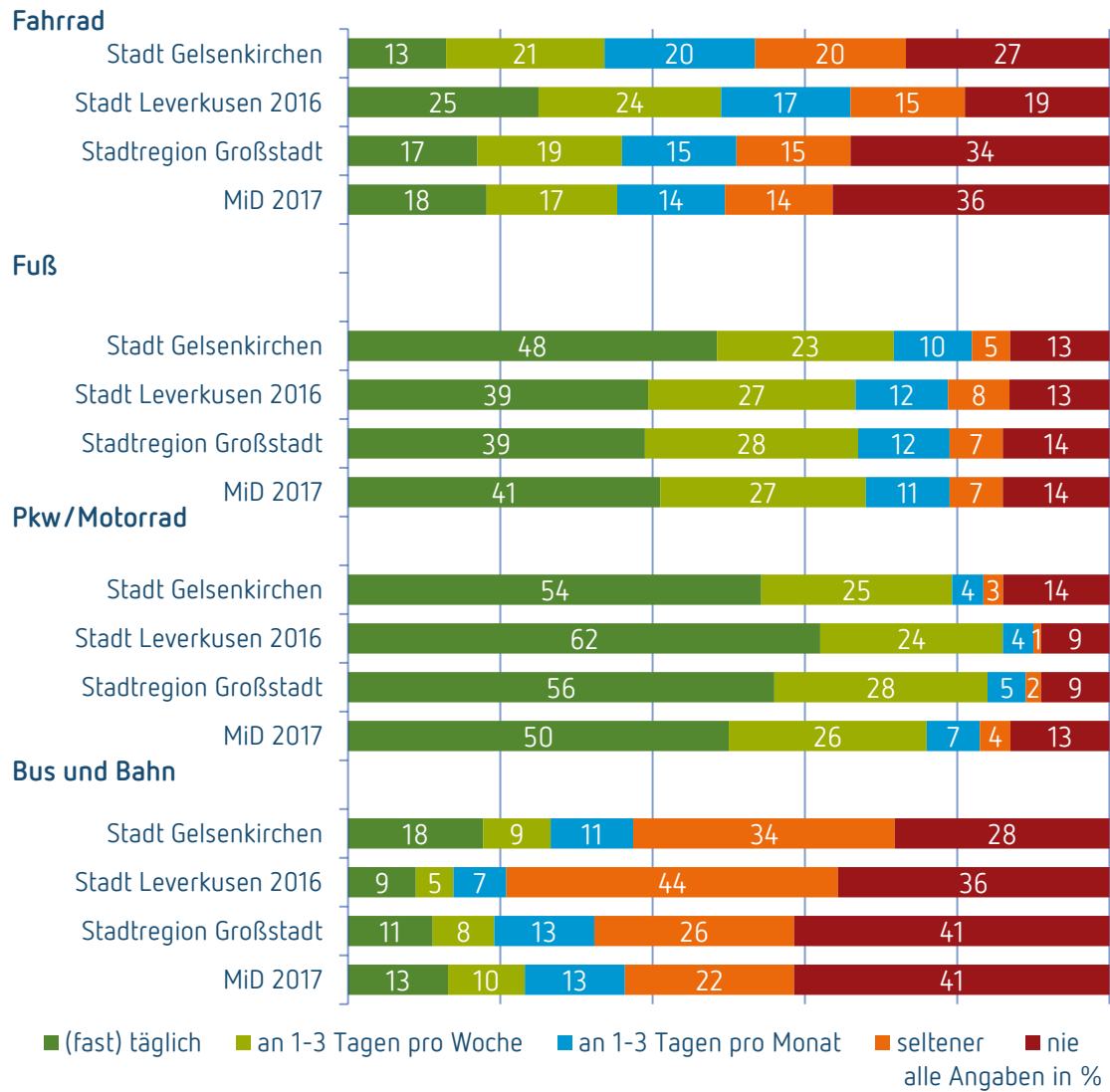


Abbildung 4: Modal Split der Stadt Gelsenkirchen

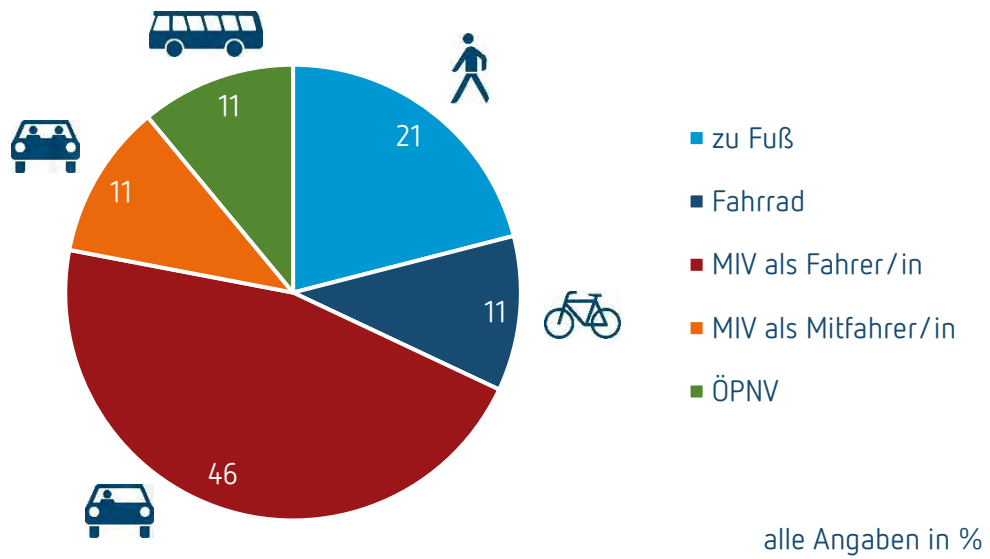


Abbildung 5: Modal Split nach Entfernung

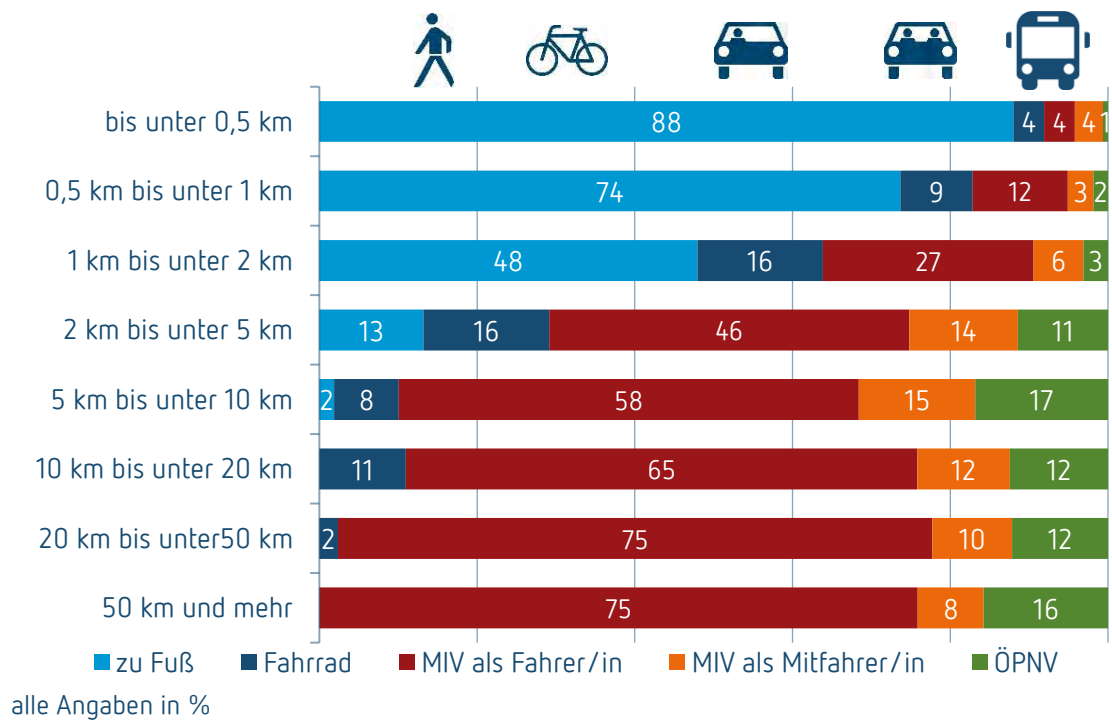


Abbildung 6: Modal Split nach Alter

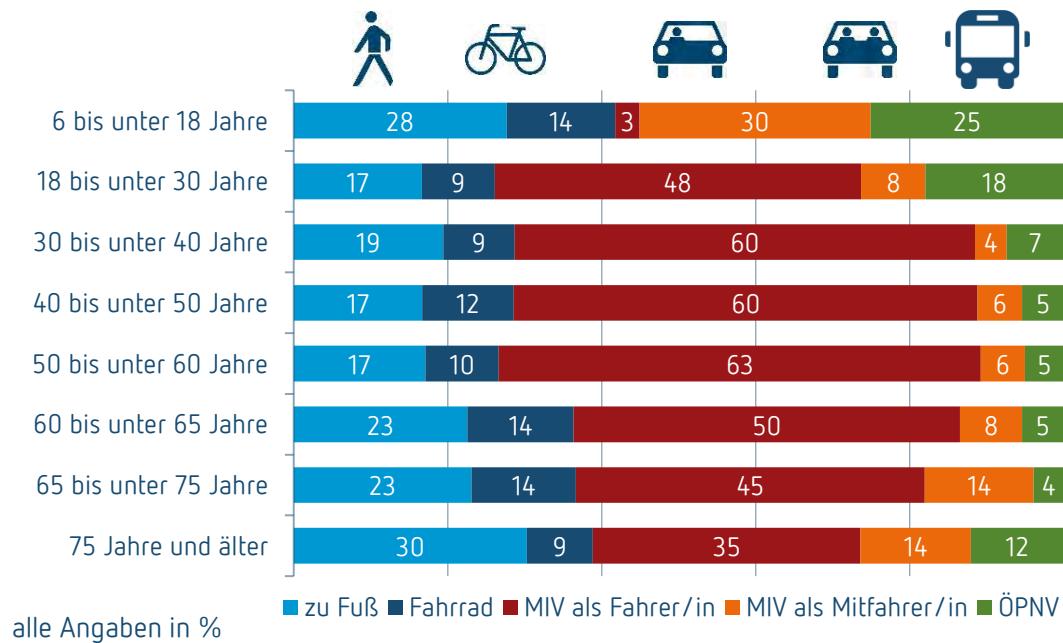


Abbildung 7: Modal Split nach Alter und Geschlecht

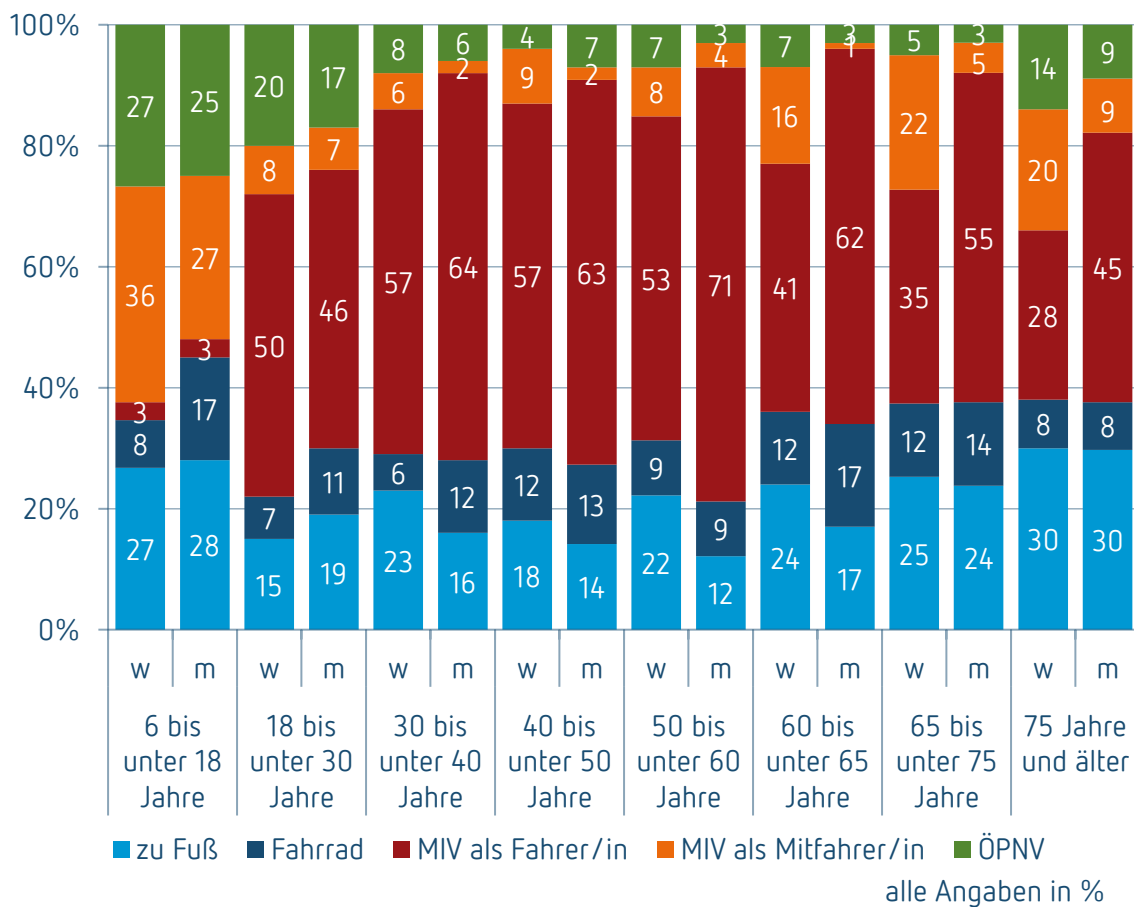
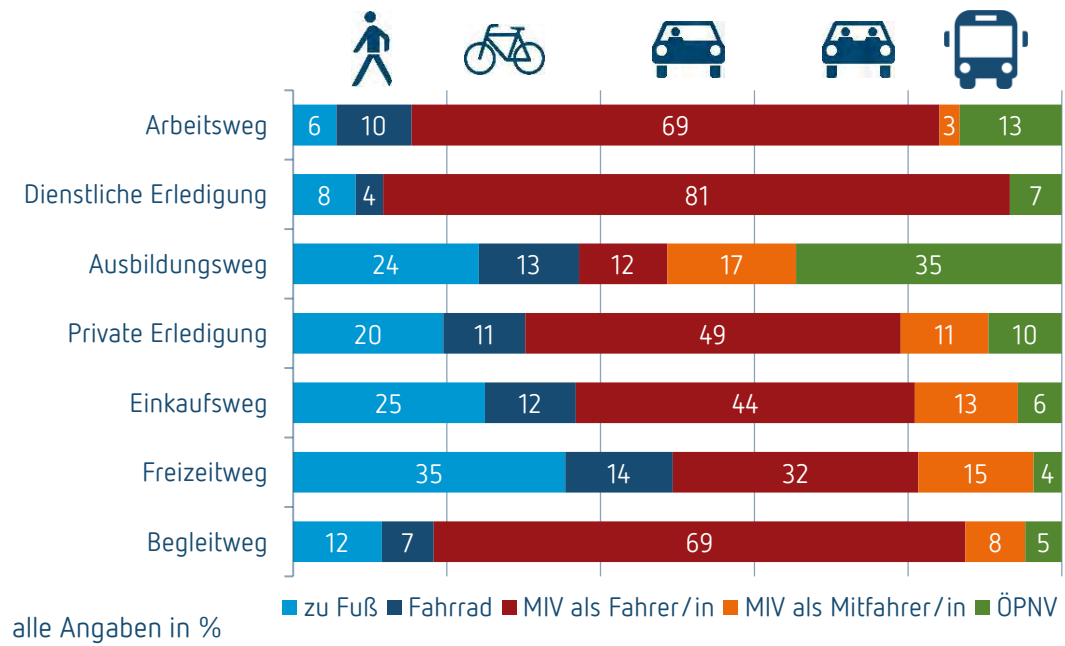


Abbildung 8: Modal Split nach Wegezweck





Bericht

Masterplan Mobilität Gelsenkirchen

Bestandsanalyse

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Alexander Reichert

Gernot Steinberg

Christof Tielker

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

1	Stadtstruktur & Verkehrsverflechtungen	6
2	Mobilität in Gelsenkirchen (Auswertung HH-Befragung 2015)	13
3	Mobilität in Gelsenkirchen (Auswertung der HH-Befragung 2020)	19
4	Radverkehr & Mikromobilität	26
5	Fußverkehr & Barrierefreiheit	35
6	Verkehrssicherheit	43
7	ÖPNV	46
8	Vernetzte Mobilität	53
9	Fließender & ruhender Kfz-Verkehr	58
10	Mobilitätsmanagement	65
11	Synthese der bestehenden Planwerke und Konzepte	69
	Quellenverzeichnis	74

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung der letzten 10 Jahre in Gelsenkirchen und ausgewählten Vergleichsstädten (Ausgangsjahr 2009 bzw. in Oberhausen 2010)	6
Abbildung 2: Entwicklung der Pkw- & Bevölkerungszahlen in Gelsenkirchen und vergleichbaren Städten	7
Abbildung 3: Pendlerverflechtungen für Gelsenkirchen	11
Abbildung 4: Modal Split Gelsenkirchen	13
Abbildung 5: Vergleich verschiedener gesamtstädtischer Modal-Splits	13
Abbildung 6: Gelsenkirchener Modal Split nach Wegezwecken	14
Abbildung 7: Verteilung des Hauptwegezwecks in Gelsenkirchen	14
Abbildung 8: Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Wege bis 100 km)	15
Abbildung 9: mittlere Wegelänge je Verkehrsmittel in km	16
Abbildung 10: mittlere Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel (im ÖV mit Zu- und Abgangszeit)	16
Abbildung 11: Modal Split Hauptverkehrsmittel 2015 auf Stadtbezirksebene	17
Abbildung 12: Modal Split Gelsenkirchen	19
Abbildung 13: Vergleich verschiedener gesamtstädtischer Modal-Splits	19
Abbildung 14: Gelsenkirchener Modal Split nach Wegezwecken*	20
Abbildung 15: Verteilung des Hauptwegezwecks in Gelsenkirchen	21
Abbildung 16: Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Wege bis 100 km)	21
Abbildung 17: mittlere Wegelänge je Verkehrsmittel in km	22
Abbildung 18: mittlere Wegedauer nach Wegezweck in Minuten	23
Abbildung 19: Modal Split Hauptverkehrsmittel 2020 auf Stadtbezirksebene	24
Abbildung 20: Unfallorte mit Fahrradbeteiligung (Ausschnitte aus Buer, Hohenzollernstraße)	30
Abbildung 21: Entwicklung der Unfall- und Verunglücktenzahlen in Gelsenkirchen	43
Abbildung 22: Unfallschwerpunkte im Gelsenkirchener Stadtgebiet	44
Abbildung 23: Bestandsanalyse zum Angebot des öffentlichen Verkehrs in Gelsenkirchen	47
Abbildung 24: barrierefreie Haltestellen in Gelsenkirchen nach Stadtteilen	48
Abbildung 25: zentrale Straßenbahnhaltestelle Rathaus Buer / Kunstmuseum	48
Abbildung 26: zentraler Busbahnhof Rathaus Buer	48
Abbildung 27: Höhenunterschied GE Buer Süd Bf	49
Abbildung 28: Zugang Gleise GE Zoo Bf	49
Abbildung 29: Bestandsanalyse zur vernetzten Mobilität in Gelsenkirchen	54
Abbildung 30: P+R-Anlage Bf Buer-Nord	55
Abbildung 31: Radboxen am Bf Buer-Nord	55
Abbildung 32: Leihradstation Bf Buer-Nord	55
Abbildung 33: Pkw-Verfügbarkeit nach Altersgruppen & Geschlecht (gerundete Werte, Stand 2015)	58
Abbildung 34: flächenintensives Schrägparken im Stadtteilzentrum Hassel	61
Abbildung 35: straßenbegleitendes Parken in Gelsenkirchen Feldmark	61
Abbildung 36: Ruhender Verkehr in Gelsenkirchen	62
Abbildung 37: Struktur kommunales Mobilitätsmanagement	65
Abbildung 38: Vorhandene Konzepte und Pläne in Gelsenkirchen mit Bezug zur Mobilität	69
Abbildung 39: Ziele aus vorhandenen Konzepten	70

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: ausgewählte Einwohnerdaten auf Stadtbezirksebene	7
Tabelle 2: Vergleich ausgewählter Strukturdaten I	8
Tabelle 3: Vergleich ausgewählter Strukturdaten II	8
Tabelle 4: ausgewählte Einwohnerdaten auf Stadtteilebene	9
Tabelle 5: Durchschnittsalter nach Stadtbezirken (Stand 31.12.2019)	10
Tabelle 6: Top 12 Pendlerkommunen für Gelsenkirchen	11
Tabelle 7: Städtevergleich tägliche Wegeanzahl	15
Tabelle 8: Vergleich tägliche Wegeanzahl (Stadtbezirke Gelsenkirchen 2015)	18
Tabelle 9: Städtevergleich tägliche Wegeanzahl	22
Tabelle 10: Vergleich tägliche Wegeanzahl (Stadtbezirke Gelsenkirchen 2020)	24
Tabelle 11: Fahrradklimatest 2012 bis 2018	32
Tabelle 12: Maßnahmenfelder in vorhandenen Plänen und Konzepten	72

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
Bf.	Bahnhof
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
Ggf.	Gegebenenfalls
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HH	Haushalt
I.d.R.	In der Regel
Insb.	Insbesondere
IV	Individual Verkehr
KFZ	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nahversorgungszentrum
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RAST	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Vgl.	Vergleiche
Vrsl.	Voraussichtlich
VRR.	Verkehrsbund Rhein-Ruhr
z.T.	zum Teil

1 Stadtstruktur & Verkehrsverflechtungen

Die Stadt Gelsenkirchen liegt zentral in der Metropole Ruhr und hat entsprechend starke verkehrliche als auch strukturelle Verflechtungen zu den Nachbarkommunen sowie zu weiteren Städten des Ruhrgebiets und darüber hinaus. Das sich vor allem in Nord-Süd-

Richtung erstreckende Stadtgebiet weist strukturelle, soziodemographische sowie verkehrliche Besonderheiten auf. Innerstädtisch bestehen insbesondere Unterschiede zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen.

Stadtstruktur und Soziodemographie I

- Zentrale Lage in der Metropole Ruhr mit oberzentraler Funktion.
- Direkte Nachbarkommunen sind die Städte Herne, Bochum, Essen, Gladbeck, Dorsten, Marl und Herten.
- Gelsenkirchen verfügt über 5 Stadtbezirke (Mitte, Nord, West, Ost und Süd) sowie insgesamt 18 Stadtteile.
- Bevölkerung: 264.787 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 31.12.2019), 22 % im Stadtbezirk Nord, 13 % im Stadtbezirk West, 15 % im Stadtbezirk Ost, 35 % im Stadtbezirk Mitte und 15 % im Stadtbezirk Süd.
- Heterogene Entwicklung der gesamtstädtischen Bevölkerungszahlen in den vergangenen zehn Jahren. Der Vergleich zeigt für Gelsenkirchen stärkere Einflüsse der Flüchtlingsbewegungen. Im Gegensatz zu Bochum und Wuppertal eher stagnierender Trend sichtbar.

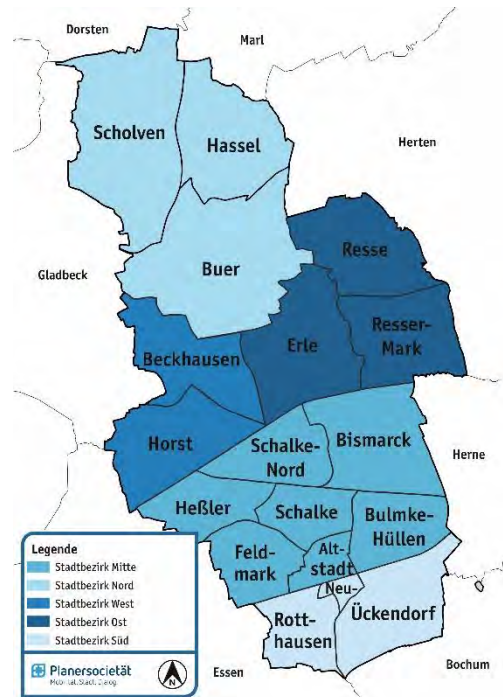
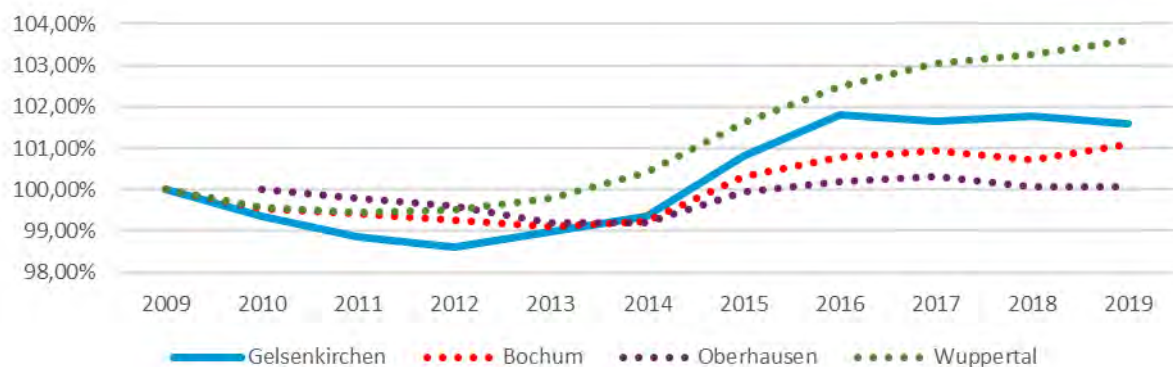


Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung der letzten 10 Jahre in Gelsenkirchen und ausgewählten Vergleichsstädten (Ausgangsjahr 2009 bzw. in Oberhausen 2010)



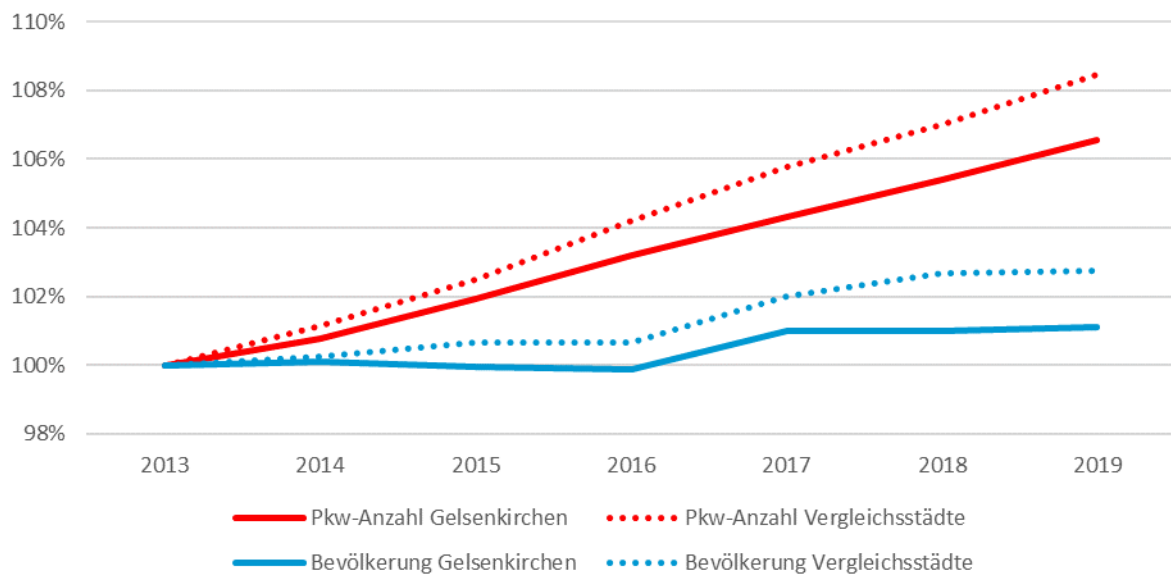
Quelle: Planersocietät nach Daten der Stadt Gelsenkirchen sowie der weiteren Städte

Tabelle 1: ausgewählte Einwohnerdaten auf Stadtbezirksebene

Stadtbezirk	Einwohnernde (Ew.)	Ew.-Entwicklung (2009 -19)	Ew.-Dichte (Ew. / km ²)	Personenzahl / HH	Anteil HH in %		Ausländeranteil	Arbeitslos
					Single-HH	HH mit ≤ 3 Kinder		
Mitte	93.634	+5,5 %	3.346	1,9	49,9 %	4,0 %	29,3 %	16,1 %
Nord	57.267	-2,3 %	1.740	1,9	46,8 %	2,6 %	15,2 %	9,0 %
West	34.404	+1,3 %	2.681	1,9	45,5 %	3,0 %	17,9 %	11,1 %
Ost	40.439	-3,9 %	1.958	1,8	47,4 %	2,0 %	10,4 %	8,8 %
Süd	39.043	+4,6 %	3.728	2,0	46,2 %	4,7 %	27,8 %	14,3 %
Gesamt	264.787	+1,6 %	2.525	1,9	47,7 %	3,3 %	21,7 %	12,5 %

Quelle: Planersocietät nach Daten der Stadt Gelsenkirchen

- Die aktuelle Bevölkerungsvorausberechnung von IT.NRW (Stand 2018) prognostiziert der Stadt Gelsenkirchen einen stetigen Rückgang der Bevölkerungszahlen von insgesamt -2,4 % bis 2040.
- Der Demographiebericht der Bertelsmannstiftung (Stand 2017) hat für Gelsenkirchen einen Bevölkerungsrückgang von -3,1 % bis 2030 prognostiziert. Für dieses Jahr errechnet die Bevölkerungsvorausberechnung von IT.NRW (Stand 2018) einen Rückgang von -0,9 %.

Abbildung 2: Entwicklung der Pkw- & Bevölkerungszahlen in Gelsenkirchen und vergleichbaren Städten¹

Quelle: Planersocietät nach Daten des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) der aufgeführten Jahre 2013 – 2019

- Gelsenkirchens Entwicklung der Pkw-Zahlen liegt auf einem geringeren Niveau als die der Vergleichsstädte, zeigt allerdings denselben ansteigenden Trend.
- Die Entwicklung der Gelsenkirchener Bevölkerungszahlen liegt auf einem niedrigeren Niveau als die der Vergleichsstädte und zeigt in den Jahren 2017 bis 2019 stagnierende Tendenz.
- Das Verhältnis zwischen der Entwicklung der Pkw-Anzahl und der Bevölkerungszahl wird deutlich vom starken Wachstum der Pkw-Anzahl dominiert.

¹ Einbezogene Vergleichsstädte: Aachen, Bochum, Karlsruhe, Krefeld, Mannheim, Mönchengladbach, Oberhausen und Wuppertal

Tabelle 2: Vergleich ausgewählter Strukturdaten I

Stadt	Einwohnernde*	Einwohnerentwicklung**	Einwohnerprognose***	Ø-Einkommen****	Ausländeranteil	Arbeitslosenquote*****
Gelsenkirchen	259.645	+1,6 %	-2,4 %	16.203 €	20,6 %	13,2 %
Bochum	365.587	+1,1 %	-2,5 %	19.620 €	13,3 %	8,9 %
Oberhausen	210.764	+0,1 %	-4,8 %	18.181 €	15,5 %	10,2 %
Wuppertal	355.100	+3,7 %	+2,1 %	20.759 €	20,2 %	8,3 %

Quelle: Planersocietät nach Daten von IT.NRW (Stand 31.12.2019); bei anderer Datengrundlage: Kennzeichnung

*Einwohneranzahl von IT.NRW liegt i.d.R. unter der von den Städten selbst erhobenen Daten

**Einwohnerentwicklung von 2009 bis 2010; in Oberhausen von 2010 bis 2019; hier Daten der jeweiligen Städte

***Einwohnerprognose bis 2040 ausgehend vom Grundlagenjahr 2018

****durchschnittliches, verfügbares Einkommen je Einwohnende im Jahr 2016

*****Grundlage der Arbeitslosenquote sind Daten der Bundesagentur für Arbeit aus dem Jahr 2018

- Positive Bevölkerungsentwicklung in den vergangenen zehn Jahren und eine im Vergleich moderat prognostizierte Bevölkerungsabnahme bis ins Jahr 2040.
- Vergleichsweise hohe Arbeitslosenquote, die nach neueren Zahlen noch weiter gestiegen ist (vor sowie während der Corona-Pandemie). Geringere verfügbare Einkommen und somit Mobilitätsbudgets
- Im Vergleich geringere Pkw-Dichte und geringer steigende Pkw-Anzahl deren Entwicklung allerdings einen gleichwertig ansteigenden Trend aufzeigt.

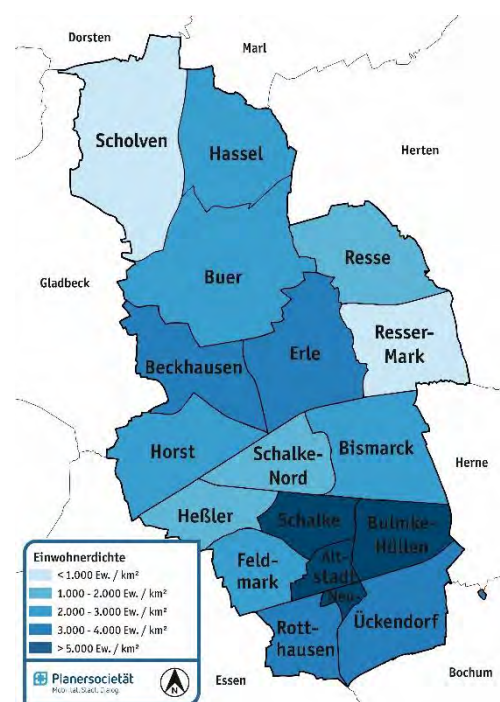
Tabelle 3: Vergleich ausgewählter Strukturdaten II

Stadt	Pkw-Dichte / 1.000 Ew.	Entwicklung Pkw-Anzahl (2013 – 2019)	Pendlerinnen und Pendler				
			Anzahl	Aus-	Ein-	Saldo	innerstädtisch
Gelsenkirchen	472	+6,8 %	113.159	56.479	56.680	+201	55.687
Bochum	558	+11,6 %	162.567	79.355	83.212	+3.857	97.236
Oberhausen	530	+8,1 %	101.454	54.368	47.086	-7.282	44.298
Wuppertal	492	+9,9 %	123.782	61.630	62.152	+522	108.454

Quelle: Planersocietät nach Daten von IT.NRW (Stand 30.06.2018) und Kraftfahrtbundesamt (Stand 01.01.2020)

Stadtstruktur und Soziodemographie II

- Heterogene Verteilung der Bevölkerungsdichte über die Gesamtstadt.
- Besonders verdichtete Stadtteile liegen mit der Neustadt, Schalke, der Altstadt sowie Bulmke-Hüllen aber allesamt im Süden der Stadt und somit in der Nähe des Hauptbahnhofs.
- In den hoch verdichteten Stadtteilen leben über 60.000 Einwohnende und damit über 23 % der Gesamtbevölkerung.
- Mit über 12 % vergleichsweise hohe Arbeitslosenquote in der Gesamtstadt Gelsenkirchen. Der Bundesdeutsche Jahresdurchschnitt 2019 lag bei ca. 5 %.
- Eher homogene Verteilung der Arbeitslosen-



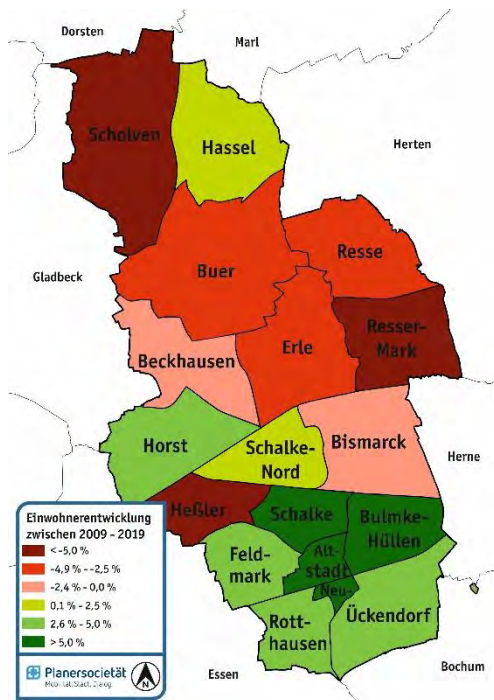
quote im Stadtgebiet. In den südlichen Stadtteilen vermehrt höhere Arbeitslosenquoten, in den nördlichen hingegen geringere.

- Gelsenkirchen ist eine Stadt hoher Internationalität. Mit ca. 22 % Anteil nichtdeutscher Bevölkerung liegt Gelsenkirchen nur knapp hinter Düsseldorf (23 %; NRW-weit Höchstwert).

Tabelle 4: ausgewählte Einwohnerdaten auf Stadtteilebene

Stadtteil	Bevölkerung (Ew.)	Ew.-Entwicklung (2009 -19)	Ew.-Dichte (Ew. / km ²)	Personenzahl / HH	Anteil HH in %		Ausländeranteil	Arbeitslos
					Single-HH	HH mit ≤ 3 Kinder		
Altstadt	10.159	+15,5 %	6.454	1,8	57,8 %	4,6 %	37,5 %	20,1 %
Bismarck	15.867	-1,1 %	2.197	2,1	42,1 %	3,6 %	19,8 %	11,2 %
Bulmke-Hüllen	25.218	+6,9 %	6.007	2,0	48,8 %	4,4 %	14,5 %	10,1 %
Feldmark	10.655	+2,7 %	2.736	1,9	49,4 %	3,2 %	34,1 %	18,4 %
Heßler	5.671	-5,1 %	1.500	1,8	48,9 %	2,1 %	38,5 %	19,3 %
Schalke	21.479	+10,6 %	7.237	1,9	52,7 %	4,1 %	23,2 %	12,3 %
Schalke-Nord	4.585	+1,4 %	1.055	2,0	51,5 %	6,5 %	31,5 %	17,6 %
Buer	33.127	-2,9 %	2.535	1,8	49,6 %	2,0 %	13,0 %	7,2 %
Hassel	15.133	+1,3 %	2.003	2,1	40,7 %	4,2 %	21,7 %	10,5 %
Scholven	9.007	-5,6 %	732	1,9	44,9 %	2,6 %	12,4 %	11,2 %
Beckhausen	14.285	-0,9 %	2.324	1,9	42,7 %	2,1 %	12,7 %	8,8 %
Horst	20.119	+2,8 %	3.010	1,9	47,5 %	3,6 %	21,6 %	12,8 %
Erle	25.686	-3,9 %	3.319	1,8	47,2 %	2,1 %	11,5 %	9,1 %
Resse	11.424	-3,1 %	1.755	1,9	43,8 %	1,8 %	8,9 %	6,9 %
Resser Mark	3.329	-7,2 %	520	1,7	59,3 %	1,1 %	6,8 %	13,2 %
Neustadt	4.678	+6,3 %	7.414	2,2	43,5 %	7,0 %	39,1 %	17,7 %
Rotthausen	14.177	+4,3 %	3.979	2,0	47,7 %	3,8 %	25,4 %	13,3 %
Ückendorf	20.188	+4,5 %	3.216	2,0	45,8 %	4,7 %	27,5 %	14,6 %
Gesamt	264.787	+1,6 %	2.525	1,9	47,7 %	3,3 %	21,7 %	12,5 %

Quelle: Planersocietät nach Daten der Stadt Gelsenkirchen



- Heterogene Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den letzten 10 Jahren. Bevölkerungszuwächse vor allem in den südlichen Stadtteilen, Verluste hingegen in den nördlichen.
- Hohe Bevölkerungszugewinne in den hoch verdichteten Stadtteilen. Bevölkerungsverluste in den gering verdichteten Stadtteilen (Scholven - 5,6 % und Resser Mark -7,2 %).
- Stadtweite Spanne der Ø-Haushaltsgrößen reicht von 1,7 Personen pro Haushalt (Resser Mark) bis 2,2 Personen pro Haushalt (Neustadt). Gesamtstadt: 1,9 Personen (2018).
- Die Stadtteile Neustadt (7,0 %) Schalke Nord (6,5 %) und Ückendorf (4,7 %) haben prozentual die meisten großen Haushalte (> 3 Kinder). Viele Single-Haushalte: Resser Mark (59,3 %), Altstadt (57,8 %) und Schalke (52,7 %).

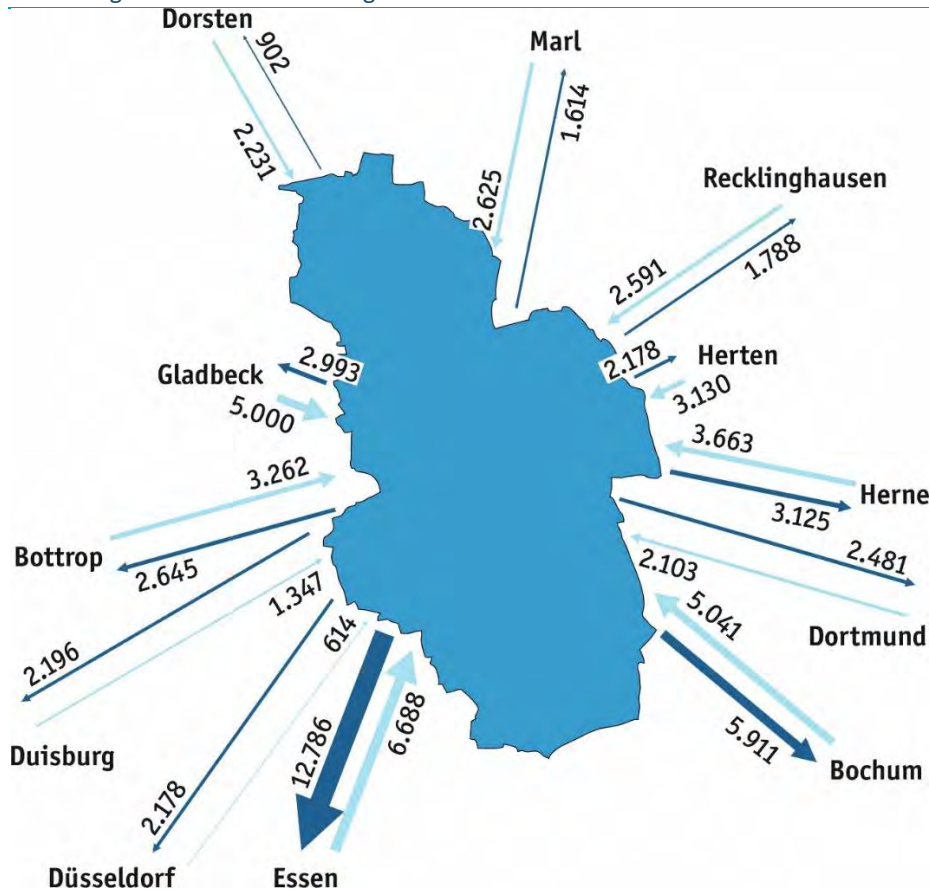
Tabelle 5: Durchschnittsalter nach Stadtbezirken (Stand 31.12.2019)

	GE-Mitte	GE-Nord	GE-West	GE-Ost	GE-Süd	Gesamtstadt
Ø-Alter	40,8	43,9	42,3	45,5	40,8	42,4

- Im bundesweiten Vergleich ist Gelsenkirchen mit einem Durchschnittsalter von 42,2 Jahren eine eher jüngere Stadt (Deutschland insgesamt: 44,5 Jahre; Quelle: Statista).
- Gleiches gilt für den NRW-weiten Vergleich (Durchschnittsalter NRW 2018: 44,1 Jahre; Quelle: Statista).
- Innerhalb von Gelsenkirchen bestehen Unterschiede: Insbesondere die Stadtbezirke Ost (45,5 Jahre) und Nord (43,9 Jahre) liegen über dem Durchschnittsalter, wohingegen die Bezirke Mitte und Süd (jeweils 40,8) unter dem Durchschnittsalter liegen.
- Ältester Stadtteil ist Resser Mark mit einem Durchschnittsalter von 46,9 Jahren. Die jüngsten Stadtteile mit jeweils 38,2 Jahre im Durchschnitt sind Schalke-Nord und Neustadt.

Verkehrsverflechtungen

Abbildung 3: Pendlerverflechtungen für Gelsenkirchen



Quelle: Planersocietät nach Daten von IT.NRW 2018

- Gelsenkirchen ist verkehrlich stark mit den umliegenden Kommunen bzw. mit der gesamten Metropole Ruhr verflochten. Diese Verkehrsverflechtungen sind zu einem wesentlichen Anteil auf arbeitsbedingte Mobilität zurückzuführen.

Tabelle 6: Top 12 Pendlerkommunen für Gelsenkirchen

Stadt	Gesamt	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Essen	19.474	6.688	12.786	-6.098
Bochum	10.952	5.041	5.911	-870
Gladbeck	7.993	5.000	2.993	2.007
Herne	6.788	3.663	3.125	538
Bottrop	5.907	3.262	2.645	617
Herten	4.803	3.130	2.178	952
Dortmund	4.584	2.103	2.481	-378
Recklinghausen	4.379	2.591	1.788	803
Marl	4.239	2.625	1.614	1.011
Duisburg	3.544	1.347	2.197	-850
Dorsten	3.133	2.231	902	1.329
Düsseldorf	2.810	614	2.196	-1.582
...
Gesamt	113.159	56.680	56.479	201

Quelle: Planersocietät nach Daten von IT.NRW 2018

- Insgesamt pendeln täglich über 113.000 Personen von bzw. nach Gelsenkirchen. Hinzu kommen ca. 55.000 innergemeindlich Pendelnde.

- Besonders starke Verflechtungen bestehen mit den Städten Essen, Bochum, Gladbeck, Herne und Bottrop. Zwischen diesen und Gelsenkirchen finden täglich über 51.000 Wege der Pendlerinnen und Pendler statt. Das sind mehr als 45 % aller über die Stadtgrenzen führenden Wege.
- Zu allen Städten, die eine größerer Bevölkerung haben als Gelsenkirchen (Bochum, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen) bestehen negative Pendlersalden, wohingegen zu den restlichen der Top-12 Pendlerkommunen positive Pendlersalden vorliegen.

Stärken & Schwächen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zentrale Lage in der Metropole Ruhr ➤ Starke Verflechtungen ins Umland sowie in die Nachbarkommunen (ca. 113.000 Pendelwege) ➤ Ausgeglichenes Pendlersaldo (+201) ➤ Einige Stadtteile mit positiver Bevölkerungsentwicklung ➤ Etwa ein Viertel der Einwohnerinnen und Einwohner lebt in kompakten Strukturen ➤ Viele Stadtteile verfügen über eigenständige Versorgungsbereiche ➤ Zahlreiche Grün- und Freiräume zwischen den Stadtteilen ➤ Geringe Topographie im Stadtgebiet ➤ Junge Bevölkerungsstruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stagnierende Bevölkerungszahlen in der Gesamtstadt ➤ Trotz stagnierender Bevölkerungszahlen steigt die Anzahl an Pkw im Stadtgebiet ➤ Einige Stadtteile mit deutlich negativer Bevölkerungsentwicklung ➤ Bizentrische Stadtstruktur sorgt für heterogene Entwicklung der Stadtteile ➤ Zahlreiche Bebauungs- und Infrastrukturen wirken als Barrieren und trennen die Stadt in einen nördlichen und einen südlichen Bereich ➤ Breite Hauptverkehrsachsen

Fazit

Die Stadtstruktur Gelsenkirchens zeigt über das Stadtgebiet verteilte Unterschiede. Diese wurden maßgeblich durch die bizentrische Struktur sowie die zahlreichen Barrieren (baulich & natürlich) geprägt. Innerhalb der Metropole Ruhr ist Gelsenkirchen ein bedeutender Standort mit starken verkehrlichen Verflechtungen.

Die zentralen Handlungserfordernisse, die sich aus der Analyse von Stadtstruktur und Verkehrsverflechtungen ableiten lassen, sind folgende:

- Individuelle Bewertung der Bevölkerungsentwicklung für die Stadtbezirke und Stadtteile aufgrund von heterogenen Entwicklungstendenzen.
- Einbezug wachsender Pkw-Zahlen im Hinblick auf die Maßnahmenkonzeption im fließenden und ruhenden Verkehr.
- Stärkung und Ausbau der relevanten Pendelverbindungen von und nach Gelsenkirchen unter Berücksichtigung der verkehrsspezifischen Zielsetzungen der Stadt Gelsenkirchen.

2 Mobilität in Gelsenkirchen (Auswertung HH-Befragung 2015)

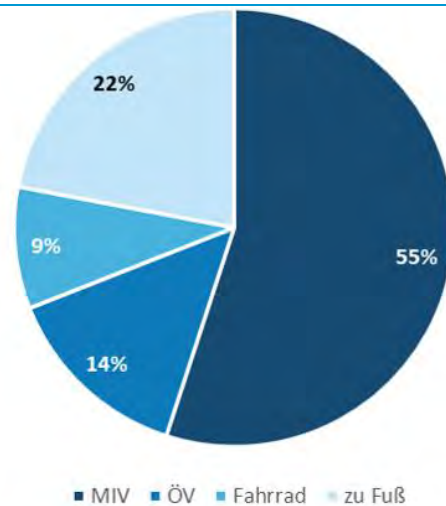
Die Stadt Gelsenkirchen verfügt über einige Grundlagendaten zur Mobilität. Diese stammen aus bereits durchgeführten und abgeschlossenen Mobilitäts- und Verkehrserhebungen. Diese sollen im Prozess des Masterplans Mobilität mit aktuellen Daten vergli-

chen und durch diese ergänzt werden. Darüber hinaus sind die Mobilitäts- und Verkehrserhebungsdaten um aktuelle Mobilitäts-eckdaten (z.B. Pkw-Bestand, Zulassungszahlen, Unfallstatistiken, etc.) zu ergänzen, um darauf aufbauend einen Vergleich mit weiteren Städten durchzuführen.

Modal-Split I: Gesamtstadt

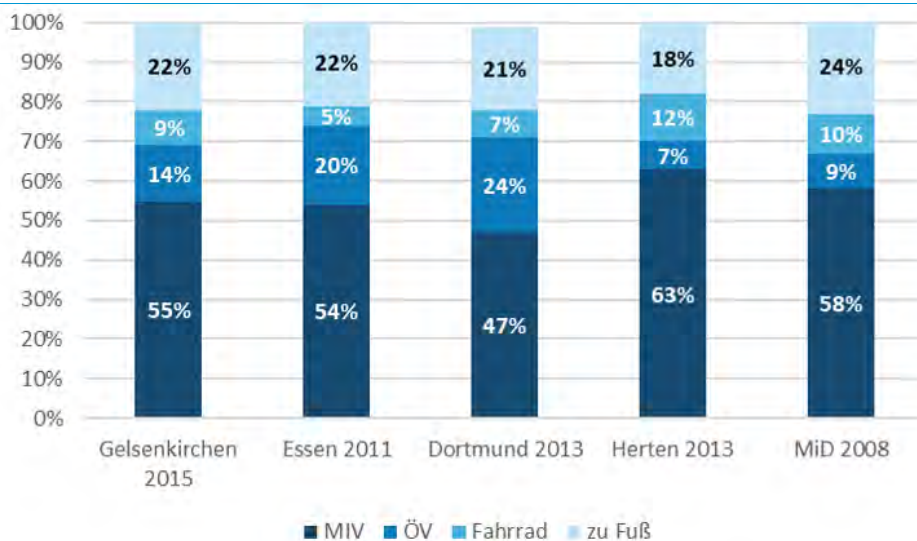
- Gesamtstädtischer Modal-Split des Hauptverkehrsmittels zeigt eine Dominanz des MIV.
- Der Radverkehr ist im Gelsenkirchener Verkehrsgeschehen leicht unterrepräsentiert, im Vergleich zu den Städten Essen und Dortmund allerdings stärker vertreten.
- Der Städtevergleich zeigt, dass der Anteil des ÖV in Gelsenkirchen gegenüber den großen Städten der Metropole Ruhr geringer ist, im bundesdeutschen Querschnitt höher liegt.
- Die gesamtstädtischen Ergebnisse der Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2015 sind grundsätzlich typisch für eine Großstadt im verdichteten Raum.

Abbildung 4: Modal Split Gelsenkirchen



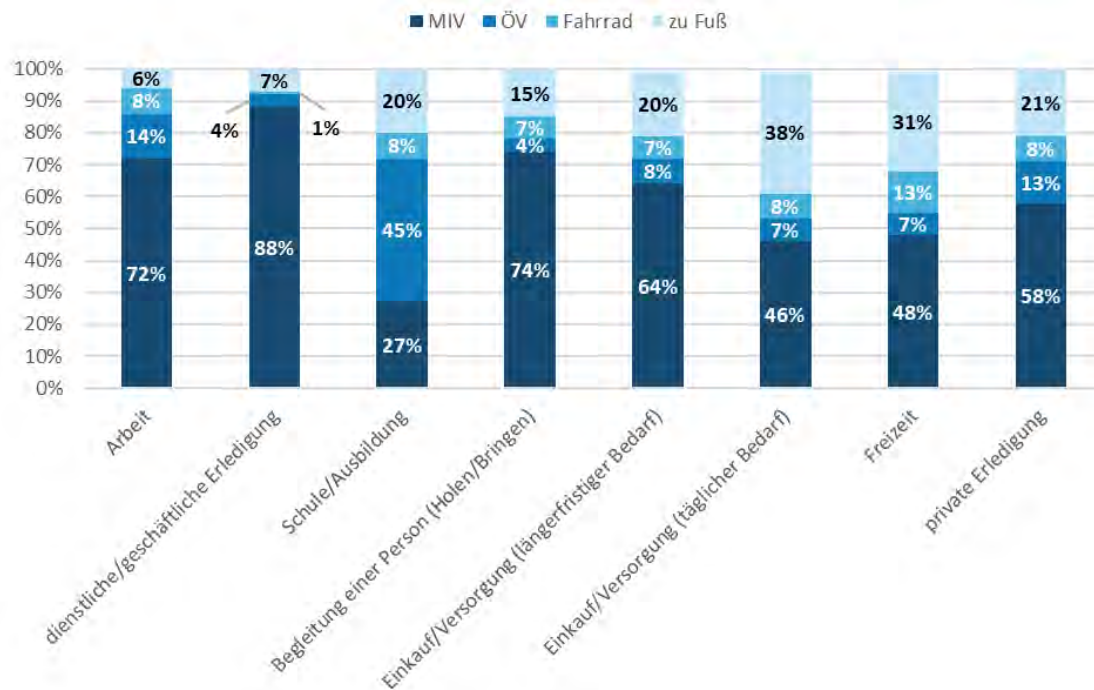
Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2015

Abbildung 5: Vergleich verschiedener gesamtstädtischer Modal-Splits



Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2015
 *zu 100 % fehlenden Werte sind rundungsbedingt entstanden

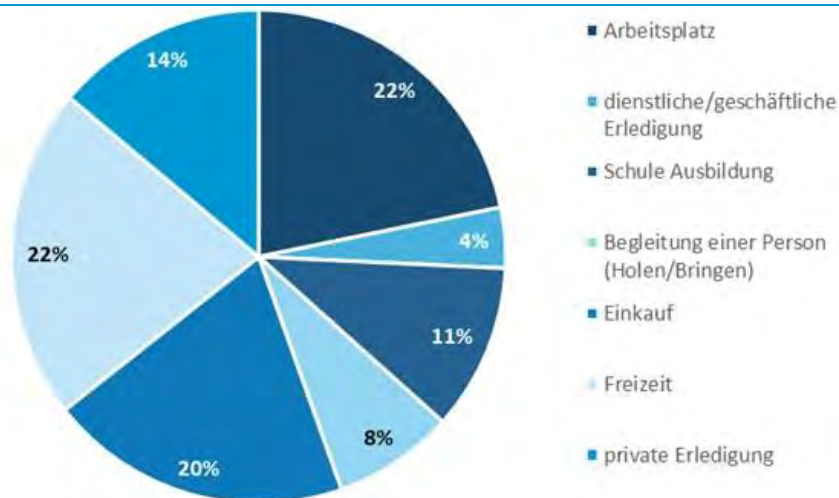
Abbildung 6: Gelsenkirchener Modal Split nach Wegezwecken



Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2015

- Der Modal-Split ist in Gelsenkirchen nach dem jeweiligen Wegezweck differenziert.
- Der MIV sticht insbesondere bei den Wegezwecken Arbeit, dienstliche / geschäftliche Erledigung sowie der Begleitung von Personen (Holen / Bringen) mit Werten über 70 % heraus.
- Der ÖV dominiert den Wegezweck Schule / Ausbildung. Auch bei den Wegezwecken Arbeit und private Erledigung wird der ÖV verstärkt genutzt (14 % bzw. 13 %).
- In Gelsenkirchen wird vor allem in der Freizeit (13 %) verstärkt mit dem Rad gefahren.
- Zu Fuß werden vor allem Einkäufe und Besorgungen des täglichen Bedarfs sowie Freizeitwege erledigt (38 % bzw. 31 %).

Abbildung 7: Verteilung des Hauptwegezwecks in Gelsenkirchen



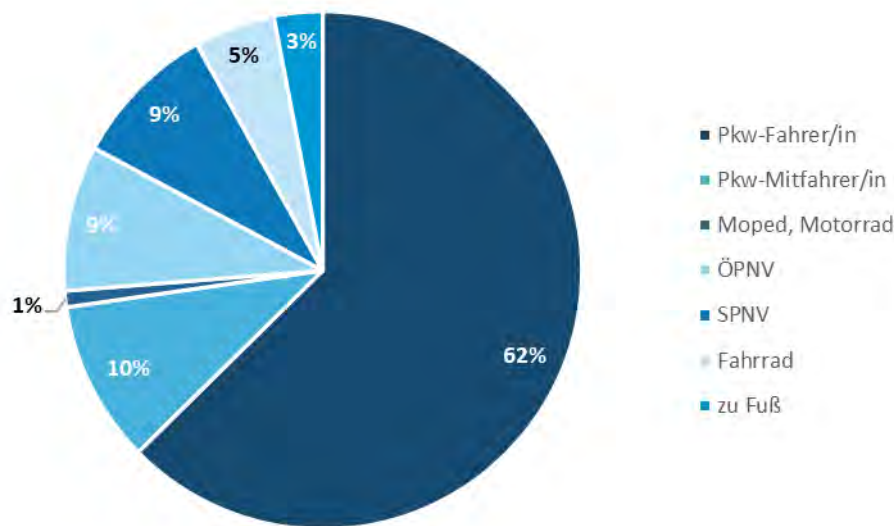
Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2015

- Die Wegezwecke Arbeitsplatz (Weg zur Arbeit), Einkauf sowie Freizeit dominieren mit jeweils über 20 % Anteil an der Verteilung des Hauptwegezwecks in Gelsenkirchen.
- Im Zusammenhang mit den jeweiligen Modal-Splits der Wegezwecke zeigt sich, dass zu einer Reduzierung der Nutzung des MIV die Wegezwecke Arbeit und Einkauf große Potenziale aufweisen. Bei diesen sind sowohl die MIV-Anteile als auch die Anteile am Gesamtaufkommen der Wege hoch.

Mobilitätskennwerte I: Gesamtstadt

- 86 % der Gelsenkirchener Bevölkerung über 18 Jahren besitzen einen Pkw-Führerschein. 68 % der Personen über 6 Jahren verfügen über ein Fahrrad und 27 % haben eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr.

Abbildung 8: Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Wege bis 100 km)



Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2015

- In Gelsenkirchen werden täglich ca. 6,1 Mio. km Gesamtverkehrsleistung zurückgelegt. Hieran hat der MIV (Pkw-Fahrerinnen & -Fahrer, Pkw-Mitfahrerinnen & -Fahrer, Moped & Motorrad) einen Anteil von ca. drei Vierteln (73 %).
- Der ÖV kommt auf ca. 18 % (ÖPNV plus SPNV) und die Nahmobilität bestehend aus Fahrrad- und Fußverkehr auf ca. 8 %.

Tabelle 7: Städtevergleich tägliche Wegeanzahl

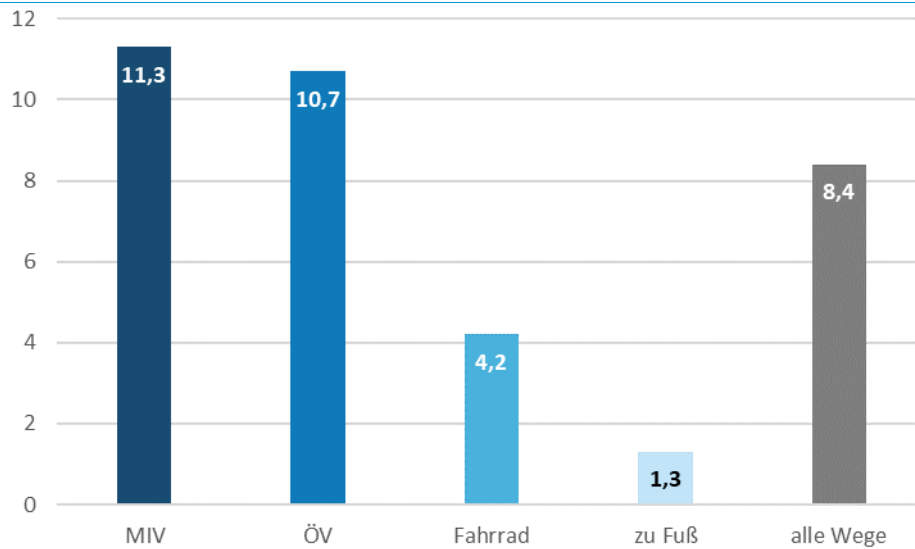
	Gelsenkirchen 2015	Dortmund 2013	Essen 2011	Herten 2013	Karlsruhe 2012	MiD* 2007
Mobile Personen	3,4	3,5	3,6	3,8	3,6	3,8
Insgesamt	3,0	3,0	2,9	3,3	3,1	3,4

Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2015

- In Gelsenkirchen legt eine mobile Person ab sechs Jahre im Durchschnitt 3,4 Wege am Tag zurück. 88 % der Bevölkerung verlässt an einem durchschnittlichen Werktag die Wohnung. 12 % der Bevölkerung ist demnach immobil.
- Auf die gesamte Bevölkerung (hier ab 6 Jahre) gerechnet ergibt sich ein Durchschnitt von

3,0 täglichen Wegen bzw. ca. 750.000 Gesamtwege.

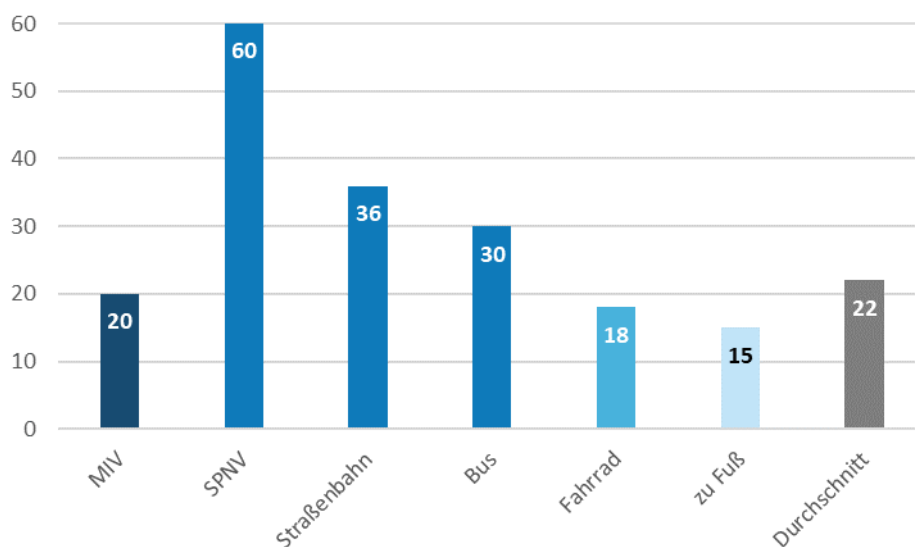
Abbildung 9: mittlere Wegelänge je Verkehrsmittel in km



Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2015

- Die durchschnittliche Wegelänge über alle Verkehrsmittel hinweg beträgt 8,4 km. Fußwege sind im Durchschnitt am kürzesten (1,3 km), worauf Wege mit dem Fahrrad folgen (4,2 km). Die durchschnittliche Wegelänge im ÖV und MIV ist ähnlich (10,7 km und 11,3 km).
- Im Mittel dauert jeder in Gelsenkirchen zurückgelegte Weg 22 Minuten. Je nach Verkehrsmittel verschiebt sich diese mittlere Dauer. Hierbei ist insbesondere auch die zurückgelegte Wegelänge von Bedeutung.
- Im Zusammenhang mit der mittleren Wegelänge betrachtet, ergibt sich ein deutlicher Unterschied zwischen MIV und ÖV. Es ist erkennbar, dass der MIV im Mittel Vorteile in der Reisezeit hat.

Abbildung 10: mittlere Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel (im ÖV mit Zu- und Abgangszeit)



Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2015

Modal-Split II: Stadtbezirke

- Die einzelnen Gelsenkirchener Stadtbezirke zeigen unterschiedliche Mobilitätsmuster.
- In den nördlichen Stadtbezirken „Nord“ (59 %), „West“ (61 %) und „Ost“ (64 %) liegt der MIV-Anteil deutlich höher als in den südlichen „Mitte“ (49 %) und „Süd“ (53 %).
- Der ÖV-Anteil am Modal-Split nimmt von den im Süden liegenden Stadtbezirken („Süd“ 18 %, „Mitte“ 15 %) in nördliche Richtung ab („Ost“ & „West“ jeweils 14 %, „Nord“ 11 %).
- Im Stadtbezirk „Nord“ (11 %) zählt das Rad am häufigsten als Hauptverkehrsmittel. Die Stadtbezirke „Süd“ (10 %) und „Mitte“ (9 %) liegen knapp dahinter.
- Der Fußverkehr ist insbesondere im Stadtbezirk „Mitte“ (27 %) besonders ausgeprägt.
- An den verschiedenen Mobilitätsmustern im Stadtgebiet wird deutlich, dass der Hbf sowie die ÖV-Anbindung an Bochum / Essen bedeutend für die Mobilität in Gelsenkirchen sind.
- In Folge des in Nord-Süd-Richtung lang gezogenen Stadtgebiets macht sich die in West-Ost-Richtung liegende Trassenstruktur des SPNV bemerkbar, von der kaum innerstädtische Erschließungsfunktion ausgeht.

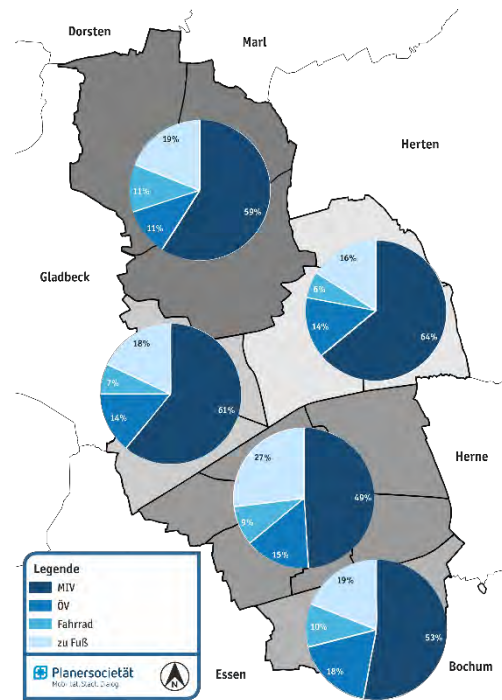
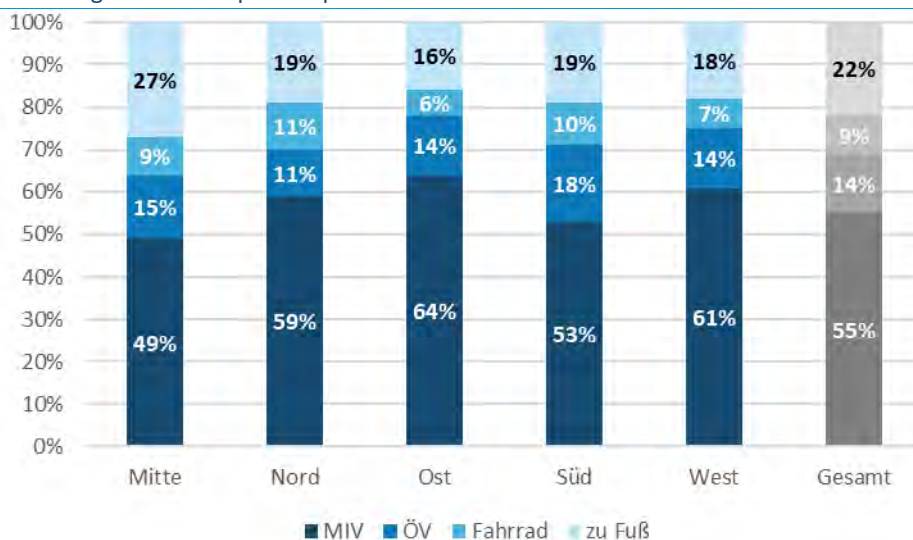


Abbildung 11: Modal Split Hauptverkehrsmittel 2015 auf Stadtbezirksebene



Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2015

Mobilitätskennwerte II: Stadtbezirke

In den Stadtbezirken „Ost“ (2,9) und „Süd“ (2,9) werden weniger tägliche Wege zurückgelegt, als in den Stadtbezirken „Mitte“ (3,1) und „Nord“ (3,2). Dies kann auf die höhere Zentralität der beiden

letzten genannten zurückgeführt werden. Im Stadtbezirk „West“ werden mit Abstand die wenigsten Wege zurückgelegt (2,7). Ein Zusammenhang zur Altersstruktur der Stadtbezirke (siehe Tab. 5) ist hierbei nicht erkennbar.

Tabelle 8: Vergleich tägliche Wegeanzahl (Stadtbezirke Gelsenkirchen 2015)

	Gelsenkirchen	Mitte	Nord	Ost	Süd	West
Insgesamt	3,0	3,1	3,2	2,9	2,9	2,7

Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2015

Stärken & Schwächen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Radverkehrsanteil im Vergleich zu Essen oder Dortmund höher ➤ Südliche Stadtteile verfügen über höhere ÖV-Anteile und auch die Fußverkehrsanteile sind in diesen kompakten Stadtteilen höher ➤ Hauptbahnhof stärkt in seinem Umfeld die ÖV-Anteile deutlich ➤ Der Fußverkehr ist bei Einkäufen und Besorgungen des täglichen Bedarfs sowie bei Freizeitwegen relativ stark vertreten 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Der MIV dominiert den Modal Split ➤ ÖV-Anteil am Modal Split geringer als in anderen Ruhrgebietsstädten mit Straßenbahn ➤ Nördliche Stadtteile sind deutlich MIV-affiner ➤ Trassenausrichtung im SPNV wirkt sich nachteilig auf die innerstädtische Erschließung aus ➤ Die Wegezwecke „Arbeit“, „dienstliche / geschäftliche Erledigung“ sowie „Begleitung von Personen (Holen / Bringen)“ sind stark vom MIV geprägt ➤ Der ÖV ist mit all seinen Angeboten (Bahn, Straßenbahn & Bus) dem MIV in der Reisezeit unterlegen

Fazit

Anhand von Mobilitätsdaten der Stadt Gelsenkirchen wird deutlich, dass der MIV nach wie vor eine bedeutende Rolle für das städtische Verkehrssystem spielt. Der ÖV scheint dem vorhandenen Potenzial (Bahn, Straßenbahn und Bus) bisher noch nicht gerecht zu werden und die Anteile der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) stellen sich im Stadtgebiet heterogen dar.

Die zentralen Handlungserfordernisse die sich aus der Analyse der Mobilitätsdaten für Gelsenkirchen ableiten lassen sind folgende:

- Für die vom MIV geprägten Wegezwecke „Arbeit“, „Einkauf“, „Begleitung einer Person“ sowie „dienstliche / geschäftliche Erledigung“ bedarf es zielgerichteter Lösungen.
- Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV durch Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs oder durch Restriktionen im Bereich des MIV.
- Individuelle Ansätze zur Stärkung der Nahmobilität in den Stadtteilen und Stadtbezirken, welche die jeweils gegebenen Voraussetzungen berücksichtigen.

3 Mobilität in Gelsenkirchen (Auswertung HH-Befragung 2020)

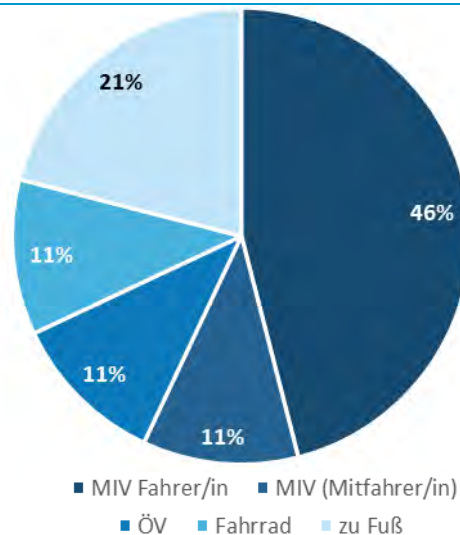
Im Rahmen des Masterplans Mobilität für die Stadt Gelsenkirchen wurde eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Gelsenkirchener Bevölkerung durchgeführt. Die Kennwerte der Haushaltsbefragung, die zwischen dem 18. August und dem 03. September 2020 stattfand, sind im Folgenden zusammengefasst und werden mit den im vorangegangenen Kapitel dargestellten Kennwerten

der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2015 verglichen. Veränderungen zu 2015 sind in [Klammern] dargestellt. Weiterführende Auswertungen, Daten und Informationen zu den Pandemieeffekten auf die Befragung liefert der begleitende Bericht zur Haushaltsbefragung 2020.

Modal-Split I: Gesamtstadt

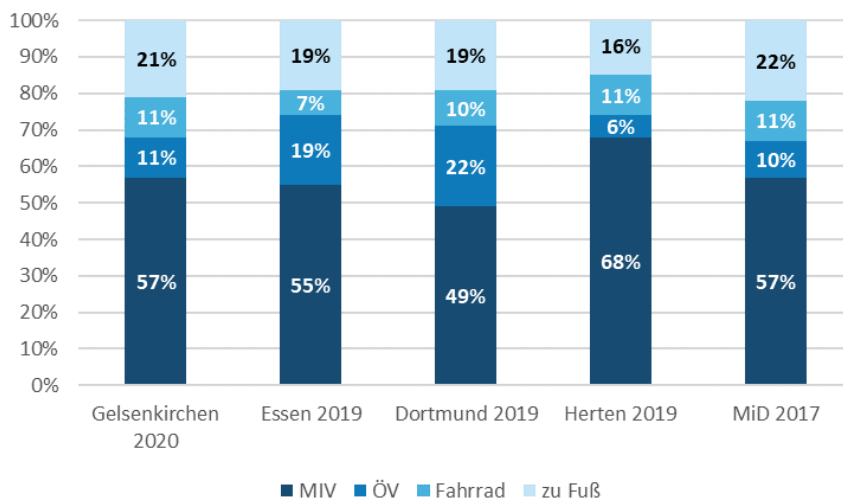
- Gesamtstädtischer Modal-Split des Hauptverkehrsmittels zeigt weiterhin eine Dominanz des MIV [+2 %-Punkte].
- Der Radverkehr im Gelsenkirchener Verkehrsgeschehen hat sich leicht positiv entwickelt [+2 %-Punkte].
- Im Gelsenkirchener ÖV sind Rückgänge zu verzeichnen, die sich größtenteils mit dem Pandemiegeschehen erklären lassen [-3 %-Punkte].
- Insgesamt sind beim gesamtstädtischen Modal-Split keine gravierenden Änderungen von 2015 zu 2020 erkennbar.

Abbildung 12: Modal Split Gelsenkirchen



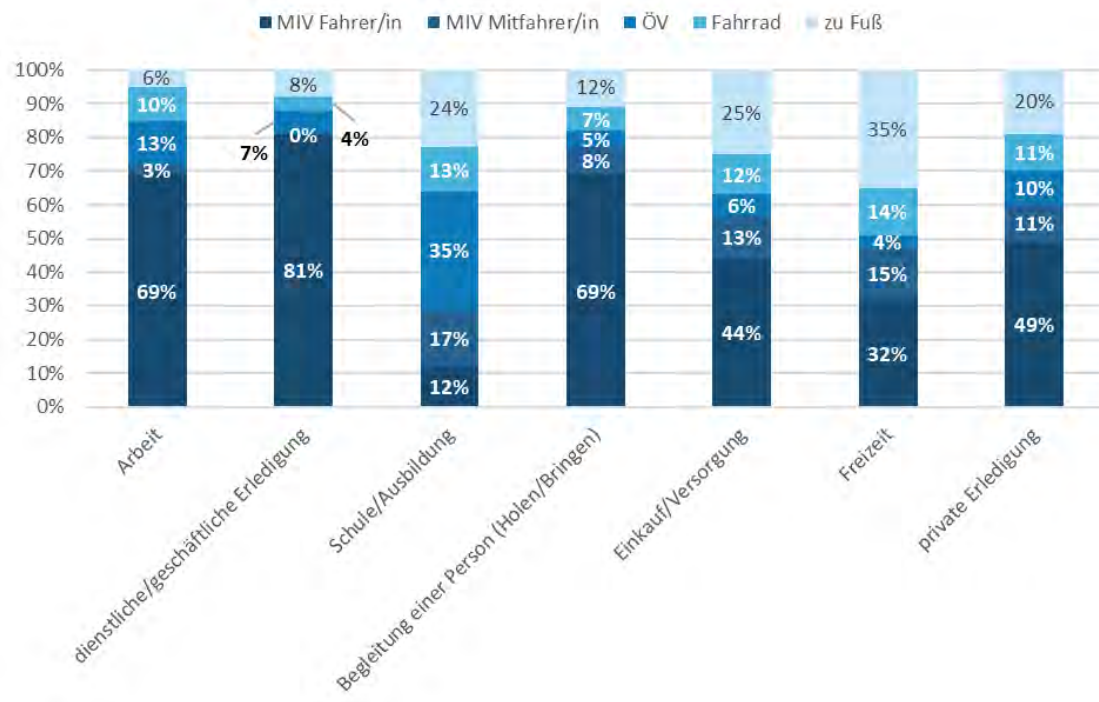
Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2020

Abbildung 13: Vergleich verschiedener gesamtstädtischer Modal-Splits



Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2020, weiteren eigenen Daten und Website Velocity Ruhr
 *zu 100 % fehlenden Werte sind rundungsbedingt entstanden

Abbildung 14: Gelsenkirchener Modal Split nach Wegezwecken*

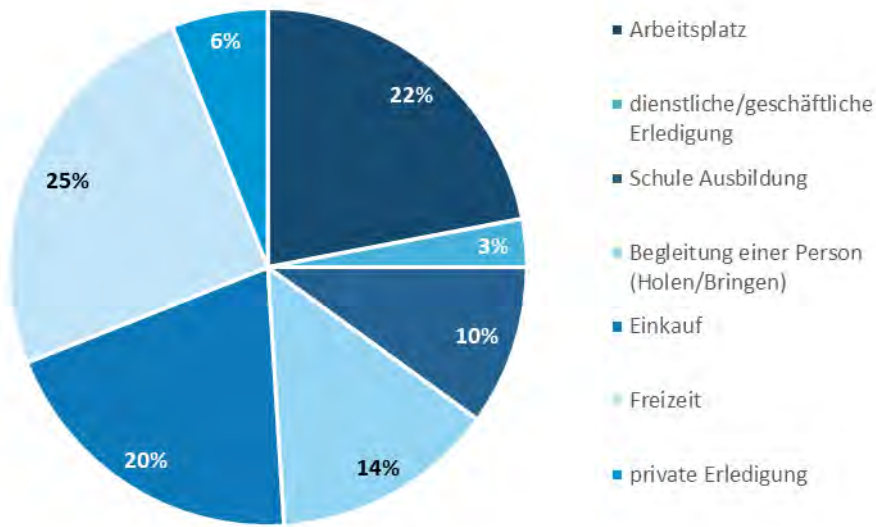


Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2020

* von 100 % abweichende Werte sind rundungsbedingt entstanden

- Der Modal-Split nach dem jeweiligen Wegezweck hat sich von 2015 zu 2020 unterschiedlich entwickelt.
- Der Wegezweck Einkauf / Versorgung ist nicht nach täglichem bzw. langfristigem Bedarf unterschieden worden.
- Der MIV sticht bei den Wegezwecken Arbeit, dienstliche / geschäftliche Erledigung sowie der Begleitung von Personen (Holen / Bringen) weiterhin mit Werten über 70 % heraus.
- Der ÖV dominiert den Wegezweck Schule / Ausbildung mit 35 % nach wie vor, allerdings hat er 10 %-Punkte verloren. Insbesondere der Rad- sowie der Fußverkehr konnten davon profitieren [+5 %-Punkte bzw. +4 %-Punkte]. Ansonsten hat der ÖV bei vielen Wegezwecken eingebüßt.
- Der Radverkehr konnte bei allen Wegezwecken seinen Anteil halten oder leicht ausbauen.
- Die Wegezwecke Freizeit, Einkauf / Versorgung, Schule / Ausbildung und private Erledigung haben die höchsten Fußverkehrsanteile. Neben dem bereits angesprochenen Wegezweck Schule / Ausbildung haben insbesondere die Freizeitwege deutliche Zuwächse [+4 %-Punkte].

Abbildung 15: Verteilung des Hauptwegezwecks in Gelsenkirchen

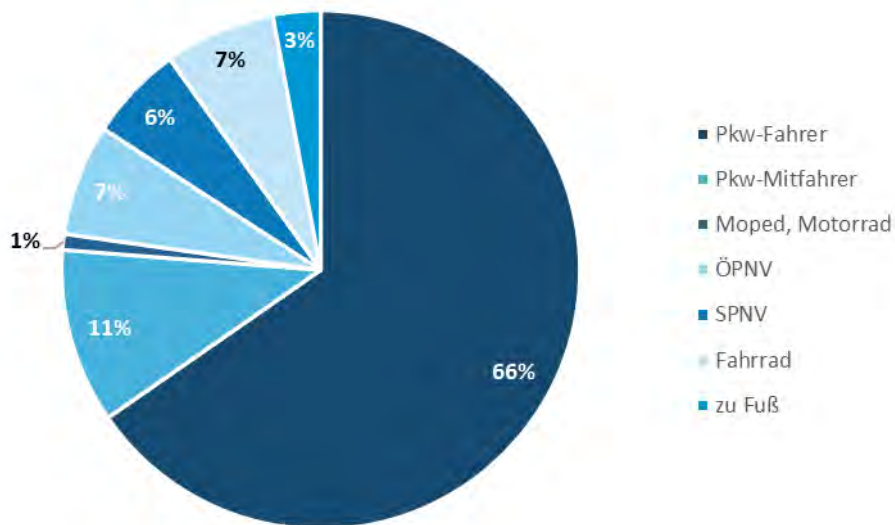


Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2020

- Die Wegezwecke Arbeitsplatz (Weg zur Arbeit), Einkauf sowie Freizeit dominieren weiterhin mit jeweils über 20 % Anteil an der Verteilung des Hauptwegezwecks in Gelsenkirchen.
- Veränderungen haben sich insbesondere bei den Begleitwegen [+6 %-Punkte], Freizeitwegen [+3 %-Punkte] und den Wegen privater Erledigungen ergeben [-8 %-Punkte].
- Im Zusammenhang mit den jeweiligen Modal-Splits der Wegezwecke (siehe Abb. 14) zeigt sich, dass zu einer Reduzierung der Nutzung des MIV die Wegezwecke Arbeit, Begleitung einer Person und Einkauf große Potenziale aufweisen. Bei diesen sind sowohl die MIV- als auch die Anteile am Gesamtaufkommen der Wege hoch.

Mobilitätskennwerte I: Gesamtstadt

Abbildung 16: Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Wege bis 100 km)



Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2020

- 86 % [+/- 0 %-Punkte] der Gelsenkirchener Bevölkerung über 18 Jahren besitzen einen Pkw-Führerschein. 72 % [+ 4 %-Punkte] der Personen über 6 Jahren verfügen über ein Fahrrad und 26 % [- 1 %-Punkt] der Gelsenkirchener Einwohnerinnen und Einwohner haben eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr.
- In Gelsenkirchen werden täglich ca. 6,1 Mio. km Gesamtverkehrsleistung zurückgelegt. Hieran hat der MIV (Pkw-Fahrerinnen & -Fahrer, Pkw-Mitfahrerinnen & -Mitfahrer, Moped & Motorrad) einen Anteil von ca. drei Vierteln (78 % [+ 5 %-Punkte]).
- Der ÖV (ÖPNV plus SPNV) kommt auf ca. 13 % [- 5 %-Punkte] und die Nahmobilität bestehend aus Fahrrad- und Fußverkehr auf ca. 10 % [+ 2 %-Punkte].

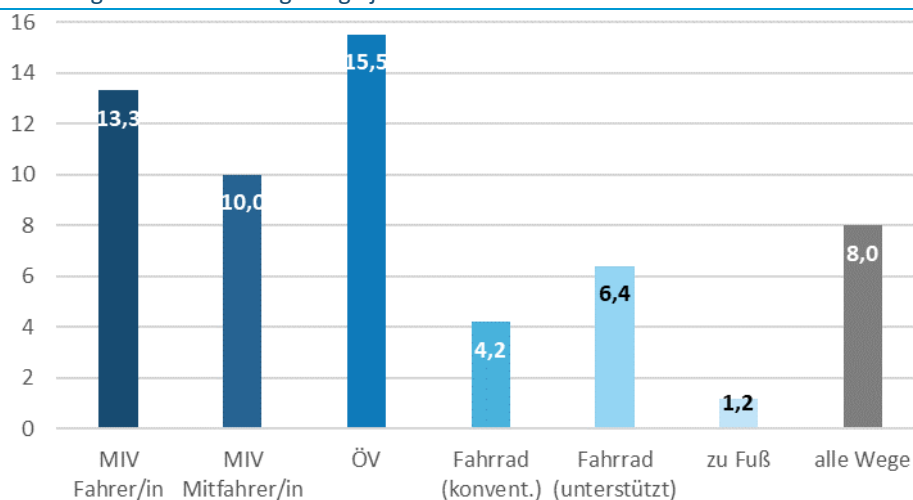
Tabelle 9: Städtevergleich tägliche Wegeanzahl

	Gelsenkirchen 2015	Gelsenkirchen 2020	Leverkusen 2016	Stadtregion Großstadt	MiD* 2017
Mobile Personen	3,4	3,3	3,6	3,7	3,7
Insgesamt	3,0	2,9	3,1	3,2	3,1

Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2020

- In Gelsenkirchen legt eine mobile Person ab sechs Jahre im Durchschnitt 3,3 [- 0,1] Wege am Tag zurück. 80 % [-8 %-Punkte] der Bevölkerung verlässt an einem durchschnittlichen Werktag die Wohnung. 20 % [+8 %-Punkte] der Bevölkerung ist demnach immobil.
- Auf die gesamte Bevölkerung (hier ab 6 Jahre) gerechnet ergibt sich ein Durchschnitt von 2,9 [-0,1] täglichen Wegen bzw. ca. 760.000 [+ ca. 10.000] Gesamtwege.
- In der Gesamtbetrachtung liegt Gelsenkirchen bei den täglichen Wegen unter dem Durchschnitt vergleichbarer Kennzahlen und im Vergleich zu 2015 hat die Wegeanzahl leicht abgenommen.

Abbildung 17: mittlere Wegelänge je Verkehrsmittel in km



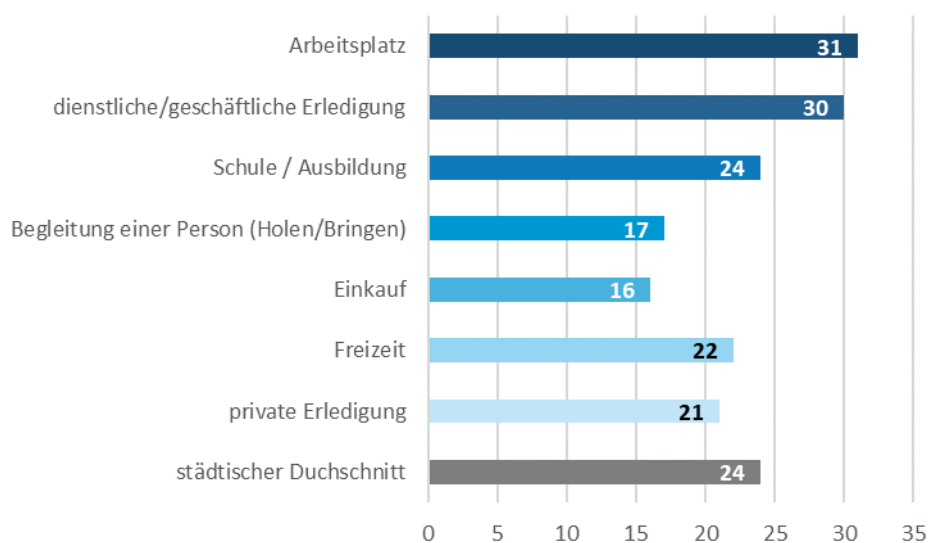
Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2020

- Die durchschnittliche Wegelänge über alle Verkehrsmittel hinweg beträgt 8,0 km [-0,4]. Fußwege sind im Durchschnitt am kürzesten (1,2 km [-0,1]), worauf Wege mit dem Fahrrad folgen (4,7 km [+0,5]), unterteilt in konventionelle und unterstützte Fahrräder 4,2 / 6,4 km). Die durchschnittliche Wegelänge im ÖV ist mit 15,5 km [+4,8] länger als im MIV (13,3

km [+2,0]).

- Im Mittel dauert jeder in Gelsenkirchen zurückgelegte Weg 24 Minuten [+ 2,0]. Je nach Wegezweck verschiebt sich diese mittlere Dauer. Hierbei ist insbesondere auch die zurückgelegte Wegelänge von Bedeutung.
- Die Wegedauern machen deutlich, dass insbesondere für die MIV-affinen (siehe Abb. 15) Wegezwecke besonders viel Zeit aufgewendet wird. Der Zusammenhang in Abb. 17 lässt vermuten, dass dies vor allem auch mit der mittleren Wegelänge in Verbindung steht.

Abbildung 18: mittlere Wegedauer nach Wegezweck in Minuten



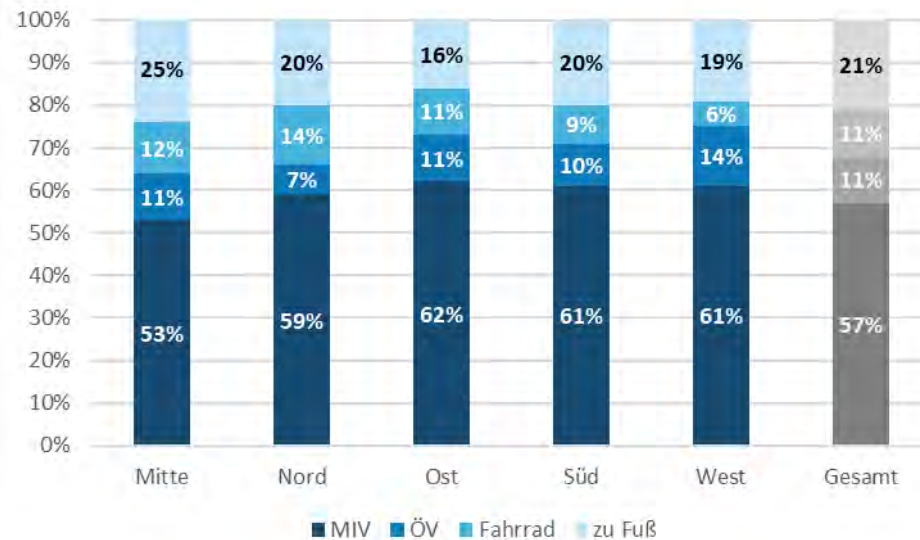
Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2020

Modal-Split II: Stadtbezirke

- Die einzelnen Gelsenkirchener Stadtbezirke zeigen weiterhin unterschiedliche Mobilitätsmuster, in denen der MIV weiterhin dominiert.
- In den nördlichen Stadtbezirken „Nord“ (59 % [+/- 0 %-Punkte]), „West“ (61 % [+/- 0 %-Punkte]) und „Ost“ (62 % [- 2 %-Punkte]) liegt der MIV-Anteil nach wie vor höher als im gesamtstädtischen Durchschnitt. Hinzu kommt jedoch der Stadtbezirk „Süd“ (61 % [+8 %-Punkte]) mit deutlich gestiegenen MIV-Anteilen. Der Stadtbezirk „Mitte“ (53 % [+ 4 %-Punkte]) hat weiterhin die geringsten MIV-Anteile, dennoch sind diese auch gestiegen.
- Der ÖV-Anteil am Modal-Split hat insgesamt abgenommen und hat seinen Schwerpunkt mittlerweile im Stadtbezirk „West“ (14 % [+/- 0 %-Punkte]). Besonders stark zurückgegangen ist der ÖV-Anteil in den Stadtbezirken „Süd“ (10 % [- 8 %-Punkte]) und „Nord“ (7% [- 7 %-Punkte]). Hier scheinen viele wahlfreie Personen zu leben. In den Stadtbezirken „Mitte“ (11 % [- 4 %-Punkte]) und Ost (11 % [- 3 %-Punkte]) ist der ÖV-Anteil moderater zurückgegangen.
- Im Stadtbezirk „Nord“ (14 % [+ 3 %-Punkte]) zählt das Rad weiterhin am häufigsten als Hauptverkehrsmittel. Die Stadtbezirke „Mitte“ (12 % [+ 3 %-Punkte]) und „Ost“ (11 % [+ 3 %-Punkte]) liegen knapp dahinter. In den Stadtbezirken „West“ (6 % [- 1 %-Punkt]) und „Süd“ (9 % [- 1 %-Punkt]) ist der Radverkehrsanteil geringer und auch leicht rückläufig.

- Der Fußverkehr ist insbesondere im Stadtbezirk „Mitte“ (25 % [- 2 %-Punkte]) besonders ausgeprägt. Insgesamt ist ein leicht rückläufiger Trend des Fußverkehrs feststellbar, der möglicherweise auf weniger kurze Versorgungswege zurückzuführen ist.

Abbildung 19: Modal Split Hauptverkehrsmittel 2020 auf Stadtbezirksebene



Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2020

Mobilitätskennwerte II: Stadtbezirke

In den Stadtbezirken „Nord“ (2,7 [-0,5]) und „Ost“ (2,7 [-0,2]) werden nach Daten der Haushaltsbefragung 2020 die wenigsten täglichen Wege zurückgelegt. Die Stadtbezirke „Mitte“ (3,0 [-0,1]) und „Süd“ (3,0 [+0,1]) weisen die meisten täglichen Wege auf. Der Stadtbezirk „West“ liegt mit 2,8 Wegen pro Tag [+0,1] dazwischen. Interessant ist hierbei einerseits die rückläufige Entwicklung in den Stadtbezirken „Nord“, „Ost“ und „Mitte“ sowie der leicht gegenläufige Trend in den Stadtbezirken „West“ und „Süd“. Ursache für die insgesamt leicht rückläufige Entwicklung könnten vermehrtes Arbeiten im Home-Office sowie weniger Freizeitwege sein.

Tabelle 10: Vergleich tägliche Wegeanzahl (Stadtbezirke Gelsenkirchen 2020)

	Gelsenkirchen	Mitte	Nord	Ost	Süd	West
Insgesamt	2,9	3,0	2,7	2,7	3,0	2,8

Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2020

Weitere Erkenntnisse

- Etwa 14 % der Haushalte verfügen mittlerweile über mind. ein Elektrofahrrad. Dies zeigt das starke Wachstum in diesem Segment und weist auf hohe Potenziale für den Radverkehr hin.
- Es besteht eine hohe Zugänglichkeit zum ÖPNV. Fast Drittelviertel der Haushalte wohnen weniger als 400 m von der nächsten Bushaltestelle entfernt. Damit ist die flächenmäßige Erschließung des ÖPNVs größtenteils bereits vorhanden
- E-Lademöglichkeiten für Pkws und Fahrräder sind für 27% bzw. 22 % der Befragten eine Option für die Zukunft
- Der Pkw wird in Gelsenkirchen am besten bewertet (Schulnote:2,3). Am Schlechtesten

wird das Fahrrad (3,3) bewertet. Zusammen mit den anderen Kennziffern weist dies auf einen hohen Bedarf an modernen Radverkehrsinfrastrukturen hin.

- Mehr als die Hälfte der Befragten lehnt die Nutzung von Car-Sharing (56 %) oder E-Scooter (60 %) ab.

Entwicklungsfazit

Die Haushaltsbefragung 2020 in der Stadt Gelsenkirchen zeigt, dass der MIV weiterhin die vorherrschende Rolle im städtischen Verkehrssystem übernimmt. Die vorhandenen Potenziale im ÖV (Bahn, Straßenbahn und Bus) können noch nicht vollumfänglich abgerufen werden (auch die Fahrgastzahlen der BOGESTRA waren seit 2015 bis zur Pandemie stagnierend bis leicht rückläufig) und sind durch die Einflüsse der Pandemie zusätzlich negativ beeinflusst worden. Demgegenüber stehen positive Entwicklungen im Radverkehr, die es aufzugreifen gilt. Insgesamt hat die tägliche Wegezähl im Vergleich zu 2015 leicht abgenommen, was potenziell auf gestiegene Arbeit im Homeoffice und weniger Freizeitaktivitäten schließen lässt.

Die zentralen Handlungserfordernisse, die sich aus der Haushaltsbefragung 2020 in der Stadt Gelsenkirchen ableiten lassen, sind folgende:

- Für die vom MIV geprägten Wegezwecke „Arbeit“, „Einkauf“, „Begleitung einer Person“ sowie „dienstliche / geschäftliche Erledigung“ bedarf es zielgerichteter Lösungen.
- Der ÖV muss das Vertrauen der Gelsenkirchener Bevölkerung zurückgewinnen und innerstädtisch sowie im regionalen Zusammenhang konkurrenzfähig zum MIV sein.
- Der erkennbare Trend zu mehr Radverkehr sollte aufgegriffen und gefördert werden, um insbesondere kurze MIV-Wege zu reduzieren. Der Bedarf an sicheren und modernen Radverkehrsinfrastrukturen ist aus den Antworten der Befragten abzuleiten.
- Individuelle Ansätze zur Stärkung des Fußverkehrs in den Stadtteilen und Stadtbezirken, welche die jeweils gegebenen Voraussetzungen berücksichtigen.

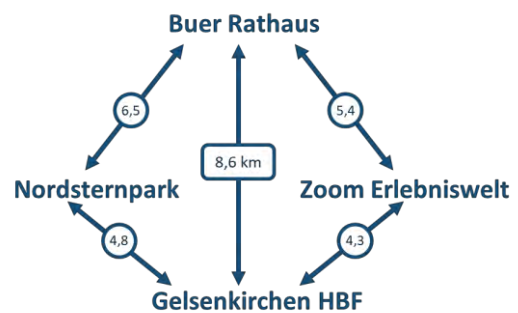
4 Radverkehr & Mikromobilität

Das Radfahren wird immer beliebter. Besonders mit dem Aufkommen von Pedelecs haben sich die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrades deutlich erhöht. Auf kurzen, innerstädtischen Wegen gilt das Fahrrad als das schnellste Verkehrsmittel. Fahrradfahren ist ressourcensparend, gesundheitsfördernd und für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich. Eine besondere Herausforderung im Radverkehr

liegt in der Bereitstellung verkehrssicherer und komfortabler Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere im Bereich von durch Flächenkonkurrenzen und Nutzungskonflikten geprägten, innerstädtischen Straßenräumen. Hierbei sind auch Entwicklungen im Bereich der Mikromobilität (z.B. E-Scooter) einzubeziehen.

Voraussetzungen für den Radverkehr

- Im Stadtgebiet bestehen nahezu keine topographischen Unterschiede.
- Gelsenkirchens Polyzentralität mit den aufgelockerten Bebauungsstrukturen zwischen den Stadtteilen bietet für den Radverkehr erhebliche Möglichkeiten. Viele Wege in Gelsenkirchen sind in radverkehrsfreundlichen Distanzen zurückzulegen. So liegen selbst die beiden Hauptzentren Gelsenkirchen (Altstadt und Buer) in radverkehrsfreundlicher Distanz auseinander (8,6 km). Viele Alltagsziele, wie die Naherholungsmöglichkeiten entlang des Rhein-Herne-Kanals oder der Arena park, liegen zwischen den Zentren und sind aus den meisten Lagen Gelsenkirchens innerhalb von 4 bis 7 km zu erreichen. Die aufgelockerten Strukturen lassen in vielen Bereichen der Stadt auch noch Raum den Radverkehr zu fördern ohne dass viele Nutzungskonflikte auftreten (Ausnahme bilden hier die dichter bebauten Stadtteile oder Straßenzüge).
- Durch die zentrale Lage in der Metropole Ruhr sind die benachbarten Städte Bochum und Essen, aber auch Herne oder Gladbeck aus den jeweiligen Stadtrandlagen mit dem Fahrrad gut erreichbar. Durch die starke Zunahme von Pedelecs (und den daraus resultierenden längeren Distanzen der Radfahrenden) und entsprechenden Radverkehrsstrukturen wie der Schaffung von Radschnellverbindungen wird das Fahrrad als regionales Verkehrsmittel zukünftig in Gelsenkirchen beliebter werden.
- Nachteilig für den Radverkehr sind die baulichen (Schienen, Autobahnen, Kanal) Barrieren auf dem Stadtgebiet, wodurch Querungsbedarfe entstehen, die häufig nicht vollumfänglich bedient werden können.



Entwicklung des Radverkehrs

- Es besteht ein Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2013, das zudem eine Analyse der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur enthält. Angesichts der Entwicklungen im Radverkehr allgemein sowie in der Stadt Gelsenkirchen ist dieses Konzept jedoch veraltet. Einige aufge-

zeigte Mängel sind jedoch noch aktuell, wie z.B. die fehlende bzw. nicht ausreichende Radverkehrsinfrastruktur entlang der Kurt-Schumacher-Straße zwischen Rhein-Herne-Kanal und Zentrum.

- Am 19.11.2019 wurde die Programmplanung Radverkehr 2019/2020 beschlossen (Mitteilungsvorlage 14-20/8481). In dieser sind mehrere Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs festgehalten z.B. den Ausbau der Radverkehrsanlagen entlang wichtiger Radverkehrsverbindungen, die Herstellung von 80 Fahrradbügel (davon 60 entlang der Horster Str.), die Einrichtung von überdachten Bike-Ports und DeinRadschloss-Stationen sowie die Einrichtung von weiteren Fahrradservicepunkten im Stadtgebiet. Darüber hinaus wird eine Mängelbeseitigung auf den Nord-Süd Alternativrouten und die Herstellung von sieben Fahrradstraßen angestrebt. Der Green City Plan benennt zudem Maßnahmen im Baustein D zum Radverkehr genauso wie das Regionale Radwegenetz.
- Es liegen keine erhobenen Daten zu Radverkehrszählungen oder Auslastungen zu Radabstellanlagen vor.
- In der Stadt wurden in den letzten Jahren mehrere Projekte zur Förderung des Radverkehrs angestoßen und umgesetzt. Hier zu nennen sind beispielsweise die Radstationen, das regionale Leihradsystem metropolradruhr, die Herstellung von modernen Fahrradabstellanlagen z.B. von DeinRadschloss, die Herstellung von Naherholungswegen entlang der Emscher oder die punktuellen Verbesserungen im Straßennetz. Im Mai 2020 wurden zur Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung Routen neu ausgeschildert, die zentrale Funktionen im Radverkehrsnetz übernehmen sollen.



Potenziale



Moderne Radstationen, wie an der Arena, im Nordsternpark oder in der Innenstadt am Hans-Sachs-Haus erhöhen den Komfort und die Sichtbarkeit des Radverkehrs. Eine Weiterentwicklung des Ansatzes in die Fläche bietet hohe Potenziale für den Radverkehr



Straßenunabhängige Verbindungen stellen eine Stärke Gelsenkirchens dar. Diese dienen nicht nur zu Freizeitwecken, so existieren auch stadtteilverbindende Wegeverbindungen, die eine Alternative zu den Hauptverkehrsachsen bilden



Wenngleich sich immer wieder Netzlücken und Defizite im Radverkehrsnetz finden lassen, sind insbesondere in den umgestalteten Straßen Vorbilder für die weitere Radverkehrsplanung finden



Über das gesamte Zentrum verteilt, finden sich mehrere kleinere angemessene bis hochwertige Radabstellanlagen mit Anlehnbügeln. Diese sind, trotz der teilweise schlechten Erreichbarkeit der Innenstadt, größtenteils gut ausgelastet.



Mit der Sutumer Brücke besteht bereits eine Fahrradstraße. Fahrradstraße, in denen das Fahrrad priorisiert wird, bieten große Potenziale für Gelsenkirchen. Die Umsetzung der Fahrradstraße ist jedoch verbesserungswürdig (z.B. fehlende Piktogramme, Hinweise, Gestaltung)



Freigegebene Straßen und Wege für den Radverkehr ermöglichen insbesondere in den dichteren Stadtgebieten direkte Wegeverbindungen für den Radverkehr



Mängel

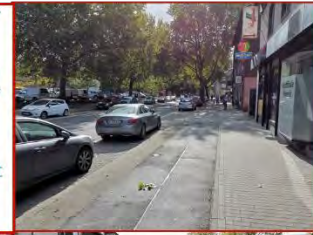
Die Hauptverkehrsachsen des MIVs stellen Barrieren für den Radverkehr dar. Die häufig großzügig dimensionierten Straßenräume erlauben keine Querungen ohne entsprechende Querungshilfen. Diese liegen jedoch häufig nur an großen Kreuzungen vor und sind für den Radverkehr nachrangig geschaltet. Dadurch entstehen lange Wartezeiten und entsprechende Reisezeitverluste, die das Radfahren im Vergleich unattraktiv machen.



Sanierungsbedürftige Straßen (besonders Bodenbeläge), veraltete Führungsformen, aber auch die Straßenbahnschienen stellen weitere Verkehrssicherheitsrisiken in Gelsenkirchen dar



Konflikte mit dem ruhenden Verkehr und dem Fußverkehr zeigen sich insbesondere in den verschiedenen Stadtteilzentren wie Resse, Erle oder Scholven. Besonders in den Geschäftsbereichen in denen der Radverkehr auf dem Gehweg geführt wird, sind die Konflikte deutlich sichtbar



Die südliche Kurt-Schumacher-Str. hat keine Radverkehrsinfrastruktur. Die Brücke ist eine unattraktive Engstelle für die Nahmobilität



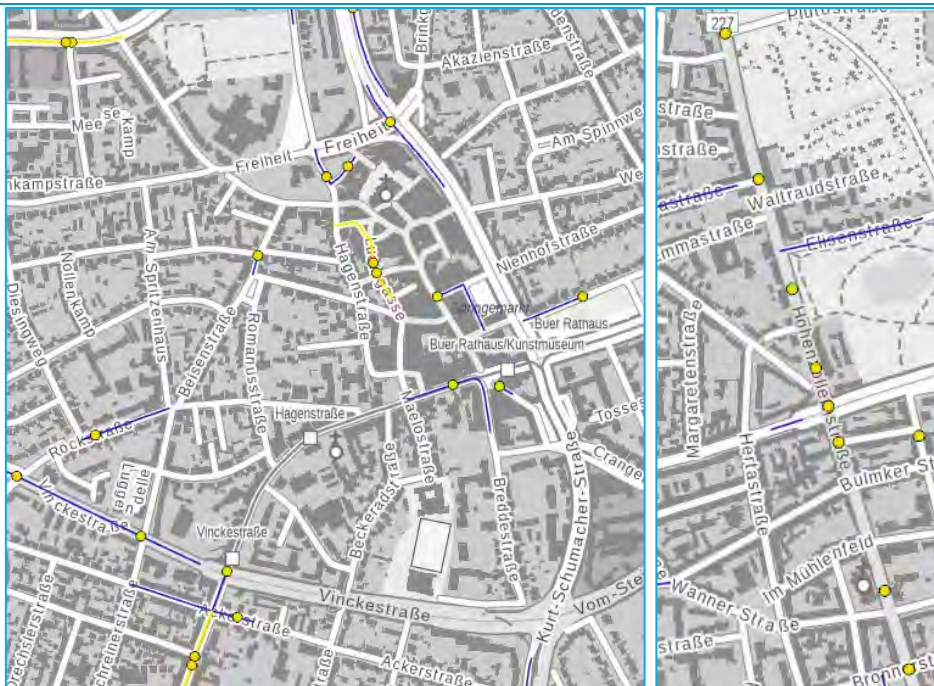
Die Hauptverkehrsachsen im Gelsenkirchener Zentrum haben oftmals keine Radverkehrsinfrastruktur, die Verkehrssicherheit ist hier nicht gegeben.



Zusammenfassung Erkenntnisse Ortsbegehung

- Kritisch sind insbesondere die Netzlücken zu bewerten. Besonders im Innenstadtbereich sowie auf zentralen Zufahrtsachsen wie der Kurt-Schumacher-Str. fehlen Infrastrukturen für den Radverkehr.
- In den Stadtteilzentren ist teilweise ein besseres Bild vorzufinden (z.B. Schutzstreifen in Resser Mark); häufig wird allerdings selbst in Geschäftsbereichen der Radverkehr im Seitenraum geführt, was zu Konflikten mit den zu Fußgehenden führt.
- Auf den Hauptachsen sind unterschiedliche Qualitäten zu finden. Hier finden sich teils gut ausgebaut Radverkehrsanlagen im Seitenraum (z.B. Erle, Straßen um den Arenapark). Jedoch stellen die breiten Hauptverkehrsachsen des MIVs Barrieren für den Radverkehr dar. Die vorhandenen Querungen sind auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet, was teils zu langen Wartezeiten für den Radverkehr führt.
- Als Nadelöhre sind insbesondere die Brücken und Unterführung über den Kanal sowie die Schienen und Autobahnen zu identifizieren. An diesen Engstellen werden die Qualitätsstandards des Radverkehrs (nach ERA 2010) meist nicht eingehalten.
- Positiv festzuhalten ist, dass im Stadtgebiet bereits mehrere Rad- und Leihfahrradstationen entstanden sind. Radabstellanlagen sind im Zentrum bereits in vielen Bereichen vorhanden. Außerhalb des Zentrums z.B. in den Stadtteilzentren sind jedoch Nachholbedarfe identifiziert worden.

Abbildung 20: Unfallorte mit Fahrradbeteiligung (Ausschnitte aus Buer, Hohenzollernstraße)



Quelle: Statistisches Bundesamt 2021: Unfallatlas

Radverkehr und Verkehrssicherheit

- Die verunglückten Radfahrenden nehmen im Mittel (177 Unfälle (2019) / +15,6 % seit 2015, vgl. Polizei Gelsenkirchen 2020) zu.
- Durch die stärkere Durchdringung des Marktes mit Pedelecs sind hier die stärksten Zunahmen zu verzeichnen. So haben sich die Pedelec-Unfälle seit 2015 deutlich erhöht (von 13 auf 33 im Jahr 2019; mit einer tödlich verunglückten Person). Dieser Anstieg verdeutlicht den Bedarf an sicherer Radverkehrsinfrastruktur für Pedelecs. Diese sind aufgrund höherer Geschwindigkeiten und teils auch höherer Kurvenradien auf hochwertige und den Standards entsprechender Radverkehrsinfrastruktur angewiesen. Gleichzeitig sind Pedelec-Nutzende auch im Mittel älter (häufig auch Seniorinnen und Senioren) und daher ist hier eine besondere Sorgfalt empfehlenswert.
- Die Unfallschwerpunkte des Radverkehrs sind nicht deckungsgleich mit den im Polizeiu-fallbericht benannten 20 Unfallhäufungsstellen an denen die Unfälle aller Verkehrsteilneh-menden erfasst werden. Diese liegen meist an zentralen MIV-Achsen. Radfahrende hinge-gen sind besonders in den dicht besiedelten Gebieten häufiger in Unfälle verwickelt (hier ist auch das Verkehrsaufkommen im Radverkehr höher)
- Viele Radverkehrsunfälle passierten 2019 in Buer sowie entlang zentraler Straßen (z.B. Ho-henzollernstraße, Emil-Zimmermann-Allee).

ADFC-Fahrradklimatest

- Der ADFC-Fahrradklimatest ist eine auch durch den Bund anerkannte, aber nicht-repräsen-tativ Befragung an der online teilgenommen werden kann. Je nach Anzahl der Teilnehme-rinnen und Teilnehmer in einer Kommune ist die jeweilige Aussagekraft einzuordnen; auch da Mehrfachteilnahmen nicht gänzlich ausgeschlossen werden können. In der Ortsgrup-pengröße der Stadt Gelsenkirchen (Bevölkerung zwischen 200.000 – 500.000) sind in den Kommunen zwischen 348 und 2.683 Befragungsteilnahmen zu verzeichnen. Gelsenkirchen hat dabei mit 348 Befragungsteilnahmen die geringste absolute Anzahl Teilnehmender.
- Erfahrungsgemäß beteiligen sich am Fahrradklimatest insbesondere Menschen, die viel mit dem Fahrrad unterwegs sind und somit in ihrem jeweiligen Bewegungsradius lokale Exper-tinnen und Experten sind. Eine Bewertung des Radverkehrs durch die breite Öffentlichkeit einer Kommune ist hierdurch jedoch nicht gegeben. Trotzdem ist anhand des ADFC-Fahrradklimatests eine Einordnung der Zufriedenheit mit der kommunalen Radverkehrs-förderung möglich und die Kommunen erhalten Aussagen im Vergleich zu anderen Kom-munen.
- Gelsenkirchen gehört zu den „Absteigerkommunen“ beim Fahrradklimatest des ADFCs. Mittlerweile ist die Stadt unter den Kommunen, die am schlechtesten abschneiden.
- Die erkannten Defizite aus den Ortsbegehungen werden auch von den Teilnehmenden des ADFC-Fahrradklimatests bestätigt. So werden die Ampelschaltungen, die Qualität der Rad-wege, das Sicherheitsgefühl und die Konflikte mit dem KFZ-Verkehr in Gelsenkirchen be-sonders kritisiert.

- Es zeigt sich zudem, dass das Fahrradklima nur ressortübergreifend verbessert werden kann. So wird das Baustellenmanagement kritisiert. Zudem besteht ein Vollzugsdefizit bei Ordnungsvergehen (Falschparken) und auch die Pflege und Instandhaltung von Radwegen wird mangelhaft bewertet.
- Insgesamt fällt Gelsenkirchen im Vergleich zu anderen Städten vergleichbarer Größe zurück. Hierbei ist allerdings auch zu beachten, dass der bundesweite Vergleich sich von einem Vergleich zwischen den Städten der Metropole Ruhr unterscheidet. Letztere schneiden insgesamt deutlich schlechter ab, als die im bundesweiten Vergleich besonders erfolgreichen Städte.

Tabelle 11: Fahrradklimatest 2012 bis 2018

ADFC Fahrradklimatest 2012-2018		2012	2014	2016	2018
F1	Spaß oder Stress	3,1	3,3	3,4	3,9
F2	Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,8	3,8	4,1	4,3
F3	Alle fahren Fahrrad	3,5	3,2	3,4	3,7
F4	Werbung für das Radfahren	4,4	3,9	4,2	4,5
F5	Zeitungsberichte	3,5	3,5	3,8	4,2
F6	Fahrradförderung	3,9	3,5	3,6	4,0
F7	Falschparkerkontrolle auf Gehwegen	4,4	4,6	4,6	5,0
F8	Reinigung der Radwege	4,2	4,3	4,4	4,7
F9	Ampelschaltungen für Radfahrer	4,7	4,8	4,6	4,9
F10	Winterdienst auf Radwegen	4,6	4,6	4,5	4,8
F11	Sicherheitsgefühl	3,9	3,9	4,2	4,5
F12	Konflikte mit Fußgängern	3,6	3,5	3,8	3,9
F13	Konflikte mit Kfz	3,9	3,8	4,2	4,4
F14	Hindernisse auf Radwegen	4,2	4,1	4,2	4,4
F15	Fahrraddiebstahl	4,3	4,0	4,3	4,3
F16	Fahren auf Radwegen und Radfahrstreifen	4,0	4,1	4,1	4,5
F17	Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,2	4,3	4,4	4,5
F18	Breite der Radwege	4,4	4,4	4,4	4,7
F19	Oberfläche der Radwege	4,3	4,5	4,5	4,7
F20	Abstellanlagen	4,0	3,8	4,0	4,3
F21	Führung an Baustellen	4,8	4,6	4,7	5,0
F22	Fahrradmitnahme im ÖV	4,0	3,8	4,1	4,3
F23	Erreichbarkeit Stadtzentrum	3,2	3,4	3,5	3,7
F24	zügiges Radfahren	3,4	3,4	3,6	3,7
F25	geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung	3,6	3,9	3,9	3,8
F26	Wegweisung für Radfahrer	3,2	3,3	3,5	3,3
F27	Öffentliche Fahrräder	2,3	2,7	3,1	3,3
G1	Gesamt	3,9	3,9	4,0	4,3
G2	Platzierung (in Stadtgrößenklasse)	-	17 von 39	19 von 39	20 von 25

Mikromobilität

- Mikromobilität verzeichnet besonders in den Metropolen starke Zuwächse. Gelsenkirchen hat bisher kaum Angebote in der Mikromobilität.
- Im September 2019 wurde mit Circ der erste E-Scooter Anbieter mit 300 Fahrzeugen auch in Gelsenkirchen aktiv. Die Einführung erfolgte in Kooperation mit der BOGESTRA. Der Betrieb wurde im März 2020 eingestellt. Angesichts der Entwicklungen auf dem E-Scooter Markt bestehen hier seitens der Stadt Handlungsbedarfe, Rahmenbedingungen für die Scooter-Anbieter zu schaffen. Dies betrifft einerseits die Infrastrukturen, die sich häufig mit denen des Radverkehrs überschneiden, als auch Regularien, um z.B. das Abstellen von E-Scootern im Seitenraum zu ordnen.
- Seit dem 16.10.2020 gibt es in Gelsenkirchen wieder ein E-Scooter-Angebot (BIRD).

Digitalstrategie im Radverkehr (angestrebte Maßnahmen)

- *Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für die Nutzung des Fahrrads:*
Durch Kenntnis und Bereitstellung relevanter Informationen sowie die Nutzung daraus resultierender Erkenntnisse (z.B. „grüne Welle“ für Radfahrende, temporäre Beleuchtung, Hinweise auf Abstellanlagen / Servicestationen).
- *Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende im Straßenverkehr:*
Nutzung digitaler Möglichkeiten des vernetzten Fahrrads zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrenden (z.B. Integration von Warnfunktionen bei geringen seitlichen Abständen oder sich von hinten nähernden Fahrzeugen bei Abbiegen).

Stärken & Schwächen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Straßenunabhängige Verbindungen sowohl zu Freizeitwecken als auch stadtteilverbindend (Alternative zur Hauptverkehrsachse) ➤ Bereits umgestaltete Straßen können als Vorbilder für die weitere Radverkehrsplanung dienen ➤ Sutumer Brücke als Fahrradstraße ist ein erster Ansatz zur Priorisierung des Fahrrads in bestimmten Straßenräumen ➤ Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr bieten die Möglichkeit direkte Verbindungen herzustellen ➤ Erste Ansätze von Radstationen bieten das Potenzial den Radverkehr im Stadtbild sichtbarer zu machen ➤ Im Zentrum bestehen vermehrt angemessene bis hochwertige Anlehnbügel zum Abstellen von Fahrrädern ➤ Erste Projektideen im Bereich der Digitalisierung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die dominierenden MIV-Verkehrsachsen stellen Barrieren für den Radverkehr dar und machen diesen unattraktiv; Querungshilfen sind i.d.R. nur an großen Kreuzungen vorhanden und für den Radverkehr nachteilig geschaltet ➤ Hauptverkehrsachsen im Gelsenkirchener Zentrum (Altstadt) haben oftmals keine Radverkehrsinfrastruktur; hier wird die Verkehrssicherheit negativ beeinflusst ➤ Keine Radverkehrsinfrastruktur entlang der südlichen Kurt-Schumacher-Straße (zentrale Verkehrsachse durch Gelsenkirchen) ➤ Sanierungsbedürftige Straßen (insb. Straßenbeläge), veraltete Führungsformen sowie die Straßenbahnschienen wirken einschränkend auf die Verkehrssicherheit ➤ Netzlücken und Defizite an vielen weiteren Stellen der Stadt ➤ Umsetzung von Fahrradstraßen ist verbesserungswürdig (z.B. fehlende Piktogramme, Hinweise, wiedererkennbare Gestaltung) ➤ Entstehende Konflikte mit dem ruhenden Verkehr sowie dem Fußverkehr werden vor allem in den Stadtteilzentren offenbar

Fazit

Auch wenn in den letzten Jahren einige Maßnahmen im Radverkehr umgesetzt wurden und das Fahrrad einen erhöhten Stellenwert bekommen hat, fehlt es bisher an einer strategisch konzeptionellen Gesamtplanung für den Radverkehr. Ein konzeptioneller Überbau mit Zielnetz fehlt genauso wie eine valide Datengrundlage (Radverkehrszählungen, Auslastungen etc.). So weist das Radverkehrsnetz in Gelsenkirchen viele Netzlücken und Barrieren auf, die im Folgenden zusammen mit anderen Potenzialen und Defiziten beispielhaft dargestellt werden.

Als zentrale Handlungserfordernisse werden, neben der Schaffung der Voraussetzungen für eine strategische Gesamtplanung und deren sukzessiver Umsetzung die folgenden Aspekte angesehen:

- 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 (Nord-Süd-Richtung) braucht es durchgängige Radverkehrsinfrastrukturen.

5 Fußverkehr & Barrierefreiheit

Zufußgehen ist die natürlichste Fortbewegungsart. Die Möglichkeit des Zufußgehens steht einem Großteil der Bevölkerung zur Verfügung. Zufußgehen ist kostenlos und gesund. Dennoch wurde der Fußverkehr lange Zeit kaum gefördert. Zu Fußgehende wurden in die Resträume verdrängt und städtische Aufenthaltsqualitäten durch andere Nutzungen

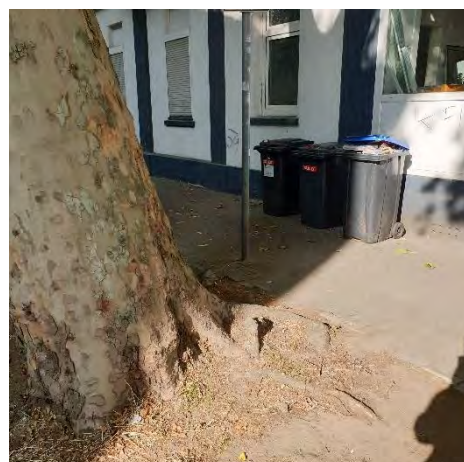
überlagert. Dabei zeigen Studien, dass besonders jene Räume und Städte beliebt sind, die über hohe Fußverkehrsqualitäten verfügen. Die Herstellung einer fußverkehrsfreundlichen Stadt ist daher auch eine Investition in die Lebensqualität und die Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohner.

Voraussetzungen für den Fußverkehr

- Die vielen Stadtteilzentren stellen eine gute Grundvoraussetzung dar insbesondere Einkaufswege zu Fuß zurückzulegen.
- Potenzial für Freizeitwege zu Fuß bieten die vielen angrenzenden Naherholungsflächen.
- Ähnlich wie im Radverkehr sind die geringen topographischen Unterschiede positiv und die vielen räumlichen Barrieren negativ hervorzuheben.
- Die Polyzentralität und die aufgelockerten, teils zersiedelten, Strukturen gerade in den Randbereichen der Stadt sind für Fußverkehr eher hinderlich, da in diesen Wohnlagen nur wenige Ziele fußläufig erreichbar sind.

Seitenräume

- Die von der EFA und der RASt festgelegte Mindestbreiten für Seitenräume von 2,50 Meter wird an vielen Stellen im Stadtgebiet unterschritten. Insbesondere in alten Bestandsquartieren (z.B. Schalke, Ückendorf). Dies ist besonders vor dem Hintergrund der fehlenden Barrierefreiheit kritisch zu bewerten.
- In diesen Quartieren zeigen sich zudem starke Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Pkw-Verkehr, der die Seitenräume zusätzlich einschränkt.
- In vielen Stadtteilzentren und auch auf den Hauptverkehrsachsen (z.B. Kurt-Schumacher-



Str.) sind zudem Nutzungskonflikte mit Radfahrenden allgegenwärtig, die sich den meist unterdimensionierten Seitenraum teilen müssen.

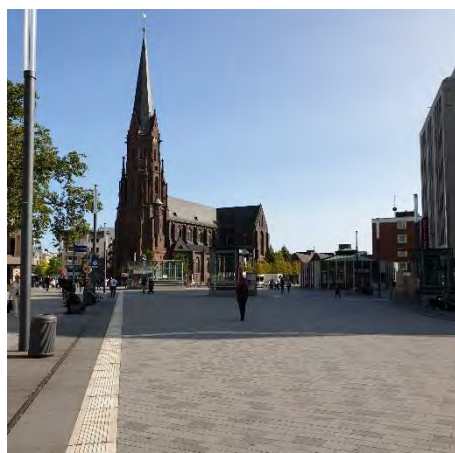
- Weitere Nutzungskonflikte zeigten sich mit abgestellten Mülltonnen und Werbereitern.
- Insb. in den altstadtnahen Stadtteilen, aber auch in Beckhausen, zeigen sich zudem starke Erneuerungsbedarfe in Bezug auf Bodenbeläge.

Querungen

- Querungen sind für den Fußverkehr in Gelsenkirchen von hoher Bedeutung. Besonders die zentralen Straßen und Alleen haben eine hohe Barrierewirkung für zu Fußgehende.
- Die vorhandenen Querungen sind dabei meist für den MIV geschaltet, so dass lange Wartezeiten entstehen.
- Die Aufstellflächen der Querungen am Innenstadtring sind teilweise zu klein dimensioniert (z.B. an der Florastraße, siehe auch Foto).
- An mehreren Hauptverkehrsachsen z.B. Horster Straße oder rund um das Buerer Zentrum fehlen Querungsmöglichkeiten, so dass zu Fußgehende Umwege in Kauf nehmen müssen.

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

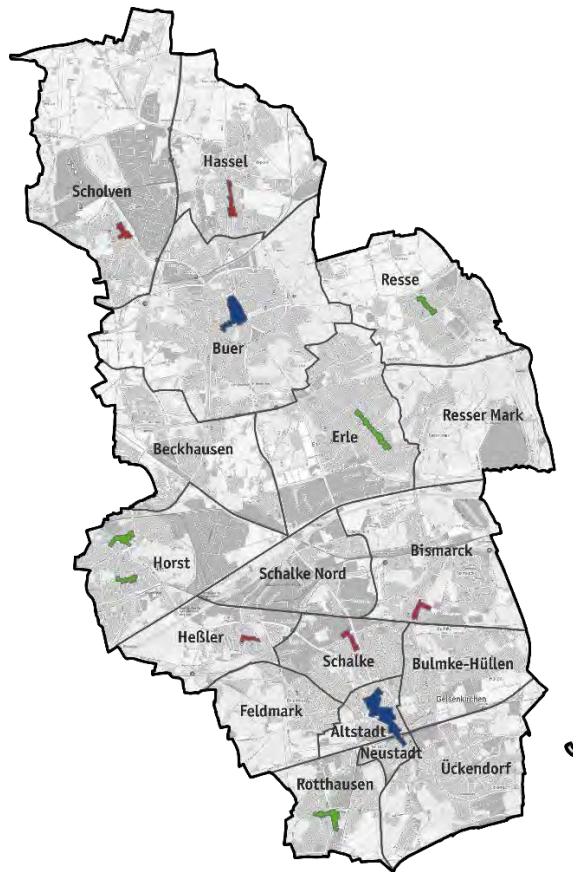
- An Kreuzungen und Querungen sind Bordsteinabsenkungen bereits in vielen Teilen Gelsenkirchens umgesetzt. Es fehlen jedoch oftmals Doppelquerungen und an vielen Stellen taktile Leitelemente für die Barrierefreiheit. Ein Positivbeispiel für eine Doppelquerung ist an der De-La Chevallerie-Str. am Buerer Busbahnhof zu finden.
- Positiv zu bewerten ist zudem die Barrierefreiheit in der Altstadt von Gelsenkirchen als auch z.B. in Buer. Hier sind viele Straßen und Plätze barrierefrei gestaltet inklusive eines Blindenleitsystems über taktile Leitelemente. In den anderen Stadtteilzentren ist die Barrierefreiheit nicht durchgängig hergestellt.



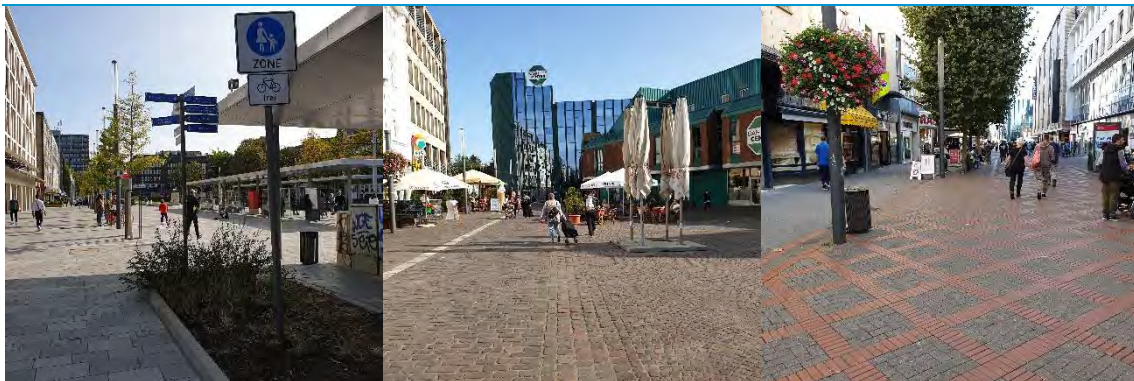
Zentrale Versorgungsbereiche - Profile

Die Nahversorgungszentren im Stadtgebiet bilden die Grundlage, um Versorgungswege auch zu Fuß zurückzulegen. Dazu müssen diese jedoch entsprechenden Fußverkehrsqualitäten aufweisen. Im Folgenden werden die Zentren einzeln mit Ihren Hauptstärken und -schwächen kurz zusammenfassend bewertet. Grundlage hierzu ist eine erste gutachterliche Einschätzung der Situation innerhalb der zentralen Versorgungsbereichen.

Gelsenkirchen besteht aus zwei Hauptzentren (blau), fünf Nebenzentren (grün) sowie vier Nahversorgungszentren (rot). Hinzu kommt mit Heßler ein perspektivisches Nahversorgungszentrum.



Altstadt (Hauptzentrum)



Stärken

- Hohe Aufenthaltsqualitäten; viele Verweilmöglichkeiten
- Verständliches Wegeleitsystem
- Barrierefreie Gestaltung inkl. taktile Leitelemente
- Weite Teile der Altstadt sind Fußgängerzone (teilweise mit Freigabe für den Radverkehr)

Schwächen

- Die Altstadt umschließende Straßen sowie Zuwege stellen Barrieren für den Fußverkehr dar; hier kaum Aufenthaltsqualität
- In den Nebenstraßen der Altstadt hoher Parkdruck und Nutzungskonflikte zwischen ruhendem Verkehr/Fußverkehr

Buer (Hauptzentrum)



Stärken

- Modern gestaltetes Zentrum mit hohen Aufenthaltsqualitäten und breiten Flaniermöglichkeiten
- Teilweise Barrierefreiheit hergestellt
- Fußgängerzone (mit Freigabe für den Radverkehr)

Schwächen

- Ausreichende Querungsmöglichkeiten der viel befahrenen Hauptachsen um Buer fehlen

Bismarck – Bismarckstraße Nord – Consol (NVZ)



- Bismarckstraße von sehr hohem MIV-Durchgangsverkehr geprägt; die Seitenräume sind unterdimensioniert und nicht attraktiv gestaltet; teilweise sogar Netzlücken (gegenüber Penny Trinenkamp)
- Nahversorgungszentrum auf MIV ausgelegt; kaum direkte Zuwege für zu Fußgehende
- Sonstiges: Parkleitsystem vorhanden, Fahrradinfrastrukturen fehlen

Erle (Nebenzentrum)



- Vergleichsweise breite Seitenräume; allerdings fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten
- Radverkehr wird auch in den Mischnutzung geprägten Bereichen im Seitenraum geführt; Nutzungskonflikte aufgrund der Funktion als Achse Richtung Zentrum vorhanden
- Enger Straßenraum mit hohen Verkehrsmengen (auch Straßenbahn)

Hassel (NVZ)



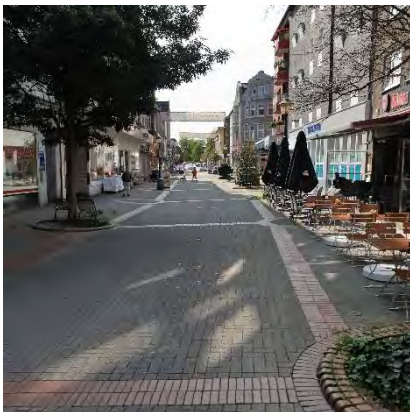
- Autoorientierte Straßeninfrastruktur mit wenigen Querungsmöglichkeiten
- Vereinzelte Ansätze zur Schaffung von Aufenthaltsqualitäten (z.B. Blumenkübel), vereinzelte Radanlehnbügel; Geringer Geschäftsbesatz, dadurch geringere Fußverkehrsfrequenzen als in anderen Nahversorgungszentren; Fuß/Rad gemeinsam im Seitenraum geführt
- Trotz sehr großem Querschnitt geringe Flächen für die Nahmobilität z.B. durch Schrägparken

Heßler (NVZ)



- Stadtteilzentrum weist verschiedene verkehrsberuhigende Elemente auf (Verschwenkungen, Fahrbahnverengungen mit Mittelinseln)
- Hoher Baumbestand und teilweise gute Flaniermöglichkeiten; Seitenraumbreiten an verschiedenen Stellen unterdimensioniert
- Geringer Geschäftsbesatz, dadurch geringere Fußverkehrsfrequenzen als in anderen Nahversorgungszentren

Horst -Essener Str. (Nebenzentrum)



- Umgestalteter, verkehrsberuhigter Bereich mit geringen Handlungsbedarfen, hier hohe Fußverkehrs- und Aufenthaltsqualitäten
- Kritischer zu bewerten, ist der nicht verkehrsberuhigte Bereich der Essener Str., der durch hohe Straßenbreite, viel Kfz-Verkehr und dem ruhenden Verkehr für zu Fußgehende unübersichtlich ist; hier fehlen Querungsmöglichkeiten
- Turfstr./Essener Str. ist ein Unfallschwerpunkt

Horst -Markenstr. (Nebenzentrum)



- Ähnlich wie die Essener Str. ist auch die Markenstr. Verkehrsberuhigt; die Trennung zwischen den Verkehrsarten ist aufgehoben
- gute Flaniermöglichkeiten; es fehlen jedoch Plätze zum Verweilen
- Radabstellanlagen waren zum Zeitpunkt der Erhebung nicht ausreichend vorhanden, wodurch mehrere Fahrräder wild abgestellt wurden

Resse (Nebenzentrum)



- Seitenräume sind an mehreren Stellen untermaßig; vereinzelte Aufenthaltsbereiche, fehlende Barrierefreiheit
- Tempo 50 im Stadtzentrum senkt Aufenthaltsqualitäten, Schutzstreifen auf der Straße ermöglicht Trennung vom Radverkehr
- Baumbestand verleiht der Straße in Teilen einen Alleecharakter

Rotthausen (Nebenzentrum)



- hohe Aufenthaltsqualitäten durch verkehrsberuhigte Bereiche z.B. in der Karl-Meyer Str.
- Rotthausener Markt als zentraler Ankerplatz, auf dem z.B. auch Stadtteilfeste und Märkte stattfinden;
- Rotthausener Markt jedoch auch MIV-Parkplatz; im Zentrum befinden sich viele Parkflächen
- Baumbestand verleiht der Straße in Teilen einen Alleecharakter

Schalke (NVZ)



- Umgestalteter Schalker Markt mit hohen Aufenthaltsqualitäten; auch ist eine LSA (kein Doppelbord, aber Bordsteinabsenkung und barrierefreie Haltestelle) zum Queren zur Kirche an der Kurt-Schumacher-Str. vorhanden
- Nebenstraßen mit altem Baumbestand
- Zuwegung des Zentrums aus dem Umfeld für den Fußverkehr allerdings verbesserungswürdig (Bodenbeläge, Seitenraumbreiten)

Scholven (NVZ)



- Breiter vorhandener Straßenraum im Stadtteilzentrum, getrennte Führung von Fuß- & Radverkehr im Seitenraum
- kaum Aufenthaltsbereiche, beschädigte Straßen & Seitenräume
- fehlende Barrierefreiheit an vorhandenen Querungen

Digitalstrategie im Fußverkehr und bei der Barrierefreiheit (angestrebte Maßnahmen)

- *Gelsenkirchener Avatar:*
Entwicklung einer App, die dazu motiviert den Stadtraum zu erkunden und sich mit Lernorten auseinander zu setzen. In diesem Zusammenhang bestehen Überschneidungen zum Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements.

Stärken & Schwächen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zwei attraktive Hauptzentren sowie mehrere (teils umgestaltete) Nebenzentren bieten Flaniermöglichkeiten ➤ Viele straßenunabhängige Fußwegeverbindungen bieten attraktive Verbindungen zwischen den Stadtteilen (insb. Freizeit- & Erholungszwecke) ➤ Bordsteinabsenkungen sind bereits an verhältnismäßig vielen Querungen vorhanden ➤ Blindenleitsystem in der Altstadt ➤ Umgestaltete Plätze (z.B. Grilloplatz) mit Aufenthaltsmöglichkeiten ➤ Projektansatz zu einer App zur wissensorientierten Erkundung des Stadtraums 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mindest-Gehwegbreite von 2,50 m (ERA & RASt) insb. in älteren Bestandsquartieren regelmäßig unterschritten ➤ Entstehende Nutzungskonflikte (z.B. mit dem ruhenden Verkehr) ➤ Sanierungsbedarfe an Oberflächen ➤ Starke Barrierewirkung von zentralen MIV-Achsen im Stadtgebiet; Querungsanlagen zumeist für den MIV optimiert (lange Wartezeiten im Fußverkehr) ➤ Auch hoch frequentierte Querungen (z.B. Zugänge zur Altstadt, Florastraße) teils unterdimensioniert und veraltet ➤ Ansätze der Barrierefreiheit bestehen zwar, allerdings fehlen oft Doppelquerungen sowie taktile Elemente

Fazit

Die Vor-Ort-Begehungen im Gelsenkirchener Stadtgebiet haben gezeigt, dass zu geringe Gehwegbreiten und damit verbundene Nutzungskonflikte vor allem in (verdichteten) Bestandsquartieren ein wiederkehrendes Merkmal sind. Markant sind außerdem viele Barrieren, die innerhalb und außerhalb der Stadtteile die Verbindungsqualität des Fußverkehrs limitieren. Positiv hervorzuheben sind insbesondere die zahlreichen straßenunabhängigen Fußwegeverbindungen zwischen den Stadtteilen. Zur Barrierefreiheit gibt es gute erste Ansätze, eine flächendeckende Berücksichtigung ist allerdings noch nicht feststellbar.

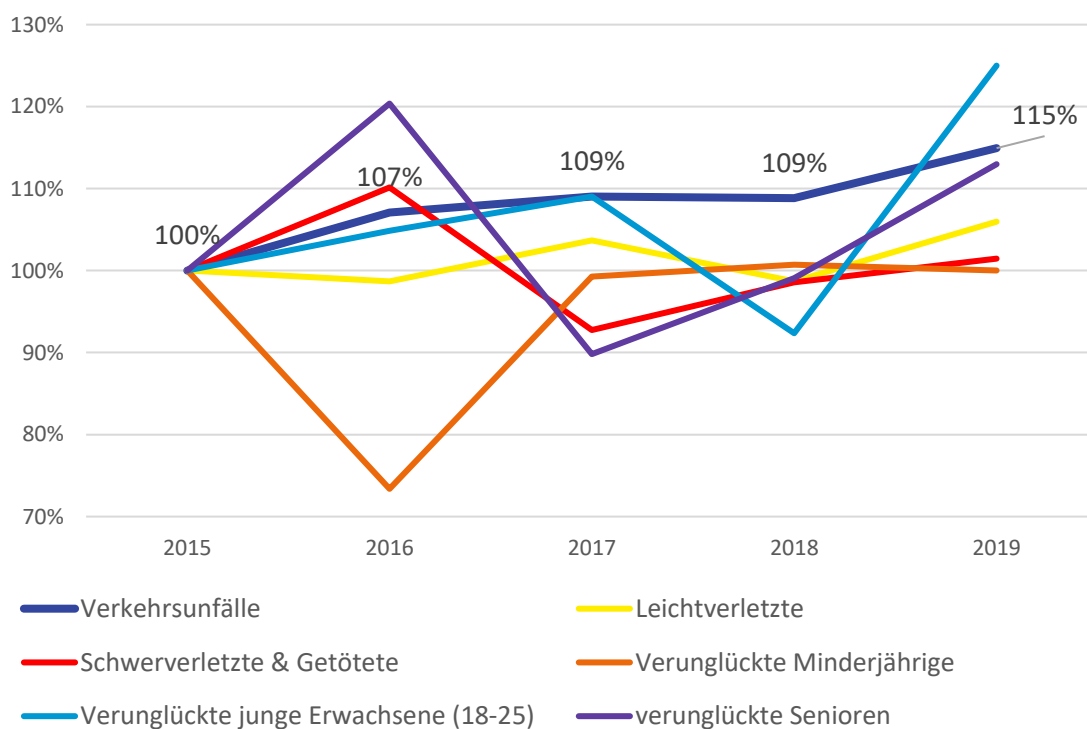
Die zentralen Handlungserfordernisse, die durch die Analyse von Fußverkehr und Barrierefreiheit herausgearbeitet werden konnten, sind folgende:

- 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.

6 Verkehrssicherheit

- Die Unfälle (2015: 8.932/ 2019: 10.266) in Gelsenkirchen haben seit 2015 um 15 % zugenommen. Auch die Anzahl der leichtverletzten Personen (2015: 838/ 2019: 888) ist gestiegen, während die Anzahl der Schwerverletzten (2015: 138/ 2019: 140) stagniert. Dies entspricht weitestgehend dem bundesweiten Trend (Unfallzahlen nehmen zu, Anzahl Schwerverletzte und Getötete nimmt eher ab).
- Bei den Altersgruppen hat sich insbesondere die Anzahl der verunglückten jungen Erwachsenen deutlich erhöht. 2019 sind 25 % mehr junge Erwachsene im Verkehr verunglückt. Bei den Seniorinnen und Senioren ist eine Zunahme von knapp 13 % festzustellen. Dies ist einerseits auf die größeren Aktionsradien, aber auch durch die wachsende Anzahl Senioren zurückzuführen.
- Die Anzahl der Verkehrstoten ist seit 2015 von fünf auf 2019 eine Person gesunken, ist jedoch aufgrund der geringen Beobachtungsmenge nicht signifikant. In keinem der vergangenen fünf Jahre wurde allerdings das Ziel von 0 Verkehrstoten erreicht.

Abbildung 21: Entwicklung der Unfall- und Verunglücktenzahlen in Gelsenkirchen



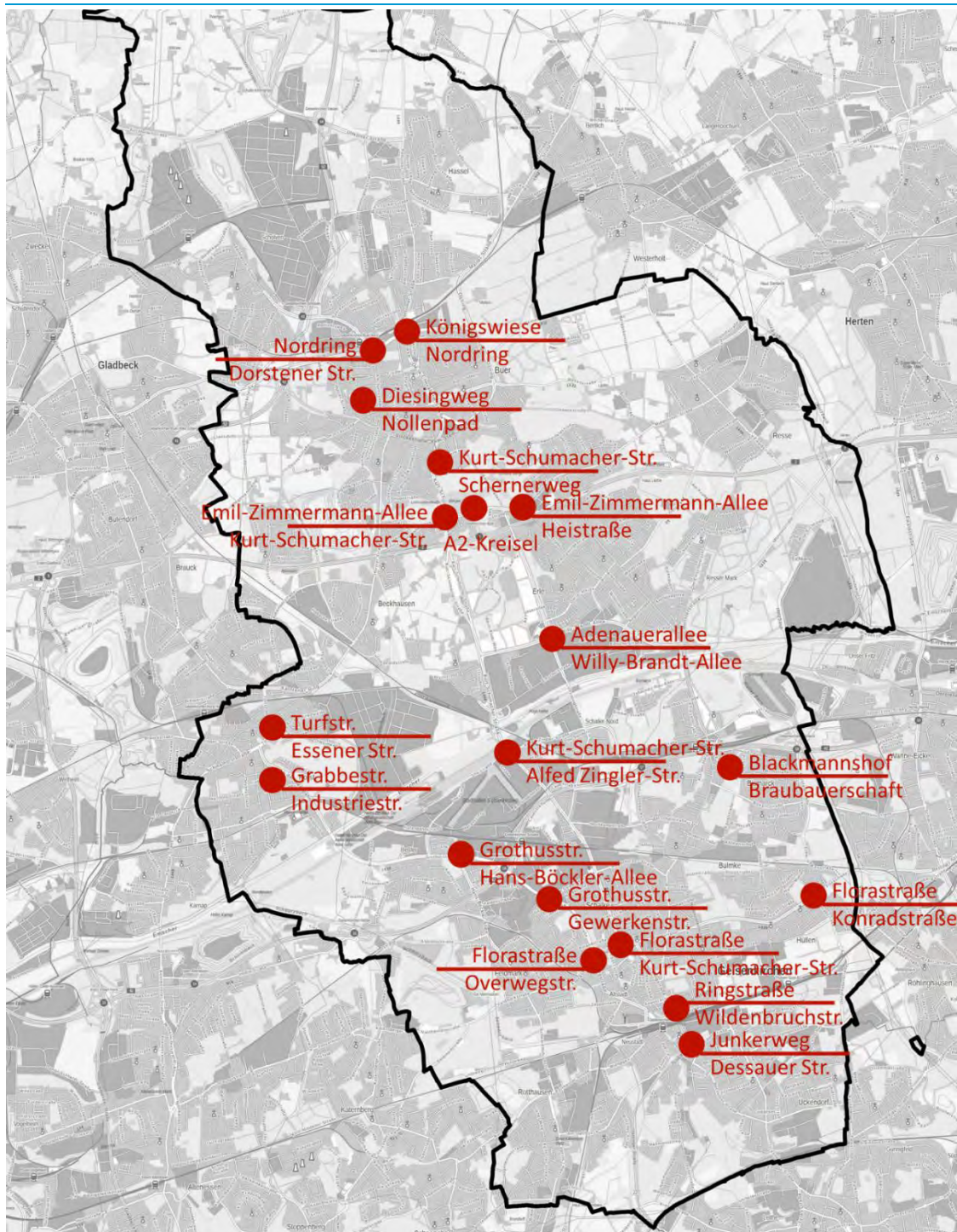
Quelle: Planersocietät nach Polizei Gelsenkirchen (2020)

- In Bezug auf die Unfallschwerpunkte muss festgehalten werden, dass diese hauptsächlich an den großen MIV-Kreuzungen im Stadtgebiet zu finden sind. Dies ist aufgrund der Verkehrsmengen nachvollziehbar. Kritischer zu betrachten sind daher insbesondere die Standorte an denen auch der Fuß-/Radverkehr eine stärkere Rolle einnimmt.
- In diesem Zuge ist die Situation am Diesingweg/Nollenpad zu prüfen und ggf. Maßnahmen

zur Verkehrssicherheit zu entwickeln. Hier befinden sich mehrere Schulen in direkter Nachbarschaft. Es handelt sich also um einen sensiblen Bereich. An beiden Straßen sind relevante Verkehrsmengen Rad/Fuß zu erwarten.

- Weiterhin sind die beiden Unfallschwerpunkte in Horst kritisch zu bewerten. Insbesondere an der Kreuzung Essener Str./Turfstr. besteht ein erheblicher Querungsbedarf. Hier befindet sich eines der beiden Stadtteilzentren mit hohen Aufenthaltsqualitäten.

Abbildung 22: Unfallschwerpunkte im Gelsenkirchener Stadtgebiet



Quelle: Planersocietät nach Polizei Gelsenkirchen (2020); Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende 2021

Fazit

In Gelsenkirchen hat die Anzahl der Unfälle in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Wenngleich die Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten zeitgleich stagnieren, deuten die Daten darauf hin, dass Handlungsbedarfe in Bezug auf die Verkehrssicherheit bestehen. Dies betrifft insbesondere die Unfallschwerpunkte. Es lassen sich somit folgende zentrale Handlungserfordernisse ableiten:

- 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)

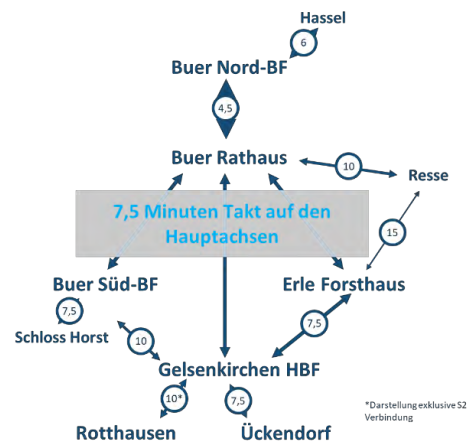
7 ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bildet das Rückgrat einer umweltfreundlichen Mobilität, denn ein sehr großer Teil der Gelsenkirchener Bevölkerung hat eine Haltestelle

in der direkten Wohnumgebung. Der Gelsenkirchener ÖPNV hat nicht nur die Funktion der Daseinsvorsorge, sondern einen erheblichen Anteil z.B. an der Abwicklung der beruflichen Pendlerverkehre.

Fakten zum ÖPNV-Angebot

- 94 % der Bevölkerung erreichen innerhalb von 300m eine Haltestelle, Erschließungslücken: nur in Randbereichen.
- HBF als größter Verknüpfungspunkt zum regionalen SPNV (RE, RB, S-Bahnen), Innenerschließung mit SPNV schwierig.
- Zwei zentrale Umsteigepunkte (Buer Rathaus, HBF) als Reaktion auf die bizenrische Stadtstruktur; Feinerschließung erfolgt sternförmig von den beiden Umsteigepunkten.
- Zwischen den Umsteigepunkten: Nord-Süd Hauptachsen (Straßenbahnen): leistungsfähiger 7,5 Minutentakt; Buslinien haben unterschiedliche Taktstrukturen (15/30; 10/20 Takt) und bedienen im Stadtgebiet i.d.R. zwischen 5:30 und 23:00 Uhr.



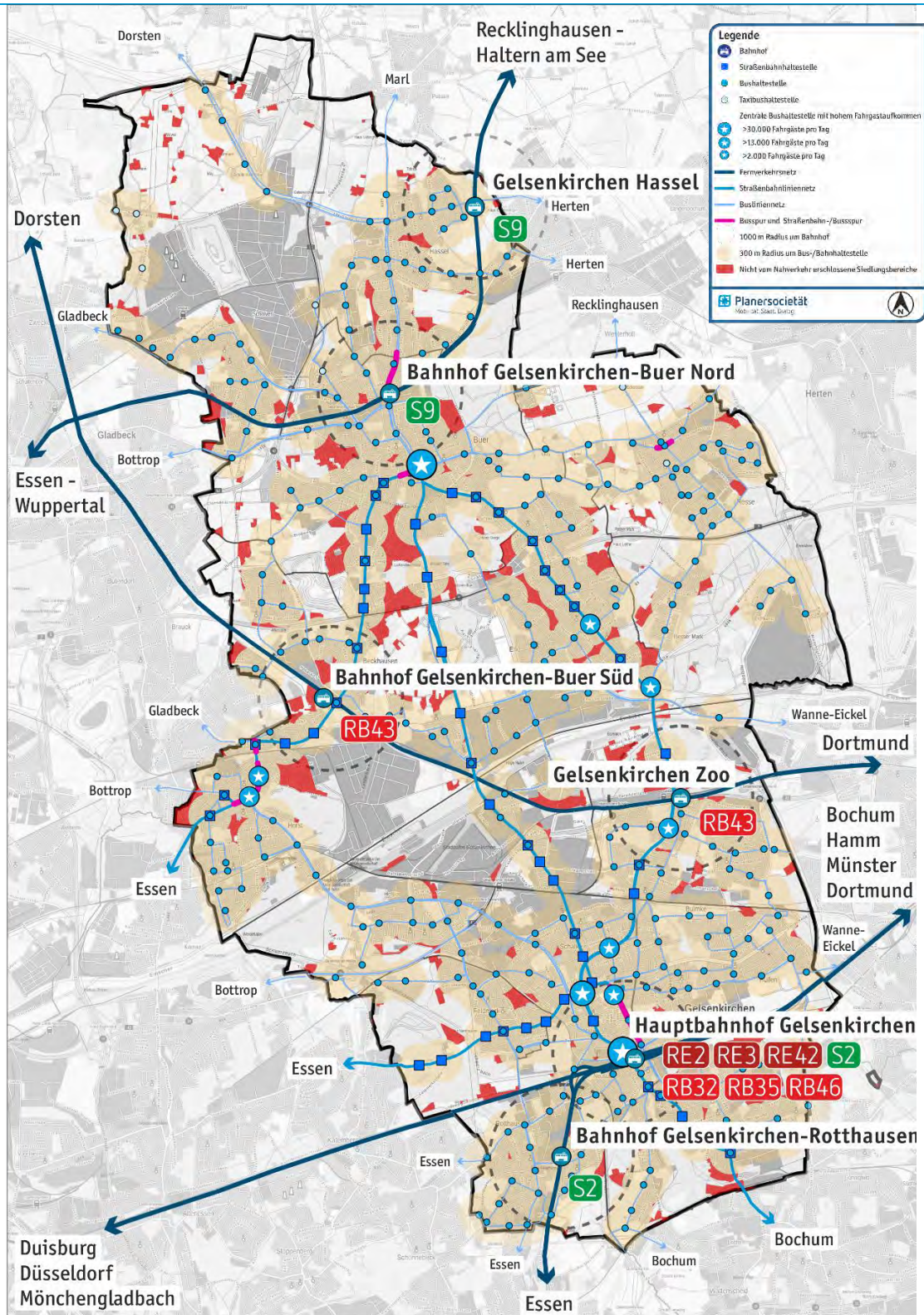
Organisation und Betreiberstrukturen



Das Gelsenkirchener Verkehrsangebot wird durch mehrere Verkehrsunternehmen bereitgestellt. Der nördliche Teil Gelsenkirchens wird überwiegend durch die Vestische Straßenbahnen GmbH und das übrige Stadtgebiet von der BOGESTRA betrieben. Darüber hinaus einzelne Linien durch die Ruhrbahn, die STOAG und den Busverkehr Rheinland GmbH. Hierdurch ergeben sich folgende Herausforderungen:

- Uneinheitliches Corporate Design.
- Gefahr nicht aufeinander abgestimmter Angebote.
- Verschiedene Angebotsstrukturen (z.B. unterschiedliche Regeltakte) – heterogenes Netz.
- Verschiedene Ansprechpartner für Kundinnen und Kunden (z.B. Beschwerdemanagement).
- Erhöhter Abstimmungsaufwand.

Abbildung 23: Bestandsanalyse zum Angebot des öffentlichen Verkehrs in Gelsenkirchen

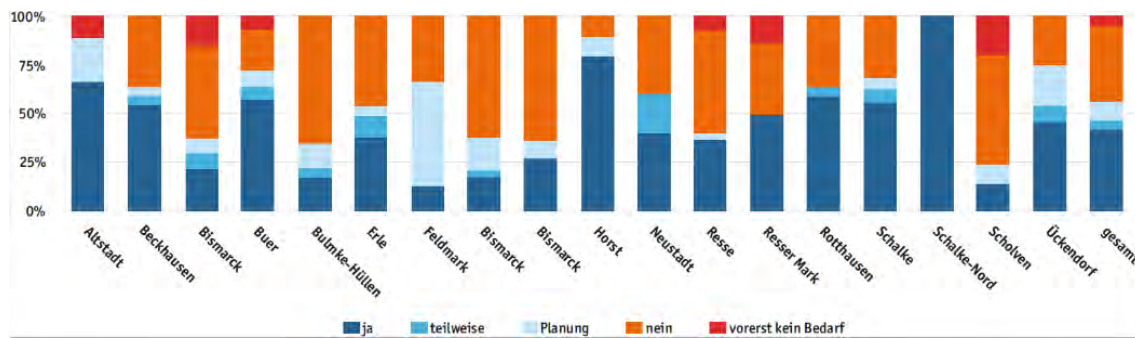


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage © OpenStreetMap Mitwirkende 2021

- Der NVP aus dem Jahr 2016 weist mehrere Prüfaufträge aus, die derzeit von der Stadt Gelsenkirchen erarbeitet werden. Beispiele hierfür: Verlängerung der Straßenbahn Richtung Bahnhof Buer Nord, Hassel oder zur Westfälischen Hochschule; Ringschluss durch Verlängerung der Straßenbahnlinie 301 von Gelsenkirchen Horst in die Innenstadt.

Barrierefreiheit & Haltestellenausbau

Abbildung 24: barrierefreie Haltestellen in Gelsenkirchen nach Stadtteilen



Quelle: Planersocietät nach NVP 2018

- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen geht sukzessive voran, aber das bundesweit geltende Ziel des barrierefreien Ausbaus bis 2022 wird vrsl. verfehlt; letzte Erhebung des NVP: unter 50 % vollständig barrierefreie Haltestellen.
- Einige zentrale ÖPNV-Haltestellen (Bus, Straßenbahn) erfüllen heutige Standards und haben z.T. Vorbildfunktion:
 - Zentrale Haltestelle Buer Rathaus ist neu gestaltet; die Haltestelle soll künftig Standort einer Mobilstation sein und fungiert dann noch stärker als Mobilitäts-schnittstelle.
 - Zentrale Haltestelle Rathaus Buer / Kunstmuseum barrierefrei ausgebaut, überdacht und mit ebenerdigen Querungen an das Umfeld (Buerer Altstadt) angepasst.

Abbildung 25: zentrale Straßenbahnhaltestelle Rathaus Buer / Kunstmuseum



Abbildung 26: zentraler Busbahnhof Rathaus Buer



- Haltepunkte des ÖPNV vermitteln einen positiven Eindruck, wenn auch z.T. noch Nachholbedarf besteht und uneinheitliche Gestaltungen ein teilweise diffuses Bild vermitteln.
- Das Umfeld modernisierter Haltepunkte ist an die geschaffenen Qualitäten anzupassen.
- Positive Bewertung der Haltepunkte des SPNV beim Stationsbericht VRR 2017 (5 von 6 gut/ Buer-Süd mittel): Gelsenkirchen HBF und Buer Nord Bf durchgehend positiv bewertet.
 - verknüpfende Elemente (z.B. Radabstellanlagen, Fahrradboxen, Metropolrad-Sta-

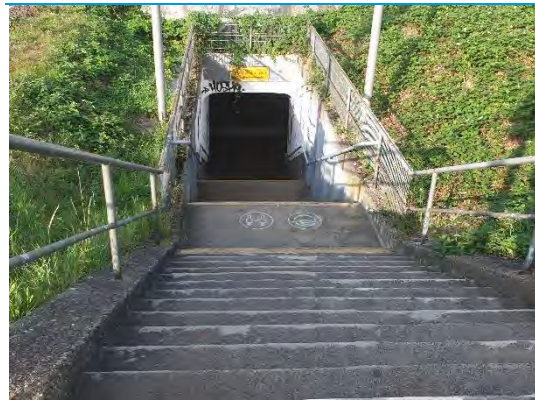
tionen, P+R-Parkplätze) sind im Umfeld der meisten SPNV-Haltestellen vorhanden.

- Anschlüsse an den ÖPNV sind im direkten Umfeld gegeben.
- Einige Haltestellen des SPNV bleiben angesichts ihrer potenziellen Bedeutung hinter den Erwartungen zurück:
 - Modernisierungsbedarf an den Bahnhöfen Buer Süd und Zoo; hier fehlt es auch an der Barrierefreiheit (Buer Süd Fahrzeugeinstieg und Zoo Zuwegung Bahnsteig).
 - Die verknüpfenden Elemente sind nicht als gemeinsames Mobilitätsangebot erkennbar und z.T. bestehen Qualitätsdefizite (z.B. veraltet, ungepflegt).

Abbildung 27: Höhenunterschied GE Buer Süd Bf



Abbildung 28: Zugang Gleise GE Zoo Bf



Fahrzeuge & Service

- Insgesamt 8 Hybridbusse, Energiemix: <50 % aus erneuerbaren Energien. Vestische plant Wasserstoffbus.
- Flottenaustausch zu größeren Mehrzweckabteilen.
- Freies W-LAN in allen BOGESTRA-Fahrzeugen.
- Digitale sowie analoge Kundenberatungsangebote.
- Seit Oktober 2020 werden von der BOGESTRA insgesamt 20 Elektrobusse im Gelsenkirchener Stadtgebiet betrieben.



Regionaler SPNV

- Gute Anbindung an die Nachbarkommunen und die benachbarten Oberzentren durch den Gelsenkirchener HBF (3 RE, 3 RB, 1 S-Bahn; dazu 3 ICE 4 IC/EC -Angebote).
- Zweite SPNV-Achse im Norden (Hassel/Buer Süd) bindet Buer Nord an Essen über den SPNV an; mit der Reaktivierung der Ost-West-Achse (RB43 Dortmund-Gladbeck) besteht zudem eine dritte SPNV-Achse durch das mittlere Gelsenkirchen (Buer Süd/Zoo).
- Es besteht keine innerstädtische SPNV-Erschließung.
- Regionale SPNV-Anbindungsqualitäten sind auf dem Stadtgebiet ungleich verteilt. Gerade

in den Randbereichen ist der SPNV nicht konkurrenzfähig. Teilweise werden diese Defizite jedoch durch Schnellbuslinien aufgefangen. Auch in Buer fehlt eine qualitätsvolle Anbindung des regionalen SPNV an das Kernruhrgebiet (z.B. Bochum, Essen, Dortmund).

Angebotsqualitäten auf wichtigen Verbindungen in und um Gelsenkirchen

MIV- Angebotsqualität nach RIN

	GE Buer Rathaus	GE HBF	Essen	Bochum	Dortmund	Herne	Herten	Gladbeck
Scholven	A	B	C	C	A	B	A	A
Hassel	A	B	C	D	B	C	A	A
Buer	x	B	C	C	A	A	C	A
Beckhausen	B	B	C	C	A	A	A	A
Erle	A	B	C	C	A	A	A	A
Resser-Mark	A	B	C	C	A	A	A	A
Resse	A	B	B	B	A	A	A	A
Schalke-Nord	A	A	B	B	A	A	A	A
Heßler	A	A	B	B	A	A	B	B
Feldmark	B	B	B	C	A	A	B	A
Rotthausen	B	B	A	B	A	B	A	C
Altstadt	A	A	B	C	A	A	B	B
Ückendorf	B	B	A	B	A	B	C	B
Horst	B	A	B	C	A	A	B	B
Schalke	B	A	B	C	A	A	B	B

ÖPNV- Angebotsqualität nach RIN

	GE Buer Rathaus	GE HBF	Essen	Bochum	Dortmund	Herne	Herten	Gladbeck
Scholven	B	D	D	E	C	D	A	E
Hassel	C	C	B	D	D	E	A	A
Buer	x	A	C	D	B	C	B	E
Beckhausen	A	D	D	D	C	C	D	E
Erle	D	B	C	C	B	C	E	E
Resser-Mark	D	D	E	E	C	E	E	E
Resse	B	D	D	C	D	E	C	C
Schalke-Nord	A	C	B	C	A	A	D	D
Heßler	E	D	D	D	B	C	F	F
Feldmark	D	C	C	B	A	A	E	D
Rotthausen	C	D	C	D	A	A	D	D
Altstadt	A	A	B	B	A	A	D	D
Ückendorf	B	C	C	C	A	B	E	D
Horst	C	B	A	C	B	C	D	D
Schalke	A	B	B	C	A	A	D	D

Erläuterung zur Erhebungsmethodik der RIN:

Die oben dargestellten Abbildungen zeigen Angebotsqualitäten auf verschiedenen Quell-/Zielbeziehungen in Gelsenkirchen. Die Skala geht dabei von A (sehr gut) bis E-F (unzureichend bis mangelhaft). Bei der Angebotsqualität nach RIN wird die Dauer der Fahrt inkl. Zu- und Abgangs- sowie Wartezeiten in das Verhältnis zur Luftlinie in km gesetzt. Die Einstufung in die Kategorien A bis F erfolgt dabei an einer Angebotskurve, welche a) im ÖPNV längere Reisezeiten als im MIV erlaubt (eine Reisezeit, die im MIV Kategorie B ist, kann im ÖV noch A sein) und b) entlang einer Kurve verläuft, also keinen linearen Verlauf hat. Dies bedeutet, dass bei kurzen Luftliniendistanzen eine deutlich geringere Luftliniengeschwindigkeit für die Einordnung in eine gute Kategorie ausreicht als bei längeren.

Digitalstrategie im ÖPNV (angestrebte Maßnahmen)

- *Digitales Schokoticket (E-Ticket Schülerfahrkosten):*
Ermöglichung von digitalen Anträgen auf das Schokoticket sowie deren Bearbeitung. Prüfung der Möglichkeit ein digitales Schokoticket einzurichten.
- *Mobility Inside:*
Bundesweite Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger des ÖPNV und SPNV in einer App.
- *Kunden-WLAN:*
Ergänzend zur Bereitstellung von WLAN in allen Fahrzeugen der BOGESTRA sowie der sukzessiven Erweiterung von WLAN-Hotspots im öffentlichen Raum ist geplant auch an den Bahnhöfen im Stadtgebiet freies WLAN bereitzustellen.
- *Sensorik in den Fahrzeugen des ÖPNV:*
Ausrüstung der ÖPNV-Fahrzeuge mit Sensorik zur Fahrgastzählung sowie zur Verspätungsinformation. Nutzung der Daten auch zur Linienplanung und -taktung und ergänzende Mobilitätsservices sowie für ein Fahrgastinformationssystem.
- *Fahrgastinformationssystem im ÖPNV:*
Installation von Informationsanzeigen an den Haltestellen und Darstellung von Fahrgastinformationen in einer App.

Stärken & Schwächen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gute grundsätzliche Erschließungswirkung im Stadtgebiet (94 % der Bevölkerung erreicht den ÖV innerhalb von 300m) ➤ Einige zentrale ÖV-Haltestellen sind modernisiert und haben Vorbildfunktion ➤ Insgesamt vermitteln die Bushaltestellen einen positiven Eindruck ➤ Regionale Anbindungsqualitäten (nach RIN 2008) gut bis befriedigend (Richtung Dortmund und Essen) ➤ Innergemeindlich bis auf wenige Ausnahmen ebenfalls gute Anbindungsqualität (ABER: schlechter als MIV) ➤ Entstehende Dynamik im Bereich alternativer Antriebe (E-Busse, Wasserstoffbus) ➤ Barrierefreier Ausbau der Haltestellen geht sukzessive voran ➤ Digitalstrategie nennt verschiedene Projekte deren Umsetzung kurzfristig angegangen werden soll 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Angebotsqualitäten des ÖVs in einigen Stadtteilen unterdurchschnittlich (z.B. Resser Mark, Scholven, Heßler) ➤ Regionale SPNV-Anbindungsqualität im Stadtgebiet ungleich verteilt; in Randbereichen ist der SPNV nicht konkurrenzfähig ➤ Buer nicht ausreichend qualitativ durch den SPNV an das Ruhrgebiet angebunden ➤ Modernisierungsbedarfe an SPNV-Haltestellen (z.B. GE-Zoo, GE-Buer-Süd) ➤ Bundesweite Zielvorgabe zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen wird verfehlt

Fazit

Grundsätzlich bietet das ÖV-System Gelsenkirchens gute Voraussetzungen zur qualitativ hochwertigen Anbindung großer Teile des Stadtgebiets. Insbesondere der SPNV weist, mit Ausnahme des Gelsenkirchener Hauptbahnhofs, allerdings limitierende Aspekte auf (z.B. Qualität: Haltepunkte, Verbindungsmöglichkeiten, Taktung, Bedienzeiträume). Damit hängt auch zusammen, dass ÖV-Reisezeiten z.T. nur bedingt mit den MIV-Reisezeiten konkurrieren können.

Die zentralen Handlungserfordernisse, die durch die Analyse des öffentlichen Verkehrs herausgearbeitet werden konnten, sind folgende:

- Durchführung der im Nahverkehrsplan erarbeiteten Prüfaufträge zur potenziellen Erweiterung der Straßenbahnanbindung im Stadtgebiet.
- Aufwertung zentraler SPNV-Bahnhöfe; Ausbau/Erneuerung als intermodale Haltepunkte.
- Qualitativ hochwertige Anbindung von Buer durch den SPNV
- Weitere Stärkung des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat umweltfreundlicher Mobilität auf den Hauptachsen (z.B. die Achse Kurt-Schumacher-Straße zwischen den Zentren Altstadt & Buer).
- Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit.

8 Vernetzte Mobilität

Die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln im Tages- bzw. Wochenverlauf (Multimodalität) oder auf einem Weg (Intermodalität) wird im städtischen Verkehrsgeschehen immer bedeutender. Einerseits weil die so geschaffenen Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto attraktiver werden und andererseits, da Menschen vermehrt nach praktikablen Lösungen suchen auf ein eigenes Auto zu

verzichten. Die attraktive und effiziente Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto trägt dementsprechend dazu bei, den gesamtstädtischen Verkehr nachhaltiger zu gestalten und diesen durch vielfältige verfügbare Wahlmöglichkeiten zu entzerren.

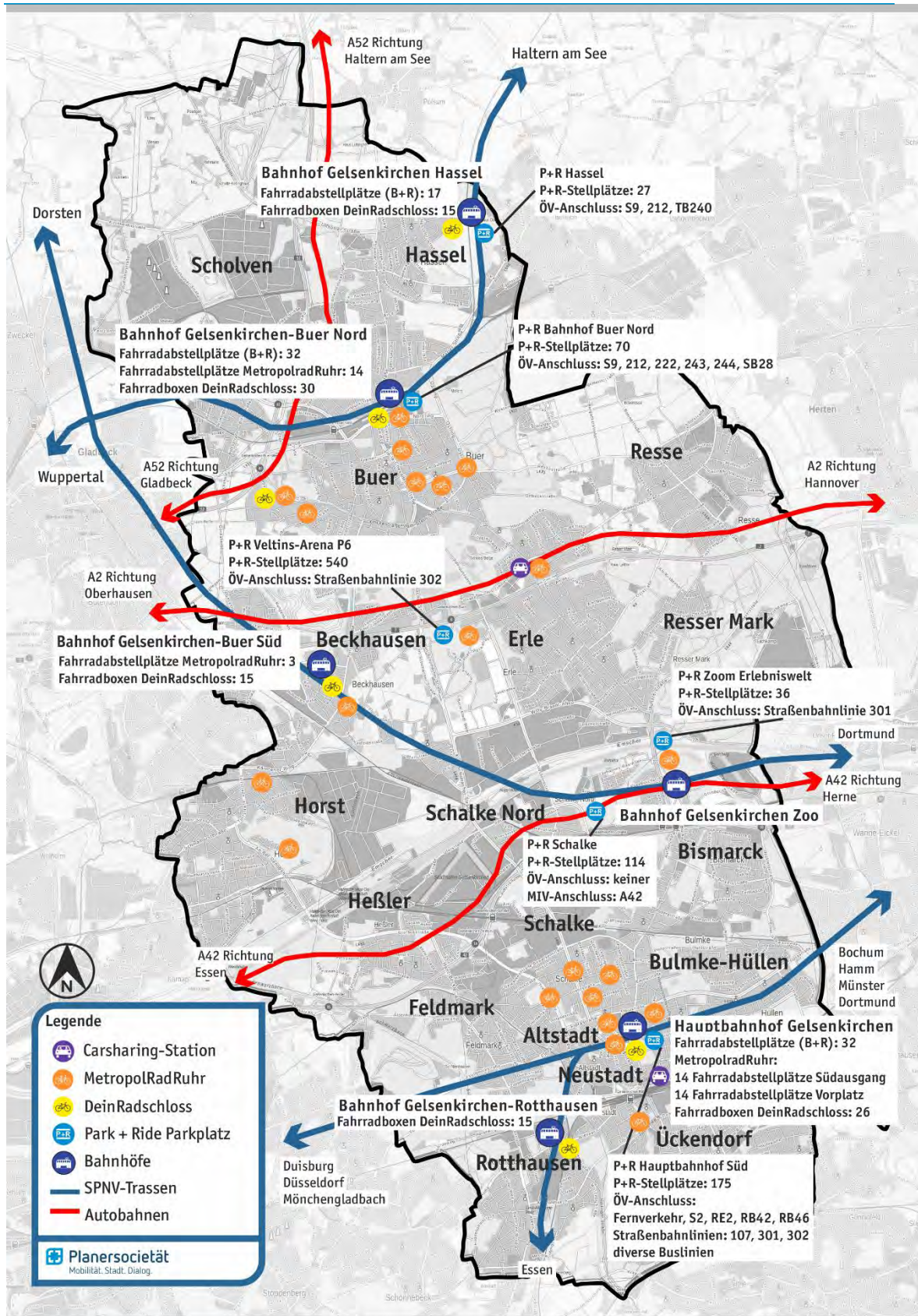
Stand der vernetzten Mobilität

Gelsenkirchen steht bei der vernetzten Mobilität nicht am Anfang. Im Jahr 2015 wurde von der BOGESTRA unter Beteiligung der Städte Bochum und Gelsenkirchen das Fachkonzept Multimodale Mobilität herausgegeben. Anhand einer Analyse des damaligen Status-Quos wurden die Mobilitätsangebote der beiden Städte sowie zuträgliche soziodemographische Indikatoren untersucht, um Potenziale für vernetzte Mobilität ausfindig zu machen. Aufbauend darauf wurden Handlungsempfehlungen für den Bereich der vernetzten Mobilität formuliert.

- Etablierung eines Mobilitätsverbunds.
- Erweiterung der Fahrzeugpalette der Verleihrad- und Carsharing-Betreiber.
- Definition von Kategorien intermodaler Verknüpfungspunkte und deren Ausstattung.
- Priorisierung geeigneter Standorte für intermodale Verknüpfungspunkte.
- Einheitliche Vermarktung intermodaler Verknüpfungspunkte.
- Stärkere Kooperation der BOGESTRA und anderen Mobilitätsanbietern.
- Umgestaltung und Vereinfachung des Tarifsystems.
- Etablierung einer übergreifenden Zugangs- und Bezahlmöglichkeit.
- Prüfung von Zusatz- und Serviceangeboten.

Neben den Gelsenkirchener Planungen durch das Fachkonzept Multimodale Mobilität, das Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet vorsieht (z.B. in Quartieren auch ohne ÖV-Anschluss), hat ein Konzept des VRR für ein verbundweites Netz von Mobilstationen im Jahr 2020 für Gelsenkirchen 23 potenzielle Standorte für Mobilstationen ermittelt. Fünf Standorte wurden nach Maßgabe der Schwerpunkte des Konzepts (insb. große ÖPNV-Verknüpfungspunkte) ein hohes und zehn weiteren ein mittleres Potenzial bescheinigt. 2020 stellte die Stadt Gelsenkirchen im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes einen Antrag für Fördermittel für den Aufbau von Mobilstationen.

Abbildung 29: Bestandsanalyse zur vernetzten Mobilität in Gelsenkirchen



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage © OpenStreetMap Mitwirkende 2021

Park + Ride

- Für Pendelnde stehen in Gelsenkirchen insgesamt sechs P+R-Anlagen zur Verfügung, von denen fünf an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind.
- Der Hauptbahnhof Gelsenkirchen sowie die Bahnhöfe Buer Nord und Gelsenkirchen Hassel verfügen über ausgewiesene P+R-Anlagen mit Anschluss an den SPNV.
- An den Straßenbahnstationen „Veltins Arena“ und „Zoom Erlebniswelt“ stehen ebenfalls P+R-Stellplätze zur Verfügung. Diese sind an die Straßenbahn angeschlossen.
- Der an der Ausfahrt der A 42 gelegene P+R-Parkplatz eignet sich aufgrund der fehlenden Verknüpfung zum öffentlichen Verkehr bisher nicht als Verknüpfungspunkt zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, sondern eher als Treffpunkt für MIV-Fahrgemeinschaften.
- Ein integriertes Konzept zur Vermarktung der Möglichkeiten von P+R sowie die konkrete Ansprache von potenziellen Nutzenden besteht bislang nicht.

Abbildung 30: P+R-Anlage Bf Buer-Nord



Bike + Ride

- Im Gelsenkirchener Stadtgebiet besteht an verschiedenen Standorten (insb. an den Haltepunkten des SPNV) das Angebot von DeinRadschloss zum sicheren Abstellen von Fahrrädern in Fahrradboxen.
- An allen Gelsenkirchener Bahnhöfen, mit Ausnahme des Bahnhofs Gelsenkirchen Zoo sind Fahrradboxen von DeinRadschloss eingerichtet worden. Insgesamt bestehen so 101 sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den SPNV-Haltepunkten.
- Im Bereich der Bahnhöfe (mit Ausnahme des Bahnhofs Buer-Süd) bestehen außerdem kostenfrei nutzbare Radabstellanlagen, die z.T. auch mit Witterungsschutz versehen sind. Allerdings besteht hier auch Modernisierungsbedarf.

Abbildung 31: Radboxen am Bf Buer-Nord



Bikesharing

- Das Bikesharing-Angebot in Gelsenkirchen besteht aktuell aus insgesamt 18 über das Stadtgebiet verteilte Stationen zweier Anbieter (17 Stationen von Metropolrad Ruhr und eine Station von RevierRad Ruhr).
- Schwerpunkte der Stationen sind die beiden Zentren (Altstadt und Buer) sowie z.T. die

Abbildung 32: Leihradstation Bf Buer-Nord



Stationen des öffentlichen Verkehrs (Hauptbahnhof, Buer Nord Bf, Buer Süd Bf).

- Im Vergleich zum Bestand aus dem Fachkonzept Multimodale Mobilität (21 Metropolradstationen, ca. 40 Leihräder) ist ein moderater Rückgang der Stationen zu verzeichnen.

Carsharing

- Das Carsharing-Angebot in Gelsenkirchen besteht aktuell aus zwei Stationen (Wissenschaftspark & Studentenwohnheim Wodanstraße) und insgesamt drei Carsharing-Fahrzeugen, die von RUHRAUTOe in einem stationsbasierten Modell betrieben werden. Zur Verfügung stehen E-Fahrzeuge.
- Carsharing steht in Gelsenkirchen bislang in keinem direkten Zusammenhang zum öffentlichen Verkehr. Beide bestehenden Stationen eignen sich, wenn überhaupt nur bedingt für verknüpfte Mobilität.
- Zwischen der BOGESTRA, dem VRR und dem Unternehmen RUHRAUTOe bestehen Kooperationen, die es ÖV-Abonnenten ermöglichen, anfallende Kosten über ihre Zeitkarten abzurechnen sowie eine vergünstigte Anmeldegebühr in Anspruch zu nehmen. Diese wird als Fahrguthaben verrechnet.
- Im Vergleich zum Bestand aus dem Fachkonzept Multimodale Mobilität (neun Carsharing-Stationen mit neun Carsharing-Fahrzeugen von vier Betreibern) ist das Carsharing-Angebot deutlich zurück gegangen.
- Gelsenkirchen ist mit 0,01 Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner auf Platz 150 von 151 (Ranking von Städten über 50.000 Einwohner; Stand 2019 Bundesverband Carsharing).

Stärken & Schwächen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intermodale Angebote sind an der Mehrzahl der SPNV-Haltepunkte vorhanden (Fahrradboxen, Bike-Sharing, P+R-Anlagen) ➤ Bike-Sharing ist auch in den beiden Zentren sowie in einigen Stadtteilzentren vorhanden ➤ In Gelsenkirchen besteht ein Carsharing-Angebot ➤ Erste Kooperationsansätze zur übergreifenden Abrechnung von Mobilitätsangeboten (ÖV-Zeitkarte & Carsharing) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ An den SPNV-Haltepunkte Buer-Süd und Rotthausen bestehen keine ausgewiesenen P+R-Anlagen ➤ Fahrradabstellanlagen an intermodalen Schnittstellen teilweise modernisierungsbedürftig ➤ P+R-Vermarktungskonzept bzw. zielgerichtete Ansprache von potenziellen P+R-Nutzerinnen und -Nutzern fehlt bislang ➤ Carsharing-Angebote sind bisher kaum verbreitet und weisen keinen Nutzungszusammenhang auf

Fazit

In Gelsenkirchen bestehen erste Ansätze zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten. Konzentriert sind die damit zusammenhängenden Angebot insbesondere im Bereich der SPNV-Haltepunkte sowie in den beiden Zentren Altstadt und Buer. Auch erste Kooperationsbestrebungen zwischen Mobilitätsdienstleistern sind gegeben. Es fehlt bislang allerdings an übergeordneten Zugangsmöglichkeiten, Vermarktungskonzepten sowie z.T. der stadtweiten Verbreitung von Angeboten.

Die zentralen Handlungserfordernisse, die aus der Analyse der Vernetzungsangebote im Gelsenkirchener Verkehrssystem hervorgehen, sind folgende:

- Umkehrung der aktuell rückläufigen Entwicklungen bei den bestehenden Sharingangeboten und bessere Verknüpfung der vernetzten Mobilität.
- Die bestehenden Ansätze vernetzter Mobilität sind in ein übergreifendes Konzept zu integrieren.
- Erarbeitung eines integrierten Konzepts zum Ausbau und zur Stärkung der vernetzten Mobilität auf Grundlage der vorliegenden Planwerke und Konzepte (Fachkonzept Multimodale Mobilität, Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen, Antrag im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes).

9 Fließender & ruhender Kfz-Verkehr

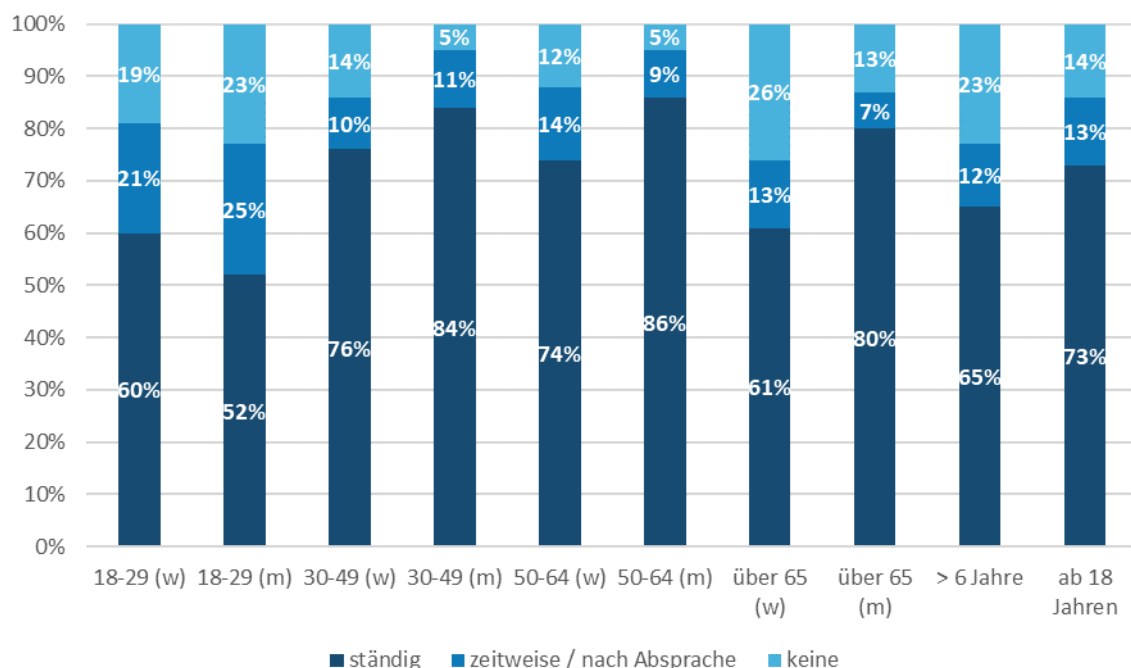
Viele Verkehrsstrukturen in deutschen Städten wurden über die vergangenen Jahrzehnte auf den Kfz-Verkehr zugeschnitten. Dementsprechend ist dessen Bedeutung ausgeprägt. Auch in Gelsenkirchen hat der Kfz-Verkehr eine bedeutende Rolle für die Mobilität der Menschen sowie die Wirtschaft der Stadt inne. Aktuelle gesellschaftliche Trends sowie politische Ziele und gesetzliche Vorgaben zei-

gen aber, dass die über Jahrzehnte gewachsene Ausgestaltung des Kfz-Verkehrs vermehrt in Frage gestellt wird. Moderne Mobilitätsplanung versucht statt einer Priorisierung des Kfz-Verkehrs attraktive sowie konkurrenzfähige Alternativen zu entwickeln und die notwendigen Kfz-Verkehre stadtverträglich sowie für alle Verkehrsteilnehmenden sicher abzuwickeln.

Fakten zum Kfz-Verkehr (Stand 2020)

- 57 % der Gelsenkirchener Bevölkerung wählen als Hauptverkehrsmittel den Pkw (46 % als Fahrer*in, 11 % als Mitfahrer*in).
- 86 % der mindestens 18-Jährigen in Gelsenkirchen haben einen Pkw-Führerschein.
- Zwischen den Stadtbezirken bestehen beim Pkw-Führerscheinbesitz nur geringe Unterschiede. Am höchsten ist dieser im Stadtbezirk Ost (89 %), am geringsten hingegen im Stadtbezirk Mitte (84 %).
- Die ständige Pkw-Verfügbarkeit der mindestens 18-Jährigen in Gelsenkirchen liegt bei 73 %. Besonders hoch ist diese bei Männern zwischen 50 und 64 Jahren (86 %). Deutlich seltener haben hingegen Frauen über 65 Jahre ständigen Zugriff auf einen Pkw (65 %).

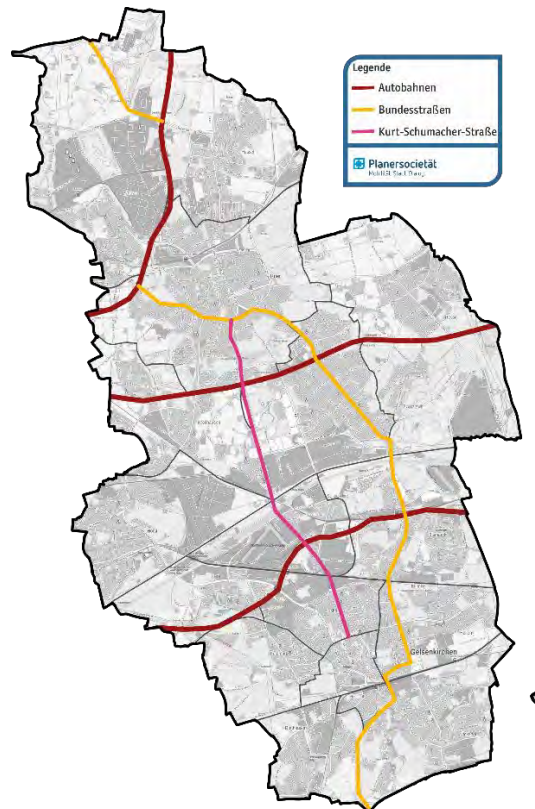
Abbildung 33: Pkw-Verfügbarkeit nach Altersgruppen & Geschlecht (gerundete Werte, Stand 2020)



Quelle: Planersocietät nach Daten der Mobilitätsbefragung 2015

Verbindungsfunktionen übergeordneter Straßen

- Auf Gelsenkirchener Stadtgebiet verlaufen zwei Autobahnen in Ost-West-Richtung (A2, A42), die vor allem der regionalen und überregionalen Erschließung dienen (auch die südlich des Stadtgebiets liegende A40 hat für Gelsenkirchen eine erschließende Wirkung).
- Aufgrund der geringen Ost-West-Ausprägung der Stadt Gelsenkirchen eignen sich die Autobahnen nur bedingt für innerstädtische Verbindungen.
- Die beiden Zentren Altstadt und Buer sind durch die Kurt-Schumacher-Straße miteinander verbunden, die aufgrund ihrer zentralen Lage und Verbindungsfunktion einen großen Teil der innerstädtischen Verkehre bündelt.
- Eine weitere Verbindung in Nord-Süd-Richtung stellen die Bundesstraßen 226 und 227 dar, die vor allem im östlichen Teil von Gelsenkirchen verlaufen und von Bochum über den Wissenschaftspark, die Ortsteile Ückendorf, Altstadt, Bülmke-Hüllen, Erle und Buer bis zum Anschluss an die A52 in Richtung Haltern führt.



Vorrangstraßen, Schwerverkehr, Geschwindigkeiten & Lärm

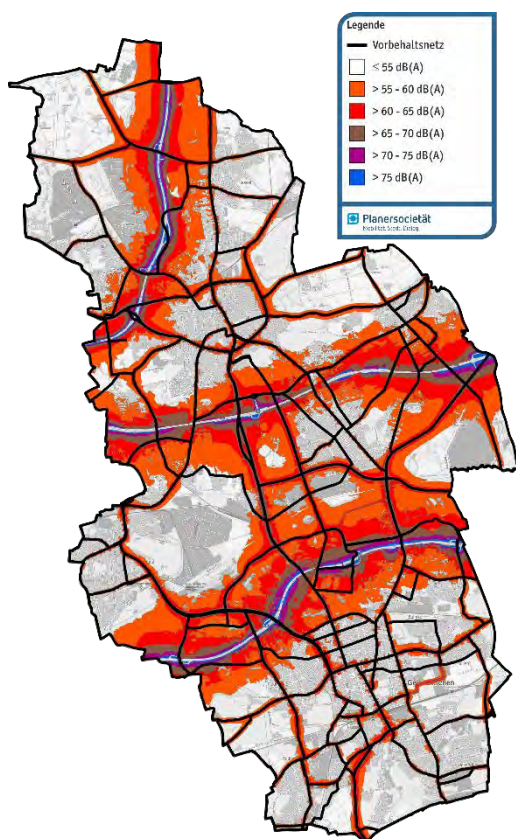
- Das Vorrangstraßennetz in Gelsenkirchen ist dicht und zeigt vor allem Verbindungsstrecken in Nord-Süd-Richtung. Damit werden die Verbindungen abgedeckt, die durch überregionale Straßeninfrastrukturen nicht oder nicht ausreichend bedient werden.
- Über das Vorrangstraßennetz sowie die übergeordneten Straßenstrukturen sind die Gelsenkirchener Gewerbegebiete an das überregionale Straßennetz angebunden. In Teilen führen diese Anbindungen auch durch Stadtteilzentren (z.B. Scholven).
- Weite Teile des Vorrangstraßennetz sind als Lkw-Ausweichstrecken ausgewiesen.
- Logistikkonzepte für die Zentren oder Stadtteilzentren bestehen in Gelsenkirchen keine.

Verkehrsmodell Gelsenkirchen

- Das Gelsenkirchener Verkehrsmodell ist bereits über 20 Jahre und ist damit, wenngleich es häufiger aktualisiert wurde, als veraltet anzusehen. Trotzdem gibt es Hinweise auf bestehende Verkehrsmengen, die Verteilung dieser im Straßennetz und die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen.
- Heutige Verkehrsmodelle nutzen i.d.R. andere Berechnungsmethoden und beziehen ver-

mehrt auch den ÖPNV mit ein. Für belastbare Aussagen die einem Verkehrsmodell entstammen, ist eine Neukonzeption des Gelsenkirchener Verkehrsmodells erforderlich. Viele Gelsenkirchener Straßen sind sehr groß dimensioniert (mehrere Fahrspuren je Richtung). Die Erforderlichkeit dieser Dimensionierung sollte an vielen Stellen überprüft werden. Beispiele für Prüfpotenziale finden sich etwa im Norden von Gelsenkirchen (z.B. Dorstener Str., Feldhauser Str., Nordring, Ostring).

- Die Verkehrsbelastungen, die das Gelsenkirchener Verkehrsmodell für diese Straßen ausweist (in einigen Bereichen mit zwei Fahrspuren je Richtung unter 10.000 Fahrzeuge im Querschnitt pro Tag), zeigen in Verbindung mit aktuellen Regelwerken z.T. Rückbaupotenziale.
- Aktuelle Regelwerke beziffern die Kapazität von zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen mit 1.400 bis 2.200 Kfz/h im Querschnitt (RASt) und demnach einer möglichen täglichen Verkehrsstärke zwischen 33.600 und 52.800 Kfz. In die Prüfung müssen auch anliegende Knotenpunkte im Straßenverlauf einbezogen werden (HBS), um Rückbaupotenziale zu untermauern.



- In vielen der Gelsenkirchener Wohngebiete gilt bereits Tempo-30. Es bestehen allerdings einige zentrale Bereiche (z.B. Resse) und an Wohngebieten angrenzende Straßen in denen Geschwindigkeitsreduktionen ergänzend geprüft werden können.
- Die Lärmkartierung zeigt, dass in Gelsenkirchen insbesondere die Bereiche um die Autobahnen A2, A42 und A52 herum hoch lärmbelastet sind.
- Etwas geringere Belastungen sind um die Straßenbereiche herum zu finden, die zum Vorrangnetz Gelsenkirchens gehören.

Digitalstrategie im fließenden Verkehr (angestrebte Maßnahmen)

- Die Vernetzungsstruktur von Signalanlagen mit dem Verkehrsleitreechner soll sukzessive modernisiert werden (Glasfaser bzw. Wireless Mesh-Network).
- Die Masten intelligenter Straßenbeleuchtung (Smart Poles) sollen multifunktional genutzt werden (z.B. Bereitstellung WLAN-Hotspots, Nachvollzug von Besucherströmen).
- Intelligente Verkehrssteuerung durch Daten, die den Verkehrsteilnehmenden über Displays und ähnliche Ausgabegeräte zur Verfügung gestellt werden.
- Aufbau eines digitalen Baustellenmanagements.

- Aufbau eines Lademanagementsystems zur Vermeidung von Lastspitzen und die Optimierung der Ladeinfrastruktur.
- Geplante Ermittlung von geeigneten Standorten für E-Ladesäulen über das System e prognos zum bedarfsgerechten Ladeinfrastrukturausbau.
- Einsatzplanung und -dokumentation der Straßenreinigungsleistungen in digitaler Form zur Qualitäts- und Quantitätssteigerung der Reinigungsleistungen.
- Aufbau einer Teststrecke für autonomes Fahren in der Abfallwirtschaft.
- Teilprojekte im ARENA PARK Gelsenkirchen Open Innovation Lab (OIL):
 - Teststrecke für autonomes Fahren
 - Elektrifiziertes Verteilzentrum
 - 5-G-basiertes Smart-Traffic-Testgelände auf Basis sensorgestützter vernetzter Verkehrslenkung und -leitung.

Ruhender Kfz-Verkehr

- Viele Straßen der Stadt sind auf den fließenden sowie ruhenden Kfz-Verkehr ausgerichtet.
- Straßenbegleitendes Parken ist in Gelsenkirchen allgegenwärtig. Das gilt sowohl für die zentralen Wohnbereiche, als auch für Stadtteilzentren und die Zentren Altstadt und Buer.

Abbildung 34: flächenintensives Schrägparken im Stadtteilzentrum Hassel

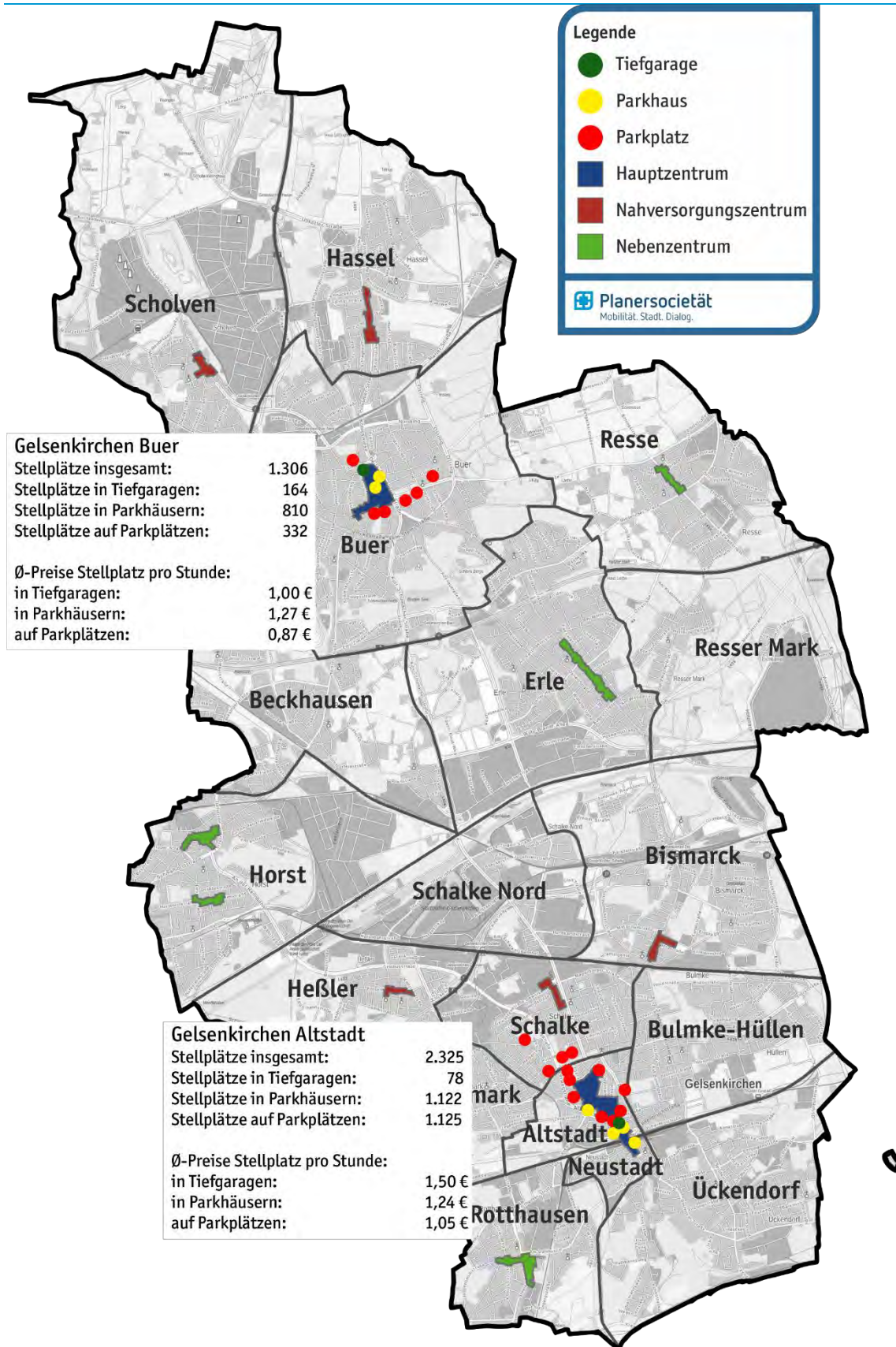


Abbildung 35: straßenbegleitendes Parken in Gelsenkirchen Feldmark



- Es bestehen Bewohnerparkbereiche in Buer sowie in der Altstadt, allerdings finden sich hierzu keine Informationen auf den Webseiten der Stadt.
- Im öffentlichen Raum kann oft kostenlos geparkt werden, wohingegen Ausnahmen (Bewohnerparken, Parkscheibenregelung sowie Gebühren) nur teilweise bestehen.

Abbildung 36: Ruhender Verkehr in Gelsenkirchen



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende 2021

- In Gelsenkirchen-Buer sind die meisten Stellplätze in Parkhäusern untergebracht. Dieser Umstand ist flächensparsam und entlastet den öffentlichen Raum. Allerdings sind die Stellplätze in den Parkhäusern am teuersten, woraus eine Fehlsteuerung der Nutzerinnen und Nutzer entsteht, welche dazu verleitet werden eher andere Parkanlagen oder den öffentlichen Raum zu nutzen.
- Rund um die Gelsenkirchener Altstadt bestehen Stellplätze zu gleichen Teilen auf oberirdischen Parkplätzen und Parkhäusern. Dadurch gehen wertvolle öffentliche Flächen verloren. Die Stellplätze in den Parkhäusern sind teurer als die auf den Parkplätzen, weshalb ein Anreiz besteht eher die flächenintensiven Parkplätze zu nutzen.
- In Gelsenkirchen bestehen erste Ansätze zu Integration der Elektromobilität. Im öffentlichen Raum werden vermehrt Ladesäulen geschaffen und Besitzerinnen und Besitzer von E-Fahrzeugen können von bestimmten Vorteilen profitieren (Befreiung von Parkgebühren, Reduzierung der Kosten des Bewohnerparkausweises).

Digitalstrategie im ruhenden Verkehr (angestrebte Maßnahmen)

- *LoRaWan-Funknetz Gelsenkirchen:*
Aufbau eines LoRaWAN (Long Range Wide Area Network) Funknetzwerks in Gelsenkirchen für verschiedene Anwendungsfälle (z.B. Parkraumbewirtschaftung).
- *Smart Parking im öffentlichen Parkraum / auf öffentlichen Parkplätzen inkl. E-Ladestellen:*
Für den öffentlichen Parkraum ist eine Überwachung über unterschiedliche Sensoren angedacht, die eine effiziente Auslastung der Parkräume gewährleistet. Die Erfassung hat zum Ziel eine Übersicht über die Verfügbarkeit von Parkplätzen und E-Ladesäulen zu Verfügung zu stellen sowie Navigation und Abrechnung zu ermöglichen.
- *Smart Parking – Integration in die Gelsenkirchen App:*
Die über das Smart Parking erfassten Parkmöglichkeiten (Parkplätze, Parkhäuser) sollen in die Gelsenkirchen-App integriert werden.
- *Kooperatives Parkraummanagement:*
Ein weiteres Digitalisierungsprojekt strebt den Austausch verschiedener technischer Systeme (z.B. Parkleitsystem, Verkehrsleitsystem, Apps) mit dem Parkraummanagement an. Es soll ermittelt werden ob und wie das Parkraummanagement im Zusammenhang mit den genannten technischen Systemen weiter verbessert werden kann.

Stärken & Schwächen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Herausragende Angebotsqualitäten in die Altstadt (RIN 2008: Angebotsqualität A aus allen Stadtteilen) und in die Region (z.B. Dortmund, Essen) ➤ Querungen auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet; entsprechend gute Reisezeiten mit dem MIV ➤ Erste Ansätze zur Integration der Elektromobilität (z.B. öffentliche Ladesäulen, Befreiung von Parkgebühren, Reduzierung der Kosten des Bewohnerparkausweises) ➤ In vielen Bereich scheint der Parkdruck moderat zu sein ➤ Lkw-Verkehre werden größtenteils über nicht sensible Teile des Straßennetzes geführt ➤ Hafen Gelsenkirchen als trimodale Drehscheibe mit hohem Entwicklungspotenzial (z.B. als Last-Mile Logistik-Netzwerk) ➤ Vielfältige Vorhaben der Digitalisierung in Digitalstrategie der Stadt Gelsenkirchen hinterlegt 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Hohe Lärm- und Luftemissionen entlang der Hauptachsen (z.B. Kurt-Schumacher-Straße) ➤ Viele Straßenräume ggf. überdimensioniert ➤ Parken im öffentlichen Raum günstiger als in Parkbauten ➤ MIV verdrängt den Rad- und Fußverkehr in die verbleibenden Resträume und senkt die Qualitäten für die Nahmobilität ➤ Bisher keine Innenstadtlogistikkonzepte; auch Logistik mit E-Lastenrädern ist noch kaum verbreitet (Ausnahme GERda & Bestrebungen der BOGESTRA)

Fazit

Der MIV ist im Gelsenkirchener Stadtgebiet auf fast allen Verbindungen das schnellste Verkehrsmittel. Dazu trägt neben großzügig dimensionierten Straßenräumen auch die Ausrichtung von Querungsanlagen auf den Kfz-Verkehr bei. Der ruhende Verkehr wird in vielen Fällen, ebenfalls aufgrund der oftmals großzügigen Dimensionierung, im öffentlichen Raum abgewickelt und verdrängt andere Verkehrs- und Nutzungsarten. Es bestehen erste Ansätze zur Förderung der E-Mobilität im Individualverkehr.

Die zentralen Handlungserfordernisse, die durch die Analyse des fließenden und ruhenden Verkehrs herausgearbeitet werden konnten sind folgende:

- Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptachsen (Reduzierung von Unfällen, Lärm und Luftschadstoffen sowie Generierung von ausreichend Straßenraum für Nahmobilität).
- Förderung von innovativen Ansätzen im Güterverkehr; Stärkung von intermodalen Güterschnittstellen.
- Neuordnung des Parkraums insb. in zentralen städtischen Lagen.

10 Mobilitätsmanagement

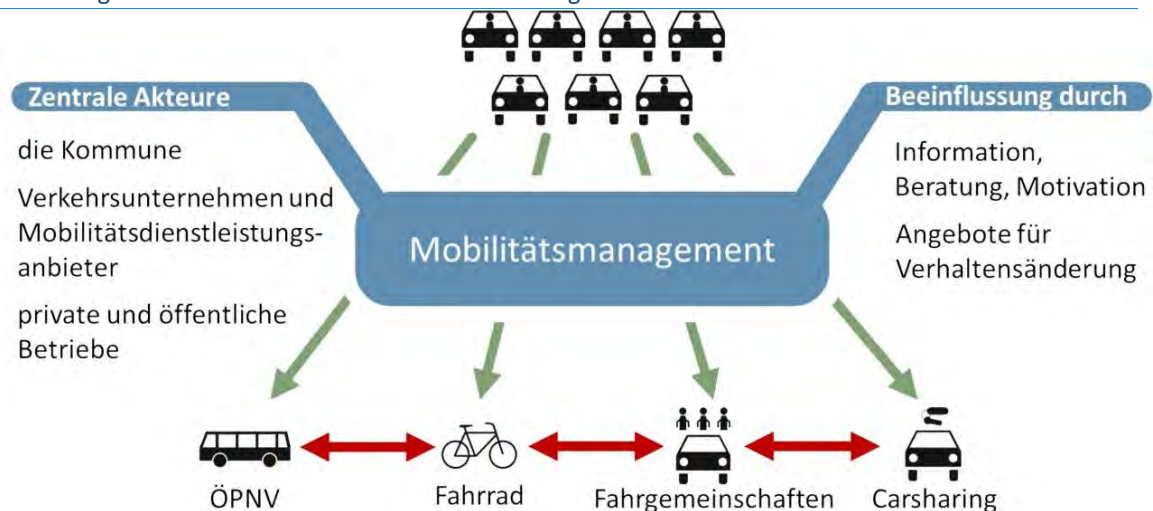
Mobilitätsmanagement greift den ganzheitlichen Ansatz auf, attraktive und zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote und -alternativen in Verbindung mit einer begleitenden Kommunikationsarbeit zu entwickeln. Im Kern wird das Ziel verfolgt, Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel oder (Mitfahr-) Angebote zu verlagern. Neben der Bereitstellung

von Infrastruktur findet im Rahmen eines Mobilitätsmanagements eine stete Informations-, Beratungs- und Motivationsbegleitung statt. Mobilitätsmanagement ist somit ein Instrumentarium, mit dem vor allem Kommunen und Betriebe den Verkehr ihrer Bürgerinnen und Bürger sowie Beschäftigten optimieren und vom IV auf andere Verkehrsträger verlagern können.

Struktur Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement in der Stadt Gelsenkirchen setzt sich aus drei Säulen zusammen. Die erste Säule bildet das kommunale Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung. Die zweite Säule bilden Aktivitäten zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement in Unternehmen und Betrieben und bei der dritten Säule handelt es sich um das Schulische Mobilitätsmanagement. Mobilitätsmanagement in Gelsenkirchen erfolgte bisher überwiegend durch das Referat Umwelt im Rahmen von Klimaschutzaktivitäten und Luftreinhaltung. Koordiniert werden die Aktivitäten von einem beim Referat Verkehr zugeordneten Mobilitätsmanager.

Abbildung 37: Struktur kommunales Mobilitätsmanagement



Quelle: Planersocietät, GCP Gelsenkirchen 2018

Bisherige Aktivitäten der Stadt Gelsenkirchen im Rahmen des Mobilitätsmanagement

- Teilnahme am Programm „effizient mobil“ im Verbund mit fünf weiteren Kommunen der Metropole Ruhr (Analyse der Erreichbarkeiten der Standorte der Stadtverwaltungen, Befragung der Beschäftigten der Stadtverwaltung) im Jahr 2012.
- Beratungs-Modellprojekt für Gelsenkirchener Firmen im Jahr 2013.
- Gründung des „Städtenetzwerks Mobilitätsmanagement Ruhrgebiet“ (Bochum, Bottrop,

Essen, Gelsenkirchen und Herten), welches sich gemeinsam 2013 erfolgreich um eine Teilnahme an dem vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMU) bundesweit geförderten Projekt Mobil.Pro.Fit. bewarb.

- 2014 Abschluss der ersten Runde Mobil.Pro.Fit., 2016 Abschluss der zweiten Projektrunde Mobil.Pro.Fit. mit Beratungen und Auszeichnungen für die beteiligten Gelsenkirchener Unternehmen.
- 2015 Mobilitätsmanagementkonzept für und mit Unternehmen im Gewerbegebiet Em-scherstraße.
- Untersuchung Fahrzeugmanagement in der Stadtverwaltung Gelsenkirchen 2019.
- Subventioniertes Jobticket für Angestellte der Stadtverwaltung (werden von 40 % der Beschäftigten genutzt), Sonderkonditionen metropolradruhr für Beschäftigte, Dienstfahrräder ab dem 01.10.2020.
- Fuhrparkmanager und Anschaffung neuer E-Fahrzeuge im Fahrzeugleasing für Stadtverwaltung (neuester Umweltstandards: ca. 50 Personenkraftwagen mit Elektroantrieb und ca. 20 Kastenwagen mit Gas- und Benzinantrieb (Hybrid)).
- Durchführung von Aktionstagen in der Stadtverwaltung (Gesundheitstag, umweltfreundliche Mobilität).

Organisation

Die Stadt Gelsenkirchen ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Das Zukunftsnetz unterstützt Kommunen bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilität. Wesentliche Strategie ist hierbei die Etablierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements. Mobilitätsmanagement ist darüber hinaus einer von sieben Handlungsbausteinen im GCP der Stadt Gelsenkirchen. Als ein wesentlicher Aspekt für eine erfolgreiche Umsetzung wird eine klare Zuständigkeit „im Konzern Stadt“ für dieses Thema definiert. Diese Aufgabe erfolgt in Gelsenkirchen seit 2020 durch den Mobilitätsmanager im Referat Verkehr. Gleichzeitig sind in Gelsenkirchen, wie in anderen Kommunen auch, die Zuständigkeiten für verkehrliche Themen auf weitere Referate und Organisationseinheiten verteilt bzw. haben enge Berührungspunkte:

- Referat 60 Umwelt (Klimaschutz, Lärminderung und Luftreinhaltung ...)
- Referat 61 Stadtplanung (Stadtentwicklungsplanung, Bauleitplanung mit sehr engem Bezug



zum Handlungsfeld Verkehr und Mobilität)

- Referat 32/4 Verkehrsordnung (Sicherheit, Sondernutzung und Überwachung)
- Referat 15 Wirtschaftsförderung (Wirtschafts- und Güterverkehr, Pendlerwege)
- Referat 10 Personal und Organisation (Dienstreisen und -wege, Jobticket, Dienstrad, Fuhrpark, Gesundheitsmanagement)
- Stabsstelle Vernetzte Stadt (Digitalisierung, Umweltsensitive Verkehrssteuerung, Vernetzung, APPs, Intelligentes Parken, avF, Maas, anonymisierte Datennutzung)
- Städtische Töchter
- Mobilitätsdienstleister

Stärken & Schwächen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobilitätsmanager im Referat Verkehr ➤ Durchführung und Teilnahme an verschiedenen Programmen Projekten zum Thema Mobilitätsmanagement (z.B. Mobil.Pro.Fit, effizient Mobil, usw.) ➤ Für Angestellte der Stadtverwaltung: subventioniertes Jobticket, verbesserte Konditionen Bikesharing, Dienstfahrräder ➤ Untersuchungen Fahrzeugmanagement bei der Stadtverwaltung Gelsenkirchen ➤ Durchführung von Aktionstagen bei der Stadtverwaltung ➤ Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine übergeordnete Zuständigkeit für das Thema Mobilitätsmanagement in der Stadt Gelsenkirchen ➤ Fehlende Kontinuität im betrieblichen Mobilitätsmanagement ➤ Fehlende Einbindung von Akteuren aus der Wirtschaft ➤ Kaum Berücksichtigung von schulischem Mobilitätsmanagement

Fazit

Die verschiedenen Bereiche des Mobilitätsmanagements sind in der Stadt Gelsenkirchen aktuell unterschiedlich stark berücksichtigt. Während im kommunalen Mobilitätsmanagement nach wie vor vielfältige Anstrengungen unternommen werden und nachhaltige Maßnahmen etabliert wurden, ist das betriebliche Mobilitätsmanagement nach Bestrebungen in den Jahren 2012-2016 nicht mehr kontinuierlich weitergeführt worden. Zum schulischen Mobilitätsmanagement sind darüber hinaus keine koordinierten Maßnahmen bekannt.

Die zentralen Handlungserfordernisse, die durch die Analyse der bestehenden Anstrengungen im Bereich des Mobilitätsmanagements herausgearbeitet wurden, sind folgende:

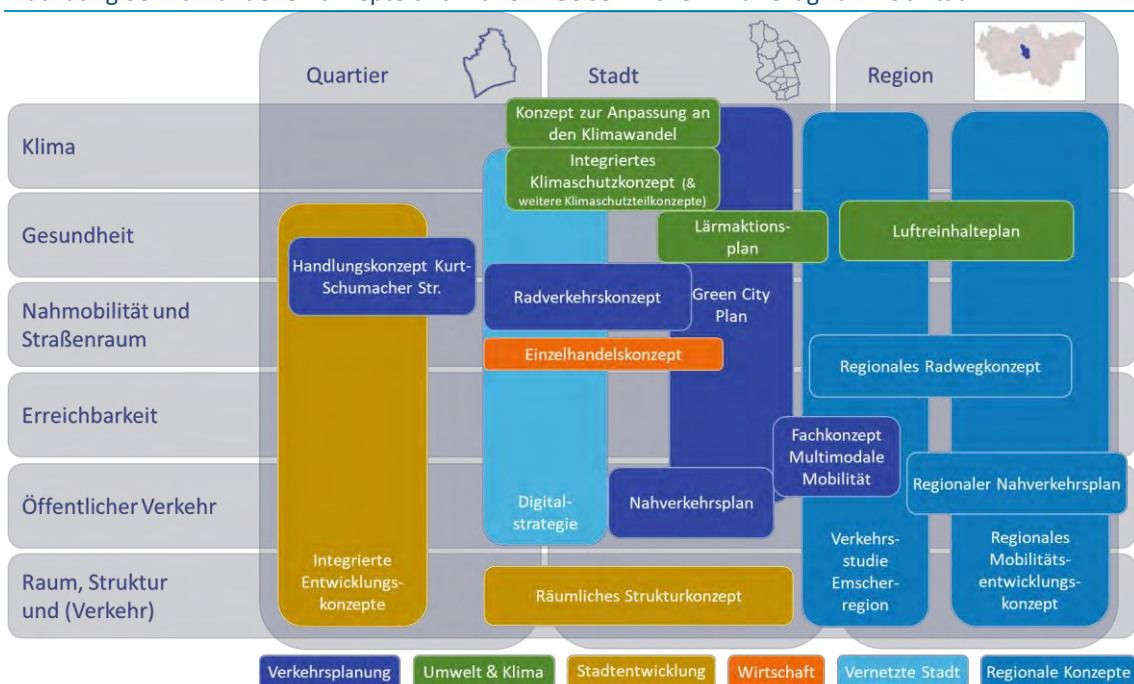
- Zusammenbringen der Aktivitäten im Bereich des Mobilitätsmanagements in einer übergeordneten Zuständigkeit bei der Stadt Gelsenkirchen (Koordination und Kontinuität).
- Aktivitäten der Stadt Gelsenkirchen im kommunalen Mobilitätsmanagement als Vorbild kommunizieren.
- Zusammenarbeit mit Wirtschaftsförderung und IHK als Multiplikatoren und zur Schaffung von Kontinuität im betrieblichen Mobilitätsmanagement.

- Aufbau eines Netzwerks zur Etablierung von schulischem Mobilitätsmanagement in Gelsenkirchen.

11 Synthese der bestehenden Planwerke und Konzepte

Die bestehenden Planwerke der Stadt Gelsenkirchen und z.T. von weiteren beteiligten Akteurinnen und Akteuren (Nachbarkommunen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Bezirksregierung, etc.) zeigen einerseits, dass die Stadt Gelsenkirchen sich im Bereich Mobilität bereits mit vielen Themen auseinandersetzt. Andererseits wird deutlich, dass es (noch) an einem integrierten Gesamtansatz fehlt, der die vielfältigen Vorhaben und Maßnahmen strukturiert, koordiniert und mit Prioritäten hinterlegt. Darüber hinaus bedürfen einige Planwerke einer Aktualisierung.

Abbildung 38: Vorhandene Konzepte und Pläne in Gelsenkirchen mit Bezug zur Mobilität



Quelle: Planersocietät

Eng verknüpft mit der Mobilitätsplanung sind in Gelsenkirchen insbesondere die Themen Klimaschutz und Gesundheit. Viele Maßnahmen im Klimaschutz beziehen sich direkt auf Mobilitätsthemen. Durch das Programm Soziale Stadt, aber auch durch die Handlungserfordernisse in einigen Räumen, u.a. durch Lärm- und Luftschadstoffemissionen z.B. entlang der Kurt-Schumacher-Straße existieren zudem kleinräumige Konzepte, die ihren Fokus u.a. auf soziale Aspekte sowie die Straßenraumgestaltung und die Nahmobilität legen. So wurden bereits viele Einzelmaßnahmen angeschoben, welche die Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr an besonders belasteten Straßen punktuell verbessern. Es fehlt jedoch hier im Gegensatz zum ÖPNV (Nahverkehrsplan) ein übergeordnetes, strategisches und gesamtstädtisches Konzept. Zwar existiert ein Radverkehrskonzept, dieses fokussiert sich jedoch auf Teilräume und lässt eine übergeordnete Strategie (bisher) vermissen.

Die Abbildung 38 zeigt, dass Mobilität und Verkehr in Gelsenkirchen ressortübergreifend gedacht wird und verschiedene Referate (z.B. Umweltplanung, Stadtentwicklung, aber auch das Soziale

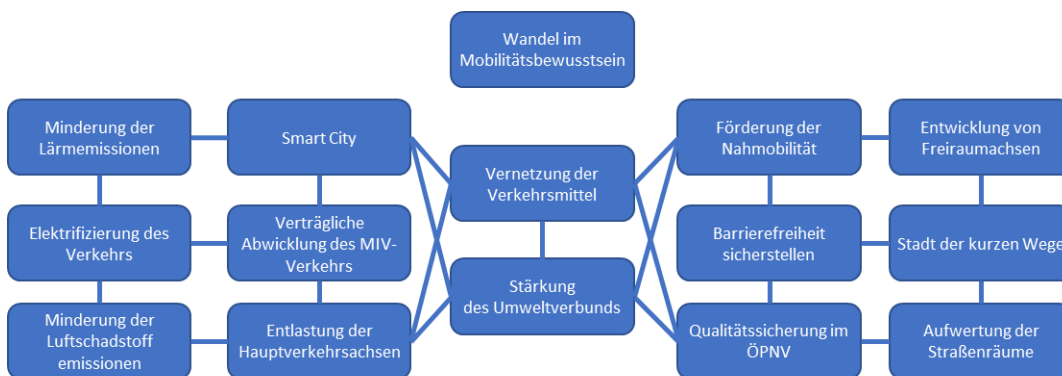
Stadt-Programm und die Stabsstelle Vernetzte Stadt) Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung in Gelsenkirchen nehmen. Mit den Konzepten der regionalen Akteure, hier ist vor allem der Regionalverband Ruhr (RVR) zu nennen, existieren überörtliche Strategien für die Region, welche z.B. in Form des Regionalen Radwegenetz direkten Einfluss auf die Planungen der Stadt haben. Gleichzeitig ist Gelsenkirchen geprägt von vielen lokalen, kleinräumig agierenden Akteuren, die ihren Fokus auf bestimmte Quartiere innerhalb der Stadt legen.

So wurden über die letzten Jahre eine Vielzahl von sektoralen, übergreifenden und verkehrsmittel-spezifischen Planwerken auf verschiedenen räumlichen Ebenen entwickelt, deren Zusammenwirken und deren Synergien im Folgenden in Bezug auf Ziele näher betrachtet werden.

Ziele und Handlungsfelder in den Konzepten

Die meisten Planwerke formulieren ihre Ziele im Laufe der Eingangstexte zu den Handlungsfeldern Gesundheit, Klima, Raum, Struktur & Verkehr, Öffentlicher Verkehr, Erreichbarkeit und Nahmobilität und Straßenraum. Das Ziel der Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen wird auf Basis der Gesetze und gängigen Regelwerke in Gelsenkirchen umgesetzt. Darüber hinaus hat sich die Stadt Gelsenkirchen in mehreren Planwerken dazu bekannt, klima- und umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Dabei geht es einerseits um eine verträgliche Abwicklung des MIVs, aber andererseits auch um eine Stärkung der anderen Verkehrsträger. Als zweiter Schwerpunkt ist festzuhalten, dass Gelsenkirchen die Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge und der Lebensqualität begreift. Sozial benachteiligten Quartiere werden aufgewertet; verbunden mit dem Ziel, diese Quartiere auch in Bezug auf Aufenthalts- und Nahmobilitätsqualitäten deutlich zu stärken.

Abbildung 39: Ziele aus vorhandenen Konzepten



Ziele aus den bisherigen Konzepten

Quelle: Planersocietät

Das Räumliche Strukturkonzept der Stadt formuliert fachübergreifende Leitstrategien und Ziele. Durch die enge Verzahnung von Stadt- und Mobilitätsentwicklungsplanung lassen sich hier bereits deutliche Anknüpfungspunkte mit Mobilitätszielen identifizieren.

Insbesondere die Leitstrategie „Nach Innen entwickeln“ enthält mehrere Ziele mit konkretem Verkehrsbezug. So zielt die Leitstrategie darauf ab, kompakte Siedlungsstrukturen und die Innenentwicklung zu fördern. Dies ist ein Bekenntnis zum Mobilitätsleitbild der Stadt der kurzen Wege. Trennende Strukturen wie Straßen oder Schieneninfrastruktur sollen überwindbar gemacht werden

und überdimensionierte Straßen zurückgebaut werden. Wie auch in anderen Plänen wird im räumlichen Strukturkonzept zudem das Leitziel geäußert, die Gestaltung der Straßenräume zu optimieren. Lebendige Wohnquartiere mit hohen Aufenthaltsqualitäten sind hier das Ziel. Als konkretes Leitziel des räumlichen Strukturkonzeptes wird die „Stärkung des Umweltverbundes“ eigenstehend betont. Dieses Leitziel gilt es im Masterplan Mobilität zu prüfen. Weitere mobilitätsbezogene Ziele wie die Erhöhung der Freiraumqualitäten, Ausbau der Smart City oder die Sicherung der Versorgung zeigen, dass das räumliche Strukturkonzept bereits auf vielen Ebenen Ziele aufgestellt hat, die auch im Masterplan Mobilität relevant sein können.

Enge Verknüpfungen bestehen zur Umweltplanung der Stadt Gelsenkirchen. Bereits das Klimaschutzkonzept von 2010 formulierte das Ziel den pro Kopf Verbrauch in Gelsenkirchen um 2,5 Tonnen CO₂ zu senken. Dazu wurden auch verschiedene Maßnahmen im Verkehr ergriffen. Die Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes, welche parallel erarbeitet wird, wird konkrete Zielstellungen für die Stadt Gelsenkirchen entwickeln. Der Mobilitätsteil des Klimaschutzkonzeptes soll im Masterplan Mobilität formuliert werden. Ziel muss es sein, dass ressortübergreifend quantifizierbare Zielwerte zur Emissionsminderung entwickelt werden, damit der Verkehr seinen Anteil am Klimaschutz leistet. Damit hat die Stadt bereits Grundlagen für ein Zielsystem für den Masterplan Mobilität geschaffen.

Maßnahmenfelder in den Konzepten und Planwerken

Auf der Ebene der Maßnahmen wird durch die in den Planwerken hinterlegten Maßnahmen und deren Zuordnung zu einem verkehrlichen Handlungsfeld der verkehrliche Schwerpunkt der bestehenden Planwerke deutlich. In Tabelle 12 sind die verschiedenen Maßnahmenfelder den übergeordneten verkehrlichen Handlungsfeldern zugeordnet. Letztere sind unterteilt in die Hauptverkehrsträger Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr sowie in die Querschnittshandlungsfelder Straßenraum- und Platzgestaltung, Wirtschaftsverkehr, Mobilitätsmanagement und -kultur, Digitalisierung und Verknüpfung von Verkehrsarten. Auch hier wird deutlich, dass zwar der Straßenraum und die Platzgestaltung in Gelsenkirchen im Vordergrund stehen, fachspezifische Pläne zum Fuß- und Radverkehr aktuell aber kaum existieren. Hingegen setzen sich viele Planwerke damit auseinander den MIV-Verkehr verträglicher abzuwickeln. Um dies zu erreichen, setzt die Stadt Gelsenkirchen insbesondere auch auf digitale Lösungen im Bereich der Verkehrslenkung, des Parkens sowie der Elektrifizierung.

Tabelle 12: Maßnahmenfelder in vorhandenen Plänen und Konzepten

Handlungsfelder	Kfz-Verkehr	ÖPNV	Radverkehr	Fußverkehr
Maßnahmenfelder	Geschwindigkeiten	Priorisierung des ÖPNV gegenüber dem Kfz-Verkehr	Abbau von Netzlücken	Förderung des Fußverkehrs in bestimmten Straßenbereichen
	Verkehrsfluss (u.a. auch durch Verringerung von Behinderungen des Kfz durch den ÖPNV)	Bevorrechtigung des ÖPNV an LSA	Förderung des Radverkehrs in bestimmten Straßenbereichen	
	Fahrbahnzustand & -belag	Anschaffung emissionsarmer Fahrzeuge	Innerstädtische Radverkehrsachsen	
	Ruhender Kfz-Verkehr	Barrierefreiheit	Fahrradparken im Quartier	
	Lenkung von Verkehr	Optimierung der Erschließung durch Busse und Straßenbahnen	Interkommunale Radverkehrsachsen	
	Optimierung des Vorbehalts- und Hauptstraßennetzes	Übergreifendes Tarifmodell		
	Verlagerung von Durchgangsverkehren	Verbesserung der regionalen Anbindung Gelsenkirchens		

Handlungsfelder	Straßenraum- und Platzgestaltung	Wirtschaftsverkehr	Mobilitätsmanagement & -kultur	Digitalisierung	Verknüpfung von Verkehrsarten
Maßnahmenfelder	Nahmobilitäts-affine Gestaltung von Straßenräumen	Lenkung der Verkehre	Schulisches, betriebliches & kommunales Mobilitätsmanagement	Umweltsensitive Verkehrssteuerung	Mobilstationen
	Aufwertung von Straßenräumen / Fußgängerzonen	Ansätze von City-Logistik	Job-Ticket für private Unternehmen und öffentliche Arbeitgeber/innen	Modellprojekt LED in Buer	Ausbau Carsharing

Begrünung von Straßen und Plätzen	Elektrifizierung des Gelsenkirchener Handwerks	Information, Aktivierung & Beteiligung der Öffentlichkeit	Parken 2.0	Übergreifende Zugangs- und Bezahlmöglichkeit (Ticketing)
Beleuchtungskonzepte im öffentlichen Raum		Integrierte kommunale Planungsarbeit	Verkehrsmodell Metropole Ruhr	
Entsiegelung von Plätzen			Open-Data Metropole Ruhr	
Überwindung trennender Strukturen			Mobility-Pilotquartiere	

Fazit

Auffällig ist, dass die Stadt, außer bei den gesetzlich vorgeschriebenen Zielwerten (z.B. Lärm, Feinstaub), selten quantifizierbare Ziele aufgestellt hat. Eine Ausnahme hierzu ist das von der Stadt Gelsenkirchen eigens aufgestellte Einsparziel im Bereich CO₂-Emissionen. Dies hat zur Folge, dass die bisherigen Planwerke hinsichtlich ihrer Wirkung häufig nicht evaluierbar sind. Dies gilt es, im Sinne einer fortschreibenden Mobilitätsentwicklung, im Masterplan Mobilität zu ändern.

Die breit gefächerten bestehenden Planwerke und Konzepte der Stadt Gelsenkirchen bedienen bereits viele Handlungs- und Maßnahmenfelder. Mit dem Masterplan Mobilität soll dies einerseits aufgegriffen und andererseits weiter ausgebaut werden. Nach gutachterlicher Einschätzung sollte der Masterplan Mobilität, neben den bereits erarbeiteten Zielen sowie Handlungs- und Maßnahmenfeldern, für eine integrierte und umfassende Berücksichtigung der Mobilität insbesondere die folgenden Handlungsfelder einbeziehen, da diese zukünftig stärker betrachtet werden sollten:

- Gesamtstädtische Strategien und Standards für den Fußverkehr
- Gesamtstädtische Strategien und Standards für den Radverkehr
- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- Verkehrssicherheit
- Gesamtstädtische Strategie zur verträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs
- Neue Mobilitätsangebote (z.B. On Demand) und Sharing-Angebote
- Anpassung des Straßennetzes in Bezug auf Hierarchisierung und Straßenraumgestaltung
- Gesamtstädtische Strategie für den ruhenden Verkehr sowie rechtliche Grundlagen (Stellplatzsatzung, Parkraummanagement)
- Umsetzungsstrategie: Mobilitätsmanagement
- Konzept und Zielsetzung der Digitalisierung, Mobility as a Service (MaaS)

Quellenverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): ADFC-Fahrradklima-Test 2020 – Auswertung Gelsenkirchen. Berlin, 2020.

Bertelsmann Stiftung (2021): Demographiebericht – Daten und Prognosen für Gelsenkirchen. Online verfügbar unter: <https://www.wegweiser-kommune.de/kommunale-berichte/demographiebericht> (zuletzt aufgerufen am 21.04.2021).

Büro stadtVerkehr im Auftrag der Stadt Essen (2019): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Essen 2019. Hilden, 2019.

Infas im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Bonn, 2019.

Information und Technik NRW – Statistisches Landesamt (2020): Bevölkerungsvorausberechnungen 2018 bis 2040/2060 für Gelsenkirchen, Bochum, Oberhausen, Wuppertal. Düsseldorf, 2020.

Information und Technik NRW – Statistisches Landesamt (2020): Bevölkerungsstand nach Nationalität, 2019 von Gelsenkirchen, Bochum, Oberhausen, Wuppertal. Düsseldorf, 2020

Information und Technik NRW – Statistisches Landesamt (2020): Fortschreibung des Bevölkerungsstandes 2009 bis 2019 von Gelsenkirchen, Bochum, Oberhausen, Wuppertal. Düsseldorf, 2020.

Information und Technik NRW – Statistisches Landesamt (2020): Pendlerrechnung in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, 2020.

Information und Technik NRW – Statistisches Landesamt (2021): Berufseinpender (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht, Gelsenkirchen, Stichtag: 30.06.2018. Düsseldorf, 2021.

Information und Technik NRW – Statistisches Landesamt (2021): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht, Gelsenkirchen, Stichtag: 30.06.2018. Düsseldorf, 2021.

Krafftahrt-Bundesamt (2014-2020): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirk. Flensburg, 2014 bis 2020.

Planersocietät im Auftrag der Stadt Gelsenkirchen (2020): Masterplan Mobilität Stadt Gelsenkirchen – Mobilitätserhebung. Dortmund, 2020.

Planersocietät im Auftrag der Stadt Gelsenkirchen gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Green City Plan 2018 Stadt Gelsenkirchen. Dortmund, 2018.

Planersocietät im Auftrag der Stadt Herten (2020): Modal-Split-Erhebung 2019 Stadt Herten – Abschlussbericht. Dortmund, 2020.

Polizei Gelsenkirchen (2020): Verkehrsunfallentwicklung 2019. Online verfügbar unter: <https://gelsenkirchen.polizei.nrw/verkehrsunfallbilanz-2020-fuer-gelsenkirchen> (zuletzt abgerufen am 21.04.2021)

Statista (2020): Durchschnittsalter der Bevölkerung in Deutschland bis 2019. Online verfügbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1084430/umfrage/durchschnittsalter-der-bevoelkerung-in-deutschland/> (zuletzt abgerufen am 21.04.2021)

Statista (2021): Durchschnittsalter der Bevölkerung in Deutschland nach Bundesländern im Jahr 2019. Online verfügbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1093993/umfrage/durchschnittsalter-der-bevoelkerung-in-deutschland-nach-bundeslaendern/> (zuletzt abgerufen am 21.04.2021)

Statistisches Bundesamt (2021): Unfallatlas. Online verfügbar unter: <https://unfallatlas.statistikportal.de/> (zuletzt abgerufen 10.04.2021)

Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2020): Visualisierung von ausgewählten Indikatoren zu Arbeitslosigkeit und Förderung. Arbeitslosenquote (alle zivilen Erwerbspersonen) in % - Nordrhein-Westfalen nach Kreisen für das Berichtsjahr 2018. Nürnberg, 2020.

Statistik, Stadt Oberhausen (2016): Regionalvergleich – Verfügbares Einkommen der privaten Haushalte 2013 bis 2016. Kreisfreie Städte und Nordrhein-Westfalen. Online verfügbar unter: https://www.duva-server.de/Oberhausen/ASW/asw.exe?aw=/Regionalvergleich\Erwerbst%C3%A4tigkeit\T_VERF_EINK_PHH_2013_BIS_2016 (zuletzt abgerufen am 22.04.2021)

Statistikstelle Gelsenkirchen (2020): Arbeitsmarktstatistik der Stadt Gelsenkirchen auf Stadtteilbene. Gelsenkirchen, 2020.

Statistikstelle Gelsenkirchen (2020): Bevölkerung am Hauptwohnsitz nach deutscher Staatsangehörigkeit auf Ebene der Stadtteile. Gelsenkirchen, 2020.

Statistikstelle Gelsenkirchen (2020): Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung. Gelsenkirchen, 2020.

Statistikstelle Gelsenkirchen (2020): Bevölkerung Stadt Gelsenkirchen, Personenhaushalte, Bevölkerungsstruktur in den Stadtteilen und Stadtbezirken. Gelsenkirchen, 2020.

TRC Transportation Research & Consulting GmbH im Auftrag der Stadt Gelsenkirchen (2015): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten zur Ermittlung des Modal Split in der Stadt Gelsenkirchen. Essen, 2015.

VeloCityRuhr (2020): Dortmund fördert erfolgreich den Autoverkehr. Online verfügbar unter: <https://velocityruhr.net/blog/2020/02/01/dortmund-foerdert-erfolgreich-den-autoverkehr/> (zuletzt abgerufen am 21.04.2021)

