



DIE STRASSE MIT ZUKUNFT

Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Polsumer
Straße in Gelsenkirchen Hassel

AUFGABE UND UNTERSUCHUNGSRAUM

PROBLEMSTELLUNG UND ZIELSETZUNG

Die Polsumer Straße ist die zentrale Nord-Süd Verbindung in Gelsenkirchen Hassel und bildet zugleich den Versorgungsbereich des Stadtteils. Im Bestand ist die Gestaltung nahezu ausschließlich auf den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr ausgerichtet. Der Fuß- und Radverkehr wird auf schmalen Nebenanlagen geführt, es fehlt an Verweil- und Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig hat die Straße eine große Bedeutung für den Busverkehr. Die Polsumer Straße liegt im Gebiet der inter-

kommunalen Stadterneuerung Hassel.Westerholt. Bertlich. Das Stadterneuerungsprogramm sieht eine umfassende gestalterische Aufwertung der Polsumer Straße vor, die zu einer Wiederbelebung des Zentrums von Hassel beitragen soll. Der Fokus liegt dabei auf einer Stärkung des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr, Fuß- und Radverkehr), auch im Hinblick auf die Herausforderungen des Klimawandels, der Vermeidung von Hitzeinseln und der Reduzierung von Lärm.

UNTERSUCHUNGSGBIET

Der Untersuchungsraum Polsumer Straße lässt sich aus städtebaulicher Sicht in drei Abschnitte unterteilen.



Urbaner Raum

Der *Urbane Raum* beschreibt den Abschnitt zwischen Marler Straße und Am Freistuhl. Hier überwiegt die gewerbliche Nutzung im Erdgeschoss. Schrägparkplätze dominieren den Straßenraum und stellen eine optische wie funktionale Barriere dar. Der Radverkehr wird auf schmalen Radwegen im Seitenraum geführt. Die Aufenthaltsqualität ist gering, nicht zuletzt, da es kaum Begrünung gibt.



Gartenstadt

Die Gartenstadt – zwischen Am Freistuhl und Howeg – stellt den schmalsten Abschnitt im Untersuchungsraum dar. Hier dominiert das Wohnen, bereichsweise finden sich auch Gastronomie und Gewerbe. Das Parken erfolgt längs der Fahrbahn und dominiert weiterhin den Straßenraum. Die schmalen Radwege ziehen sich fort. Auch in diesem Abschnitt fehlt es an Aufenthaltsqualität, was durch die geringen Breiten der Gehwege verstärkt wird.



Außerorts

Nördlich der Einmündung Howeg verläuft die Polsumer Straße anbaufrei. Die Fahrbahn ist hier sehr breit und deutlich überdimensioniert. Beidseitig der Fahrbahn verlaufen – abgesetzt durch schmale Grünstreifen – auf der Ostseite ein separater Geh- und Radweg sowie auf der Westseite ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Insbesondere im westlichen Seitenraum ist das Angebot deutlich zu schmal.

BESTANDSANALYSE

Im Ergebnis einer umfangreichen Bestandsanalyse lässt sich zusammenfassen, dass in der Polsumer Straße ein großer Handlungsbedarf zur gestalterischen und funktionalen Neuordnung besteht:

- Die Polsumer Straße ist im Bestand zuallererst auf die Bedürfnisse des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr ausgerichtet. Eine Überdimensionierung ist vor dem Hintergrund der aktuellen Verkehrsstärken festzustellen.
- Der Fuß- und Radverkehr wird auf schmale Wege an die Ränder gedrängt. Damit kann eine zeitgemäße Förderung der Nahmobilität im Fuß- und Radverkehr nicht erreicht werden.
- Das ÖPNV-Angebot ist gut, die Haltestelleninfrastruktur jedoch verbesserungswürdig.
- Die Querbarkeit ist eingeschränkt und verhindert mit den wenigen ausgewiesenen Querungsstellen ein Zusammenwachsen der Randstrukturen.
- Es gibt keine attraktiven Flächen zum Aufenthalt und unzureichende Bereiche für Außen-gastronomie oder Geschäftsauslagen.

- Es fehlt an Begrünung im Straßenraum.
- Die durch den Kfz-Verkehr hervorgerufene Lärmbelastung wirkt sich negativ auf die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner sowie auf die Aufenthaltsqualität aus.
- Die Wohn- und Einkaufsqualität wird durch die funktionalen Defizite eingeschränkt. Positive Entwicklungen werden dadurch blockiert.

Es wird deutlich, dass mit Ausnahme des Kfz-Verkehr alle anderen Verkehrsarten sowie sämtliche nicht-verkehrliche Nutzungen in der Polsumer Straße derzeit unterrepräsentiert sind und keine komfortablen Bedingungen vorfinden. Ursache hierfür ist sowohl die nicht ausgewogene Flächenverteilung als auch die mangelhafte Infrastruktur. Insbesondere die Reduzierung und Neuorganisation der Parkplätze birgt hier ein großes Potenzial zur Stärkung von Fuß- und Radverkehr sowie von Aufenthaltsqualität und Begrünung.



Zu kleine Baumscheiben an den Bestandsbäumen



Wenig einladende Bushaltestellen



Punktuell provisorische Querungshilfen



Zu schmale Geh- und Radwege

ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Um den Projektstand transparent zu kommunizieren, hat im Rahmen der Machbarkeitsstudie eine Öffentlichkeitsbeteiligung online und mit zwei Infoständen vor Ort stattgefunden. Insgesamt haben 1.096 Menschen teilgenommen.

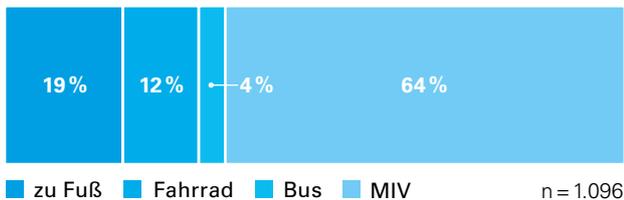
Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer

10% der Teilnehmenden wohnen direkt an der Polsumer Straße. Der überwiegende Anteil (56%) wohnt in Hassel, weitere 18% in Buer. Die 30-49-Jährigen stellen mit 55% den größten Anteil der Teilnehmenden dar.

Zweck des Aufenthalts und Fortbewegungsart

Insgesamt gesehen wird die Polsumer Straße überwiegend als Durchfahrstraße (30%) genutzt – das zeigt sich auch im hohen Anteil des Kfz-Verkehrs (64%) am Verkehrsgeschehen. Zum Einkaufen halten sich jedoch mit ebenfalls 30% auch viele Teilnehmende häufig in der Polsumer Straße auf. Die Anwohnenden sind zudem häufiger zu Fuß unterwegs.

Fortbewegungsart:



Einschätzung der Bestandssituation

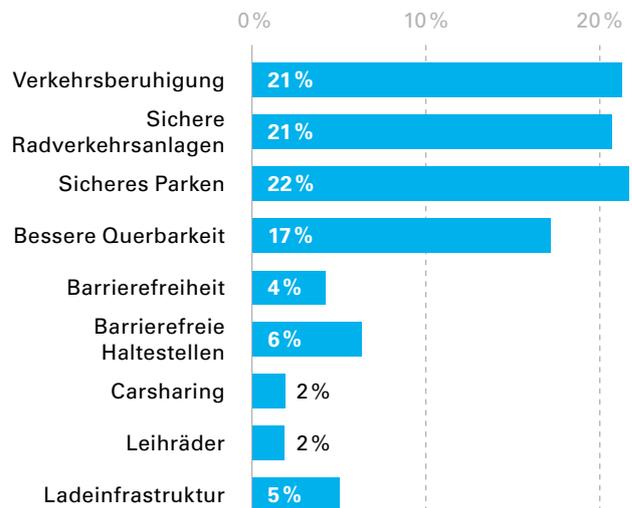
Die Bestandssituation wird von den Teilnehmenden überwiegend als unbefriedigend eingeschätzt. Insbesondere die Themen Sitzgelegenheiten, Begrünung, Gestaltung, Verkehrslärm/Abgase und Sicherheit werden als sehr schlecht bewertet.

Wünsche für die Polsumer Straße der Zukunft

Im Hinblick auf die verkehrliche Aufwertung der Polsumer Straße wurden die Themen Verkehrsberuhigung, sichere Radverkehrsanlagen, sicheres Parken und eine bessere Querbarkeit genannt. Im Hinblick auf die zukünftige Gestaltung ist eine Begrünung der Polsumer Straße ein besonders großer Wunsch. Weiterhin wünschen sich die Menschen Sitzgelegenheiten und eine gute Einsehbarkeit der Straße.

Wünsche für die verkehrliche Aufwertung:

n = 2.602, Mehrfachnennung möglich



Ergänzende Hinweise

Als großes Problem werden die eingeschränkte Sicht – insbesondere im Abschnitt südlich Am Freistuhl aufgrund der Schrägparkplätze beidseitig der Fahrbahn – bei der Ausfahrt aus Nebenstraßen und Grundstücken (besonders Aldi/Netto) sowie die eingeschränkte Querbarkeit genannt. Die Wünsche für die zukünftige Gestaltung der Polsumer Straße beziehen sich neben einer stärkeren Begrünung und Verkehrsberuhigung der Straße auf eine Durchsetzung der geltenden Regeln. Kreisverkehre sollen den Verkehrsfluss verstetigen und gleichzeitig aufgrund ihrer abbremsenden Wirkung zur Verkehrsberuhigung beitragen. Der mit Abstand am häufigsten geäußerte Wunsch ist jedoch der nach einem vielfältigeren Einzelhandels- und Gastronomieangebot. Das Problem kann nicht im Rahmen der Machbarkeitsstudie gelöst werden, die umgebaute Polsumer Straße soll aber zumindest bessere Rahmenbedingungen für die Nutzung der Erdgeschosszonen bieten.

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung haben vier gesonderte Beteiligungsveranstaltungen mit lokalen Akteuren, der örtlichen Politik, den Gewerbetreibenden und dem Gebietsbeirat stattgefunden.

ZIELE FÜR DIE ZUKÜNFTIGE GESTALTUNG

Basierend auf der Bestandsanalyse sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung können folgende Ziele für zukünftige Polsumer Straße abgeleitet werden:

- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch attraktive Wege und eine hochwertige Infrastruktur
- Stärkung des ÖPNV durch barrierefreie, einladende Haltestellen
- Reduzierung der funktionalen und gestalterischen Trennwirkung der Polsumer Straße
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung, Lärmreduzierung und Schaffung von Aufenthaltsbereichen
- Verbesserung des Kleinklimas durch Begrünung und Entsiegelung
- Reduzierung des Verkehrslärms zum Schutz der Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner
- Sicherstellung der Erschließung durch den Kfz-Verkehr
- Angebot an Stellplätzen im Einklang mit allen Nutzungsanforderungen an den Straßenraum

Die Umsetzung dieser Ziele kann zu einer fairen Aufteilung des Straßenraums führen und damit zu einer Stärkung der Polsumer Straße als Wohn- und Einzelhandelsstandort beitragen.



VARIANTEN UND PRINZIPIEN

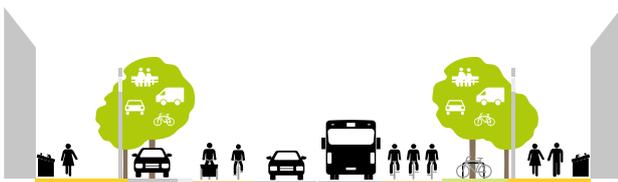
Variantendiskussion

Im ersten Schritt sind für jeden der drei Abschnitte Varianten zur Neuaufteilung des Straßenraumquerschnitts erarbeitet worden. Die einzelnen Varianten haben dabei einen unterschiedlichen Schwerpunkt, so sieht z. B. die Variante Veloroute eine Förderung des Radverkehrs durch breite Radverkehrsanlagen vor, während die Variante Grüne Achse eine Entsiegelung und sehr starke Begrünung des Straßenraums vorsieht. Neben der Neuaufteilung des Straßenquerschnittes ist auch die Optimierung der Knotenpunkte ein wesentlicher Bestandteil der Machbarkeitsstudie. Für die Knotenpunkte Polsumer Straße/Marler Straße/Dillbrinkstraße, Polsumer Straße/Valentinstraße und Polsumer Straße/Ulfkotter Straße/Eppmannsweg ist neben der Optimierung der signalisierten Kreuzungen auch die Umgestaltung zu Kreisverkehren geprüft worden.

Variante 1: bestandsoptimiert



Variante 2: Veloroute



Variante 3: Grüne Achse



Gegenüberstellung der Varianten

Um die verschiedenen Querschnitts- und Knotenpunktvarianten nachvollziehbar miteinander vergleichen und die Vor- und Nachteile anschaulich darzustellen, ist die Aufstellung einer Bewertungsmatrix erfolgt. Die einzelnen Varianten wurden dabei nach den Zielfeldern Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und Straßen- und Stadtraumgestaltung mit insgesamt 14 Bewertungskriterien bewertet und so die Vorzugsvariante bestimmt.

Gestaltungselement Multifunktionsstreifen

In einer Stadtstraße wie der Polsumer Straße treffen heute vielfältige Nutzungsansprüche aufeinander: neben den verkehrlichen Ansprüchen, wie Fortbewegung und Parken kommen zahlreiche weitere Bedarfe hinzu, wie Aufenthalt und Begrünung. Der fortschreitende Klimawandel sorgt zudem in stark versiegelten Bereichen für eine starke Aufheizung in warmen Sommern. Der Entsiegelung und Schaffung von Grün- und Pflanzflächen kommt daher eine immer stärker werdende Bedeutung zu. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wird daher nicht – wie häufig üblich – ein durchgehender Parkstreifen verortet, sondern von einem Multifunktionsstreifen gesprochen. Der Multifunktionsstreifen kann neben dem Parken vielfältige andere Nutzungen – wie Fahrradparken, Aufenthaltsbereiche, Begrünung, Bushaltestellen etc. – aufweisen und kann je nach Bedarf vor Ort gestaltet werden



Philosophie Radverkehrsführung Gelsenkirchen

Die Stadt Gelsenkirchen verfolgt mit dem „Zukunftsprogramm Radverkehr“ die konsequente Förderung des Radverkehrs. Bei Neu- und Umplanungen des Straßenraums wird hier verstärkt der Fokus darauf gelegt, den Radverkehr auf Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau zu führen. Die Vorteile liegen dabei vor allem in den guten Sichtverhältnissen zwischen Kfz- und Radverkehr.

VORZUGSVARIANTE

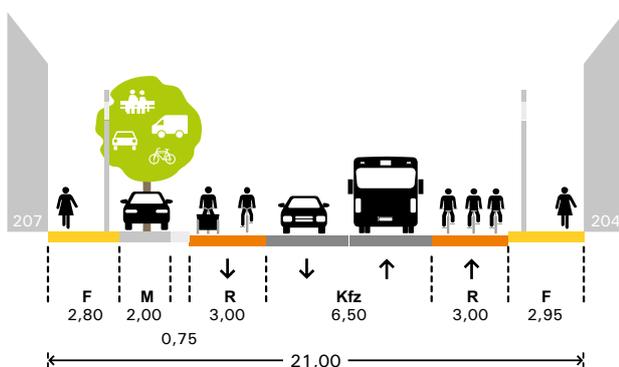
Die Querschnitts- und Knotenpunktvarianten mit ihren Bewertungsergebnissen wurden intensiv in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe aus Stadtverwaltung, Stadtteilbüro und Gutachtern diskutiert. Auch die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sind eingeflossen. Als Ergebnis kann eine Vorzugsvariante präsentiert werden, die zu einer nachhaltigen Verbesserung von Stadt- und Straßenraum der Polsumer Straße führt. Die Verbesserung von Funktionalität und Verkehrssicherheit steht dabei besonders im Fokus.

Querschnittsgestaltung Urbaner Raum

Im Abschnitt Urbaner Raum wird als Vorzugsvariante die Umsetzung der Veloroute weiterverfolgt. Durch die Anlage breiter Radfahrstreifen wird eine zukunftsfähige Radinfrastruktur geschaffen, die auch ein komfortables Angebot für breitere Fahrräder (Lastenräder und Räder mit Anhängern) bietet und so zum neuen Markenzeichen der Polsumer Straße werden kann. Neben der Förderung des Radverkehrs bietet die Variante Veloroute großes Potenzial zu einer stärkeren Durchgrünung der Polsumer Straße.

Querschnittsgestaltung Gartenstadt

Die Variante Veloroute wird im Abschnitt Gartenstadt fortgeführt – so entsteht eine durchgängig attraktive Radverkehrsführung mit hohem Standard.



Vorzugsvariante: Veloroute im Abschnitt Gartenstadt

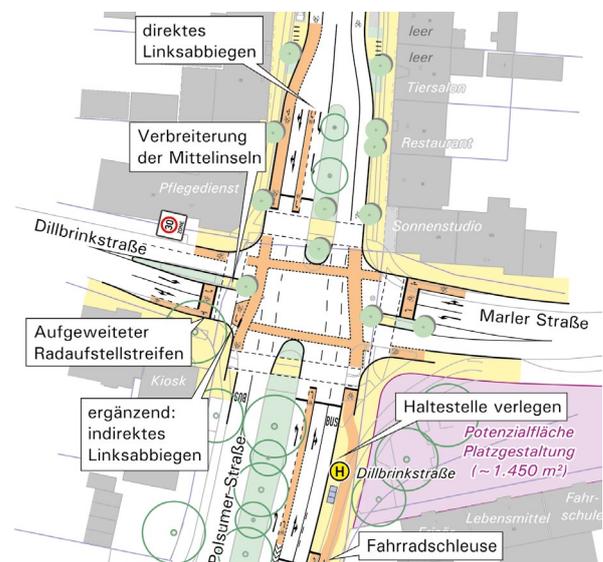
Querschnittsgestaltung außerorts

Im Außerortsbereich erfolgt eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl auf einen Fahrstreifen je Richtung. Dadurch entsteht das Potenzial neben

eigenständigen Geh- und Radwegen auch die Grünstreifen beidseitig der Fahrbahn zu verbreitern und durch neue Baumpflanzungen den Raum zu fassen.

Knotenpunkt Polsumer Straße/Marler Straße/Dillbrinkstraße

Die Umgestaltung zu einem kleinen Kreisverkehr würde an dieser Stelle zwar Vorteile mit sich bringen, jedoch ergeben sich insbesondere für blinde Menschen Nachteile beim Queren, da ihnen das wichtige akustische Signal fehlt. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Focus-Schule – Förderschule mit dem Schwerpunkt Sehen – wird daher die Optimierung der signalisierten Kreuzung weiterverfolgt. Wesentliches Merkmal ist der Rückbau des freien Rechtsabbiegestreifens zwischen südlicher Polsumer Straße und Marler Straße. Dadurch entsteht südöstlich des Knotenpunktes eine großzügige Fläche mit Stadtgestaltungspotenzial. Darüber hinaus wird der Radverkehr auf allen Relationen berücksichtigt.



Optimierter Knotenpunkt Marler Straße

Knotenpunkt Polsumer Straße/Biele/Flachsstraße

Hier ist eine Optimierung der signalisierten Kreuzung vorgesehen. Wesentliches Merkmal ist die Berücksichtigung des Radverkehrs auf allen Relationen. Die Linienbushaltestellen werden

nördlich des Knotenpunktes angeordnet, so dass sie näher an den bestehenden Nahversorgungsstandort Aldi/Netto heranrücken. Durch eine neue Querungshilfe auf der Höhe von Aldi wird zudem die Erreichbarkeit der Haltestellen aus allen Richtungen sichergestellt.

Knotenpunkt Polsumer Straße/Am Freistuhl

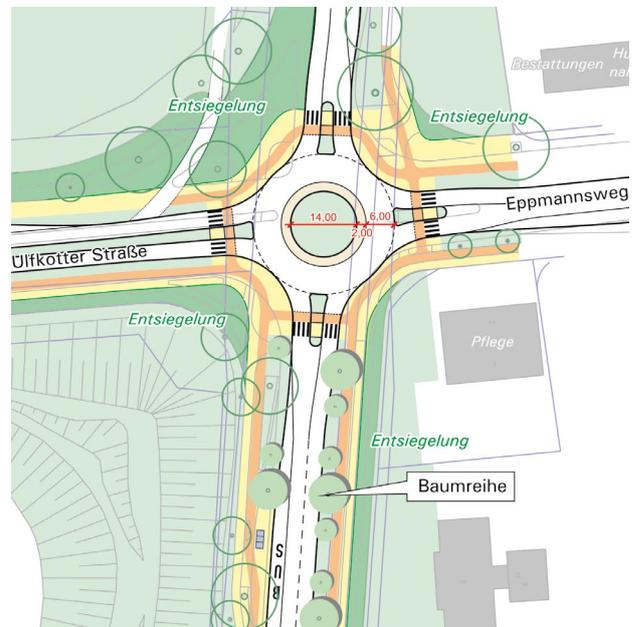
Auch an diesem Knotenpunkt profitiert der Radverkehr in besonderem Maße durch eine gesicherte Führung auf allen Relationen von einer Optimierung der signalisierten Kreuzung. Für den Fußverkehr wird die Querbarkeit wesentlich durch eine neue Furt in der südlichen Zufahrt verbessert. Auf Höhe Am Freistuhl ist eine Aufwertung des Zugangs zum Stadtteilpark angedacht.

Knotenpunkt Polsumer Straße/Valentinstraße

Auch wenn eine Umgestaltung zu einem Mini-Kreisverkehr an dieser Stelle Vorteile mit sich bringen würde, sprechen eine höhere Qualität im Linienbusverkehr sowie durchgängige, eigenständige Radverkehrsanlagen für die Optimierung der signalisierten Kreuzung. Neben einer sicheren Radverkehrsführung auf allen Relationen wird die Barrierefreiheit durch ein Verbreitern der Mittelinseln sichergestellt.

Knotenpunkt Polsumer Straße/Ulfkötter Straße/Eppmannsweg

An diesem Knotenpunkt entstehen durch die Umgestaltung zu einem kleinen Kreisverkehr deutliche Vorteile gegenüber der Optimierung der signalisierten Kreuzung. Da keine separaten Abbiegestreifen erforderlich sind, hat der Kreisverkehr eine deutlich geringere Flächeninanspruchnahme als die signalisierte Kreuzung, wodurch Potenzial zur Entsiegelung und Begrünung sowie für breitere Geh- und Radwege entsteht. Fuß- und Radverkehr sollen in allen Knotenpunktarmen bevorrechtigt über Fußgängerüberwege und Furten geführt werden. Die Kreisinsel bietet Platz für einen markanten Auftakt am nördlichen Stadteingang von Gelsenkirchen.



Kreisverkehr Eppmannsweg:

Stellplatzbilanz

Im Bestand gibt es in der Polsumer Straße insgesamt 385 öffentliche Parkplätze. Eine Erhebung der Stellplatzauslastung im Juli 2021 hat ergeben, dass über den Tag verteilt ca. 75% der Parkplätze belegt sind, entsprechend maximal 290 Parkplätze genutzt werden. Mit Umgestaltung der Polsumer Straße soll auf Stellplätze in Schrägaufstellung generell verzichtet werden, da sie eine starke Barriere im Straßenraum darstellen, eine hohe Flächeninanspruchnahme haben und aufgrund der eingeschränkten Sicht die Verkehrssicherheit gefährden. Perspektivisch sollen daher in der Polsumer Straße nur noch Längsparkplätze angeordnet werden. Die Stellplatzanzahl wird sich alleine dadurch stark reduzieren. Durch das Ziel, zusätzliches Grün sowie Aufenthaltsflächen in die Straße zu integrieren, reduziert sich die Stellplatzanzahl erheblich. Um insbesondere die Erreichbarkeit der Geschäftslagen sicherzustellen, wird eine zeitliche Beschränkung der öffentlichen Stellplätze z. B. mittels Parkscheibe angeregt. Eine attraktive und funktionale Neugestaltung der Polsumer Straße ist nur in Verbindung mit einer Reduzierung der öffentlichen Parkplätze möglich.

BEGRÜNUNGS- UND GESTALTUNGSKONZEPT

Die neue Mitte der Gartenstadt

Die Polsumer Straße existierte bereits vor der Siedlungsentwicklung Hassels als überörtliche Verbindung von Buer nach Polsum. Mit der Industrialisierung Ende des 19. Jahrhunderts entstand der Ortsteil Hassel als eigenständiger Stadtteil. Die an die Polsumer Straße angrenzenden Gartenstadtquartiere prägen das Erscheinungsbild Hassels ganz besonders durch die Gartenstadtarchitektur, die vielfältigen Baumpflanzungen, die üppigen Vorgärten sowie den neuen Glückaufpark östlich der Polsumer Straße. In der Polsumer Straße ist die Gartenstadt im Bestand kaum sichtbar: die Straßenrandbebauung erfolgte in der Regel ohne Vorgärten und die Gebäude sind deutlich höher und dichter als in den angrenzenden Gartenstadtquartieren. Die Polsumer Straße der Zukunft erfüllt hingegen moderne Mobilitätsanforderungen, ohne auf die Belebung und Durchgrünung des Straßenraumes zu verzichten und steht damit für eine ökologische Mobilitätswende.

Aufenthaltsqualität und Begrünung

Eine attraktive Straßenraumgestaltung wertet den Stadtteil auf und fördert so die Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit diesem. Die Polsumer Straße wird als Ganzes betrachtet, um sie als Rückgrat für Hassel zu stärken und auf situative Gegebenheiten, angrenzende Nutzungen und Verflechtungen mit dem Quartier individuell zu reagieren. Durch die kluge Aufteilung des Straßenraumes mit Multifunktionsstreifen entsteht neben Parkplätzen viel Platz für schattenspendende Bäume, begrünte Baumscheiben und Pflanz-

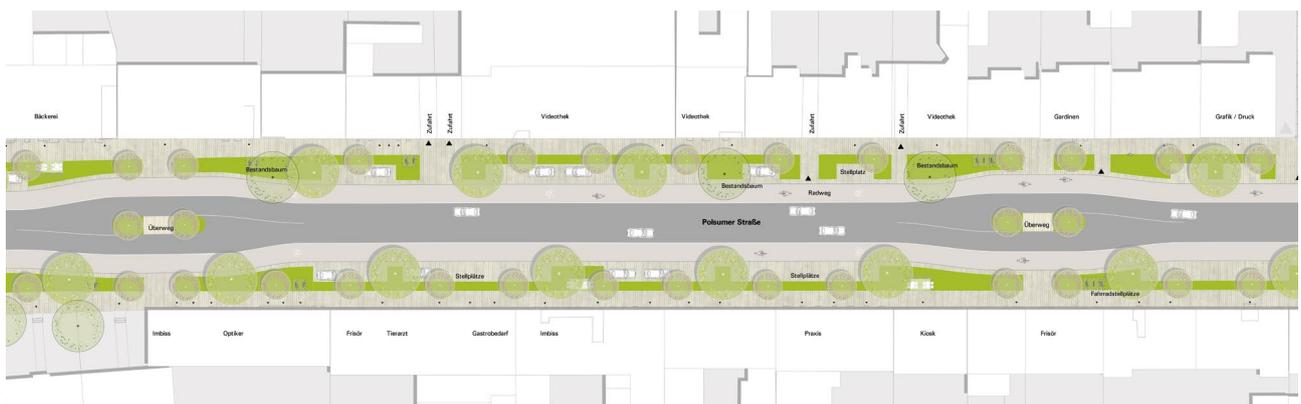
flächen sowie Flächen für die Außengastronomie und zum Aufenthalt, wodurch eine Atmosphäre zum Treffen und Verweilen im Stadtraum geschaffen wird. Auch einheitliches Stadtmobiliar trägt zur optischen Aufwertung bei.



Nachbarschaftsplatz an der Marler Straße

Die Aufenthaltsqualität wird zudem durch die Attraktivierung bestehender und Schaffung neuer Plätze gesteigert.

Die durchgehende Begrünung mit Bäumen verstärkt die Kontur des Straßenraumes deutlich. Im urbanen Bereich im Süden ist eine beidseitige Baumpflanzung sinnvoll. Von der Einmündung Am Freistuhl bis zur Einmündung Howeg ist aufgrund der Straßenbreite allerdings nur eine einseitige Baumpflanzung realisierbar.

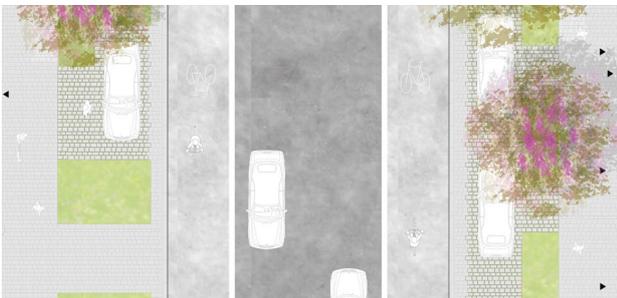


Gestaltungskonzept

Dem Klimawandel begegnen

Die Polsumer Straße ist aufgrund ihrer Nord-Süd-Ausrichtung sowie des hohen Versiegelungsgrads von den immer intensiver werden Hitzeperioden besonders betroffen. Der Klimawandel verschärft das Niederschlagsungleichgewicht aus Starkregen und Trockenperioden, welches für erhöhte Aufwendungen zur Abführung des Oberflächenwassers sorgt und eine verstärkte Pflege und Wässerung der Vegetationsflächen erfordert.

Ein wesentliches Ziel ist es, die versiegelten Oberflächen im Straßenraum zu reduzieren. Dieses wird in der Polsumer Straße durch eine (Teil) Entsiegelung von Verkehrsflächen erreicht. Bei Neupflanzungen von Bäumen werden offene bepflanzte Baumscheiben vorgeschlagen, welche dem Straßenraum einen grünen Charakter verleihen und die ökologischen Wirkungen verbessern.



Pflasterdetail

Für die steinernen und stark versiegelten Bereiche der Polsumer Straße ist eine integrale Lösung von Außenraumgestaltung und Regenwassermanagement maßgeblich. Durch Infiltration von Regenwasser in den Untergrund wird Oberflächenwasser zurückgehalten und für die Bewässerung der Bäume und Grünflächen genutzt. Neue technische Systeme (mit Wasserspeicher und Versickerung) ermöglichen die kontrollierte Regelung des Niederschlags, die zu einer Entlastung der Kanalisation führt und eine gezielte Bewässerung der Vegetationsflächen ermöglicht. Eine robuste und resiliente Baumpflanzung ist durch die Verwendung von ausgewiesenen Klimawandel-Gehölzen erreichbar. Durch die Pflanzung verschiedener Gehölzgattungen erhöht sich die

Diversität, die vielen Bäume spenden Schatten und Verdunstungskühle und beeinflussen das Kleinklima positiv. Die Begrünung fördert zugleich die Aufenthaltsqualität im Stadtraum.



Querungsbereich Allee des Wandels

FAZIT

Die Aufgabenstellung zur Machbarkeitsstudie trägt den vielversprechenden Titel Polsumer Straße – die Straße mit Zukunft. Hier werden Ziele zur gestalterischen Aufwertung der Polsumer Straße formuliert, mit denen gleichzeitig ein Imagegewinn des Stadtteils Hassel, die Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr, die Berücksichtigung der Anforderungen einer zeitgemäßen Mobilität sowie die Reduzierung der stadtklimatischen Hitzebelastung durch Begrünung und Baumpflanzungen einhergehen.

Um diese Ziele erreichen zu können, ist eine grundlegende Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten einer fairen Aufteilung und Berücksichtigung aller Nutzergruppen erforderlich. Die flächenintensiven Schrägparkplätze im südlichen Abschnitt der Polsumer Straße – dem Urbanen Raum – bilden hier ein großes Potenzial sowie einen wichtigen Ansatz zur Neustrukturierung des Straßenraums: es entsteht Raum für den Fuß- und Radverkehr sowie für Aufenthalt und Begrünung. Diese Ziele werden in der Vorzugsvariante „Velo-route“ umgesetzt.

Im Juli 2019 hat der Rat der Stadt Gelsenkirchen den Klimanotstand ausgerufen und fordert damit auch auf kommunaler Ebene Maßnahmen zu ergreifen, um dem Klimawandel zu begegnen. Vor diesem Hintergrund wird noch einmal der hohe Stellenwert der in der Vorzugsvariante vorgesehenen Entsiegelung und Begrünung der Polsumer Straße deutlich, da nur so das Kleinklima in der Straße verbessert und Hitzeinseln reduziert werden können.

Die positiven Auswirkungen der vorliegenden Vorzugsvariante sind sehr vielfältig:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch eine faire Aufteilung des Straßenraums und neue Aufenthaltsflächen
- Starke Durchgrünung und Entsiegelung zur Verbesserung des Kleinklimas und Reduzierung von Hitzeinseln
- Durchgehende Barrierefreiheit

- Starke Radverkehrsförderung durch durchgängig komfortable Radfahrstreifen
- Breite Gehwege, die zum Flanieren einladen und für Gewerbetreibende Möglichkeiten zur Nutzung bieten (Geschäftsauslagen, Außen-gastronomie o. ä.)
- Reduzierung der Trennwirkung durch zusätzliche Querungshilfen
- Reduzierung der Lärmentwicklung und dadurch Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität

Die Polsumer Straße der Zukunft soll moderne Mobilitätsanforderungen mit der Belebung und Durchgrünung des Straßenraums vereinbaren und so als Sinnbild für eine ökologische Mobilitätswende stehen, so dass die Polsumer Straße wieder als die zentrale urbane Mitte von Hassel gesehen und erlebt werden kann.

Diese Neustrukturierung des Straßenraums zugunsten einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung sowie zugunsten zeitgemäßer Berücksichtigung des Umweltverbundes – insbesondere des Radverkehrs – bedingt eine entsprechende Reduzierung des Parkraumangebots.

Die Machbarkeitsstudie zeigt prinzipielle Gestaltungsmöglichkeiten für die Polsumer Straße als richtungsweisende Grundlage für die weiteren Planungsschritte auf. Im nächsten Schritt folgt die Konkretisierung der Gestaltung des Straßenraums in den unterschiedlichen Abschnitten, u. a. in Hinblick auf die Parkraumsituation. Eine wichtige Aufgabe im Planungsprozess wird es sein, die lokalen Akteure, die örtliche Politik sowie Gewerbetreibende und Immobilieneigentümer einzubeziehen.



Auftragnehmer:

SHP Ingenieure, Hannover
www.shp-ingenieure.de

Dipl.-Ing. Jörn Janssen
Dipl.-Ing. Sabrina Stieger

in Zusammenarbeit mit:

**lad+ landschaftsarchitektur
Diekmann**, Hannover
www.ladplus.de

Dipl.-Ing. Martin Diekmann
Dipl.-Ing. Bianca Däwes

Layout und Satz:

kontextsensitiv
Andre Kulbarsch

www.kontextsensitiv.design

Auftraggeber: Stadt Gelsenkirchen Die Oberbürgermeisterin – Referat Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Referat Stadtplanung
Stand Juli 2022