



Bericht

Onlinedialog

Zukunftsbilder Mobilität

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Gernot Steinberg

Alexander Reichert

Christof Tielker

Bildnachweis

Titelseite: eigenes Foto

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.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
1 Methodik & Stichprobe	6
1.1 Repräsentativität und Stichprobe	6
1.2 Charakteristika der Teilnehmenden	7
1.3 Herkunft der Teilnehmenden	8
1.4 Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden	9
2 Ergebnisse	10
2.1 Zukunftsbilder für Gelsenkirchen	10
2.1.1 Zukunftsbild: Die klimaneutrale Stadt	11
2.1.2 Zukunftsbild: Optimierte Mobilität durch digitale Lösungen	12
2.1.3 Zukunftsbild: Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit	13
2.1.4 Zukunftsbild: Lebenswerte Stadtteile und Quartiere – gesunde Bevölkerung	14
2.1.5 Zukunftsbild: Der starke Wirtschaftsstandort – Vernetzt und innovativ	15
2.1.6 Zukunftsbild: Mobilitätsentwicklung als Stadtentwicklung verstehen	16
2.1.7 Zusammenfassung Zukunftsbilder	17
2.2 Zukunftsbilder für Gelsenkirchen	18
2.3 Weitere Hinweise und Kommentare von den Nutzenden	20
3 Ableitungen und weiteres Vorgehen	21

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ausgefüllte Fragebögen je Tag über den Erhebungszeitraum	6
Abbildung 2: Altersverteilung Teilnehmende	7
Abbildung 3: Geschlechterverteilung Teilnehmende	8
Abbildung 4: Bezug der Teilnehmenden zu Gelsenkirchen)	8
Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmenden	9
Abbildung 6: Priorisierung Zukunftsbilder nach Verkehrsmittelnutzenden	18
Abbildung 7: Modal Split - Auswahlbildschirm.....	18
Abbildung 8: Ziel-Modal Split der Teilnehmenden (rechts Vergleichswert aus der HH-Erhebung von 2015).....	19
Abbildung 9: Ziel Modal-Split nach verschiedenen Merkmalen.....	20

Vorwort

Zwischen 2020 und 2022 soll der Masterplan Mobilität der Stadt Gelsenkirchen entwickelt werden. Der Masterplan ist ein gesamtstädtisches, strategisch-konzeptionelles Planwerk. Es soll die Entscheidungsgrundlage für alle mobilitätsrelevanten Fragestellungen, welche die Mobilität in Gelsenkirchen für die nächsten 10-15 Jahre beeinflussen, darstellen. Zentrale Bausteine des Masterplanes sind ein evaluierbares Zielkonzept für den Planungshorizont sowie darauf aufbauend ein Handlungskonzept mit prägenden, gesamtstädtischen Maßnahmen.

Damit der Masterplan umgesetzt wird, ist es wichtig, dass dieser von einem Großteil der Stadtgesellschaft mitgetragen und gelebt wird. Hierzu ist eine stetige Beteiligung während des Arbeitsprozesses nötig. Der 1. Onlinedialog, welcher verschiedene Entwicklungsperspektiven und Ziele für die Stadt Gelsenkirchen vorgeschlagen und durch die Teilnehmenden hat bewerten lassen, ist der Auftakt dieses Beteiligungsprozesses.

1 Methodik & Stichprobe

Der erste Onlinedialog lief vom 1.04.2020 bis zum 8.06.2020. Ergänzend dazu sollte ursprünglich eine Vor-Ort Beteiligung zu den gleichen Themen stattfinden. Diese musste jedoch aufgrund des Corona bedingten Verbots von größeren Veranstaltungen ausfallen.

Der Onlinedialog war erreichbar über die städtische Webseite. Die Information über die Durchführung erfolgte sowohl über die Presse, über die Social Media Kanäle der Stadt als auch über die verschiedenen Akteure der Stadtgesellschaft, die als Multiplikatoren die Informationen weiterleiten sollten. Zudem wurden interessierte Bürgerinnen und Bürger, z.B. aus der Veranstaltung „Lass uns reden“ informiert. Die höchsten Teilnehmerszahlen konnten in den ersten drei Wochen nach Veröffentlichung des Onlinedialogs werden.

Abbildung 1: Ausgefüllte Fragebögen je Tag über den Erhebungszeitraum



1.1 Repräsentativität und Stichprobe

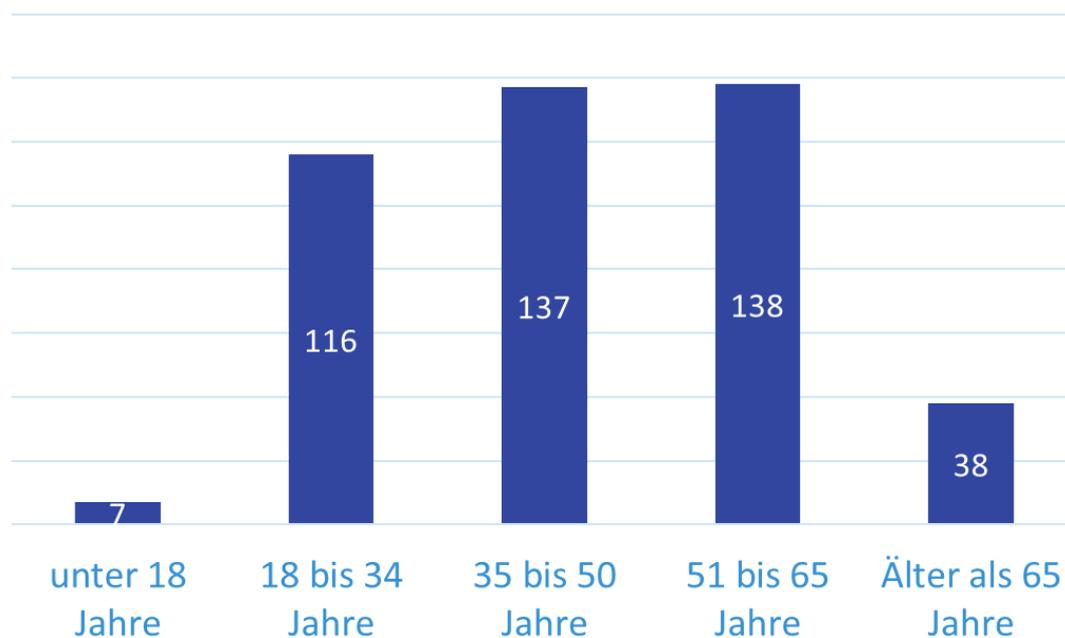
Insgesamt haben 408 Personen den Fragebogen vollständig ausgefüllt, rund 78 Personen haben den Fragebogen nicht beendet. Die Abbrecherquote liegt damit bei 16 %. Insgesamt haben 0,18 % der Gelsenkirchener und Gelsenkirchener teilgenommen. Aufgrund des Auswahlverfahrens, welches anders als bei Haushaltserhebungen nicht auf einer Zufallsstichprobe basiert, sondern aktiv beworben wurde, und der Stichprobengröße von unter 1 % ist eine Repräsentativität für die Gelsenkirchener Bevölkerung somit nicht gegeben. Vielmehr stellen die im Folgenden vorgestellten Ergebnisse ein Meinungsbild interessierter Bürgerinnen und Bürger sowie Akteure dar. Im Gegensatz zu einer Haushaltserhebung stand diese freiwillige Befragung allen Personen Gelsenkirchens offen.

1.2 Charakteristika der Teilnehmenden

Um die Anonymität zu bewahren, wurde auf die Erhebung personenspezifischer Daten größtenteils verzichtet. Es wurden jedoch einige soziodemographische und räumliche Merkmale der Person bzw. des Haushaltes sowie einige Kennziffern des Mobilitätsverhaltens erhoben.

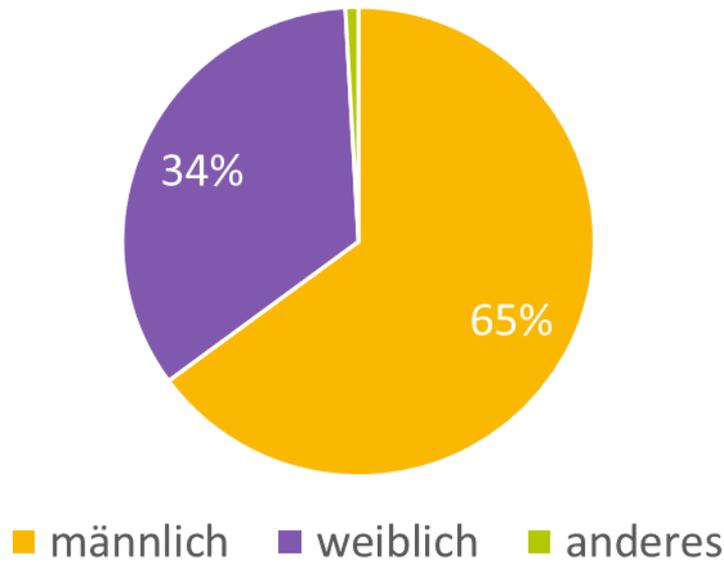
Auffällig dabei ist, dass der Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter als hoch zu bewerten ist. Rund 90 % aller Teilnehmenden ist zwischen 18 und 65 Jahre alt. Dies zeigt den Einfluss des Mediums Internet. Während bei den Vor-Ort-Beteiligungen Seniorinnen und Senioren häufig überrepräsentiert sind, waren diese beim Onlinedialog mit knapp unter 10 % unterrepräsentiert (Anteil von Personen über 65 Jahre in GE: ca. 20 %). Dafür sind insbesondere die jüngeren Altersgruppen (ab 18 Jahre) stärker vertreten. Vor dem Hintergrund der konzeptionell-perspektivischen Ausrichtung des Masterplans Mobilität ist der Fakt, dass gerade jüngere Personen, die das Konzept die kommenden Jahre mittragen müssen, erreicht worden sind, positiv zu bewerten. Es zeigt aber auch, dass in Gelsenkirchen „klassische“ Bürgerbeteiligungsformate (sobald möglich) ergänzend hinzugezogen werden sollten, um alle Bevölkerungsgruppen gleichwertig einbeziehen zu können.

Abbildung 2: Altersverteilung Teilnehmende



Auffällig ist zudem der hohe Anteil männlicher Teilnehmender, die fast 2/3 der Stichprobe ausmachen. Vor dem Hintergrund des Frauenanteils von über 50 % in Gelsenkirchen, sind Frauen damit unterrepräsentiert. Die Diskrepanz ist in einem signifikanten Rahmen, so dass die Verzerrung nicht zufällig ist. Über die Gründe, warum verhältnismäßig wenige Frauen teilgenommen haben, kann jedoch angesichts fehlender Informationen über die Teilnehmenden keine Aussage getroffen werden.

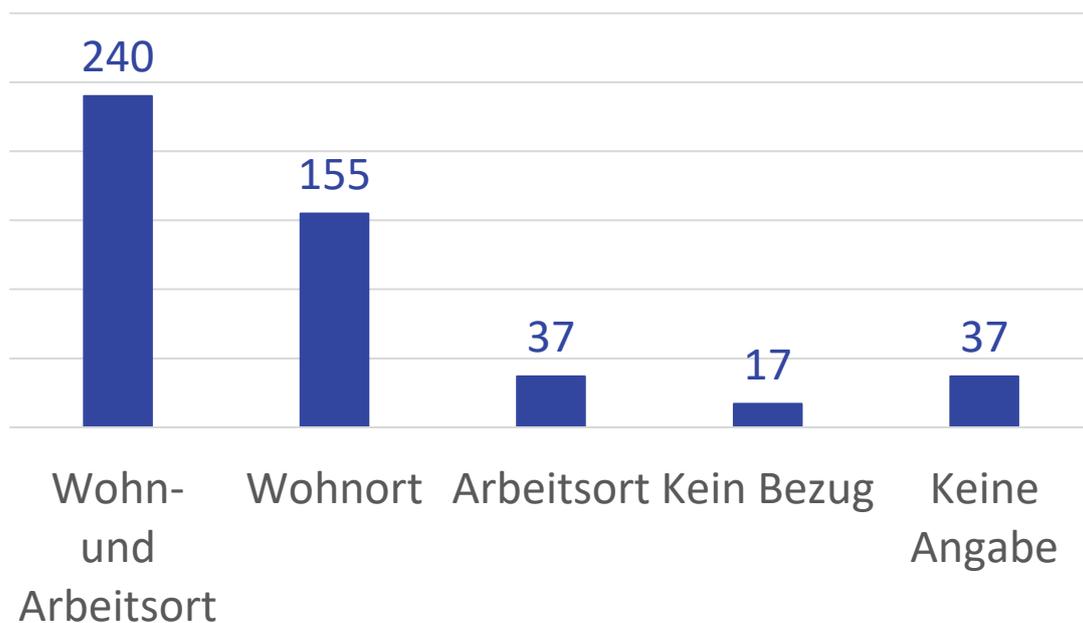
Abbildung 3: Geschlechterverteilung Teilnehmende



1.3 Herkunft der Teilnehmenden

Ein Großteil der Teilnehmenden (395 Personen) kommt aus Gelsenkirchen. Fast 50 % der Teilnehmenden wohnen und arbeiten in Gelsenkirchen. 37 Personen pendeln zum Arbeiten nach Gelsenkirchen, wohnen jedoch im Umland.

Abbildung 4: Bezug der Teilnehmenden zu Gelsenkirchen)



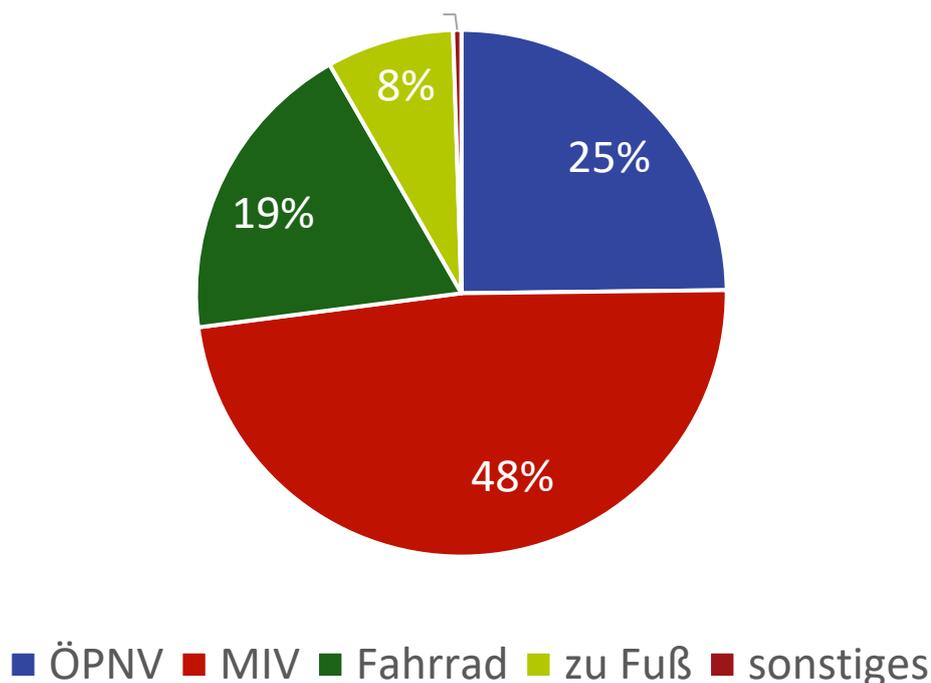
Von den in Gelsenkirchen wohnenden Personen stammen die meisten Personen aus Buer (65), Erle (48) und Ückendorf (45). Gemessen an der Einwohnerzahl sind insbesondere die Stadtteile

Ückendorf, Schalke Nord und Neustadt stärker vertreten. Schwächer vertreten sind Scholven, Hassel und Heßler. Die meisten Pendler von Außerhalb kommen aus dem Kreis Recklinghausen sowie der Stadt Essen.

1.4 Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden

Der Pkw ist das Hauptverkehrsmittel eines Großteils der Teilnehmenden. Fast 50 % nutzen am häufigsten den Pkw im Alltag. Der ÖPNV ist von rund einem Viertel das Hauptverkehrsmittel, rund 19 % nutzen am häufigsten das Fahrrad. Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung Gelsenkirchens muss jedoch festgehalten werden, dass der Anteil der Personen, die den Umweltverbund benutzen, erhöht ist. Bei der Modal-Split Erhebung von 2015 gaben rund 72 % der Befragten an, dass der Pkw ihr Hauptverkehrsmittel ist. Der Anteil des ÖVs (14 %) und des Fahrrads (8 %) sind deutlich geringer.

Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmenden



Dies spiegelt sich auch in den Verkehrsmittelverfügbarkeiten nieder. Rund 34 % der Befragten ist im Besitz eines Monatstickets. Dies sind rund 7 % mehr als bei der Mobilitätsbefragung von 2015, die auf Basis einer Zufallsstichprobe für Gelsenkirchen erhoben wurde. Die Pkw-Verfügbarkeit liegt mit 72 % (dauerhafte Verfügbarkeit) nahe dem städtischen Durchschnittswert (71 %). Die Daten deuten darauf hin, dass unter den Teilnehmenden viele Personen mit multi- bzw. intermodalen Wegen zu finden sind, die meist auch ein komplexeren Mobilitätsalltag und auch ein höheres Mobilitätsbudget haben.

2 Ergebnisse

Im Folgenden werden die einzelnen Ergebnisse des Onlinedialogs dargestellt. In 2.1 werden zunächst die einzelnen Zukunftsperspektiven dargestellt. Kap. 2.2 fokussiert sich dann auf den Ziel Modal Split der Teilnehmenden.

2.1 Zukunftsbilder für Gelsenkirchen

Wichtig im Zuge des Planungsprozesses ist es frühzeitig Visionen, Szenarien und Entwicklungsperspektiven für Gelsenkirchen zu entwickeln. Diese bilden die Grundlage für die Aufstellung von Zielen und Leitbildern. Die im Frühjahr 2020 ausgewählten Zukunftsbilder sollten verschiedene mögliche Entwicklungsperspektiven aufzeigen. Hintergrund der gewählten Zukunftsbilder war die Frage: Wie soll die Mobilität in Gelsenkirchen 2030/35 aussehen? Die Teilnehmenden sollten dabei entscheiden, welches Zukunftsbild sie für erstrebenswert halten oder welches sie kritisch sehen. Als Hilfestellung wurden dabei mögliche positive aber auch negative Konsequenzen aufgezeigt, die einzeln bewertet werden konnten. Insgesamt standen sechs Zukunftsbilder zur Auswahl. Diese Vorauswahl bildete die Breite möglicher Entwicklung ab. Zukunftsbilder konnten sich dabei ergänzen aber auch widersprechen. Schließlich ist der Raum für Mobilität begrenzt. Dies bedeutet aber, dass sich der Teilnehmende nicht für ein einzelnes Zukunftsbild entscheiden musste, sondern diese einzeln oder in Relation zueinander bewerten konnte.

Dabei bestand zunächst die Möglichkeit jedes Zukunftsbild einzeln zu bewerten. Dazu hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit einen Schieberegler zwischen zwei gegensätzlichen Positionen (insgesamt 7 Stufen) bewegen:

- Dieses Zukunftsbild ist überhaupt nicht wichtig und sollte nicht weiterverfolgt werden (Schieber nach links, roter Bereich)
- Dieses Zukunftsbild ist sehr wichtig und sollte prioritär verfolgt werden (Schieber nach rechts, grüner Bereich)

Die Einschätzung der Priorisierung der einzelnen Zukunftsbildern ist auf den jeweiligen Seiten durch Balkendiagramm dargestellt. Je höher der Durchschnittswert, desto höher ist entsprechend die Zustimmung zum Zukunftsbild.

Anschließend sollten die einzelnen Konsequenzen bewertet werden. Hier konnte jeweils zwischen drei Bewertungen gewählt werden:

- Unterstütze ich!
- Schwanke zwischen Zustimmung und Ablehnung
- Lehne ich ab!

Die sechs Zukunftsbilder werden im Folgenden inklusive der Ergebnisse dargestellt. Anschließend erfolgt eine Zusammenfassung und eine Gegenüberstellung der Ergebnisse.

2.1.1 Zukunftsbild: Die klimaneutrale Stadt

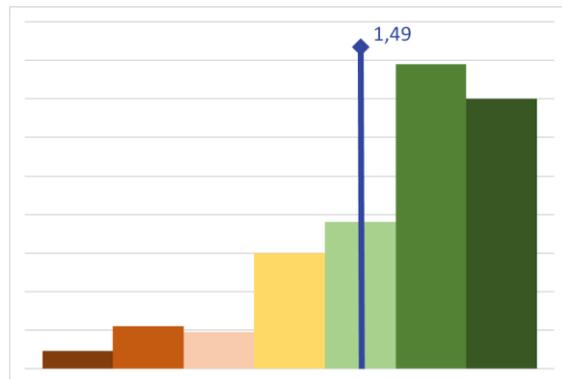
Zukunftsbild

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.

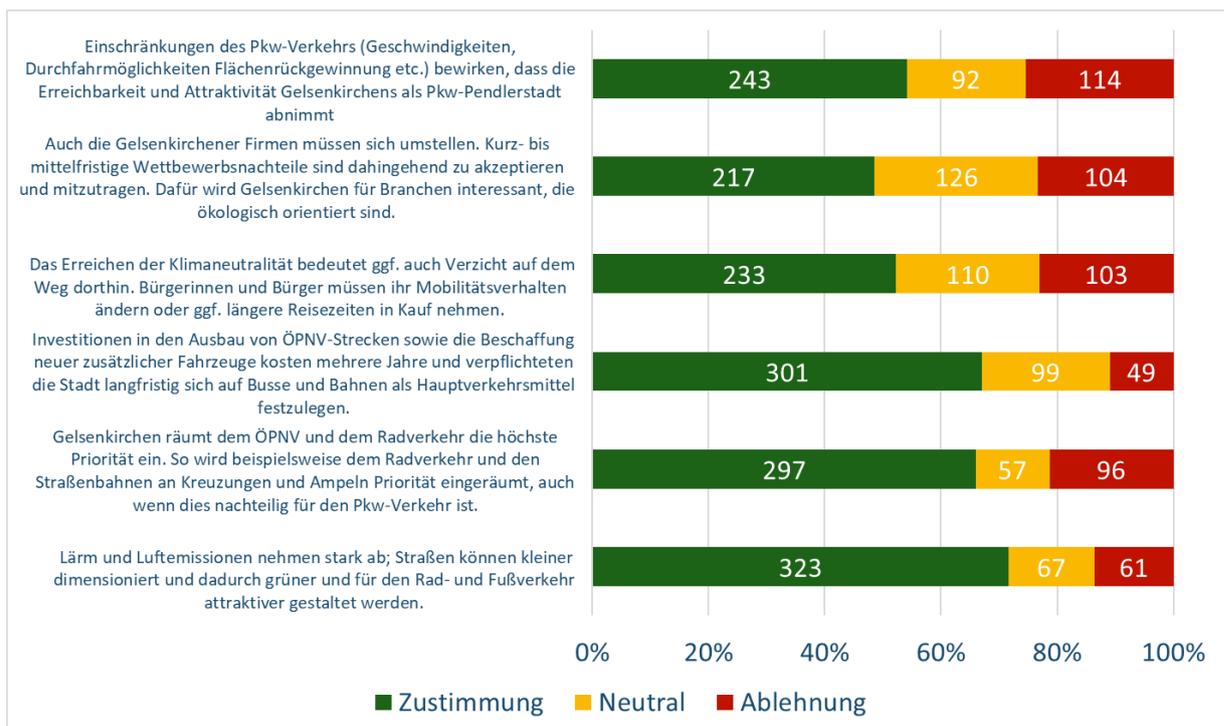
Busse und Bahnen bilden das Rückgrat der städtischen Mobilität im Alltags- und Freizeitverkehr.

Dazu ist das Angebot im öffentlichen Nahverkehr deutlich ausgebaut geworden. 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 5 Kilometern. Eine grüne Welle für 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.



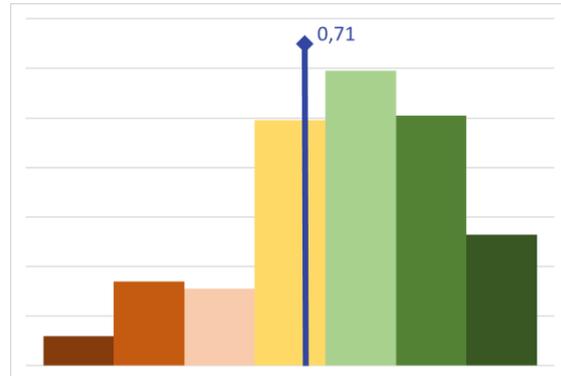
Konsequenzen



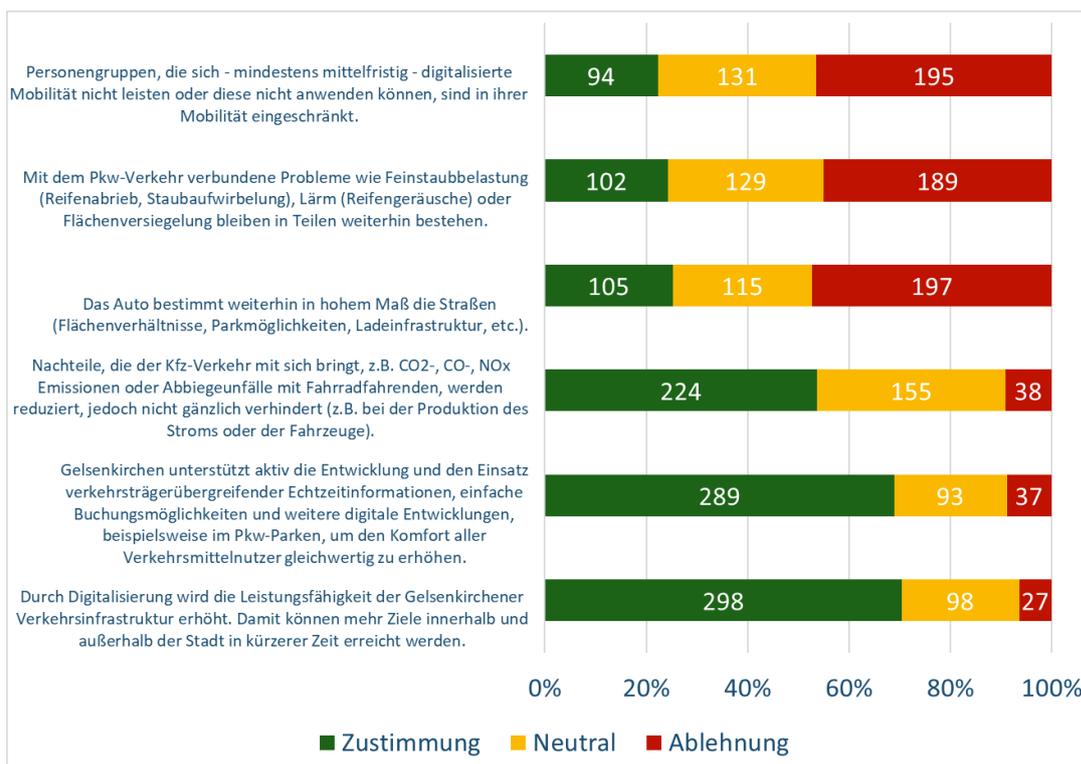
2.1.2 Zukunftsbild: Optimierte Mobilität durch digitale Lösungen

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, so dass Fahren mit Bussen und Bahn komfortabler wird.



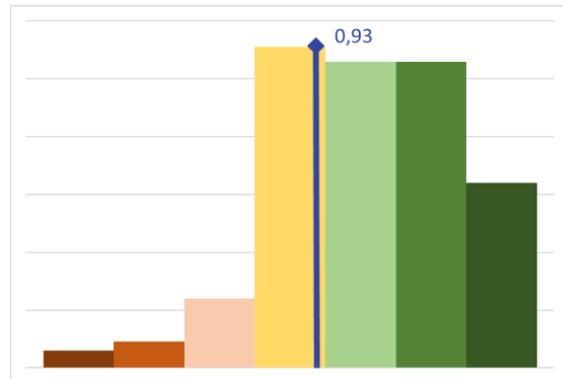
Konsequenzen



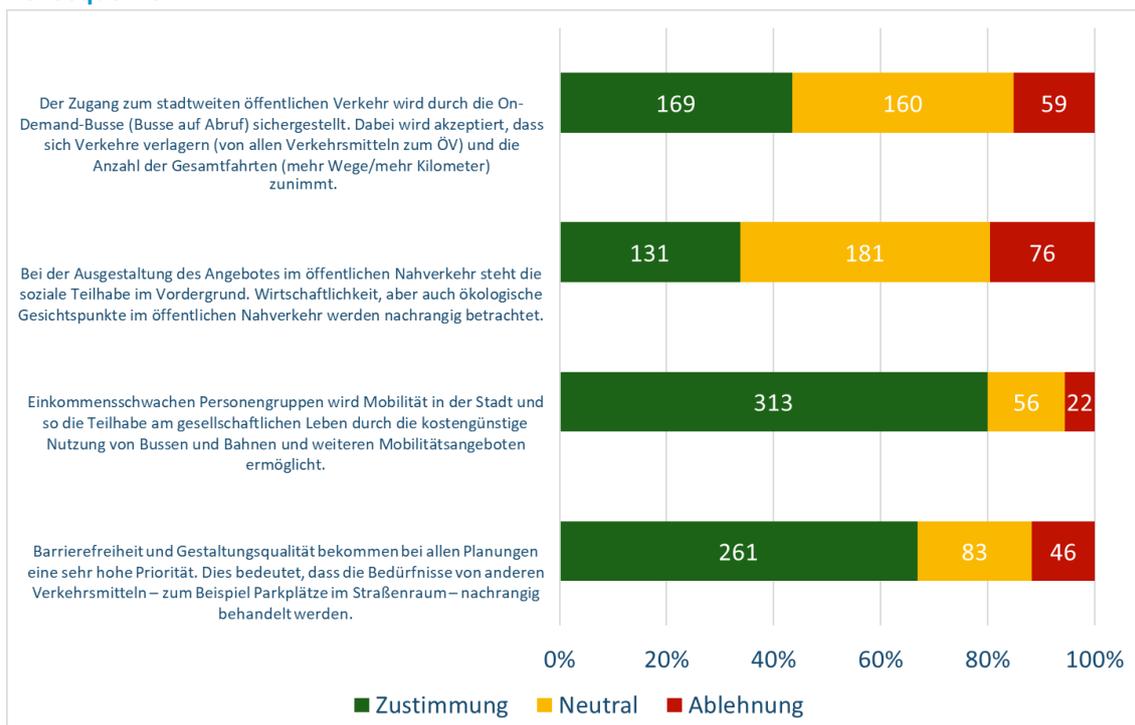
2.1.3 Zukunftsbild: Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit

Zukunftsbild

Mobilität ist in Gelsenkirchen als bedeutender Bestandteil der gesellschaftlichen Teilhabe verankert. Der in seinem Angebot ausgebaut 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.



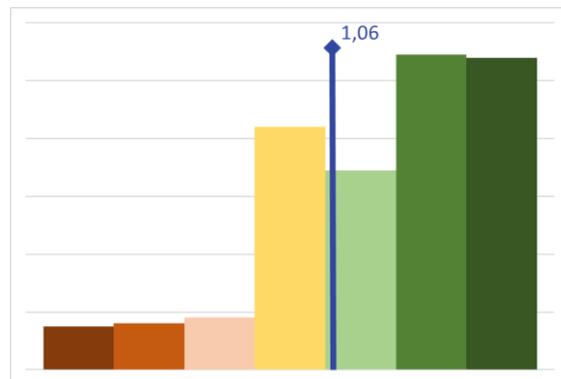
Konsequenzen



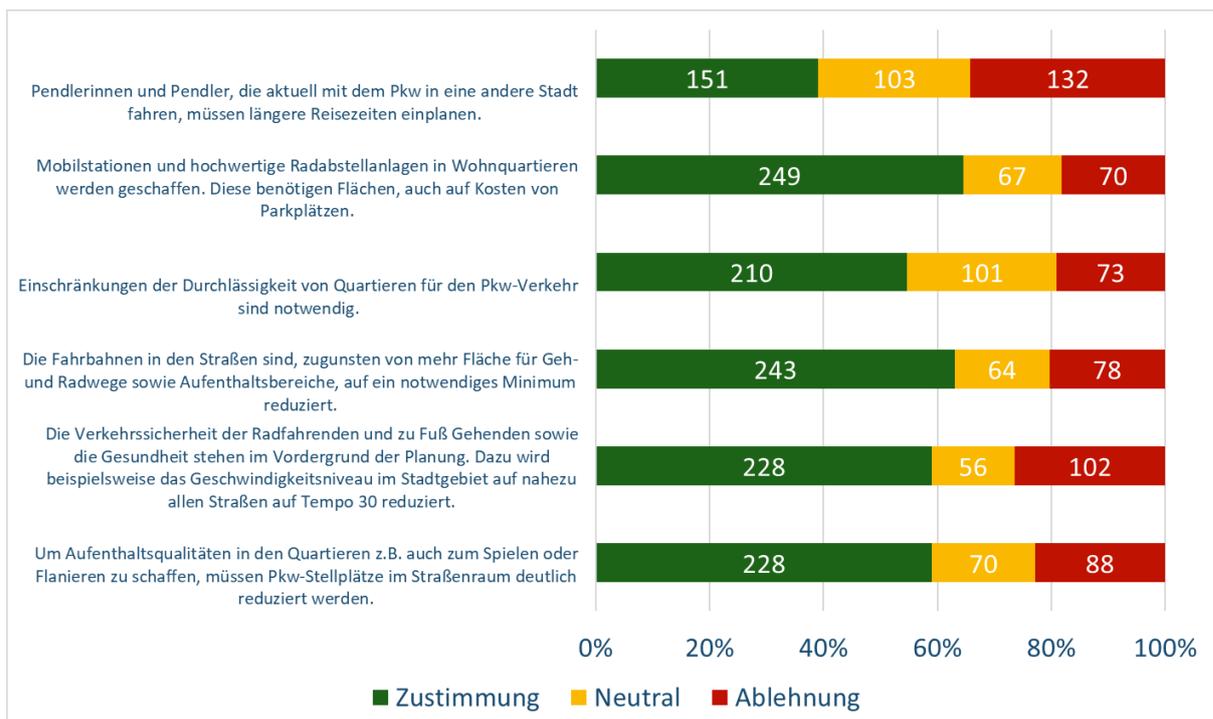
2.1.4 Zukunftsbild: Lebenswerte Stadtteile und Quartiere – gesunde Bevölkerung

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 Sharingangeboten (Leit-Tretroller, Leih-Fahrräder oder Leih-Autos) der quartierseigenen Mobilstationen zu ihren Arbeitsplätzen in andere Stadtteile oder zum nächsten Haltepunkt.



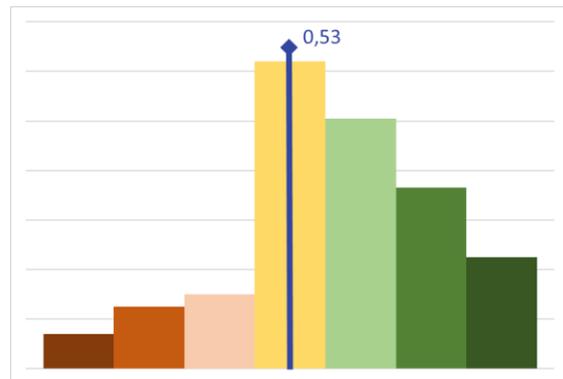
Konsequenzen



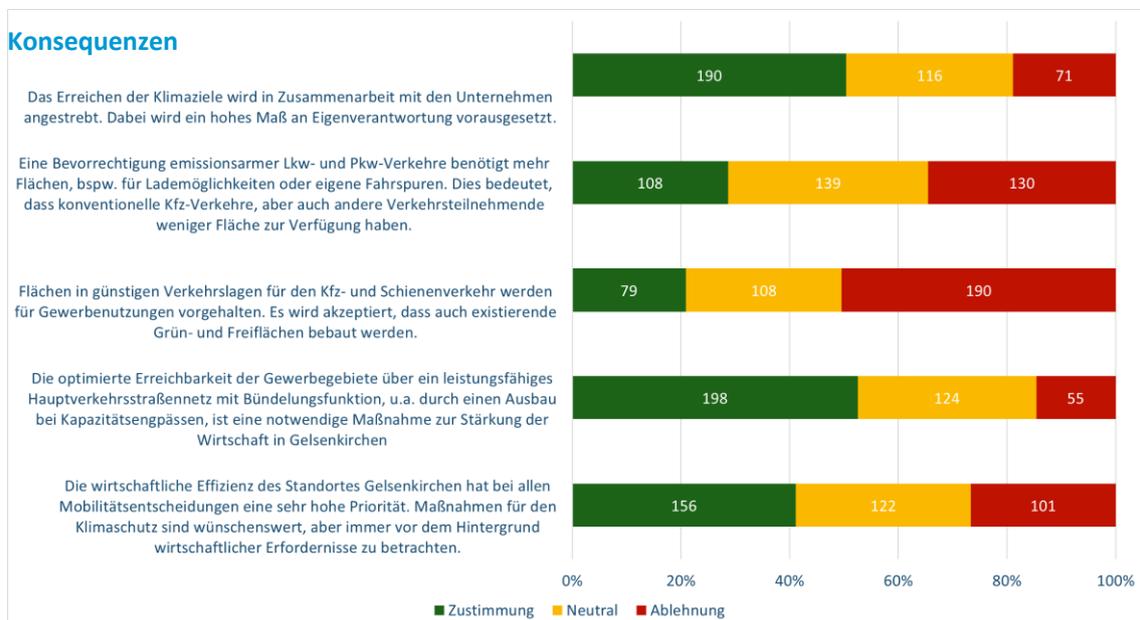
2.1.5 Zukunftsbild: Der starke Wirtschaftsstandort – Vernetzt und innovativ

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 Gewerbebestände 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.



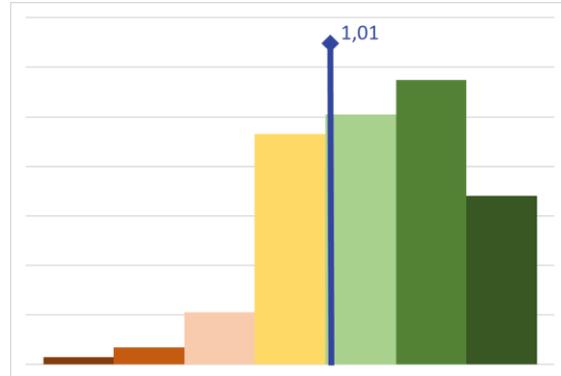
Konsequenzen



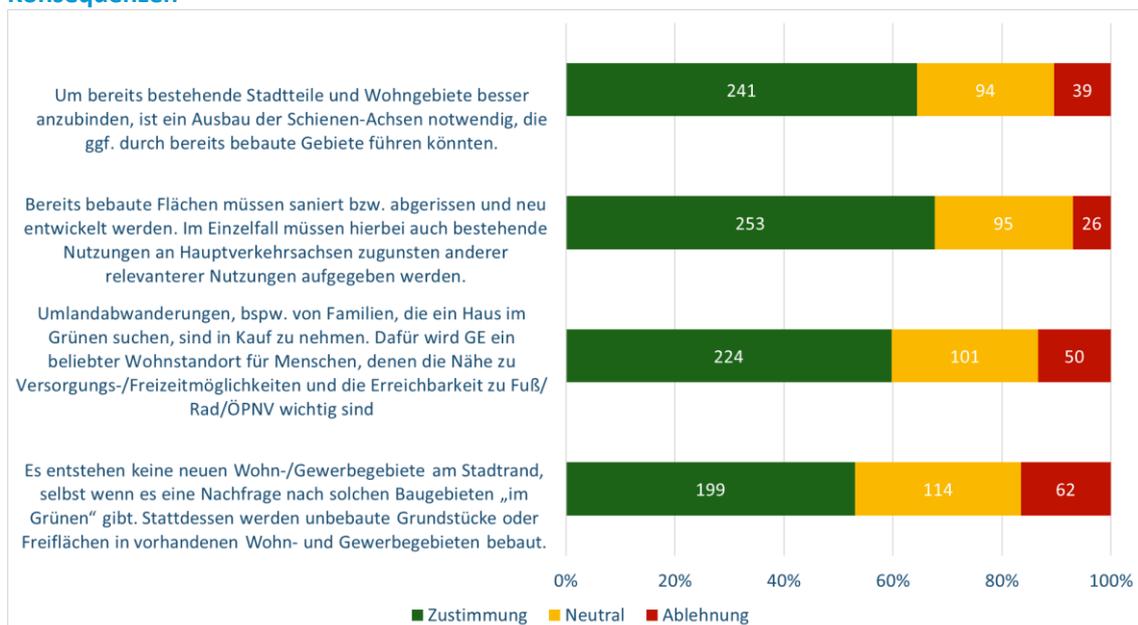
2.1.6 Zukunftsbild: Mobilitätsentwicklung als Stadtentwicklung verstehen

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



Konsequenzen



2.1.7 Zusammenfassung Zukunftsbilder

Die Zukunftsbilder wurden in der Summe positiv bewertet. Die höchste Zustimmung erhält das Zukunftsbild der klimaneutralen Stadt. Rund 60 % aller Personen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, würden alle Konsequenzen mittragen. Diese umfassen z.B. den Vorrang für den Umweltverbund, die Neudimensionierung von Straßenräumen oder den Ausbau des ÖPNVs.

Im Gegensatz dazu hatte das Zukunftsbild „Optimierte Mobilität durch digitale Lösungen“ deutlich geringere Zustimmungswerte. Zwar wird auch dieses Zukunftsbild positiv gesehen, aber bei der Betrachtung der Konsequenzen wird deutlich, dass Digitalisierung zwar eine Hilfe sein kann, aber dadurch nicht die Verkehrsprobleme durch dem MIV-Verkehr unberücksichtigt bleiben dürfen. Ein reiner Umstieg auf eine elektrisch-ggf. autonome Fahrzeugflotte wird mehrheitlich als nicht ausreichend betrachtet. Die Digitalisierung kann aber in den Augen der Teilnehmenden helfen den Verkehr zu optimieren.

Wenngleich die Gesamtvision von der Priorität nur im Mittelmaß liegt, zeigt sich bei den Konsequenzen, dass Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit in Gelsenkirchen weiterhin als wichtiger Aspekt in der Mobilität gesehen wird. So gab es kaum Ablehnung gegenüber der Aussage, dass einkommensschwachen Haushalten kostengünstige ÖPNV-Tickets angeboten werden oder dass die Barrierefreiheit Vorrang vor anderen Bedürfnissen wie z.B. dem Parken hat.

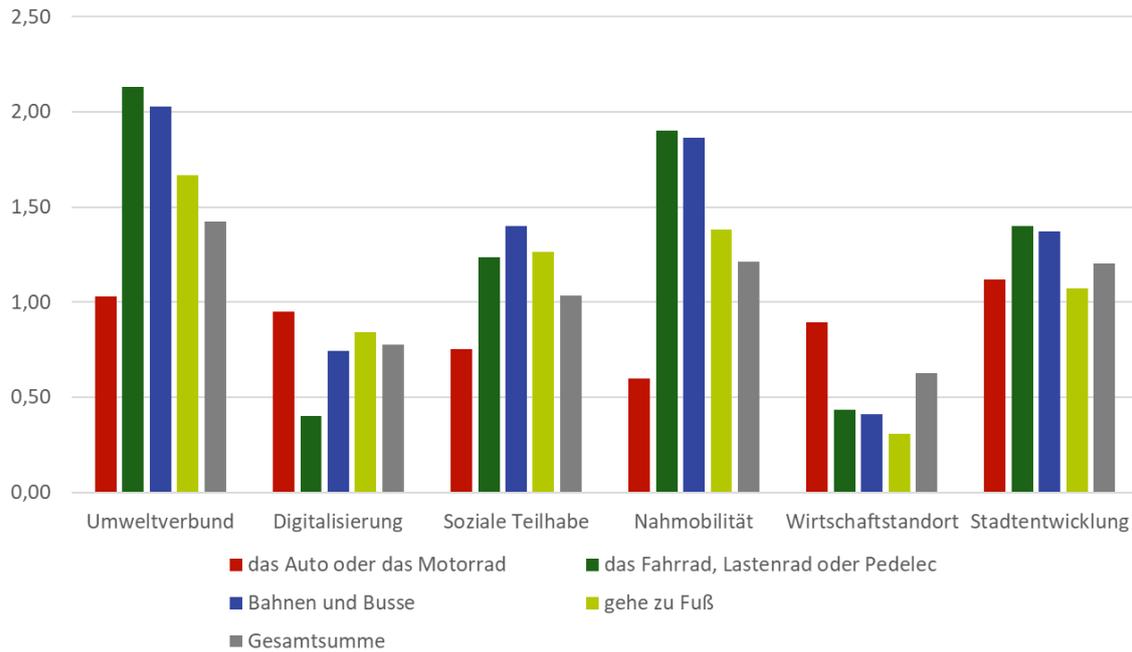
Das Zukunftsbild der lebenswerten Stadtteile und Quartiere wurde am zweithöchsten priorisiert. Kaum eine teilnehmende Person hat diese Entwicklungsperspektive abgelehnt. Insgesamt verzeichnen auch die Konsequenzen hohe Zustimmungswerte. Die Teilnehmenden sprechen sich in der Summe für mehr Aufenthaltsqualitäten aus. Dafür sind diese auch bereit Tempo 30 im Stadtgebiet oder Reduzierung der Fahrbahnen zugunsten breiterer Geh- und Radwege zu akzeptieren.

Das Zukunftsbild des starken Wirtschaftsstandort wurde hingegen am schwächsten priorisiert. Kritisch wurde insbesondere hierbei gesehen, dass verkehrsgünstige Flächen, die teilweise heute noch Grün- und Freiflächen sind für Gewerbenutzungen umgewidmet werden. Auch eine Bevorrechtigung emissionsarmer LKW- und Pkw-Verkehre z.B. über eigene Fahrspuren oder Stellflächen wird eher kritisch gesehen. Es wird aber mehrheitlich zugestimmt, dass Kapazitätsengpässe im MIV-Netz beseitigt werden.

Mit einer hohen Priorität wurde das Zukunftsbild „Mobilitätsentwicklung als Stadtentwicklung verstehen“ eingestuft. Hier gab es die geringsten Ablehnungswerte auch bei den Konsequenzen.

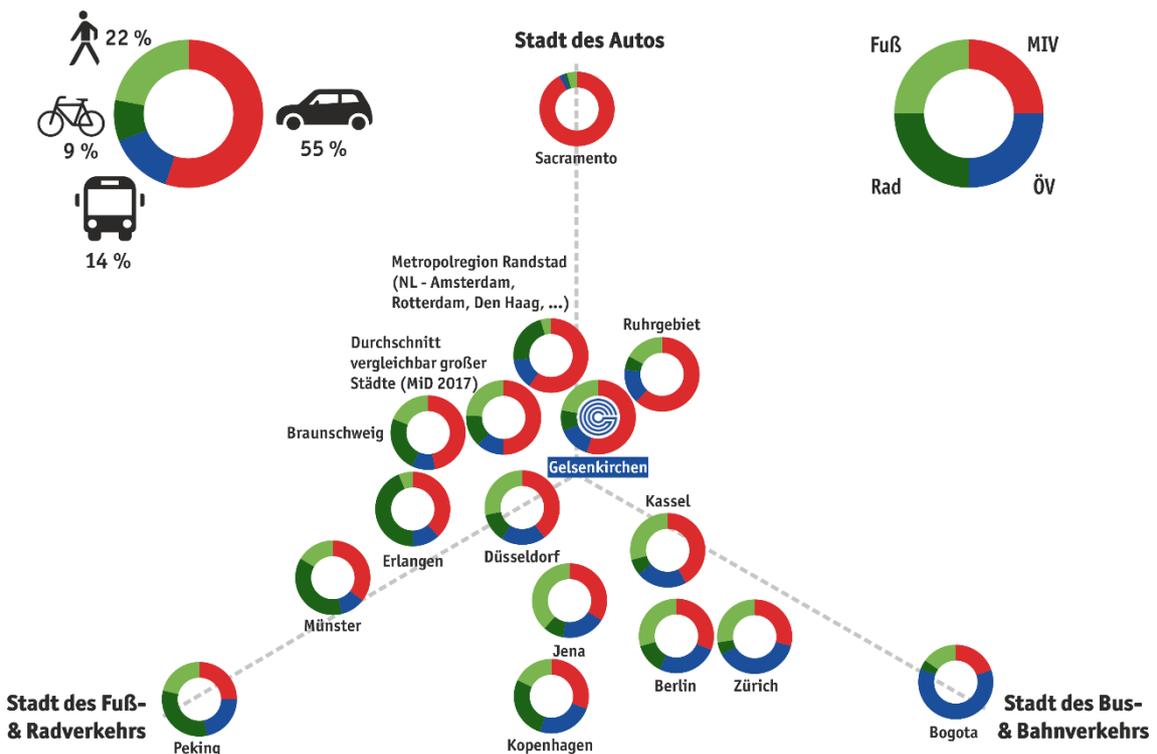
Auch wenn die einzelnen Zukunftsbilder im Mittel positiv bewertet wurden, zeigen sich doch größere Unterschiede. Diese verstärken sich unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzerguppen. So bewerten Fahrradfahrende und ÖV-Nutzende das Zukunftsbild der klimaneutralen Stadt deutlich positiver als dies Pkw-Nutzende tun. Pkw-Nutzende priorisieren das Zukunftsbild „Mobilitätsentwicklung als Stadtentwicklung verstehen“ im Durchschnitt sogar höher und bewerten auch die Zukunftsbilder zur Digitalisierung und zum Wirtschaftsstandort Gelsenkirchen im Mittel deutlich positiver als die anderen Gruppen. ÖV-Nutzer und Fahrradfahrende bewerten die Zukunftsbilder ähnlich. Während Fahrradfahrende eine klimaneutrale Stadt stärker priorisieren, werten ÖV-Nutzende das Zukunftsbild Soziale Teilhabe höher.

Abbildung 6: Priorisierung Zukunftsbilder nach Verkehrsmittelnutzenden



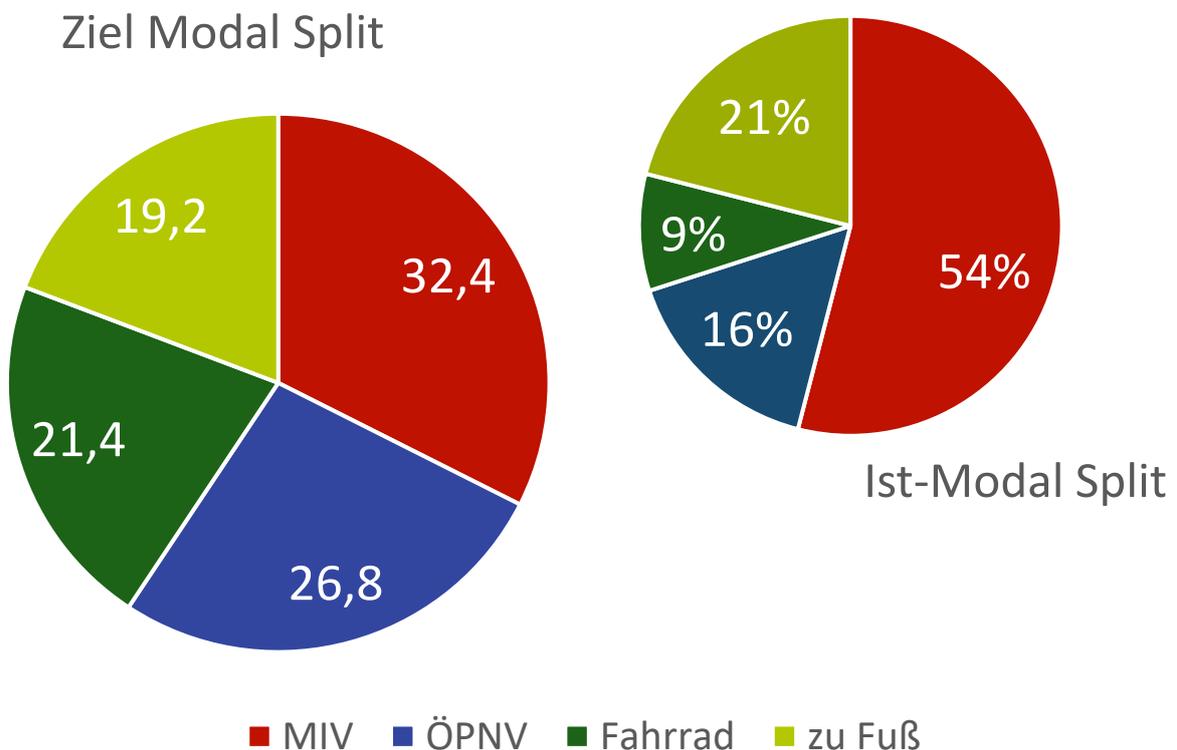
2.2 Zukunftsbilder für Gelsenkirchen

Abbildung 7: Modal Split - Auswahlbildschirm



Im Anschluss an die Zukunftsbilder wurden die Teilnehmenden noch einmal gebeten ihren Ziel Modal Split für Gelsenkirchen festzulegen. Als Hilfestellung wurden dazu verschiedene Modal-Splits anderer Städte gezeigt. Mit einem freien Regler konnte der Anwendende den Zielwert frei auf dem dreiachsigen System verschieben. Dabei waren u.a. Städte mit hohen Radverkehrsanteilen wie Münster oder Erlangen, mit hohen ÖV-Anteilen wie Zürich oder Kassel, aber auch Städte mit hohen MIV-Anteilen wie Sacramento.

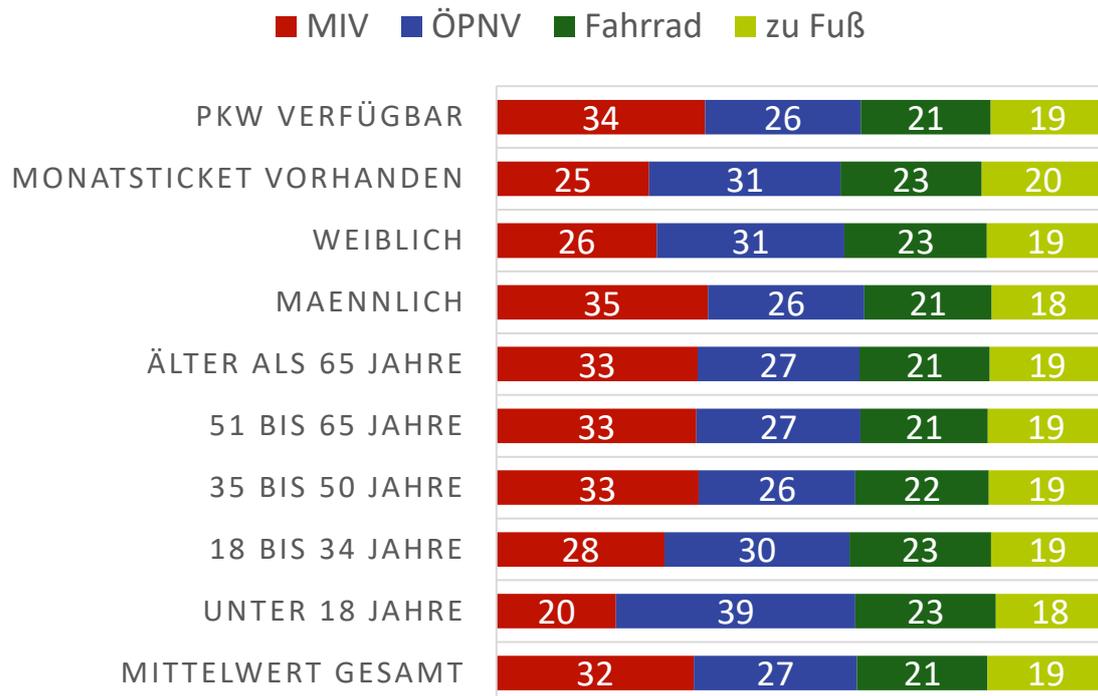
Abbildung 8: Ziel-Modal Split der Teilnehmenden (rechts Vergleichswert aus der HH-Erhebung von 2015)



Die Teilnehmenden sprechen sich dabei dafür aus, den MIV-Verkehr deutlich zu reduzieren. Während nach der letzten Haushaltserhebung rund 54 % aller Wege mit dem MIV zurückgelegt wurden, soll es nach Meinung der Teilnehmenden zukünftig nur noch ein Drittel der Wege sein. Dafür sollen die Anteile des Radverkehr (von 9 auf 21,4%) und des ÖPNVs (von 16 auf 26,8 %) deutlich steigen.

Selbst Personen mit eigenen Pkw sind der Meinung, dass der Anteil des ÖPNVs und des Radverkehrs deutlich steigen sollte. Unterschiede in der Soziodemographie finden sich vor allem in Bezug auf die Geschlechter. So sind Frauen im Mittel der Meinung, dass der ÖPNV das Hauptverkehrsmittel von Gelsenkirchen sein sollte, während bei den Männern auch zukünftig die meisten Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden sollen. Die Unterschiede zwischen den Altersgruppen sind gering. Tendenziell gewichten jüngere Personen bis 34 Jahre den ÖPNV und den Radverkehr stärker. Angesichts der geringen Stichprobengröße kann hier jedoch nicht von einem signifikanten Unterschied gesprochen werden.

Abbildung 9: Ziel Modal-Split nach verschiedenen Merkmalen



2.3 Weitere Hinweise und Kommentare von den Nutzenden

Abschließend hatten die Teilnehmenden noch die Möglichkeit eigene Eingebungen zu machen. Die Ergebnisse wurden gesammelt und werden im Laufe des Masterplanprozesses weiter ausgewertet. Die folgende Grafik stellt dabei die wesentlichen Themenfelder der Kommentare noch einmal zusammen.

Abbildung 10: Freie Kommentare: Mehrfachnennungen (je größer desto häufiger genannt)



3 Ableitungen und weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse zeigen, dass die Teilnehmenden dem Masterplan die Aufgabe mitgeben, einen Wandel hin zu einem umweltfreundlicheren Mobilitätsverhalten einzuleiten. Ziel ist eine erhebliche Reduzierung des MIV-Anteils am Modal Split. Die Umsetzung der klimaneutralen Stadt soll dabei unter Berücksichtigung des Aspektes der sozialen Teilhabe erfolgen. Städtebau und Mobilität sollen in den Augen der Teilnehmenden zusammen gedacht werden. Innen- vor Außenentwicklung, Verdichtung und Erneuerung vor Versiegelung weiterer Flächen stehen hier im Fokus. Es zeigt sich zudem, dass eine angebotsorientierte Planung erwartet wird. Unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. Herstellung der Barrierefreiheit, der Seitenraumbreiten etc.) sind aber auch restriktive Ansätze z.B. die Reduzierung von öffentlichem Parkraum von einer Mehrheit der Teilnehmenden unterstützt worden.

Die Ergebnisse fließen in den weiteren Zielprozess ein, auf dem im kommenden Jahr auch Maßnahmen aufgebaut werden sollen. Gleichwohl ist hier nochmals darauf hinzuweisen, dass der Online-Dialog aufgrund der Teilnehmendenanzahl nicht repräsentativ für die Gelsenkirchener Bevölkerung ist und weitere Beteiligungsformate folgen. Aufgrund der derzeitigen Corona-Situation ist die Beteiligung der Öffentlichkeit mit Vor-Ort Veranstaltungen in nächster Zeit nicht realisierbar. Ein zweiter Online-Dialog ist jedoch geplant, welcher auf den Erkenntnissen des 1. Onlinedialoges aufbaut. Zusätzlich informiert die Stadt Gelsenkirchen über ihr Portal Zukunft Mobilität stetig über den Masterplanprozess. Hier können im Laufe des Prozesses weitere Inhalte und Ideen eingebracht werden.