Waltrop
Stadt der Schiffshebewerke

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Endbericht

Mobilitätskonzept Stadt Waltrop

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Lisa Klopf, M. Sc. (Projektleitung)
Christof Tielker, M. Sc.
Laura Thüning, M. Sc.

Unter Mitarbeit von
Saskia Säuberlich, cand. B. Sc.

Bildnachweis
Titelseite: Eigenes Foto Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass und Aufgabe 5

2 Beteiligungsprozess 6

3 Identifizierte Handlungsbedarfe 9

4 Zielkonzept 11

5 Maßnahmenkonzept 12

5.1 Aufbau der Maßnahmensteckbriefe 13

A Fußverkehr, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität 14

B Radverkehr und Mikromobilität 31

C ÖPNV, Vernetzung und Intermodalität 59

D Kfz-Verkehr und Parken 85

E Querschnittsthemen 118

F Mobilitätsmanagement, Information & Öffentlichkeitsarbeit 131

5.2 Maßnahmenübersicht 141

6 Evaluationskonzept 148

6.1 Evaluationsindikatoren 148

6.2 Evaluationsberichte 150

7 Fazit & Ausblick 151

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Arbeits- und Beteligungprozess des Mobilitätskonzeptes 5
Abbildung 2: Impressionen 1. Bürgerforum 6
Abbildung 3: Online-Dialog während der Maßnahmenphase 7
Abbildung 4: Impressionen der Arbeitskreissitzungen 8
Abbildung 5: Ziele für die Mobilität in Waltrop 2040 11

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Indikatoren für die Maßnahmenevaluation 149

Abkürzungsverzeichnis

Hst.	Haltestelle
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

1 Anlass und Aufgabe

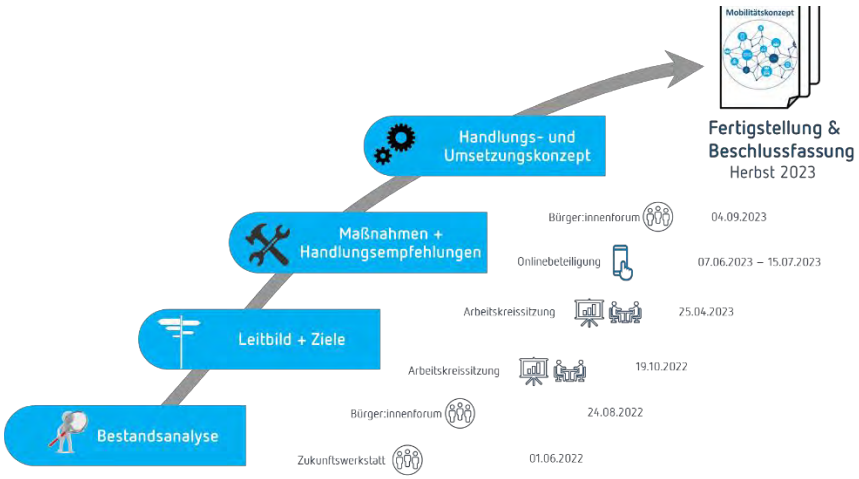
Mobilität bewegt uns alle. Sie prägt unser tägliches Leben, sei es auf dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen oder in der Freizeit. Um Waltrop in Sachen Mobilität zukunftsweisend auszurichten, wurde ein Mobilitätskonzept für die Stadt erarbeitet. Damit wird eine Strategie für die zukünftige Mobilität in Waltrop festgelegt, um ein nachhaltiges Mobilitätsangebot für die Menschen vor Ort zu schaffen und Ideen für eine bedarfsgerechte, bezahlbare (Verkehrs-)Infrastruktur zu entwickeln.

Das Deutschlandticket, steigende Energiekosten, das Pedelec-Aufkommen, Veränderungen im Einzelhandel und der Trend zum Radverkehr, neue Mobilitätsangebote und neue Antriebsformen, das Thema Digitalisierung, der demographische Wandel oder auch das steigende Bewusstsein für den Klimawandel werfen neue Fragestellungen und Herausforderung auf. Die Mobilitätsplanung und die Verkehrsinfrastruktur müssen neu bewertet werden. Noch stärker als in der Vergangenheit ist es erforderlich, dass sie sich an einer Gestaltung einer Mobilität „für alle" orientiert. Dabei sind sowohl die kollektive als auch individuelle Bezahlbarkeit sowie die Sozialverträglichkeit ein Faktor. Eine Mobilitätsplanung für die Zukunft ist nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, sondern vernetzt intelligent verschiedene Angebote, ist klimabewusst und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen. Die Zugänglichkeit, Sicherheit und Barrierefreiheit sämtlicher Mobilitätsangebote sind daher zentrale Themen.

Mit dem Mobilitätskonzept ist eine Grundlage für ein nachhaltiges, das heißt langfristig tragbares Verkehrsangebot mit Zielhorizont 2040 geschaffen worden. Es bietet sich die Chance, aus einer Gesamtstrategie heraus die Mobilitätsoptionen für die Menschen durch verschiedene Maßnahmen zu verbessern, die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl zu erhöhen, im Zusammenspiel mit anderen städtischen Konzepten die Lebens- und Aufenthaltsqualitäten zu steigern sowie Waltrop auf den Pfad zur Klimaneutralität zu bringen.

Der Prozess zur Erstellung des Mobilitätskonzepts wurde über einen Zeitraum von 1,5 Jahren angelegt. Der vorliegende Endbericht baut auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, dem beschlossenen Zielkonzept und den durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungen auf. Der Arbeitsprozess bestand aus drei wesentlichen Elementen, die schrittweise aufeinander aufbauen.

Abbildung 1: Arbeits- und Beteligungprozess des Mobilitätskonzeptes



Quelle: eigene Darstellung

2 Beteiligungsprozess

Ein wichtiger Baustein des Mobilitätskonzepts war der breite Dialog. Die Thematiken der Verkehrsplanung und der zukünftigen Entwicklung der Mobilität betreffen alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Waltrop. Mobilität stellt die gesellschaftliche Teilhabe und die individuelle Bewegungsfreiheit als Grundbedürfnis sicher. Der dabei entstehende Verkehr verursacht gleichzeitig Belastungen entlang der Verkehrsachsen. Zudem ist eine gute Erreichbarkeit, vor allem auch überregional, ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor für die Stadt.

Eine Veränderung der Rahmenbedingungen in der städtischen Mobilität bedeutet daher erhebliche Auswirkungen für die Bürgerschaft, Betriebe und Unternehmen in Waltrop und muss für eine erfolgreiche Mobilitätswende von den Bürgerinnen und Bürgern mitgetragen werden. Hierfür ist ein partizipativer Prozess, in dem die Visionen und Ziele der Mobilität gemeinsam entwickelt und abgestimmt werden, notwendig. Die Beteiligung im Rahmen der Entwicklung des Waltroper Mobilitätskonzeptes fand dabei auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Formaten statt.

Zukunftswerkstatt

Rund 100 Bürger:innen nutzten die Zukunftswerkstatt im Juni 2022, um Stadtentwicklung mitzugestalten. Die Zukunftswerkstatt diente dazu, den Anwesenden einen ersten Überblick über die anstehenden Konzepte zu geben, die Bürger:innen in die Planung einzubeziehen sowie erste Anregungen aufzunehmen.

Dabei standen die Themenfelder Innenstadt, Klima, Mobilität und die Begegnungsstätte 3. Ort im Vordergrund. Für jedes Themenfeld gab es einen eigenen Stand zur Information. Zudem konnten in Kleingruppen Fragen geklärt und Ideen aufgeschrieben werden, die anschließend im weiteren Prozess des Mobilitätkonzeptes berücksichtigt wurden.

Bürgerforen

Die Bürgerinnen und Bürger Waltrops wurden im Rahmen von zwei Bürgerforen eingebunden. Beim ersten Forum zu Beginn des Prozesses im September 2022 stand die Information über Inhalte und Prozess des Mobilitätkonzeptes im Fokus. Zudem hatten die ca. 30 Teilnehmenden die Möglichkeit, mit dem Gutachterbüro und der Verwaltung in den Austausch zu gehen. Thematisiert wurden Stärken und Schwächen der Mobilität in Waltrop aber auch die Ideen und Anregungen aus der Bürgerschaft wurden aufgenommen. Die Ergebnisse, die eine wichtige Basis für die weitere Arbeit und die Maßnahmenentwicklung waren, sind der gesonderten Dokumentation zu entnehmen.

Abbildung 2: Impressionen 1. Bürgerforum

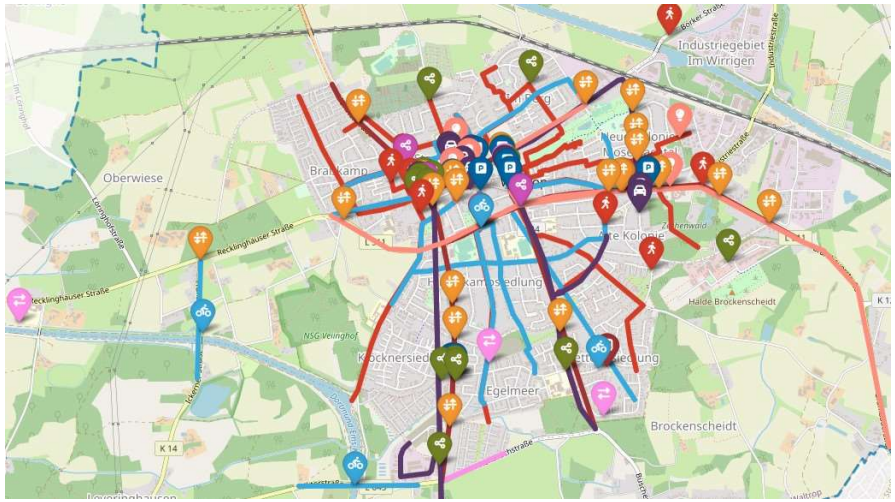
Das zweite Bürgerforum im September 2023 stand dann – gegen Ende des Prozesses – ganz im Zeichen der Maßnahmendiskussion. Interessierte Bürgerinnen und Bürger konnten sich über die entwickelten Maßnahmen informieren und mit Gutachterbüro und Stadtverwaltung diskutieren. Die Anregungen flossen ein letztes Mal in die Überarbeitung ein, bevor das Konzept durch die Politik beschlossen wird. Die Dokumentation ist hier zu finden.

Abbildung 3: Impressionen 2. Bürgerforum

Online-Dialog

Als weiterer Baustein zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurde ein Online-Dialog während der Phase der Maßnahmenentwicklung eingesetzt. Teilnehmer:innen hatten zwischen dem 7.6 und 15.7.23 die Möglichkeit, erarbeitete Maßnahmenvorschläge zu bewerten und Hinweise, Anmerkungen sowie Kritik einzubringen. Außerdem bestand die Möglichkeit, eigene Maßnahmenvorschläge in einer interaktiven Karte zu verorten. Ziel der Online-Beteiligung war es, auf Grundlage des von der Politik beschlossenen Zielkonzepts erste Maßnahmenvorschläge zu präsentieren, durch die Bewertungen der Bürger:innen ein Meinungsbild zu diesen zu erhalten und so Priorisierungen vornehmen zu können.

Abbildung 4: Online-Dialog während der Maßnahmenphase



Insgesamt wurde die Befragung rund 190-mal aufgerufen und von 75 Teilnehmenden wurden alle Fragen beantwortet. Oftmals wurden einzelne Fragen übersprungen. Mit ca. 68 % der Bewertung „stimme ich zu" oder „stimme ich eher zu" werden die Maßnahmenvorschläge zum Großteil sehr positiv bewertet. Lediglich 13 % der Bewertungen sind über die Auswahl „lehne ich eher ab" und „lehne ich ab" eher negativ ausgefallen. Auf der Ideenkarte werden insgesamt 88 neue Ideen durch Bürger:innen hinzugefügt. Alle verorteten Maßnahmenvorschläge wurden insgesamt rund 725-mal bewertet (625 likes/100 dislikes). Die detaillierten Ergebnisse können der Dokumentation entnommen werden.

Arbeitskreis Nahmobilität und Klimaschutz

Der Arbeitskreis „Nahmobilität und Klimaschutz" besteht aus Vertreter:innen aus Verbänden, Bürgerinitiativen, gesellschaftlichen Gruppen, Kommunalpolitik, Mitarbeitenden der Verwaltung und der Planersocietät. In diesem Kreis wurde der Aufstellungsprozess des Mobilitätskonzeptes fachlich-inhaltlich begleitet. Ziel war es einerseits, die Expertise der Vertreter vor Ort einzubeziehen, andererseits aber auch, gegenseitiges Verständnis für Notwendigkeiten und Maßnahmen zu erzeugen und Engagement zu fördern. Nicht zuletzt hatte der Arbeitskreis auch das Ziel, wichtige Akteure der Stadtgesellschaft mitzunehmen und sich auf eine breit abgestimmte Entwicklungsrichtung, nicht nur für das Mobilitätskonzept, sondern auch für den gesamten Umsetzungsprozess im Nachgang abzustimmen, an der sich alle Beteiligten in den Umsetzungsjahren orientieren.

Der bereits bestehende Arbeitskreis, der auch schon das Nahmobilitätskonzept begleitet hat, kam insgesamt zweimal zu verschiedenen Phasen des Mobilitätskonzeptes zusammen. In der ersten Sitzung im Oktober 2022 wurden die Grundlagen für die Zielentwicklung der Waltroper Mobilität geschaffen. In der zweiten Sitzung im April 2023 wurden dann die aus Bestandsanalyse und Zielkonzept abgeleiteten Maßnahmenvorschläge des Gutachterbüros diskutiert. Die Ergebnisse wurden im weiteren Prozess geprüft und eingearbeitet.

Abbildung 5: Impressionen der Arbeitskreissitzungen

Kommunalpolitik

Die Politik wurde regelmäßig in den Sitzungen des Ausschusses für Umwelt, Klima und Mobilität über wesentliche Zwischenstände und Meilensteine informiert. Ziel war letztlich der Beschluss des Mobilitätskonzepts als Gesamtkonzept für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Stadt. Zudem soll damit die Verwaltung beauftragt werden, die Ziele des Mobilitätskonzepts zu verfolgen und die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts weiter auszuarbeiten und umzusetzen. Zur Umsetzung einzelner Maßnahmen sind dann wiederum weitere Beschlüsse notwendig.

3 Identifizierte Handlungsbedarfe

In der ersten Phase des Aufstellungsprozesses des Mobilitätskonzepts wurde eine Bestandsanalyse durchgeführt (siehe Zwischenbericht). Vor-Ort-Begehungen, Analyse von vorhandenen Planwerken, Gutachten und Untersuchungen sowie die Auswertung statistischer Daten lieferten eine solide Basis für die Ableitung von Handlungsbedarfen. Folgende Handlungsbedarfe wurden während dieser Phase in Waltrop identifiziert:

Fußverkehr

- Mehr & barrierefreie Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen schaffen
- Zentrale Wegeachsen attraktiver gestalten (gemeinsame Führung mit dem Radverkehr vermeiden, verträgliche Abwicklung des ruhenden Kfz-Verkehrs)
- Aufenthaltsqualität zentraler Bereiche erhöhen (Begrünung, Sitzelemente, Gehwegbreiten erhöhen)
- Straßenraumgestaltung verbessern z.B. durch verkehrsberuhigte Bereiche; vorgezogene Seitenräume an Engstellen; Ordnung des Parkraums)
- Fußverkehr im Straßenraum stärker berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich angemessener Gehwegbreiten, Barrierefreiheit und Orientierung
- Ausbau der bestehenden Freizeitwege unter Berücksichtigung eines durchgängigen Wegenetzes (Querungsanlagen etc.) voranbringen

Radverkehr

- Fortführung der Bemühungen zur Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes
- Schaffung einer Radinfrastruktur auf den Hauptverkehrsstraßen innerorts und Qualitätsverbesserung auf den außerorts liegenden Radwegen
- Fahrradfreundliche und sichere Umgestaltung von Knotenpunkten und Verbesserung der Querungssituationen über die Hauptverkehrsstraßen
- Stärkere Nutzung von Potenzialen im Nebennetz (z.B. Fahrradstraßen & Beschilderung)
- Schaffung weiterer Radabstellanlagen auch außerhalb der Innenstadt

ÖPNV

- Beschleunigung des ÖPNV auf den Hauptachsen, um die Konkurrenzfähigkeit zum MIV zu erhöhen
- barrierefreier Ausbau der Waltroper Bushaltestellen
- Attraktivierung und Angleichen der Ausstattungsmerkmale der Waltroper Bushaltestellen z.B. durch Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Überprüfung der Ticket- und Abopreise (insb. im lokalen Busverkehr)

Kfz

- Nutzung von Potenzialen, die sich durch die geplante Ortsumgehung ergeben könnten (z.B. mehr Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, Abbau von Trenn- und Barrierewirkungen)
- Anpassung der Parkraumkonzeption im innerstädtischen Bereich & Prüfung eines alternativen Umgangs mit straßenbegleitenden Parken entlang der Hauptverkehrsachsen
- Ausbau der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Querschnittsthemen

- Ausweitung und Vertiefung der mobilitätsbezogenen Informationen auf der städtischen Webseite
- Vermittlung von Informationen und Beratungsoptionen zum Mobilitätsmanagement
- Prüfung inwiefern kommunale Akteure z.B. lokale Gewerbetreibende bereit sind Mobilitätsthemen mitzugestalten (z.B. Nutzung, potenzielle Mitfinanzierung und Bewerbung einer Ausweitung des Lastenradangebots)

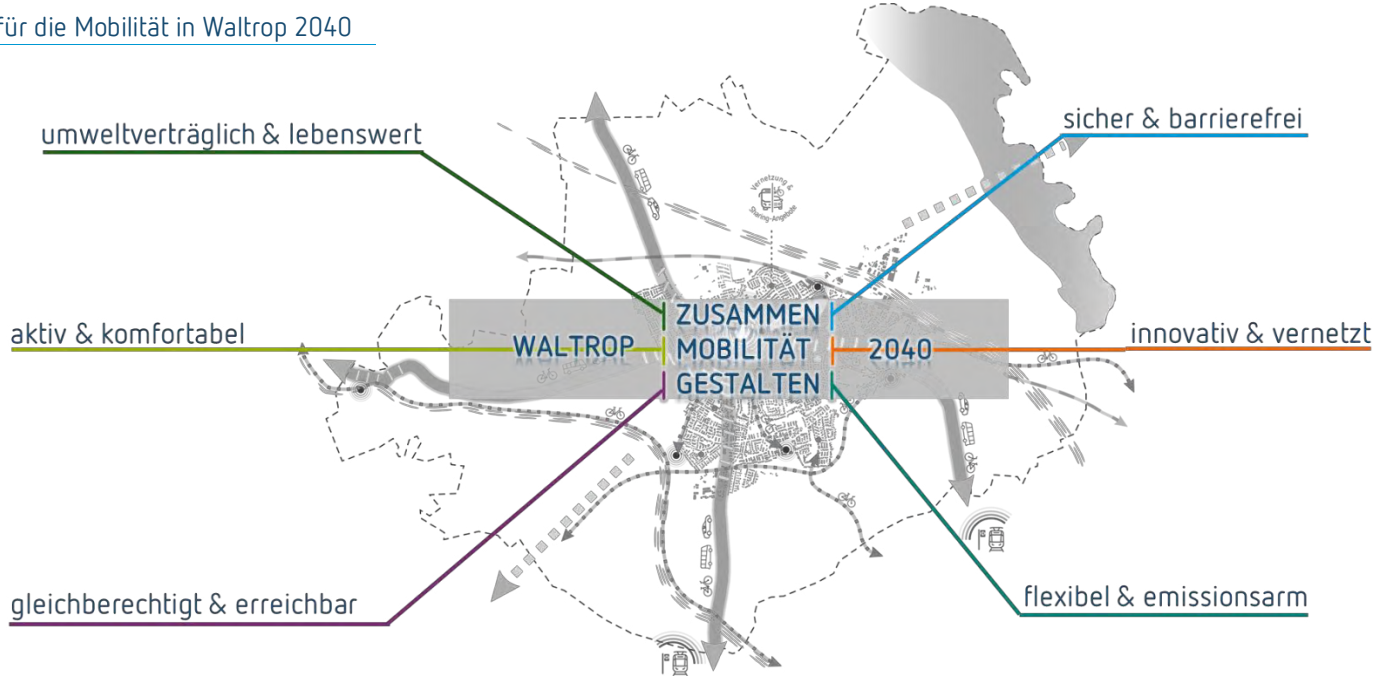
4 Zielkonzept

Das Zielkonzept ist einer der zentralen Bausteine des Mobilitätskonzeptes. Es stellt den Bewertungsmaßstab für die Maßnahmenentwicklung und die spätere Umsetzung dar. Hierzu wurde ein übergeordnetes Leitbild – räumlich und inhaltlich – aufgestellt, welches die Erwartungen der Bevölkerung, Politik und Stadtverwaltung beschreibt, wie sich die Mobilität in den kommenden Jahren in Waltrop entwickeln soll. Ein im Zielkonzept gemeinsam entwickeltes Leitbild stiftet dabei Identität für die verkehrliche Entwicklung der Stadt, wodurch das Zielkonzept eine übergeordnete Schnittstelle bei künftigen Planungen und Zielen in allen Bereichen der Mobilität wird.

Das Leitbild vereint mehrere Oberziele, welche die grundsätzliche Entwicklungsrichtung und Vision der Mobilität in Waltrop in verschiedenen Themenfeldern konkretisiert. Um die sechs Zielfelder zu spezifizieren und Handlungsanforderungen abzuleiten, wurden den Oberzielen jeweilige Unterziele zugeordnet.

Grundlage für die Evaluation der Umsetzung des integrierten Mobilitätskonzepts sind Zielindikatoren, die im Zielkonzept beispielhaft genannt und für die Maßnahmen im Evaluationskonzept konkretisiert wurden. So kann festgestellt werden, ob die Maßnahmen ihre Wirkung entfalten oder punktuell nachgesteuert werden muss. Das gesamte Zielkonzept ist dem Zwischenbericht zu entnehmen. Das Zielkonzept wurde in der Ausschusssitzung vom 15.2.23 beschlossen.

Abbildung 6: Ziele für die Mobilität in Waltrop 2040



5 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept leitet sich aus der Bestandsanalyse uns insbesondere aus dem beschlossenen Zielkonzept ab. Die Maßnahmen wurden in insgesamt sechs verschiedene Handlungsfelder unterteilt. Diese fassen thematische nahe Punkte zusammen, so dass insgesamt die komplette Bandbreite des Verkehrs in Waltrop abgebildet wird.

Die in diesem Kapitel vorgestellten Maßnahmen bilden einen Pool, aus dem in den nächsten Jahren regelmäßig ableit- (und ableist)bare Maßnahmen(pakete) beschlossen werden können. Dieser Pool ist dabei nicht abschließend und kann in den nächsten Jahren der Umsetzung flexibel erweitert werden. Die Wirkung und Evaluierung der Maßnahmen spielen dabei eine große Rolle (siehe Evaluationskonzept).

Je Handlungsfeld gibt es im Folgenden eine kurze Einleitung, Übersicht über die Maßnahmen sowie Beschreibung der einzelnen Maßnahmen. Die textliche Maßnahmenbeschreibung wird teilweise durch Grafiken und oder Karten konkretisiert.

Die Maßnahmen sind teilweise **Maßnahmenbündel**, d.h. mehrere Einzelmaßnahmen erfüllen die übergeordnete Maßnahme.

Basierend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie den Erkenntnissen und Hinweisen aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen leiten sich die nachfolgend dargestellten Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts ab. Insgesamt wurden sechs **Handlungsfelder** definiert:

A. Fußverkehr, Barrierefreiheit & Aufenthaltsqualität

B. Radverkehr & Mikromobilität

C. ÖPNV, Vernetzung & Intermodalität

D. Kfz-Verkehr & Parken

E. Querschnittsthemen

F. Mobilitätsmanagement & Information

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 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.

5.1 Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

Die Maßnahmen werden in Maßnahmensteckbriefen einzeln dargestellt. Diese enthalten neben einer Beschreibung der Maßnahme auch einen Umsetzungshorizont, eine Priorisierung sowie eine grobe Kostenschätzung.

So wird der **Umsetzungshorizont** nach Sofortmaßnahmen, kurz- bis mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen sowie Daueraufgaben unterteilt.

●○○	**Sofortmaßnahmen** können direkt umgesetzt werden. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die keine Bau- oder Planungsphase beinhalten. Bei der Umsetzung sind keine bis geringe Hindernisse zu erwarten.
●●○	**Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen** sind Maßnahmen, die zügig angegangen werden können. Anders als bei den Sofortmaßnahmen sind hier jedoch Bau- und Planungsphasen zu beachten, die allerdings innerhalb der nächsten Jahre (maximal 5) abgeschlossen sein können.
●●●	**Langfristige Maßnahmen** sind eher perspektivische Vorhaben, die meist mit größeren, baulichen Veränderungen einhergehen. Einige dieser Maßnahmen bedingen auch Entwicklungen (z. B. eine Optimierung der Verkehrsgeschwindigkeiten), deren Umsetzung aktuell noch nicht abzusehen sind.
⟲	Als **Daueraufgabe** werden Maßnahmen bezeichnet, die meist kurzfristig begonnen werden können, jedoch nicht zu einem Zeitpunkt abgeschlossen sind, weil diese eine Regelmäßigkeit erfordern (z. B. öffentlichkeitswirksame Mobilitätsaktionen).

Die Maßnahmen werden zudem in verschiedene **Kostenkategorien** eingeteilt. Hierbei muss jedoch betont werden, dass diese insbesondere bei baulichen Vorhaben schwer abschätzbar sind und von den hier dargestellten Werten abweichen können. Die Kosten werden in drei Spannen unterschieden. Handelt es sich um konkrete Einzelmaßnahmen, werden Kostenabschätzungen auf Basis der Erfahrungen der Gutachter getätigt. Baukosten können jedoch je nach Standard, je nach Gemeinde/Stadt und je nach Komplexität deutlich differieren, daher sind hier die Werte eher als grobe Richtwerte zu verstehen.

●○○	**gering** (<25.000 €),
●●○	**mittel** (25.000 € bis 100.000 €)
●●●	**hoch** (> 100.000 €)

Da nicht alle Maßnahmen aus Gründen der personellen und finanziellen Ressourcen gleichzeitig angegangen werden können, ist eine **Priorisierung** erforderlich. Die Priorisierungseinstufung der Maßnahmen ergibt sich insbesondere aus der Bedeutung der Maßnahme zum Erreichen des Ziels einer Verkehrswende sowie dem Handlungsbedarf (in Abhängigkeit vom Bestand). Des Weiteren sind die Auswirkungen der Maßnahmen für die Stärkung des Umweltverbundes bei der Priorisierung berücksichtigt worden.

●○○	**Niedrige Priorität**
●●○	**Mittlere Priorität**
●●●	**Hohe Priorität**

Zusätzlich zu den beschriebenen Eckdaten soll die Nennung der **zentralen Akteure** die Zuständigkeiten der einzelnen Maßnahmen verdeutlichen. Hierbei gilt es zu beachten, dass sich Verantwortlichkeiten nicht immer trennscharf einordnen lassen und dies nur einen ersten Anstoß geben soll.

A Fußverkehr, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität

Bedeutung und Möglichkeiten des Fußverkehrs werden häufig unterschätzt. Insbesondere im Quartier und auf kurzen Wegen ist der Fußverkehr ein effizientes Fortbewegungsmittel. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und durchgängige Barrierefreiheit machen Straßen für zu Fuß Gehende sicherer und damit attraktiver. Von einer Förderung des Fußverkehrs profitieren alle Menschen in einem Quartier. Einige Nutzergruppen sind besonders vom Fußverkehr abhängig.

Ein hochfrequentierter öffentlicher Raum durch zu Fuß Gehende bewirkt ein Gefühl der Urbanität und vermittelt hohe Lebensqualität. Wichtige Elemente zur Förderung des Fußverkehrs sind daher der möglichst umwegefreie, störungsfreie und sichere Führung, ebenso die Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und ausreichende Gehwegbreiten.

In Waltrop wurden hier in allen Bereichen Defizite festgestellt. Insbesondere geringe Seitenraumbreiten, Netzlücken, fehlende Querungen, aber auch die fehlende Barrierefreiheit in vielen Teilen des Stadtgebietes und fehlendes Stadtgrün sind Hindernisse, sich in Waltrop zu Fuß fortzubewegen. Das Maßnahmenpaket zielt darauf ab, diese Barrieren abzubauen und Waltrop fußverkehrsfreundlicher aufzustellen. Das Fuß- und Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2017 wurde dabei berücksichtigt.

Folgende Maßnahmenbündel werden für Waltrop angestrebt:

A	Fußverkehr, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität
A1	**Qualitativ hochwertiges Fußwegenetz**
A1.1	Fußwegeachsen zur Erreichbarkeit der Innenstadt
A1.2	Verbesserung der Querungsbedingungen an Hauptverkehrsstraßen
A1.3	Klimawandelanpassung: Verschattung von Wegen und Plätzen
A1.4	Beschilderung des Fußwegenetzes
A1.5	Sitzroute vom Raiffeisenplatz zum Waltroper Friedhof
A2	**Fortführung des Programms „Barrierefreies Waltrop“**
A2.1	Absenkung von Bordsteinen
A2.2	Abbau von Hindernissen auf den Gehwegen
A2.3	Barrierefreie Hauptachsen zur Erreichbarkeit der Innenstadt

A1 Qualitativ hochwertiges Fußwegenetz

Das zu Fuß Gehen als Basismobilität eines jeden Menschen ist in der Verkehrsplanung bis in die 2000er Jahre kaum als eigenständige Verkehrsart berücksichtigt und eher als „Sowieso-Verkehr" betrachtet worden. Dabei machen die Fußwege in Waltrop mit rund 22 % einen nicht unerheblichen Anteil am Verkehrsgeschehen aus. Auf der anderen Seite wird jedoch auch für kurze Wege – die großes Potenzial für die Nahmobilität aufweisen – häufig noch das Auto genutzt.

Den Fußverkehr gilt es, aus verschiedenen Perspektiven deutlich zu stärken. In einer Stadt mit kurzen und komfortablen Wegen wird im Alltag viel zu Fuß gegangen. Zwischen Wohnorten, zur Erreichung der Innenstadt und Einkaufs- und Dienstleistungsstandorten, zu Bushaltestellen und auf Freizeitwegen bedarf es hochwertiger, komfortabler und sicherer Fußwege. Die Stadt wird belebt und als attraktiver wahrgenommen. Die Stärkung des Fußverkehrs bedeutet insbesondere auch eine bessere Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe für ältere und marginalisierte Personen. Diese sind aus unterschiedlichen Gründen häufig auf das zu Fuß Gehen angewiesen und benötigen einen hohen Grad an Barrierefreiheit und fußläufiger Erreichbarkeit.

Zu den wesentlichen Merkmalen der Fußverkehrsinfrastruktur zählt zunächst die ausreichende Gehwegbreite. Diese ist, gemäß der gängigen Regelwerke, mit mindestens 2,50 m bemessen (1,80 m freie Bewegungsfläche zzgl. Abständen zu Grundstücken und der Straße). Mit Blick auf eine verbesserte Barrierefreiheit wird vielfach auch eine Mindestbreite von 2,70 m empfohlen. Diese sollten nur in Ausnahmefällen unterschritten werden. Im Bestand weisen zahlreiche Fußwege jedoch baulich diese Breiten nicht auf. Teilweise können sie aufgrund der historisch gewachsenen Straßenräume nicht hergestellt werden, an anderen Stellen wird die Gehwegbreite durch gestattetes oder illegales Parken auf dem Gehweg eingeschränkt. Weitere Gestaltungsmerkmale der Infrastruktur sind u. a. die Barrierefreiheit, die sichere Führung an Knoten und Querungen sowie zielgerichtet eingesetzte Komfortelemente.

Netzkonzeptionen für den Fußverkehr sind im Gegensatz zu solchen im Straßen- und Radverkehr oder im ÖPNV-Liniennetz eher die Ausnahme. Ein Fußwegenetz ist aufgrund des geringeren Bewegungsradius der zu Fuß Gehenden auch kleinräumiger sowie engmaschiger und daher nicht gesamtstädtisch, sondern mit starkem Bezug auf die Stadtteile und Wohngebiete umsetzbar.

Da für die Stadt Waltrop aktuell kein eigenständiges Fußwegenetz vorliegt, zielt diese Maßnahmenbündel darauf ab, gesamtstädtische Fußwegeachsen zur Erreichbarkeit der Innenstadt zu definieren, Ausstattungsmerkmale für Hauptrouten zu definieren, die Themen Barrierefreiheit und Klimawandelfolgeanpassung zu berücksichtigen und die Querungsbedingungen über die Hauptverkehrsstraßen zu verbessern. Hierzu gibt es folgende Teilmaßnahmen:

- A1.1 Fußwegeachsen zur Erreichbarkeit der Innenstadt
- A1.2 Verbesserung der Querungsbedingungen von Hauptverkehrsstraßen
- A1.3 Klimawandelanpassung: Verschattung von Wegen und Plätzen
- A1.4 Beschilderung des Fußwegenetzes
- A1.4 Sitzroute vom Raiffeisenplatz zum Waltroper Friedhof

A1 Qualitativ hochwertiges Fußwegenetz

A1.1 Fußwegeachsen zur Erreichbarkeit der Innenstadt

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●○	●●○	Straßen.NRW, Stadt Waltrop	A1.4, A1.5
Ziel	aktiv & komfortabel; sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. Landesinitiative „Zukunft. Innenstadt.Nordrhein-Westfalen.", BALM[1]: Förderung des Fußverkehrs, , FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra			

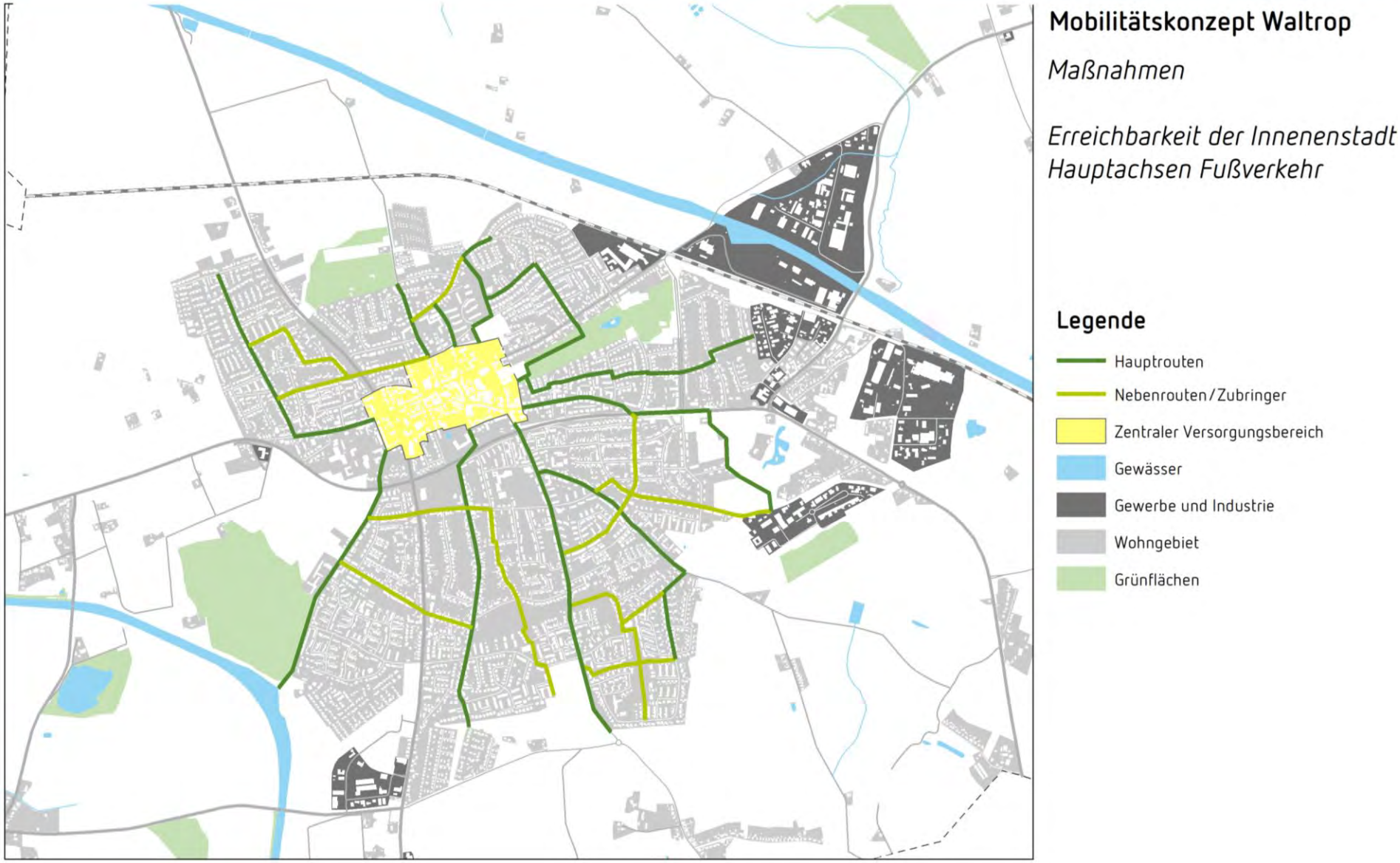
Grundsätzlich bedarf es überall im Stadtgebiet einer gewissen Mindestqualität an Fußverkehrsinfrastruktur. Für die Erreichbarkeit der Innenstadt ist es jedoch wichtig, Achsen an Fußwegen zu definieren. Hier gilt es, möglichst umwegefreie, schnelle, barrierefreie und sichere Fußwegeverbindungen bereitzustellen. Diese sollen Fußwege von hoher Qualität aus den Wohnbereichen in die Innenstadt anbieten, um so den Fußverkehr auf kurzen, lokalen Wegen deutlich zu fördern und die Erreichbarkeit der dortigen öffentlichen Einrichtungen und weiteren Zielen zu stärken. Eine Einteilung in Haupt- und Nebenrouten trägt dazu bei, Prioritäten zu setzen und Komfortelemente möglichst sinnvoll einzusetzen.

Zu den Grundprinzipien dieser attraktiven Fußwegeverbindungen zählen:

- Eine Gehwegbreite von mindestens 2,50 m; an Geschäftsstraßen mit Warenauslagen, Außengastronomie und Ähnlichem deutlich mehr
- Eigenständige Führung z.B. durch Grünstrukturen oder durch verkehrsberuhigte Bereiche
- Eine vollständige Barrierefreiheit entsprechend der aktuell geltenden Standards im Längs- und Querverkehr
- Komfortable Straßenquerungen durch barrierefrei hergestellte Querungshilfen (wo möglich FGÜ, sonst Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, großzügig freigehaltene Seitenräume)
- Wegweisung (siehe auch A1.4)
- Komfortelemente (v. a. auf Hauptrouten): Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen (empfohlen alle 200 m), gute Beleuchtungssituation, Einsehbarkeit der Strecke, ggf. Spielpunkte für Kinder etc. (siehe auch A1.5)
- Klimawandelfolgeanpassung: Verschattung der Wege und Sitzgelegenheiten durch Anpflanzungen von Bäumen in regelmäßigen Abständen
- Taktile Trennung an getrennten Fuß- und Radwegen im Seitenraum

[1] Bundesamt für Logistik und Mobilität

A1.1 Fußwegeachsen zur Erreichbarkeit der Innenstadt



A1.2 Verbesserung der Querungsbedingung an Hauptverkehrsstraßen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●●	●●○	Straßen.NRW, Stadt Waltrop	B1.2, A1.2
Ziel	aktiv & komfortabel, sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. BALM: Förderung des Fußverkehrs, FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra			

In Waltrop gibt es mehrere stadträumliche Barrieren. Hierzu gehören vor allem die Hauptverkehrsstraßen, da die Schienen und die Kanäle außerhalb der bebauten Siedlungsstruktur liegen. Daher gilt es, die Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen zu minimieren. Dies wurde sowohl im Zielsystem als auch im räumlichen Leitbild festgehalten. Die Verbesserung der Querungsbedingungen im Nebennetz werden in der Maßnahme D1.4 Innerörtliche Verkehrsberuhigung behandelt. Entscheidend ist hier, dass aufgrund der unterschiedlichen Straßenbaulastträger Abstimmungen mit diesen zu führen sind.

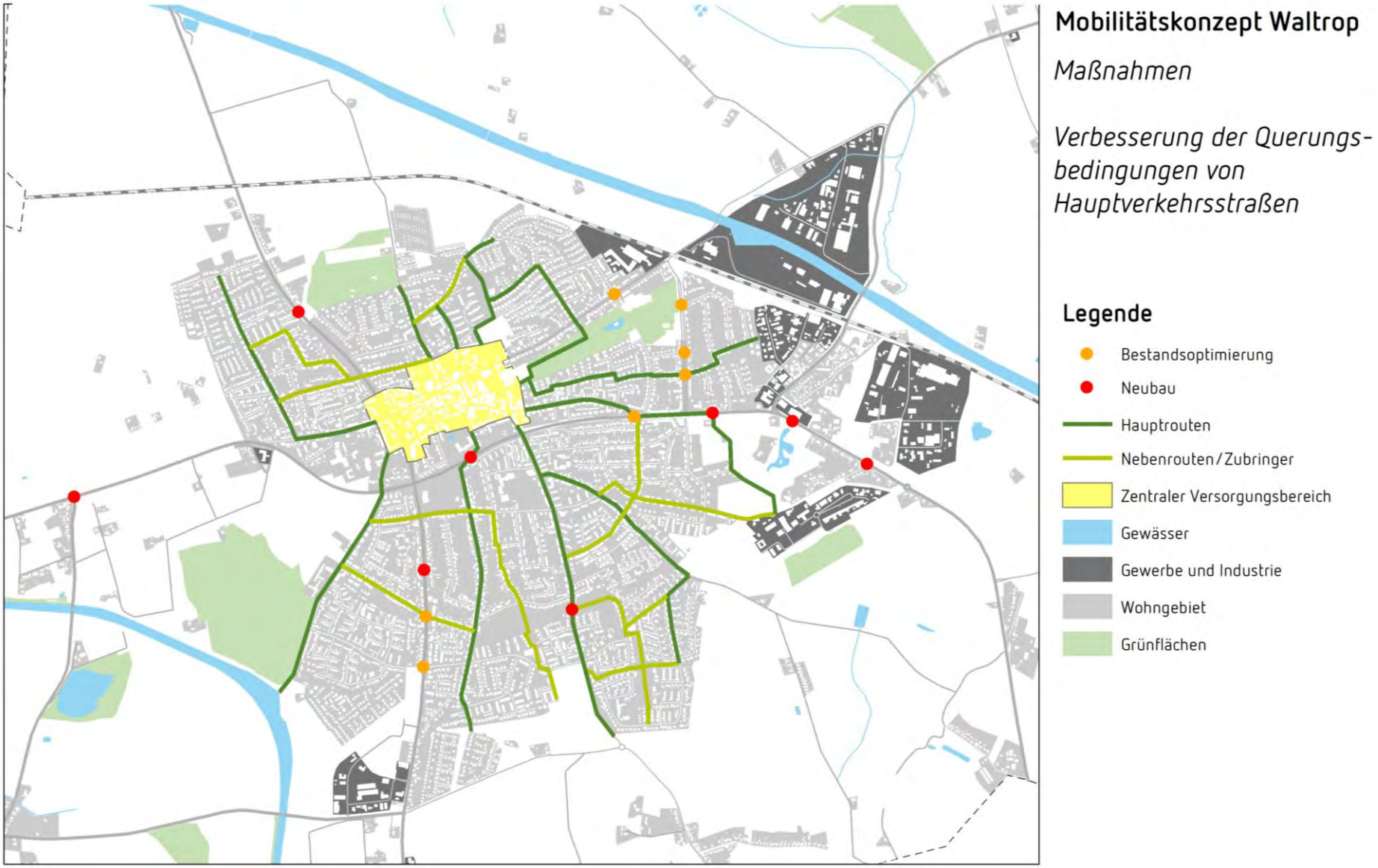
Für die Hauptverkehrsstraßen gelten daher folgende Qualitätsstandards:

- Querungsmöglichkeiten sollten maximal 200m voneinander entfernt sein
- Querungsmöglichkeiten an allen Knotenarmen von Knotenpunkten
- sofern eigenständig geführte Fuß- und Radwege auf die Hauptverkehrsstraße zulaufen, bedarf es in diesem Bereich einer Querungsmöglichkeit unabhängig davon, ob der Fuß- und Radweg auf der anderen Straßenseite fortgeführt wird
- nur in Ausnahmefällen darf es an Bushaltestellen keine Querungshilfe geben
- Ausbau bestehender „Mittelinseln" zu hochwertigen Querungshilfen z.B. auf der Wilhelmstraße
- Barrierefreier Ausbau bestehender Querungshilfen inkl. barrierefreier Zuwegungen (vgl. A1.2)

Beispielhafte Handlungsoptionen (Neubau und Bestandsoptimierung):

- Ersatzneubau der Fuß- und Radbrücke über die Berliner Straße (vgl. B1.2)
- Verbesserung der LSA-Schaltung sowie der Zuwegungen Ecke Dortmunder Straße/Berliner Straße
- Bau einer Querungshilfe über die Dortmunder Straße; Höhe Bushaltestelle „Riphausstraße" in Verlängerung des Fuß- und Radweges durch den Zechenwald (in der Nähe des AWO-Seniorenzentrums)
- Brambauer Straße Höhe Discounter „Aldi" in Fortführung des Fuß- und Radweges durch den Zechenwald
- Brambauer Straße Höhe Sydowstraße
- Leveringhäuser Straße Bau einer Mittelinsel (Höhe JET Tankstelle)
- Leveringhäuser Straße/Egelmeer (Querung des Abbiegestreifens)
- Leveringhäuser Straße/Elisenstraße (beidseitiges Queren ermöglichen)
- Münsterstraße Höhe Bushaltestelle „Allensteiner Straße"
- Recklinghäuser Straße/Franzstraße
- Brockenscheidter Straße (Fortführung des eigenständig geführten Fuß- und Radweges zwischen Waldweg und Düsterbeck)
- Riphausstraße (Höhe Alter Graben)
- Riphausstraße (Lohbuschstraße)
- Bahnhofstraße (Gasstraße) beidseitiger Zebrastreifen

A1.2 Verbesserung der Querungsbedingung an Hauptverkehrsstraßen



A1.3 Klimawandelanpassung: Verschattung von Wegen und Plätzen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○	↻	Straßen.NRW, Stadt Waltrop	A1.1
Ziel	aktiv & komfortabel; sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. Landesinitiative „Zukunft. Innenstadt.Nordrhein-Westfalen.", BALM: Förderung des Fußverkehrs, BMWS: Förderung städtebaulicher Maßnahmen			

Die Auswirkungen des Klimawandels sind zunehmend auch in Deutschland und somit auch in Waltrop spürbar. Sommerliche Hitzeperioden fallen stärker aus und halten länger an als noch vor einigen Jahrzehnten. Immer häufiger kommt es insbesondere in den Sommermonaten zu extremer Hitzebelastung worunter zunehmend mehr Menschen, nicht zuletzt vulnerable Personengruppen, wie Senior*innen und Kinder, leiden. Der Klimawandel nimmt somit Einfluss auf den Alltag vieler Menschen und schränkt zum Teil auch die gesellschaftliche Teilhabe ein. Es zeigt sich, dass der Klimawandel also auch Einfluss auf die Mobilität von Menschen hat.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Waltroper Bürger*innen ist zentrales Ziel dieses Mobilitätskonzeptes. Daher gilt es, Maßnahmen zu ergreifen, die die Stadt und den öffentlichen Raum an die Folgen des Klimawandels anpassen. Hierzu gehört insbesondere die Begrünung von Straßen, Wegen und Plätzen. Dies hat einerseits den Effekt, dass das Wasser bei Starkregenereignissen dezentral in der Stadt gespeichert werden kann und gedrosselt wieder abgegeben wird (Verhinderung von Überschwemmungen). Anderseits verringern Grünstrukturen die Umgebungstemperatur. Durch Verdunstungseffekte und Verschattung kann die Temperatur im Schatten großer Bäume bis zu 9° Celsius geringer ausfallen.

Um eine Erreichbarkeit der Innenstadt und Nutzung des öffentlichen Raums auch an heißen Sommertagen allen Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen, gilt es verstärkt in regelmäßigen Abständen schattenspendende Bäume anzupflanzen.

Grundbausteine zur Verschattung von Wegen und Plätzen

- Priorisierung wichtiger Wegachsen zur Erreichbarkeit der Innenstadt (vgl. A1.1) und Aufenthaltsflächen
- Analyse wichtiger Wegeachsen bezüglich ihrer Verschattung und schattenspenden Pausenmöglichkeiten
- In einem Abstand von 50 Metern sollten schattenspendende Bereiche z.B. durch Bäume, Überdachungen und Unterstellmöglichkeiten vorhanden sein
- Zusätzliche bedarf es alle 300 Meter Sitzgelegenheiten für Pausen
- Hierfür können auch private Flächen und Bepflanzungen einbezogen werden, sofern dessen Baumstandorte gesichert sind

Pocket-Park in Aspach (links) und verschatteter Gehweg in Stuttgart (rechts)

A1.4 Beschilderung des Fußwegenetzes

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●●	●●●	Straßen.NRW, Stadt Waltrop	A1.1
Ziel	aktiv & komfortabel; sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. BALM: Förderung des Fußverkehrs, FöRi-kom-Stra			

Wegweisung für den Fußverkehr hat lokal eine hohe Bedeutung. Sie dient insbesondere Ortsfremden, kann aber auch den Bürger:innen der Stadt neue Möglichkeiten aufzeigen den Raum zu erleben. Wegweisung ist dort von Bedeutung, wo hohes Fußverkehrsaufkommen herrscht und besonders auch Ortsfremde die Stadt Waltrop aufsuchen, das heißt z. B. in der Innenstadt, rund um Freizeitattraktionen, wie das Schiffshebewerk und entlang des Kanals. Wichtige Orte und Einrichtungen können ebenfalls verortet werden. Wegweisung kann auch in den Wohngebieten vorgenommen werden. Der Schwerpunkt der Maßnahme liegt aber auf der Innenstadt. Ziel ist es, den Fußverkehr zu lenken und dabei den Fußgänger:innen sowohl direkte als auch attraktive Wege aufzuzeigen.

Bausteine

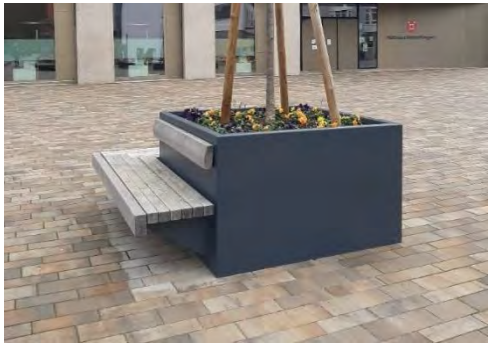
- Bestimmen eines einheitlichen Designs für die Elemente des Wegeleitsystems (gute Lesbarkeit- und Wahrnehmbarkeit im öffentlichen Raum)
- Ausschreibung der Entwicklung (und anschließend der Herstellung, Lieferung und Montage) eines Wegeleitsystems;
- Festlegung gewünschter Elemente des Wegeleitsystems:
    - Stelen mit (lokalen) Übersichtsplänen an wichtigen Plätzen (z. B. am Raiffeisenplatz, in der Fußgängerzone, am Platz Cesson Sévigné, Schiffshebewerk, Kanalhafen),
    - Beschilderung mit Richtungspfeilen (an großen Knoten), ggf. auch digital
    - ergänzende Möglichkeiten sind: Bodenmarkierungen sowie digitale und analoge Pläne.

A1.5 Sitzroute vom Raiffeisenplatz zum Waltroper Friedhof

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○	●●○	Straßen.NRW, Stadt Waltrop	
Ziel	aktiv & komfortabel; sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. Landesinitiative „Zukunft. Innenstadt.Nordrhein-Westfalen.", BALM: Förderung des Fußverkehrs, BMWS: Förderung städtebaulicher Maßnahmen, FöRi-kom-Stra			

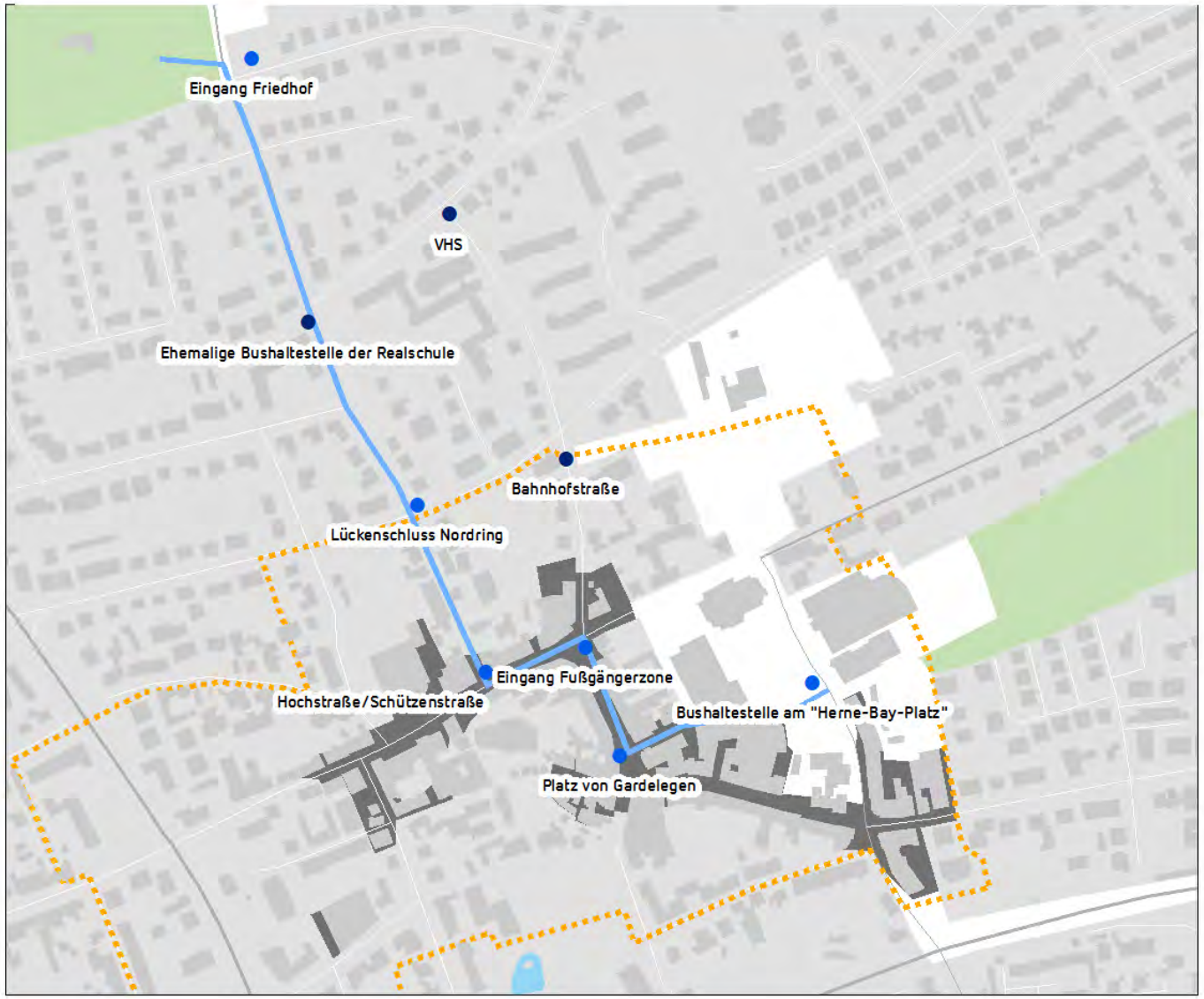
Gemäß der Prämisse „Mobilität braucht auch Orte der Immobilität" soll auch das Verweilen und Erholen im öffentlichen Raum im Waltroper Mobilitätskonzept berücksichtigt werden. Gerade für ältere Menschen ist es notwendig auf Fußwegen eine Pause einlegen zu können, was vor dem Hintergrund des demographischen Wandels sukzessive relevanter wird. Von Sitzgelegenheiten profitieren jedoch alle und so zählen neben sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen auch diverse, ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten zur Fußverkehrsförderung. Demnach ist ein dichtes Netz an Sitzgelegenheiten ein Qualitätsmerkmal für eine fußverkehrsfreundliche Stadt.

Die Gestaltung von Sitzgelegenheiten kann sehr vielfältig sein und richtet sich nach den ortsspezifischen Anforderungen sowie den Ansprüchen der Nutzenden. Unterschiedliche lokale Anforderungen lassen sich anhand typischer Aufenthaltsorte beschreiben: an Orten wie den Bushaltestellen dienen Sitzgelegenheiten vor allem dem Warten und entlang von Wegen vermehrt dem Ausruhen. An Orten wie der Innenstadt oder Grünflächen steht der Aufenthalt im öffentlichen Raum im Vordergrund, hier sind neben funktionalen Sitzbänken auch Formen wie Sitzplateaus oder Liegen denkbar. Solche Sitzgelegenheiten können zusätzlich den Raum gliedern, zum längeren Verweilen einladen oder auch zum Spielen.



Neben der Qualität spielen das regelmäßige Angebot sowie die Verteilung der Sitzgelegenheiten eine wichtige Rolle. Es empfiehlt sich, Sitzbänke entlang von wichtigen Routen des Fußverkehrs in einem Abstand von etwa 300 m voneinander anzubringen, in hochfrequentierten Bereichen auch häufiger.

A1.5 Sitzroute vom Raiffeisenplatz zum Waltroper Friedhof



Mobilitätskonzept Waltrop

Maßnahmen

Sitzroute Raiffeisenplatz bis Waltoper Friedhof

Legende

Standorte Sitzgelegenheiten

- Vorschlag
- Bestand
- Verlauf der Sitzroute
- Zentraler Versorgungsbereich
- Gewässer
- Gewerbe und Industrie
- Wohngebiet
- Grünflächen

A2 Fortführung des Programms „Barrierefreies Waltrop"

Im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes von 2017 wurde die Maßnahme „Konzept zum Ausbau der Barrierefreiheit" (F5) erarbeitet. Seither wurde die Barrierefreiheit punktuell bereits verbessert. Hierzu gehört der Umbau des Marktplatzes und der anliegenden Bushaltestellen und Querungshilfen. Außerdem wurden weitere Bushaltestellen und Querungshilfen im Stadtgebiet barrierefrei ausgestattet. Unter anderem hat das Thema Barrierefreie Innenstadt im neu aufgestellten ISEK 2023 eine zentrale Bedeutung (hierzu mehr im Maßnahmenbündel E2 autoarme Innenstadt und im ISEK 2023). Allerdings besteht noch kein programmatischer Ansatz, Wege, Querungen und Plätze proaktiv barrierefrei umzugestalten. Eine barrierefreie Gestaltung ist vor allem in Bereichen wichtig, die von Mobilitätseingeschränkten stark frequentiert werden (z. B. Krankenhaus, Seniorenheime, Kirchen, Zuwege zu Haltestellen). Barrierefreiheit ist aber nicht nur für Mobilitätseingeschränkte, sondern für alle Menschen hilfreich, da das Gehen durch mehr Bewegungsraum, ebene Wege ohne Stufen und Kanten komfortabler wird.

Aktuelle bauliche Maßnahmen im Straßenraum sind obligatorisch an den jeweils aktuellen Standards der Barrierefreiheit auszurichten. Diese Standards beschreibt die DIN 18040-3 (u. a. zum sog. „Zwei-Sinne-Prinzip, zur Oberflächengestaltung und zu Längs-/Querneigungen von Wegen, zu Kontrasten und Beleuchtungen).

Für die nachträgliche Herstellung einer Barrierefreiheit ist ein **Maßnahmenprogramm zu empfehlen, mit dem der öffentliche Raum schwerpunktmäßig in den Zentren und im direkten Umfeld sensibler Einrichtungen langfristig möglichst flächendeckend, barrierefrei oder zumindest möglichst barrierearm gestaltet wird.** Insbesondere betrifft dies **Straßenübergänge** an Querungshilfen/Mittelinseln und Kreuzungen. Um Konflikte zwischen den Bedürfnissen von Seheingeschränkten (benötigen Kanten) und von Rollstuhlfahrern (möglichst niveaugleiche Übergänge) gerecht zu werden, gibt es das System der sog. „Doppelquerung": Ein Bereich wird niveaugleich abgesenkt, daneben wird ein Bereich mit taktiler Kante angehoben, Kontraste werden geschaffen. Im **Umfeld von wichtigen Bushaltestellen, Kirchen oder des Krankenhauses sollten die Nahbereiche über taktile Leitelemente linear angebunden werden**. Wird der Radverkehr im Seitenraum gemeinsam/getrennt mit dem Fußverkehr geführt, ist eine **taktile Trennung zwischen Fuß- und Radweg** zu empfehlen. Zusätzlich zu den taktilen Leitelementen sind **akustische Signale an Lichtsignalanlagen** eine wichtige Maßnahme. Insgesamt ist auch für die Barrierefreiheit ein **systematischer Netzgedanke** zu verfolgen, bei dem wichtige Ziele und deren Umfeldnutzungen betrachtet werden. Daher sollte die nachträgliche Herstellung der Barrierefreiheit nicht als Inseln an einzelnen Querungen oder Wegen, sondern angepasst an das Netz der tatsächlichen Wege der Bevölkerung umgesetzt werden. Als erste Anhaltspunkte können die in Maßnahme A1 aufgezeigten Routen herangezogen werden. Hierzu werden beispielhaft weiter unten drei Hauptrouten analysiert.

In der Fußgängerzone sind viele Bereiche mit einem kleinteiligen Pflaster ausgestattet. Diese müssen unter Abwägung des Spannungsfeldes Stadtgestalt und Barrierefreiheit/Komfort betrachtet werden. In der Regel ist das kleinteilige Pflaster gewünschtes, historisches und stilbildendes Element des öffentlichen Raums und schafft Wertigkeit und Identität, sodass grundsätzlich ein Erhalt anzustreben ist. Daher wird empfohlen, punktuelle Prüfungen für Verbesserungen durchzuführen oder ggf. Streifen mit glatter Oberfläche (z. B. abgeschliffener Pflasterung) als Ergänzung zu schaffen.

Der barrierefreie Umbau der Haltestellen soll weitergeführt werden (siehe Maßnahme C3.1). Bei der Umsetzung von barrierefreier Gestaltung sind begleitende Maßnahmen, wie ausreichende Beleuchtung, und Baustellenmanagement, mitzudenken. Anhaltspunkte für eine Prüfung von Gehwegbreiten und nicht barrierefreien Querungshilfen liefert die Betrachtung der Fußverkehrsanlagen aus der Bestandsanalyse. Bei der Planung und Umsetzung von barrierefreien Elementen sind entsprechende Verbände und Beauftragte einzubeziehen. Darüber hinaus sollte der Behindertenbeirat weiterhin bei Planungen gehört werden.

A2 Fortführung des Programms „Barrierefreies Waltrop“

A2.1 Absenkung von Bordsteinen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○	↻	Straßen.NRW, Stadt Waltrop	A1.1
Ziel	aktiv & komfortabel; sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. BALM: Förderung des Fußverkehrs, FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra			

In Waltrop bestehen an den Einmündungen und Kreuzungen vermehrt hohe Kanten (≥ 3 cm), die die Fortbewegung insbesondere von Gehbehinderten oder Personen mit Kinderwagen, Koffer oder Rollator erschweren. Im Sinne der Barrierefreiheit werden diese Umbauten im Idealfall aus Synergieeffekten mit anderen Maßnahmen wie z. B. Sanierungs-, Erneuerungs- oder Umgestaltungsmaßnahmen umgesetzt. Dies bietet sich immer dann an, wenn sich in den ermittelten Bereichen mehrere Problemstellungen überlagern. Folgende Bausteine werden empfohlen:

- sukzessiver Umbau hoher Bordsteinkanten an Einmündungen und Kreuzungen
- Entwicklung eines programmatischen Ansatzes (z. B. Zielsetzung: pro Jahr werden ein bis zwei Einmündungen oder Kreuzungen im Sinne der Barrierefreiheit umgebaut)
- Schwerpunkt auf Hauptachsen (A1.1, A2.3)

Abbildung 1: Beispielhafte Bordsteinabsenkung

A2.2 Abbau von Hindernissen auf Gehwegen

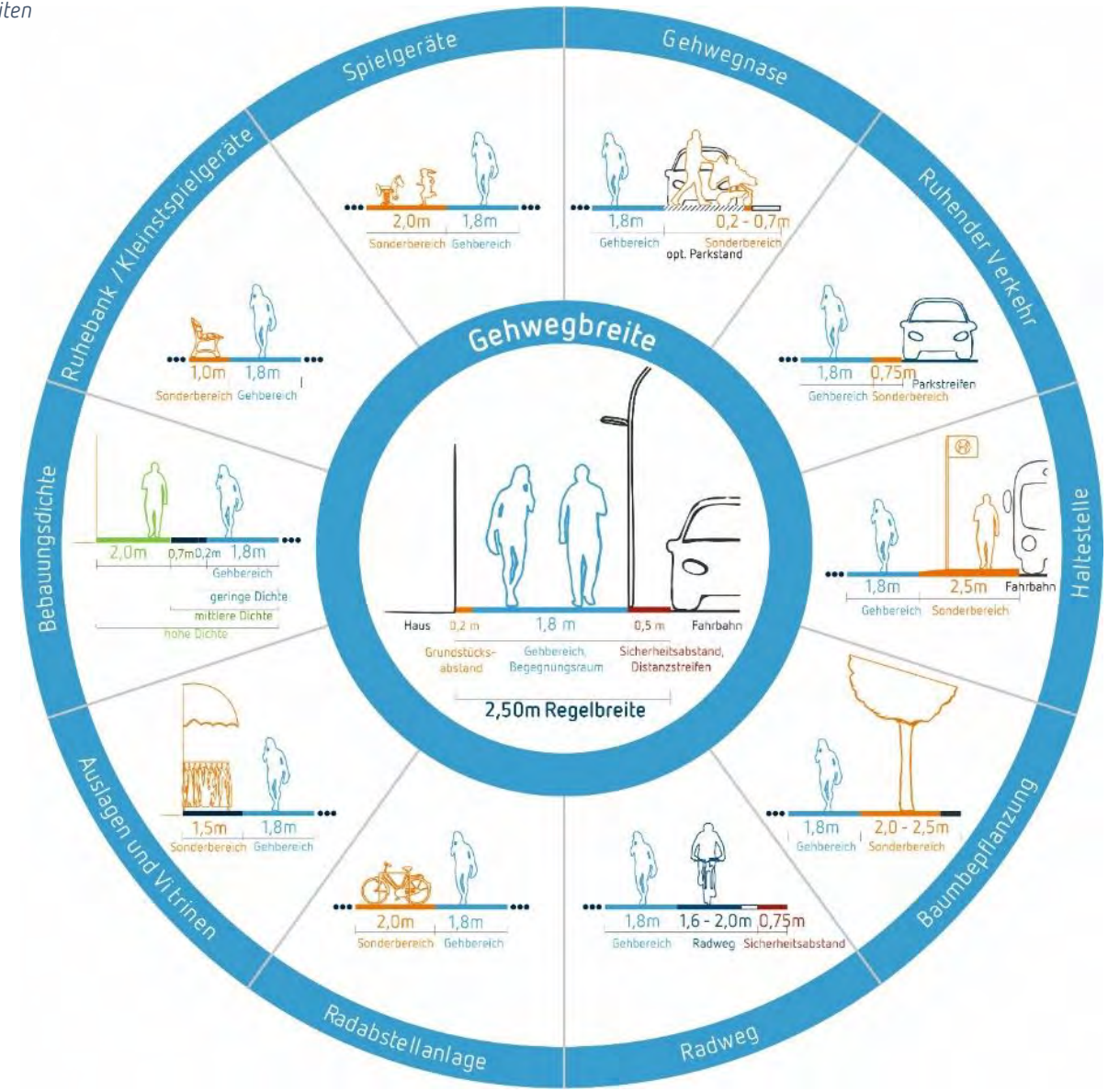
Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○	↻	Straßen.NRW, Stadt Waltrop	A1.1, A2.3
Ziel	aktiv & komfortabel; sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. BALM: Förderung des Fußverkehrs, FöRi-kom-Stra			

Eine grundsätzliche Gehwegverbreiterung auf die Regelbreite von 2,50 m wäre in den meisten Fällen wünschenswert, ist aber nicht überall sofort oder oftmals aufgrund von Zielkonflikten nur schwer umsetzbar. Gehwege sind deswegen möglichst frei von Hindernissen zu halten, um die teilweise baulich schmalen Anlagen nicht zusätzlich zu verengen. Für seh- oder mobilitätseingeschränkte Personen ist diese Maßnahme außerdem von besonderer Bedeutung. Als Hindernisse können beispielsweise auftreten:

- Stadtmobiliar und Werbeaufsteller,
- Verkehrsschilder, Strom- bzw. Postaufbewahrungskästen,
- Mülleimer,
- Poller und Umlaufsperren,
- ruhender Rad- und Kfz-Verkehr,
- Aufwurzelungen,
- Oberflächenschäden.

Deswegen sollen Hindernisse nach Möglichkeit zurückgebaut, versetzt bzw. bei Neubau an den Rändern angeordnet werden. Im Falle großer Bäume ist ein Rückbau bzw. Versatz nicht empfehlenswert. In solchen Fällen wird vorgeschlagen, den Gehweg in Richtung Fahrbahn zu verbreitern, so dass der Fußverkehr um die Bäume herumgeführt werden kann. Das Parken entfällt in diesen Abschnitten.

Abbildung 2: Anzustrebende Gehwegbreiten



A2.3 Barrierefreie Hauptachsen zur Erreichbarkeit der Innenstadt

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●○	●●○	Straßen.NRW, Stadt Waltrop	A1.1
Ziel	aktiv & komfortabel; sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. BALM: Förderung des Fußverkehrs, VRR AöR: Investitionsvorhaben des ÖPNV, FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra			

Neben der Innenstadt zeichnet sich auch der Rest des Stadtgebietes oftmals durch eine fehlende Barrierefreiheit aus. Besonders wichtig ist diese jedoch im direkten Wohnumfeld, auf alltäglichen Wegen, bei der Nutzung von Bussen und zur Erreichung der Innenstadt und weiterer Ziele. Häufig festgestellte Mängel in der Barrierefreiheit sind fehlende Bordsteinabsenkungen, zu geringe Gehwegbreiten, mangelhafte Oberflächenqualität und nicht barrierefrei ausgestaltete Querungen und Bushaltestellen. Um diese Handlungserfordernisse zu priorisieren, sollten die Wegeketten auf alltäglichen Wegen, auf den Hauptrouten zur Erreichbarkeit der Innenstadt und im direkten Wohnumfeld von Senior*innen priorisiert barrierefrei ausgestaltet werden. Als erste Handlungsansätze können die vorab aufgeführten Maßnahmen an den folgenden Fußwegeachsen (vgl. A1.1) umgesetzt werden. Gleichermaßen besteht auch auf den folgenden Hauptrouten Handlungsbedarf.

Beispielhafter Handlungsbedarf auf den Hauptrouten zur Innenstadt

- Achse Altenbredde/Im Hirschkamp (Süd-/Nordrichtung)
  - Ausstattung mit einem Blindenleitsystem
  - Barrierefreie Ausgestaltung der Querung Altenbredde/Egelmeer
  - Verbreiterung des Gehweges mindestens auf einer Seite
  - Barrierefreie Ausgestaltung der Querung Im Hirschkamp/Husemannstraße/Am Mühlenteich
- Mühlenstraße/Hochstraße (Nord-/Südrichtung)
  - Mühlenstraße: Versetzung der Blumenkübel auf die Kfz-Fahrbahn
  - Barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestelle „Beethovenstraße“
  - Fahrbahnverengung Querung „Verdistraße“
  - Barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestelle „Elbinger Straße“
  - Bordsteinabsenkungen Querung „Elbringer Str.“/„Auf der Heide“
  - Fahrbahnverengung u. Bordsteinabs. Querung „Dresdener Str.“
  - Fahrbahnverengung u. Bordsteinabsenkung Querung „Nordring“
  - Gehwegnase Querung „Königsberger Str.“
  - Barrierefreie Ausgestaltung der Haltestelle „Krankenhaus“
- AWO-Seniorenzentrum „Dortmunder Straße“
  - Bau Querungshilfe über die Dortmunder Str. (Höhe Adamsstraße)
  - Entfall des Gehwegparkens Dortmunder Straße (Nr. 157-163)
  - Umgestaltung des gesamten Straßenraums im Bereich des Nahversorgungszentrum „Dortmunder Straße Ost“

Die Auflistung ist nicht vollständig – vor Umsetzung der Maßnahmen ist eine detaillierte Bestandsaufnahme der Achsen (bzw. im gesamten Stadtgebiet) zu empfehlen.

B Radverkehr und Mikromobilität

Das Radfahren liegt national wie international immer mehr im Trend. Für fast alle Bevölkerungsgruppen und stellt das Radfahren eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart dar. Aufgrund eines geringeren Flächenverbrauchs im Vergleich zum Kfz-Verkehr und einer konkurrenzfähigen Geschwindigkeit (ggü. Kfz und ÖPNV) für städtische und regionale Entfernungen, ist das Radfahren insbesondere für den urbanen Raum häufig sogar die effizienteste Fortbewegungsmöglichkeit.

Um die grundsätzlich positiven Rahmenbedingungen und Entwicklungstendenzen im Radverkehr zu nutzen, bedarf es einer verstärkten Radverkehrsförderung seitens der Stadt. Auch wenn der Radverkehr seit einigen Jahren mitgedacht und umgesetzt wird, gibt es noch einige Mängel an denen Nachholbedarf besteht (z.B. die häufig gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr).

B	Radverkehr und Mikromobilität
B1	**Anpassen von Radinfrastrukturen im kommunalen Straßennetz & Schließung von Netzlücken**
B1.1	Weiterentwicklung des Zielnetzes gemäß Radverkehrskonzept
B1.2	Ersatzneubau der Fuß-/Radbrücke über die Berliner Straße
B1.3	Errichtung und Ausweisung von Fahrradstraßen
B1.4	Lückenschluss Nordring für den Fuß- und Radverkehr
B2	**Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten**
B2.1	Einführung des Grünpfeilschilds für den Radverkehr
B2.2	Markierung von Aufstellflächen an Knotenpunkten in Verbindung mit Fahrradschleusen
B2.3	Fortführung der Rotmarkierung von Radverkehrsfurten
B2.4	Einsatz von Haltegriffen an Knotenpunkten
B3	**Optimierung von Radverkehrsführungen**
B3.1	Ausweisung einer Fahrradstraße in der Einbahnstraße Große-Geist-Straße
B3.2	Überprüfung der Breiten im Seitenraum und bessere Abgrenzung zum Fußverkehr
B3.3	Durchlässigkeit von Umlaufsperren erhöhen
B4	**Erhöhung des Komforts und Servicelevels im Radverkehr**
B4.1	Angebotsausweitung Radabstellanlagen und weiterer Ausstattungselemente
B4.2	Aufbau von Reparaturstationen im Stadtgebiet
B4.3	Beschilderung des kommunalen Alltagsnetzes und Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen
B4.4	Sichere Baustellenführung
B4.5	Zuverlässige Instandhaltung, Pflege und Winterdienst

B1 Anpassen von Radinfrastrukturen im kommunalen Straßennetz & Schließung von Netzlücken

Das Nahmobilitätskonzept von 2017 definiert erstmalig ein zusammenhängendes Zielnetz für den Waltroper Radverkehr. Dieses besteht aus Hauptrouten, Nebenrouten und ergänzenden Routen, deren Grundlagen das landesweite Radverkehrsnetz NRW, bestehende Freizeitrouten sowie Verbindungen über das kommunale Nebenstraßennetz bilden. Das Nahmobilitätskonzept unterscheidet nicht zwischen den Hauptrouten gemäß NRW-Netz und kommunalen Hauptrouten. Das landesweite Radverkehrsnetz NRW verläuft größtenteils über das Waltroper Hauptstraßennetz. Problematisch hierbei ist, dass auf den kommunalen Hauptverkehrsstraßen in Waltrop vielfach keine Radinfrastruktur vorhanden ist und aufgrund der regionalen Bedeutung dieser Achsen hohe Verkehrsbelastungen herrschen (siehe Zwischenbericht zur Bestandsanalyse). Hinzu kommt, dass vielfältige Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten an die Hauptverkehrsstraßen bestehen und die Baulast i. d. R. nicht bei der Stadt Waltrop, sondern bei Straßen.NRW bzw. beim Kreis Recklinghausen liegt, sodass die Stadt Waltrop hier bisher nicht eigenständig agieren kann. Daher ist mit dem Zielnetz des Nahmobilitätskonzepts von 2017 insbesondere auf Potenziale des Waltroper Nebenstraßennetzes für den Radverkehr eingegangen worden. Diese sollen genutzt werden, um abseits der Hauptverkehrsstraßen eine qualitativ hochwertige und zusammenhängende Radinfrastruktur bereitzustellen. Diese Bestrebungen sollen in das Mobilitätskonzept übertragen werden, weshalb die Maßnahmen aus dem Nahmobilitätskonzept zur Radinfrastruktur grundsätzlich übernommen werden. Das Maßnahmenbündel B1 Anpassung von Radinfrastrukturen im kommunalen Straßennetz & Schließung von Netzlücken, besteht aus folgenden Teilmaßnahmen:

- B1.1 Weiterentwicklung des Zielnetzes gemäß des Nahmobilitätskonzepts
- B1.2 Ersatzneubau der Fuß-/Radbrücke über die Berliner Straße
- B1.3 Errichtung und Ausweisung eines Fahrradstraßennetzes
- B1.4 Lückenschluss Nordring für den Fuß- und Radverkehr

Zusätzlich bestehen Bezüge zu den Fußverkehrsmaßnahmen (insbesondere bzgl. der Querungsanlagen), zu den Kfz-Maßnahmen (bzgl. der Geschwindigkeitsreduzierung) und insbesondere zu den Querschnittsmaßnahmen (Querschnittsthemen). Diese behandeln die Umgestaltung gesamter Straßenquerschnitte und öffentlicher Räume mit Bereitstellung einer Radinfrastruktur. Hierzu gehören insbesondere die Maßnahmen:

- E1.2 Umgestaltung der Bahnhofstraße
- E1.3 Umgestaltung der Riphausstraße
- E1.4 Umgestaltung Nahversorgungsbereich der Dortmunder Straße

B1 Anpassen von Radinfrastrukturen im kommunalen Straßennetz & Schließung von Netzlücken

B1.1 Weiterentwicklung des Zielnetzes

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●○	●●○	Stadt Waltrop, STRAßEN.NRW	B1.1, B1.2, B1.4, B4.3, D1.3,E.1.3
Ziel	aktiv & komfortabel und gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund)			

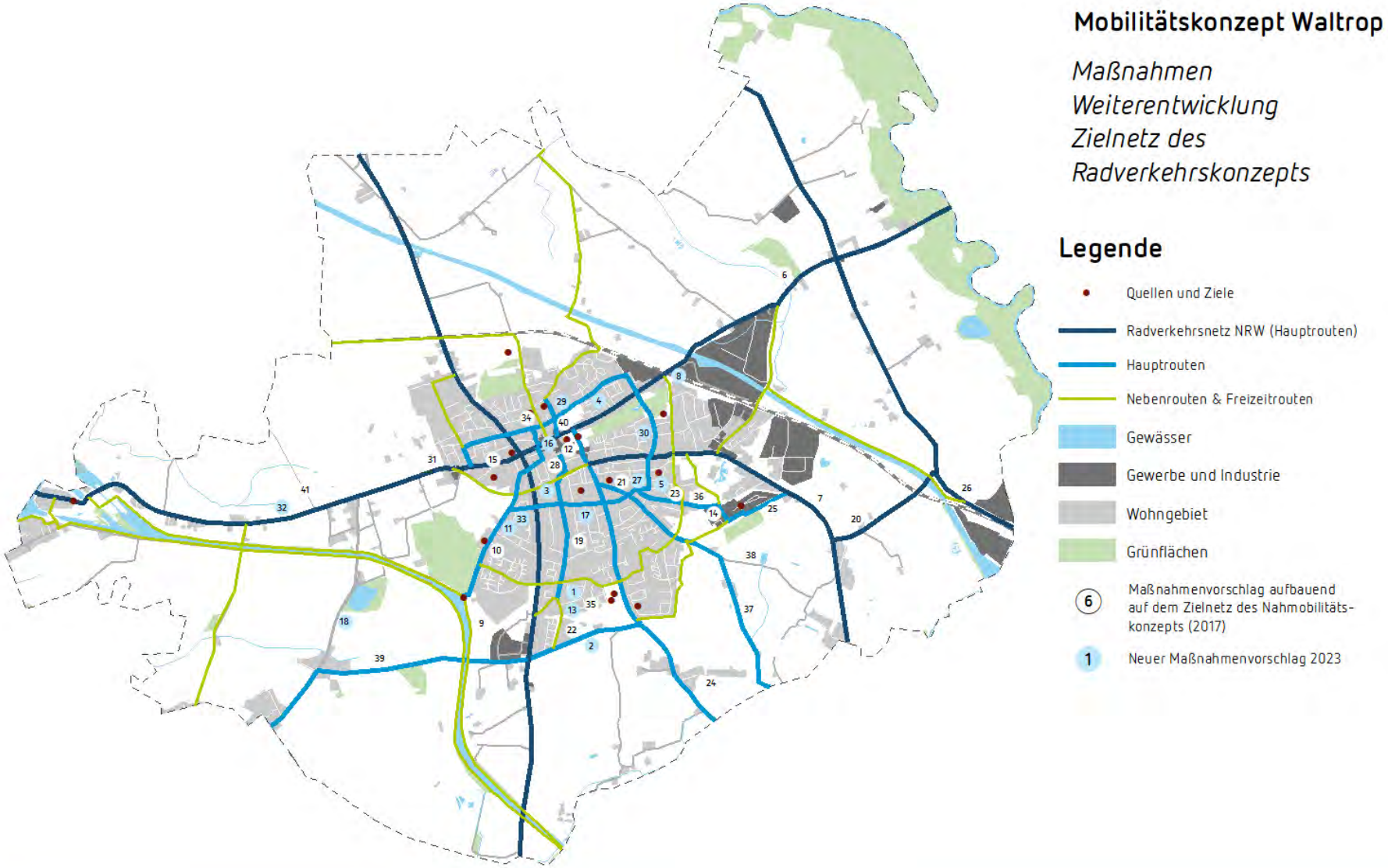
Im Rahmen der Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes konnten bereits einige Maßnahmen, wie die Einrichtung erster Fahrradstraßen (Hafenstr. / Hilberstr. / Schörlinger Str. / In der Baut) angestoßen werden. Seit der Bearbeitungszeit zum Nahmobilitätskonzept haben sich unter anderem die Erkenntnisse zu Fahrradstraßen weiterentwickelt. Neben der Beschleunigung des Radverkehrs auf einzelnen Achsen, steht aus heutiger Sicht vor allem ein zusammenhängendes Netz im Vordergrund, sodass alle Teile der Bevölkerung und Stadtgebiete über eine qualitativ hochwertige Radinfrastruktur erreichbar sind. Aufgrund dieser neuen Erkenntnisse und Standards in der Radverkehrsplanung, gilt es, das Zielnetz aus dem Nahmobilitätskonzept in einigen Bereichen anzupassen.

Die Weiterentwicklung des Zielnetzes bildet die Grundlage für Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs. Um zwischen dem landesweiten Radverkehrsnetz NRW und dem kommunalen Nebenstraßennetz zu unterscheiden, erfolgt in den untenstehenden Abbildungen eine differenzierte Darstellung. Sowohl das landesweite Radverkehrsnetz NRW als auch bestimmte kommunale Routen gelten hierbei im Sinne einer Hierarchisierung als Hauptrouten, Nebenrouten und Freizeitrouten und ergänzen das Gesamtnetz.

Die untenstehende Tabelle 1 zeigt Handlungserfordernisse auf den Routen des Hauptnetzes, basierend auf der Tabelle aus dem Nahmobilitätskonzept (vgl. Nahmobilitätskonzept, S. 29). Die Tabelle wurde um neue Streckenführungen ergänzt und es wurde evaluiert, inwiefern alte Maßnahmenvorschläge umgesetzt wurden bzw. ob diese Maßnahmenvorschläge aufgrund neuer Erkenntnisse abgeändert werden müssen.

B1 Anpassen von Radinfrastrukturen im kommunalen Straßennetz & Schließung von Netzlücken

B1.1 Weiterentwicklung des Zielnetzes gemäß des Nahmobilitätskonzepts (2017)



Nr.	Streckenabschnitt	(Vorhandene)/vorgeschlagene Führungsform	Maßnahme gem. RVK 2017	Stand der Umsetzung	Neuer Maßnahmenvorschlag 2023
1	Altenbredde (zwischen Hebeckenkamp und Im Hirschkamp)	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	Fahrradstraße
2	Altenbruchstraße	(Gemeinsamer Geh- und Radweg; 2-Richtung)	-	-	Prüfung der Verbreiterung, Rotmarkierung von Furten
3	Am Mühlenteich	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	Fahrradstraße
4	Bahnhofstraße	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	Ggf. Markierung von Schutzstreifen	Offen	Temporeduzierung prüfen und ggfs. Schutzstreifen markieren (siehe Maßnahme B2.2)
5	Bismarckstraße (Dortmunder Straße bis Möllerstraße)	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	Fahrradstraße
6	Borker Straße	(Gemeinsamer Geh- und Radweg)	Neubau	Offen	Maßnahmenvorschlag bleibt bestehen
7	Brambauer Straße	(Gemeinsamer Geh- und Radweg)	-	Bau eines Geh- und Radwegs auf der südlichen Seite	-
8	Gasstraße	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	Fahrradstraße
9	Hafenstraße (Viktorstraße bis Im Erlen)	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
10	Hafenstraße (Im Erlen bis Messingfeldstraße)	Verkehrsberuhigter Bereich	-	100m Radweg im Abschnitt Im Erlen und Bebauung Hafenstraße realisiert	-
11	Hafenstraße (Messingfeldstraße bis Berliner Straße)	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	Fahrradstraße
12	Hagelstraße	(Fußgängerzone)	Radfahrer frei 19:00 bis 09:00 und 13:00 bis 15:00 Uhr	-	-
13	Hebeckenkamp (zwischen Altenbredde und Surenkamp)	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	Fahrradstraße
14	Hiberniastraße (zwischen Landabsatz und Sydowstraße)	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-

15	Hochstraße (Recklinghäuser Straße bis Münster Straße)	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
16	Hochstraße (Münster Straße bis Bahnhofstraße)	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	In Höhe Woolworth und Kirche Querung schaffen
17	Husemannstraße	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	Fahrradstraße
18	Ickerner Straße	(Gemeinsamer Geh- und Radweg)	-	-	Prüfung Sanierung/Verbreiterung
19	Im Hirschkamp	Unzulässiger getrennter Geh- und Radweg in Tempo 30 Zone	Fahrradstraße	Offen	Maßnahmenvorschlag bleibt bestehen
20	Im Knäppen	Radweg	Markierung eines Radfahrstreifens	-	Maßnahmenvorschlag bleibt bestehen; Schaffung einer sicheren Querung; Neuordnung; Überprüfung Notwendigkeit freilaufender Rechtsabbieger
21	Im Sauerfeld	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
22	Jochen-Münzner-Straße	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
23	Kaiserstraße	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
24	Kanonenstraße	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
25	Landabsatz	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
26	Lünener Straße	(Gemeinsamer Geh- und Radweg)	-	-	-
27	Möllerstraße (Bismarckstraße bis Husemannstraße)	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	Fahrradstraße
28	Neuer Weg	Fahrradstraße	Beschilderung	-	Maßnahmenvorschlag bleibt bestehen
29	Nordring	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	Fahrradstraße
30	Ostring	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)			Fahrradstraße
31	Recklinghäuser Straße (innerorts)	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
32	Recklinghäuser Straße (außerorts)	(Gemeinsamer Geh- und Radweg)	-	-	Prüfung Sanierung/Verbreiterung

33	Rosenstraße	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	Fahrradstraße
34	Schützenstraße	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
35	Surenkamp	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
36	Sydowstraße (zwischen Hiberniastraße und Kaiserstraße)	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
37	Tenbuschstraße	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
38	Tinkhofstraße	(Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn)	-	-	-
39	Viktorstraße	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Durchgängiger Ausbau des Geh- und Radwegs	-	Maßnahmenvorschlag bleibt für einen Teilabschnitt bestehen
40	Ziegeleistraße	Fahrradstraße	Beschilderung	-	Maßnahmenvorschlag bleibt bestehen
41	Löringhofstraße	Radweg	Markierung eines Radfahrstreifens	-	Maßnahmenvorschlag bleibt bestehen; Schaffung einer sicheren Querung; Neuordnung; Überprüfung Notwendigkeit freilaufender Rechtsabbieger

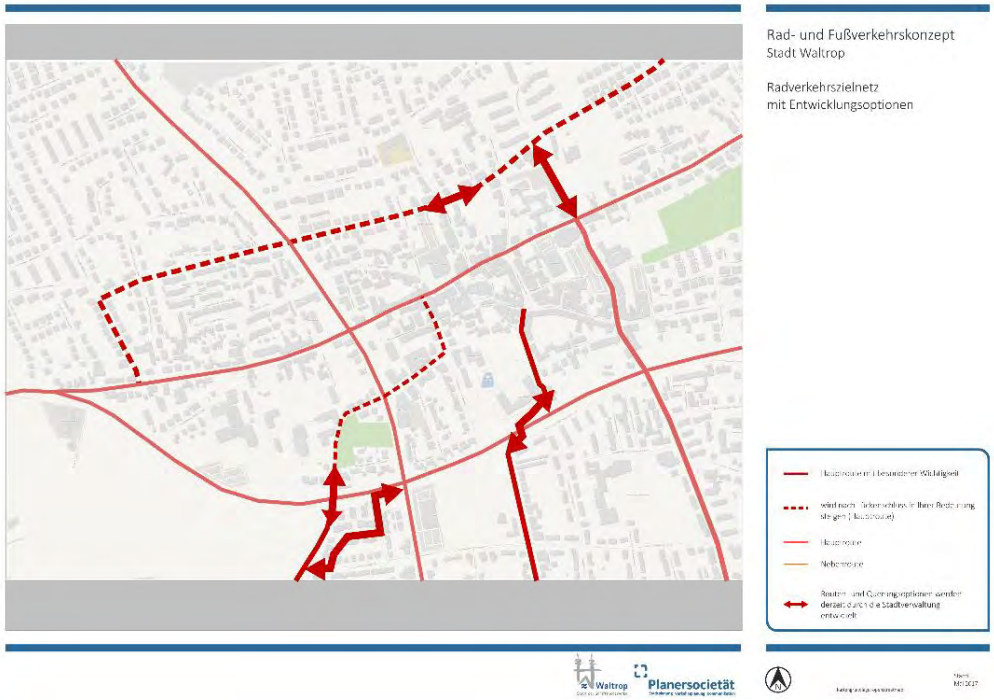
B1.2 Ersatzneubau der Fuß-/Radbrücke über die Berliner Straße

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●●	●●●	Stadt Waltrop, Straßen.NRW	B1.1, B1.3, C2.1, C2.2
Ziel	aktiv & komfortabel und sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund), KRL			

Die Berliner Straße teilt das Waltroper Stadtgebiet in einen nördlichen und einen südlichen Teil und stellt somit eine erhebliche Barriere dar. Aufgrund der baulichen Ausgestaltung, der Verkehrsbelastung und der Bedeutung der Straße im übergeordneten Straßennetz (Vorbehaltsnetz) wird eine weitere höhengleiche Querung vom Straßenbaulastträger abgelehnt. Die bestehende Brücke für zu Fuß Gehende ist in ihrer Dimension nicht für den Radverkehr ausgelegt und eine Freigabe für den Radverkehr daher nicht möglich. In der Praxis wird die Brücke jedoch bereits vielfach von Radfahrenden genutzt, welche zum Teil das Fahrrad über die Brücke schieben.

Wie aus der Abbildung hervorgeht, stellt die Brücke ein wichtiges Element der Radachse in die Innenstadt über Altenbredde/Im Hirschkamp und somit eine attraktive Alternative zur Leveringhäuser Straße dar. Die fehlende Befahrbarkeit dieser Brücke mindert die Qualität dieser Achse deutlich. Der Neubau einer Fahrradbrücke an dieser Stelle wurde bereits als zentrale Maßnahme im Nahmobilitätskonzept von 2017 definiert (Maßnahme R2-4 des Nahmobilitätskonzeptes).

Der Ersatzneubau einer ausreichend dimensionierten Fuß- und Radbrücke ist eine besonders wichtige Maßnahme mit zentraler Bedeutung für das gesamte Mobilitätskonzept. Der Ersatzneubau ist ein wichtiger Baustein und Voraussetzung zur Schaffung eines zusammenhängenden Radnetzes, dessen Schaffung auch eine wichtige Grundlage dafür ist, den Busverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen im Längsverkehr bevorrechtigen zu können (vgl. Maßnahme C2.4). Des Weiteren soll auch die westlich des Seniorenheims Hirschkamp liegenden Radwegeverbindung im Stutenteich demnächst umgestaltet und damit gestärkt werden. Entsprechend gewinnt der Ersatzneubau weiter an Relevanz.



Quelle: Nahmobilitätskonzept von 2017

B1.3 Errichtung und Ausweisung eines Fahrradstraßennetzes

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●	●	Stadt Waltrop, STRAßEN:NRW	B1.1, B1.2, B1.4, B4.3, D1.3,E.1.3
Ziel	aktiv & komfortabel und gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund), KRL			

An den Hauptverkehrsstraßen fehlt es häufig an Radinfrastrukturen. Das Nebennetz bietet schon jetzt großes Potenzial für den Radverkehr. Bereits im Nahmobilitätskonzept von 2017 wurde dieses Potenzial erkannt. Die Hauptrouten des hier definierten Zielnetzes verlaufen vielfach über die Mischverkehrsflächen der Tempo-30-Zonen und als Maßnahmenvorschläge wurden bereits einige Fahrradstraßen vorgeschlagen. Die Umsetzung der ersten Fahrradstraßen werden derzeit vorbereitet (Hafenstraße, Hilberstraße, Schörlingerstraße). Um eine höhere Qualität an Radinfrastruktur bereitzustellen, wird empfohlen, weitere Tempo-30-Zonen als Fahrradstraßen auszuweisen. Ziel ist es, dass so ein Netz aus Fahrradstraßen und anderen hochwertigen Fahrradwegen entsteht.

Voraussetzung zur Einrichtung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen können dort eingerichtet werden, wo bereits ein hohes Radverkehrsaufkommen vorherrscht oder dies zu erwarten und geplant ist. Auch die Herstellung von zusammenhängenden Radnetzen ist ein Argument für die Einrichtung von Fahrradstraßen. Grundlage hierfür ist das Zielnetz aus dem Nahmobilitätskonzept, welches in Maßnahme B1.1 weiterentwickelt wurde. Aufgrund der Regelgeschwindigkeit von 30 km/h eignen sie sich vor allem im nicht klassifizierten Netz und dort, wo aufgrund von Tempo-30-Zonen eigenständige Radverkehrsanlagen nicht möglich sind. Außerdem bieten Fahrradstraßen eine hochwertige Infrastruktur für alle Teile der Bevölkerung (z.B. Kinder und Jugendliche, Senior:innen, Radpendlern auf dem Arbeitsweg) sowie für unterschiedliche Fahrradtypen (E-Bikes/Pedelecs, Lastenräder, Fahrradanhänger), denn Radfahrende dürfen auf Fahrradstraßen nicht behindert werden.

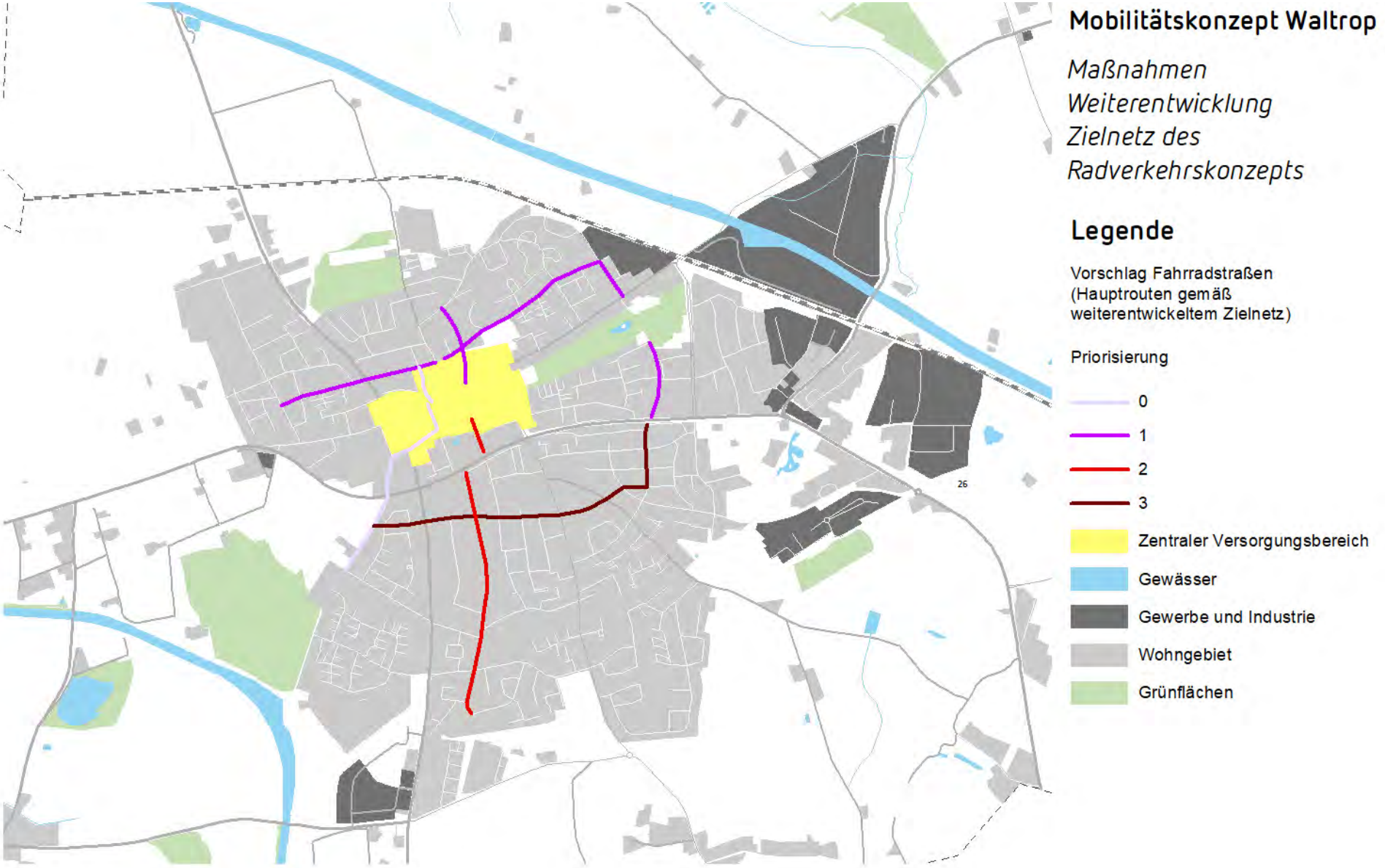
Hinweise zur Gestaltung und Umsetzung von Fahrradstraßen

Elementar für die Sicherheit und Funktionsfähigkeit von Fahrradstraßen ist die wiedererkennbare Gestaltung, da die Regelungen einem Großteil der Verkehrsteilnehmenden noch nicht ausreichend bekannt sind. Aufgrund fehlender gestalterischer Vorgaben werden Fahrradstraßen kommunal und auch bundesweit häufig uneinheitlich gestaltet. Es sollten kreisweite Gestaltungshinweise, Empfehlungen der AGFS NRW sowie absehbare Anpassungen in der Neuauflage der ERA in das Design integriert werden. Für die Stadt Waltrop bedeutet das, dass sich die Gestaltung der weiteren Fahrradstraßen an den Gestaltungen der bestehenden Entwürfe zur Hafenstrasse /Hilberstraße orientieren und ggfs. Anpassung gemäß den Empfehlungen der AGFS NRW (AGFS NRW 2023: Leitfaden Fahrradstraßen) ergänzt werden. Grundsätzlich sollte geprüft werden, ob allgemeiner Kfz-Verkehr oder nur noch Anlieger-Kfz weiter erlaubt ist; nach Möglichkeit ist eine Beschränkung auf Anlieger vorzunehmen.

Priorisierung

0. Hafenstraße. Hilberstraße, Schörlingerstraße (Umsetzung in Vorbereitung)
1. Ziegeleistraße, Nordring (i.V.m B 1.3), Gasstraße, Ostring (Schulwegsicherung)
2. Altenbredde, Im Hirschkamp, Neuer Weg (in Abhängigkeit Maßnahme B1.1 als Alternative zur Leveringhäuser Straße)
3. Bismarckstraße, Möllerstraße, Husemannstraße, Rosenstraße

B1.3 Errichtung und Ausweisung von Fahrradstraßen



B1.4 Lückenschluss Nordring für den Fuß- und Radverkehr

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○	●●●	Stadt Waltrop, Eigentümer:in	B1.1, B1.3
Ziel	aktiv & komfortabel und gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund), KRL			

Der Nordring stellt als Tempo 30-Zone für den Radverkehr eine gute und sichere Alternativroute zur Bahnhofstraße dar und wird insbesondere auch von Schüler:innen der nahegelegenen Realschule rege genutzt (auch aufgrund eines Unsicherheitsgefühls auf der Bahnhofstraße). Maßnahme B1.3 weist den Nordring im Zielnetz für den Radverkehr darüber hinaus als Fahrradstraße aus, was der Qualität für den Radverkehr ebenfalls zugutekommen wird. Derzeit ist eine durchgängige Befahrung allerdings aufgrund eines fehlenden Lückenschlusses im Bereich der Schützenstraße nicht möglich. Ein privates Grundstück trennt den westlichen vom östlichen Teil der Straße. Hier sollte eine Lösung zur Schließung der Lücke durch einen Fuß- und Radweg gefunden werden. Diese Maßnahme wurde bereits im Nahmobilitätskonzept von 2017 als wichtige Maßnahme zur Schaffung eines hochwertigen Radnetzes definiert.

Da es sich bei dem zwischenliegenden Grundstück um eine private Gartenfläche handelt, bestehen erschwerte Handlungsoptionen. Die Stadt Waltrop ist daher auf Kooperationsbereitschaft angewiesen. Auf der zur Diskussion stehenden Fläche, gilt derzeit kein Bebauungsplan. Zu beachten ist lediglich eine unterirdisch liegende Gasfernleitung, die von einer Bebauung nicht aber von einer (Teil-)Versiegelung freizuhalten ist. Das Verfahren zur Teilung und zum Ankauf des notwendigen Grundstücks sind in Abstimmung mit der Stadtplanung anzugehen.

Blickrichtung Westen

Blickrichtung Osten

Bausteine

- Erarbeitung eines ersten Entwurfs um Flächenbedarf, Führung und Auswirkungen auf das nähere Umfeld abzuschätzen
- Kontaktierung des Grundstückseigentümers, um dessen Kooperationsbereitschaft zu prüfen und dessen Belange in die weitere Planung einzubeziehen
- Grundstücksankauf
- Erarbeitung der Detailplanung
- Bauliche Errichtung des Fuß- und Radweges

B2 Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten

Die Optimierung von Knotenpunkten findet sich als Maßnahmenvorschlag ebenfalls im Nahmobilitätskonzept von 2017 wieder. Der dort formulierte Maßnahmensteckbrief R5 „Fahrradfreundlicher Umbau / Anpassung von Kreuzungsbereichen" nennt beispielhaft sechs Knotenpunkte, an welchen die Radinfrastruktur optimiert werden sollte (vgl. Nahmobilitätskonzept, S. 68). Grundsätzlich werden an Knotenpunkten unterschiedliche Ansprüche von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gestellt. Insbesondere die Knotenpunkte entlang der regionalen Nord-Süd und Ost-West Achsen sind aufgrund der bestehenden Kfz-Verkehrsbelastungen und den Bestrebungen zur Beschleunigung des Busverkehrs (siehe Maßnahme C2.1) sehr komplex. Eine einfache Beurteilung rein aus Sicht des Radverkehrs ist hier nicht möglich. Die Belange des Radverkehrs (z.B. eigene Führung und Signalisierung, sicheres Linksabbiegen) gilt es im Rahmen dieses Maßnahmenbündels B2 Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten daher zu berücksichtigen.

Aus dem Nahmobilitätskonzept werden die nachfolgend aufgeführten Teilmaßnahmen nachrichtlich übernommen und in die im Maßnahmenbündel B2 Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten je nach Eignung und Prüfung implementiert:

- R5-2 Brambauer Straße/Im Knäppen (Unfallhäufungsstelle)
- R5-3 Ickerner Straße/Viktorstraße
- R5-4 Dortmunder Straße/Riphausstraße → Die Kreuzung sollte mit in die Straßenraumneugestaltung aufgenommen werden (vgl. Maßnahme E1.3)
- Leveringhäuser Straße/Berliner Straße (Unfallhäufungsstelle)
- Münsterstraße/Hochstraße → siehe hierzu Maßnahmenbündel E2 Autoarme Innenstadt und Maßnahme, B2.2 Markierung von Aufstellflächen an Knotenpunkten in Verbindung mit Fahrradschleusen

Folgende Teilmaßnahmen wurde unter Berücksichtigung der aus dem Nahmobilitätskonzept nachrichtlich übernommenen Maßnahmen gehören im Rahmen des Waltroper Mobilitätskonzeptes zum Maßnahmenbündel B2 Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten:

- B2.1 Einführung des Grünpfeilschilds für den Radverkehr
- B2.2 Markierung von Aufstellflächen an Knotenpunkten in Verbindung mit Fahrradschleusen
- B2.3 Fortführung der Rotmarkierung von Radverkehrsfurten
- B2.4 Einsatz von Haltegriffen an Knotenpunkten

Darüber hinaus ergeben sich weitere Querbezüge zu den folgenden Maßnahmen:

- A1.2 Verbesserung der Querungsbedingung an Hauptverkehrsstraßen
- E1.1 Umgestaltung für die L609
- E2.1 Erschließungskonzept und Verkehrsentlastung

.

B2 Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten

B2.1 Einführung des Grünpfeilschilds für den Radverkehr

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●○○	●●○	Stadt Waltrop, STRAßEN.NRW, ADFC	D1.4, E1.3, E1.4
Ziel	aktiv & komfortabel und sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund), KRL			

Seit April 2020 ist der grüne Pfeil für Radfahrende offiziell als neues Verkehrszeichen eingeführt. Er erlaubt Radfahrenden das Rechtsabbiegen bei Rotlicht nach vorherigem kurzem Anhalten. Der schon bekannte Grünpfeil für den Autoverkehr gilt auch für den begleitenden Radweg. Freies Rechtsabbiegen bei Rot fördert den Radverkehr, denn verkürzte oder vermiedene Wartezeiten machen das Radfahren attraktiver und fördern die Konkurrenzfähigkeit des Fahrrads. Außerdem kann der Grünpfeil da, wo die Erfüllung von Wartepflichten keinen Sicherheitsvorteil bringt, die Akzeptanz von Ampelsignalen dort erhöhen, wo sie notwendig sind.

Anordnungsvoraussetzungen

Anordnungsvoraussetzungen sind mitunter, dass der rechtsabbiegende Radverkehr nach der Kreuzung auf einen benutzungspflichtigen Radweg oder in eine Tempo 30 Zone eingeleitet wird. Ausnahmen hiervon bestehen bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (VZ 240), da Konflikte mit dem Fußverkehr entstehen können. Zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr sollten getrennte Geh- und Radwege sowie Wartebereiche des Fußverkehrs deutlich voneinander abgetrennt werden. Wartebereiche des Fußverkehrs müssen über eine hinreichend große Wartefläche verfügen. Nicht erlaubt ist der Grünpfeil für den Radverkehr in Verbindung mit konfliktfreiem Kfz-Linksabbiegen im Gegenverkehr, da durch den Grünpfeil der entgegenkommende Kfz-Verkehr keinen Gegenverkehr erwartet. Darüber hinaus verbietet sich eine Anwendung in Verbindung mit indirektem Linksabbiegen (Fahrradtaschen), bei der Querung von Gleiskörpern und bei LSA mit vorgeschriebener Fahrtrichtung.

Ferner werden zunächst die gleichen Vorgaben wie für die bereits bekannten Grünpfeile für den allgemeinen Verkehr gefordert. Weitere Hinweise und Vorgaben ergeben sich aus der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 37.

Beispiele des Grünpfeilschilds aus Darmstadt

Insbesondere zu prüfende Knotenpunkte für einen Grünpfeil im Stadtgebiet:

- Leveringhäuser Straße in Am Mühlenteich
- Leveringhäuser Straße in Rosenstraße
- Berliner Straße in Lehmstraße
- Industriestraße in Dortmunder Straße
- Dortmunder Straße in Riphausstraße
- Velsenstraße in Dortmunder Straße

B2.2 Markierung von Aufstellflächen an Knotenpunkten in Verbindung mit Fahrradschleusen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●○	●○○	Stadt Waltrop, STRAßEN.NRW, ADFC	B2.3, B2.4, E1.1, E1.2, E1.4
Ziel	aktiv & komfortabel und sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund), KRL			

Wie aus dem Zwischenbericht hervorgeht, bietet das Nebennetz mit seinen vielen Tempo-30-Zonen großes Potenzial für den Radverkehr. Im Zielnetz des Nahmobilitätskonzepts sowie in dessen Weiterentwicklung (Maßnahme B1.1) sind diese Strecken bereits als Hauptrouten definiert, ihre bauliche Ausgestaltung orientiert sich jedoch sowohl in ihrem Verlauf als auch an den Knotenpunkten vielfach am Kfz-Verkehr. So gibt es hier oftmals neben Geradeausspuren auch eigene Spuren für den abbiegenden Kfz-Verkehr. Gerade in den Knotenpunktbereichen ergibt sich vielfach das Potenzial, einen Schutzstreifen und vorgelagerte Aufstellflächen einheitlich (rot) zu markieren.

Die Schutzstreifen bieten den Vorteil, die Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich zu erhöhen und Radfahrende an wartenden Kfz-Verkehr vorbeizuführen. Die vorgelagerten Aufstellflächen ermöglichen den Radfahrenden, sich auf der Fahrbahn, z.B. vor einer roten Ampel, entsprechend der Fahrtrichtung aufzustellen. Je nachdem in welche Richtung die Radfahrenden weiterfahren möchten, sollten sie sich links, mittig oder rechts einordnen. Dabei dürfen sie sich vor die wartenden Kraftfahrzeuge stellen. Dies wirkt sich positiv auf die Sichtbarkeit der Radfahrenden und dadurch auf ihre Sicherheit aus. Durch eine Hervorhebung der Radverkehrsinfrastruktur im Straßenbild wird außerdem bewirkt, dass die Radverkehrsnutzung beworben wird. Darüber hinaus kann so, insbesondere auf Strecken mit Stauungen im Bereich von Knotenpunkten, die Konkurrenzfähigkeit des Radverkehrs gesteigert werden.

Beispiele aus Herten (links) und Bocholt (rechts)

Zu prüfende Knotenpunkte im Stadtgebiet:

- Hochstraße / Münsterstraße (wird im Zuge der Sanierung der Hochstraße mindestens aus Richtung Westen im Jahr 2024 durchgeführt)
- Goethestraße / Leveringhäuserstraße
- Egelmeer / Leveringhäuser Straße
- Nordring / Münsterstraße
- Velsenstraße / Dortmunder Straße
- Knotenpunkte entlang der umzusetzenden Fahrradstraßen (vgl. Maßnahme B1.3)

B2.3 Fortführung der Rotmarkierung von Radverkehrsfurten

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●○○	●○○	Stadt Waltrop, STRAßEN.NRW, ADFC	B2.2, E1.2, E1.3, E1.4
Ziel	aktiv & komfortabel und sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund), KRL			

Wie aus der Bestandsanalyse hervorgeht, liegen im Waltroper Stadtgebiet keine definitionsgemäßen Unfallschwerpunkte vor. Dennoch kommt es auf einigen Strecken und Knotenpunkten vereinzelt zu Unfällen; zugleich soll der Anteil der Radfahrenden mittel- bis langfristig ansteigen. Des Weiteren gibt die reine Unfallstatistik nicht zwangsläufig ein hinreichend genaues Bild des tatsächlichen Verkehrsgeschehens, da sogenannte „Beinahe-Unfälle" nicht statistisch erfasst werden. Bei der Führung des Radverkehrs im Seitenraum besteht bei Abbiegevorgängen ein erhöhtes Sicherheitsdefizit, da sich Radfahrende nicht im Sichtfeld der rechts abbiegenden Kfz-Fahrenden befinden. An (potenziell) konfliktreichen Knotenpunkten bietet sich daher die einheitliche Rotmarkierung von Radverkehrsfurten und ggf. ganzer Kreuzungsbereiche an. Die Stadt Waltrop hat hier bereits an einigen Hauptverkehrsstraßen Radfurten (z.B. Brockenscheidter Straße) rot eingefärbt. Im Sinne einer Daueraufgabe prüft die Stadt Waltrop bereits anlassbezogen, ob eine einheitliche Rotmarkierung bestimmter Bereiche umgesetzt werden kann.

Beispiele aus Nijmegen/Niederlande (links) und Meerbusch (rechts)

Weitere rot einzufärbende Radfurten in Waltrop:

- Dortmunder Straße (Adamstraße, Riphausstraße und Velsenstraße)
- Altenbruchstraße (Käthe-Engelhauptstraße, Jochen-Münzner-Straße und Heinrich-Ferkinghoff-Straße)
- Leveringhäuser Straße (Zum Schacht)

Außerdem gilt es im Rahmen der Ausweisung und Errichtung von Fahrradstraßen (vgl. Maßnahme B1.3) zu prüfen, ob ggfs. gesamte Kreuzungsbereiche z.B. dort, wo sich die Vorfahrtsregeln durch die Einrichtung von Fahrradstraßen geändert haben, einheitlich rot eingefärbt werden sollten.

B2.4 Einsatz von Haltegriffen an Knotenpunkten

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
● ○ ○	● ○ ○	● ○ ○	Stadt Waltrop, ADFC, STRAßEN:NRW	
Ziel	aktiv & komfortabel und sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund)			

Der Komfort beim Radfahren beeinflusst die Verkehrsmittelwahl für oder gegen das Fahrrad. An Knotenpunkten beim Warten an einer LSA müssen Radfahrende absteigen bzw. mindestens einen Fuß auf den Boden bringen. Im Vergleich dazu haben Kfz-Führende außer der Geschwindigkeitsreduzierung bzw. Wartezeiten an sich keinen Komfortverlust durch das Warten an einer LSA. Hier bietet sich an, durch kleinteilige Maßnahmen den Komfort des Radfahrens zu erhöhen und auch ein positives Zeichen für eine sichtbare Radverkehrsförderung zu setzen. Wie den Abbildungen zu entnehmen ist, kann dies z.B. durch Haltegriffe an Ampeln (vorzugsweise bei Führung im Seitenraum) oder durch Trittbretter / Haltegriffe auf Fußhöhe (vorzugsweise bei eigenständig geführten Radwegen, Radstreifen, Schutzstreifen und im Mischverkehr) erreicht werden. Auch an Bahnübergängen ist der Einsatz möglich. Haltegriffe sind grundsätzlich an allen LSA stark frequentierter Verbindungen des Radverkehrs wie z.B. entlang der Hauptverkehrsstraßen denkbar. Trittbretter haben hingegen einen deutlich größeren Platzbedarf, deshalb ist verstärkt auf Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu achten.

Aufgrund baulicher Unterschiede der Masten der Lichtsignalanlagen und da es bisher keine durch die AGFS NRW normierten Trittbretter gibt, müssen für die jeweilige Situation Sonderanfertigungen in Auftrag gegeben werden. In Waltrop bietet sich hinsichtlich der vorherrschenden Führungsformen daher zunächst der Einsatz von Haltegriffen an (LSA-)Masten an.

Beispiele von Haltegriffen in Erfurt (links) und Kassel (rechts) und Trittbretter aus Münster

Bausteine

- Identifizierung weiterer vom Radverkehr stark frequentierten Knotenpunkten und Querungen
- Identifizierung von Knotenpunkten und Querungen (z.B. auch die Bahnübergänge), an denen es aufgrund der Umlaufzeiten der LSA zu längeren Wartezeiten für den Radverkehr kommen kann
- Rückkoppelung der identifizierten Standorte mit dem Nahmobilitätskonzept
- Errichtung von drei Trittbrettern oder Haltegriffen im Jahre 2023 im Sinne eines Pilotprojektes
- Errichtung weiterer Trittbretter oder Haltegriffe in den folgenden Jahren

Potenzielle Knotenpunkte für Haltegriffe oder Trittbretter

- LSA zur Querung der Berliner Straße (Höhe Hafenstraße und Dortmunder Straße)

B3 Optimierung von Radverkehrsführungen

Grundlage zur Etablierung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Alltag ist ein durchgängiges Netz an (qualitativ hochwertiger) Fahrradinfrastruktur. Infrastruktur für den Radverkehr ist in Waltrop an den allermeisten Stellen vorhanden, entspricht jedoch aufgrund Kfz-orientierter Planungen der letzten Jahrzehnte sowie z. T. beengter räumlicher Verhältnisse meist nicht den erforderlichen und gewünschten Standards.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) stellen in Verbindung mit den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und ggf. weiteren Richtlinien und Empfehlungen der FGSV die maßgebliche Grundlage für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen dar; es wird erwartet, dass diese demnächst aktualisiert wird und dann erweiterte Standards für den Radverkehr beinhaltet. Viele der derzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen in Waltrop entsprechen überwiegend zwar den Mindeststandards nach StVO bzw. ERA 2010, allerdings können hier Verbesserungen, insbesondere in Verbindung mit der Führungsform vorgenommen werden (siehe Nahmobilitätskonzept 2017). Häufig ist die geringe Breite ein Thema, da Straßen autozentriert geplant wurden und dem Rad- und Fußverkehr in der Regel nur die verbleibenden Restflächen zugestanden wurden. So bestehen an vielen Stellen beispielsweise recht schmale Zweirichtungsradwege im Seitenraum, die nicht nur Konflikte mit zu Fuß Gehenden hervorrufen, sondern auch Ziele auf der anderen Straßenseite kaum erreichbar machen. Häufig manifestieren sich diese Situationen an Hauptverkehrsstraßen und sind nur schwierig und unter ganzheitlicher Betrachtung des Straßenraums zu lösen. Aber auch abseits der Hauptverkehrsstraßen gibt es Handlungsbedarf; nicht mehr notwendige oder zulässige Benutzungspflichten oder noch nicht freigegebene Einbahnstraßen in Gegenrichtung bieten häufig Optimierungspotenziale. Einige Lücken im Radverkehrsnetz sind in Waltrop sowohl im kommunalen als auch im übergeordneten Straßennetz noch vorhanden, bzw. befinden sich bereits in Umsetzung. Dies betrifft beispielsweise den Bereich zwischen Schützenstraße und Nordring (vgl. Maßnahme B1.4).

Die Maßnahmenbündel B3 Optimierung von Radverkehrsführungen umfasst einzelne Optimierungsvorschläge zur Verbesserung der Radverkehrsführung in Waltrop. Unter Zugrundelegung des Nahmobilitätskonzept von 2017 sollte das Radverkehrsnetz in den kommenden Jahren fortlaufend optimiert und (qualitativ) ausgeweitet werden.

Das Maßnahmenbündel B3 unterteilt sich in folgende Teilmaßnahmen:

- B3.1 Ausweisung einer Fahrradstraße in der Einbahnstraße Große-Geist-Straße
- B3.2 Überprüfung der Breiten im Seitenraum und bessere Abgrenzung zum Fußverkehr
- B3.3 Durchlässigkeit von Umlaufsperren erhöhen

B3 Optimierung von Radverkehrsführungen

B3.1 Ausweisung einer Fahrradstraße in der Einbahnstraße Große-Geist-Straße

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○	●○○	Stadt Waltrop, STRAßEN.NRW	B1.1, B1.3
Ziel	aktiv & komfortabel und sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund), KRL			

Die Stadt Waltrop hat bereits alle Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigegeben. Grundsätzlich gibt es nur wenig Einbahnstraßen in Waltrop. Die bereits freigegebenen Einbahnstraßen gilt es daraufhin zu prüfen, inwiefern durch eine entsprechende Bodenmarkierung die Freigabe verdeutlicht und die Verkehrssicherheit erhöht werden kann. Sofern es die Platzverhältnisse ermöglichen, empfiehlt sich die Markierung eines Schutzstreifens/Radstreifens (linke Abbildung) für den Radverkehr in Gegenrichtung oder zumindest eine Kennzeichnung der Einfahrt (rechte Abbildung). Potenziell ist auch die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich.

Ein potenzielles Beispiel stellt die Große-Geist-Straße in Waltrop dar, die derzeit eine unechte Einbahnstraße ist. Die Befahrbarkeit für Kfz ist in nördliche Richtung gegeben. Die Große-Geist-Straße soll im Zusammenhang mit der Ausbildung eines Fahrradstraßennetzes (vgl. Maßnahme B1.3) ebenfalls zu einer Fahrradstraße umgewandelt werden. Zur weiteren Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Hilberstraße, welche ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen soll, bietet es sich an, die Große-Geist-Straße in eine echte Einbahnstraße umzuwandeln, um eine Ausfahrt nur über die Hochstraße zu ermöglichen. Dabei ist zu beachten, dass Fahrräder die Große-Geist-Straße in beide Richtungen befahren sollen dürfen.

In diesem Zusammenhang besteht hinsichtlich einer Verschmälerung der derzeitigen Fahrbahn auf die notwendigen Breiten einer Fahrradstraße die Möglichkeit eine verkehrssichere Fahrradstraße zu gestalten. Die Fahrbahnbreite in der „Große-Geist-Straße" beträgt in etwa 7,30 Meter zzgl. beidseitiger Gehwege von jeweils etwa zwei Metern. Durch die Anordnung einer Einbahnstraße würden sich Flächenpotenziale für breitere Gehwege ergeben. Eine mögliche Aufteilung könnte wie folgt aussehen (von Westen nach Osten):

- 2,0 m Gehweg
- 4,25 m Fahrbahnbereich für die Fahrradstraße
- 0,75 m markierter Abstand zum ruhenden Verkehr
- 2,0 m Parken
- 2,0 m Gehweg

Mit der Umgestaltung sollte auch die Ordnung des ruhenden Verkehrs durch Markierungen einhergehen. Außerdem bestünde die Möglichkeit die Bereiche für den ruhenden Verkehr durch Grünstrukturen zu unterbrechen und so zur Attraktivität und Klimaresilienz des Straßenraums in der Große-Geist-Straße beizutragen.

B3.2 Überprüfung der Breiten im Seitenraum und bessere Abgrenzung zum Fußverkehr

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●●	↻	Stadt Waltrop, ADFC, STRAßEN:NRW	D3.2, D3.3, E1.3
Ziel	Aktiv & komfortable und sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund)			

Der Radverkehr in Waltrop wird teilweise, insbesondere außerorts, im Seitenraum geführt. Häufig genutztes Führungselement ist hier der gemeinsame Geh- und Radweg. Der getrennte Geh- und Radweg kommt im Waltroper Stadtgebiet aktuell nur noch auf der Brockenscheidter Straße sowie auf der Riphausstraße vor. Durch beengte räumliche Verhältnisse und zu geringe Standardanforderungen für den Radverkehr im Straßenbau in der Vergangenheit, sind die gemeinsamen und getrennten Radwege im Seitenraum häufig mangelhaft ausgestaltet. Dies zeigt sich vor allem durch zu geringe Breiten und unzureichende Abgrenzungen zueinander sowie zu anderen Flächen (z.B. Parkständen und Bushaltestellen).

Aus gutachterlicher Sicht bietet sich in diesem Zusammenhang einerseits eine Überprüfung der Radinfrastruktur auf der Riphausstraße an. Andererseits konnten im Zuge der Vor-Ort-Begehung sowie dem zugrundeliegenden Nahmobilitätskonzept weitere Bereiche zur Überprüfung der Breiten von gemeinsamen Geh- und Radwegen identifiziert werden.

Prüfung der Riphausstraße

- Möglichkeit 1: Umgestaltung des Straßenraums: Markierung eines Fahrradstreifens, Umgestaltung der Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs (vgl. Maßnahmenbündel D2)
- Möglichkeit 2: Aufhebung der Benutzungspflicht des getrennten Geh- und Radweges im Seitenraum und Freigabe der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr, Freigabe des Fußweges für Radfahrende (Verkehrszeichen 239 „Gehweg" mit dem Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei")
- Möglichkeit 3: taktile Abgrenzung des Radweges zum Fußweg vornehmen (siehe Beispiele aus Stuttgart und Dortmund), wenn Freigabe für Radverkehr nicht möglich ist

Beispiele aus Stuttgart (links) und Dortmund (rechts

Überprüfung der Breiten von gemeinsamen Geh- und Radwegen:

- Recklinghäuser Straße
- Südlicher Verlauf Leveringhäuser Straße
- Altenbruchstraße
- Brambauerstraße
- Industriestraße / Borker Straße
- Unterlipper Straße
- Franzstraße & Ickerner Straße)

B3.3 Durchlässigkeit von Umlaufsperren erhöhen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
● ○ ○	● ● ●		Stadt Waltrop	
Ziel	aktiv & komfortabel und sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund)			

Auf dem Waltroper Stadtgebiet gibt es eine Vielzahl an eigenständig geführten Fuß- und Radwegen. Als Abkürzungen und durch Grünanlagen im direkten Wohnumfeld ergeben sich so attraktive Verbindungen für Alltagswege sowie zur Naherholung. Gesichert sind diese Wege durch Umlaufsperren für den Kfz-Verkehr, die für diesen als Barriere wirken. Vielfach sind diese jedoch baulich so ausgestaltet, dass das Passieren mit Fahrrädern erschwert wird und mit Lastenrädern, Fahrradanhängern, Kinderwägen, Rollstühlen zum Teil gar nicht möglich ist.

Grundsätzlich bringen Umlaufsperren Vorteile (z.B. Temporeduktion und Sensibilisierung der Radfahrenden für Gefahrenstellen) können aber eben auch Nachteile (z.B. Qualitätsverlust für die Fuß- und Radwegeverbindungen, verringerte Akzeptanz, fehlende Barrierefreiheit, Unfallgefahr bei Dunkelheit) für Radfahrende und zu Fuß Gehende mit sich bringen. Nach der Zusammenstellung überwiegen die Nachteile der Umlaufsperren gegenüber den Vorteilen. Deshalb rät die FGSV 2010 in ihren Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) den Bau von Umlaufsperren nur als letztes Mittel einzusetzen. Alternative Lösungsmöglichkeiten sind z.B. die Errichtung erhöhter Poller (siehe Abbildung aus Unna) oder Erhöhung der Abstände zueinander (siehe Abbildung aus Unna). Grundsätzlich bedarf es zum Errichten einer Umlaufsperre einer verkehrsrechtlichen Anordnung gem. § 45 Abs. 3 StVO. Voraussetzung hierfür ist das Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage gem. § 34 Abs. 9 StVO. Einen Sonderfall stellen Umlaufsperren an Bahnübergängen dar.

Beispiele aus Unna (links) und Witten (rechts)

Zu Prüfende Umlaufsperren im Stadtgebiet:

- Allensteiner Straße/Münster Straße
- Fuß- und Radbrücke über die Berliner Straße
- östlich der Brockenscheidter Straße Höhe Gesamtschule
- Fuß- und Radweg zwischen Kastanienstraße Nr. 68/70 u. Tannenweg 12
- Zuwegung in den Brockenscheidter Wald Höhe Krusenhof 43
- nördlich des Nordrings Höhe Hausnummer 127

B4 Erhöhung des Komforts und Servicelevels im Radverkehr

Parallel zur streckenbezogenen Infrastruktur, der Radverkehrsführung an Knotenpunkten und einer Optimierung einzelner Radverkehrsführungen beinhaltet eine ganzheitliche Radverkehrsförderung ebenso begleitende Infrastrukturen. Zentraler Bestandteil der Radinfrastruktur ist ebenso das Angebot an Radabstellanlagen und begleitender Service-Angebote. Neben klassischen Daueraufgaben wie der Instandhaltung, der Pflege, der Durchführung eines Winterdienstes sowie einer radverkehrsfreundlichen Baustellenführung kommen hier auch infrastrukturelle Maßnahmen in Frage. Darunter fallen die Beschilderung des Alltagsnetzes und die Bereitstellung von Service-Angeboten, wie z.B. frei nutzbare Reparaturstationen. Für die Stadt Waltrop eröffnet sich durch dieses Maßnahmenbündel daher die Möglichkeit, neben den größeren streckenbezogenen Maßnahmen auch kleinteilig den Radverkehr weiter zu fördern.

Das Maßnahmenbündel B4 Erhöhung des Komforts und Servicelevels im Radverkehr unterteilt sich in folgende Teilmaßnahmen:

- B4.1 Angebotsausweitung Radabstellanlagen und weiterer Ausstattungselemente
- B4.2 Aufbau von Reparaturstationen im Stadtgebiet
- B4.3 Beschilderung des kommunalen Alltagsnetzes und Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen
- B4.4 Sichere Baustellenführung
- B4.5 Zuverlässige Instandhaltung, Pflege und Winterdienst

B4 Erhöhung des Komforts und Servicelevels im Radverkehr

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●		Stadt Waltrop, Einzelhandel, Unternehmen, Stadtmarketing, Schulen, Vereine	B4.2, C4, C5.1, D3.2, D3.3, E2.2, E2.3, E2.4, F1.2
Ziel	aktiv & komfortabel			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund), FöRi-MM			

B4.1 Angebotsausweitung Radabstellanlagen und weiterer Ausstattungselemente

Zentraler Baustein der Radverkehrsinfrastruktur und der Förderung einer Radnutzung ist das Angebot an Abstellmöglichkeiten und zusätzlicher Ausstattungselemente z.B. Lademöglichkeiten, Überdachung (siehe nebenstehende Abbildung). Eine bedarfsgerechte Bereitstellung öffentlicher, qualitativ hochwertiger Radabstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielpunkten sowie in der Fläche hat in der Radverkehrsförderung eine hohe Bedeutung. Durch die zunehmende Anzahl von wertigen Fahrrädern (z.B. Pedelecs) und breiteren Sonderfahrrädern (z.B. Lastenrädern) steigen auch die Ansprüche an die Abstellmöglichkeiten (Abschließfunktion, Abstellanlagen für Lastenräder etc.). Diese sind bei der Ausgestaltung der Anlagen zu berücksichtigen.

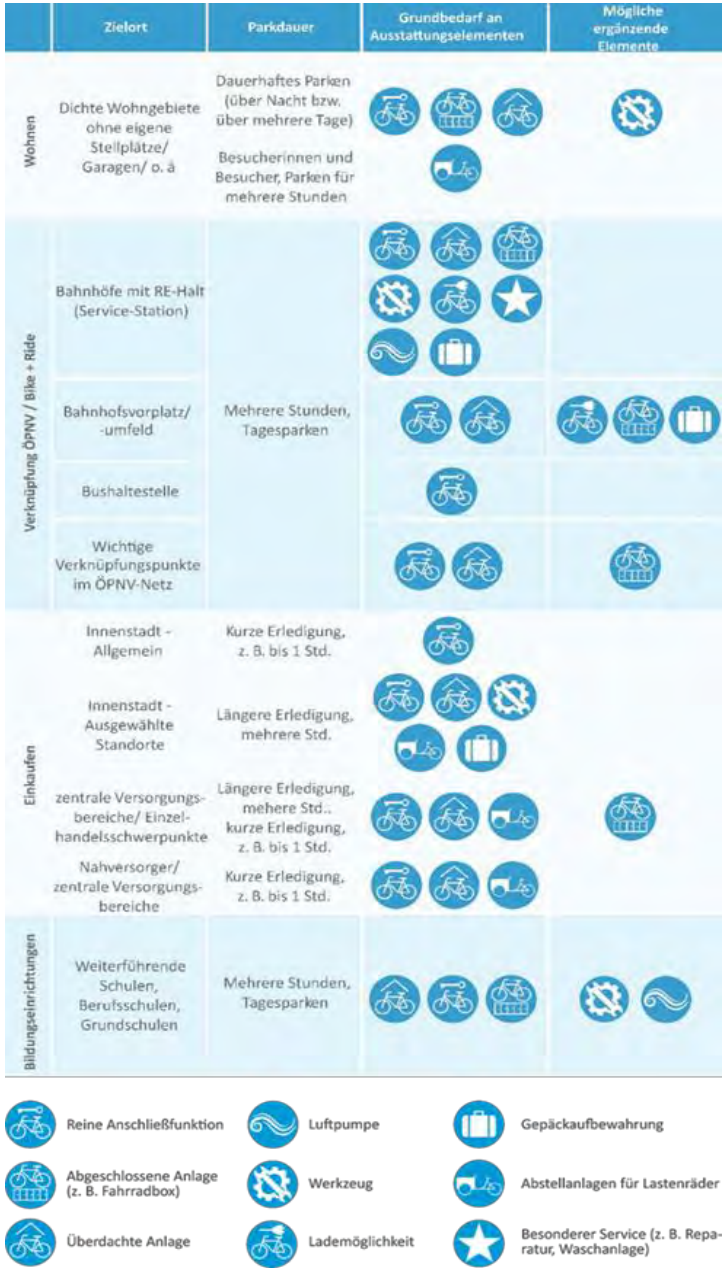
Wie aus der Bestandsanalyse hervorgeht, wurden Radabstellanlagen in der Innenstadt bereits stark ausgebaut. In der Fläche z.B. in den Wohngebieten fehlt zum Teil ein grundlegendes Angebot. So zeigt die Bestandserhebung der Stadt (April 2022), dass in den letzten Jahren 131 neue Anlehnbügel errichtet wurden. Hinzu kommen weitere Radabstellanlagen z.B. Vorderradklemmen in der Fußgängerzone und eine Vielzahl an Einstellbügeln wie z.B. an der Bushaltestelle Waltrop Rathaus (Hochstraße).

Zusätzlich besteht die Möglichkeit, durch weitere Service- und Dienstleistungen eine ganzheitliche Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Service- und Dienstleistungen wie Reparaturstationen, Luftpumpen und Schließfächern sind einfache Maßnahmen, die Nutzungshemmnisse des Radfahrens abbauen können und das Radfahren komfortabler und angenehmer gestalten. In der Umsetzung haben sich dezentrale Service-

Angebote, die prioritär entlang des definierten Radroutennetzes entstehen sollten, bewährt. Die nebenstehende Abbildung definiert eine Grundausstattung und mögliche zusätzliche Ausstattungselemente für verschiedene Zielorte im Stadtgebiet. Je nach Abstellzweck (z.B. Ankunft am Arbeitsort, Hol-/ bzw. Bringvorgang Kinder) des Fahrrads ergibt sich eine unterschiedliche Parkdauer, woraus wiederum verschiedene Ansprüche an die Radabstellanlage und den Bedarf zusätzlicher Ausstattungselemente resultieren.

Handlungsoptionen im Stadtgebiet:

- Ausbau von Abstellanlagen für Lastenräder in der gesamten Innenstadt
- Fußgängerzone: Austausch aller Vorderradklemmen z.B. durch Radbügel und allgemeine Angebotsausweitung
- Errichtung von Schließfächern für Gepäck, Helme, Akkus etc. auf dem Raiffeisenplatz und Platz Cesson Sévigné
- Prüfung der Möglichkeit zur Errichtung von Radboxen/abschließbaren Abstellmöglichkeiten in der Nähe der Haltestellen der X-Bus-Linien und der Haltestelle „Am Moselbach"
- Errichtung von überdachten Radbügeln und Abstellanlagen für Lastenfahrräder im Bereich Nahversorgungszentrum Dortmunder Straße Ost
- Ausstattung der Bushaltestellen mit Radbügeln
- Flächenhafter Ausbau von öffentlichen Radabstellanlagen in Wohngebieten (ggf. unter Wegfall von Kfz-Stellplätzen); eine Angebotsausweitung an Radabstellanlagen sollten nicht auf den bereits engen Gehwegen durchgeführt werden und so die Barrierefreiheit und Fußverkehrsqualität weiter einschränken; Standortoptionen ergeben sich z.B. vor Kreuzungspunkten, um die Sichtbeziehungen durch den Wegfall des ruhenden Kfz-Verkehrs zu verbessern
- Ausweitung und Qualitätsverbesserung des Angebots an Radabstellanlagen bei Lebensmittelhändlern in Kooperation mit den Eigentümer:innen
- Errichtung überdachter Radbügel an Schulen und Freizeitzielen



B4.2 Aufbau von Reparaturstationen im Stadtgebiet

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
● ○ ○	● ○ ○	● ○ ○	Stadt Waltrop, ADFC, Unternehmen, Einzelhandel	B1.1, B1.3, B4.1, B4.3
Ziel	aktiv & komfortabel			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund)			

Neben Fahrradabstellmöglichkeiten kann eine Fahrradreparaturstation eine sinnvolle Ergänzung zur Erhöhung des Komforts im Radverkehr sein. Diese Stationen haben je nach Hersteller und Modellvariante unterschiedliche Ausstattungselemente. Dies kann eine Aufhängung für das Fahrrad, notwendiges Werkzeug, eine Luftpumpe und Flickzeug beinhalten. An den Stationen können Radler:innen selbstständig kleinere Reparaturen durchführen. Die Stationen können offen oder geschlossen sein, die Farbe kann oftmals ausgewählt und ein Logo ergänzt werden. So erhält die Station ein individuelles Design. Reparaturstationen machen an Zielen bzw. auf Routen des Alltags- und des Freizeitverkehrs Sinn. Grundsätzlich bietet es sich hier an, mit privaten Akteur:innen zu kooperieren. Standorte von Stationen können z.B. bei lokalen Fahrradwerkstätten errichtet werden bzw. von diesen bereitgestellt werden. Zur Errichtung solcher Reparaturstationen gibt es bereits einen Beschluss des Stadtrats.

Mögliche Standorte

- Herne-Bay-Platz
- Begegnungsstätte 3. Ort/VHS
- Rathaus
- Freizeitziele: Schiffshebewerk, Kanalhafen (IGA 2027 Projekt), Freibad
- Gewerbepark Zeche Waltrop
- Bei lokalen Fahrradwerkstätten
- An Tankstellen

Bausteine

- Anfrage zur Kooperationsbereitschaft der lokalen Fahrradbranche z.B. Fahrradwerkstätten, ggfs. Prüfung der Möglichkeit zum Sponsoring durch Werbepartner:innen
- Standortwahl und Erstellung einer Prioritätenliste
- Einholung von Angeboten und Prüfung unterschiedlicher Ausstattungselementen der Reparaturstationen
- Errichtung von drei Reparaturstationen im Sinne eines Pilotprojektes
- Bewerbung und Bekanntmachung der neuen Angebote; Integration der Standortinformationen in die Waltroper Website
- Integration in kleinräumiges Beschilderungsnetz (siehe Maßnahme B4.3)

B4.3 Beschilderung des kommunalen Alltagsnetzes und Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●○○	●●○	Stadt Waltrop, STRAßEN.NRW, mobil.nrw	B1.1, B1.3
Ziel	aktiv & komfortabel und sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund)			

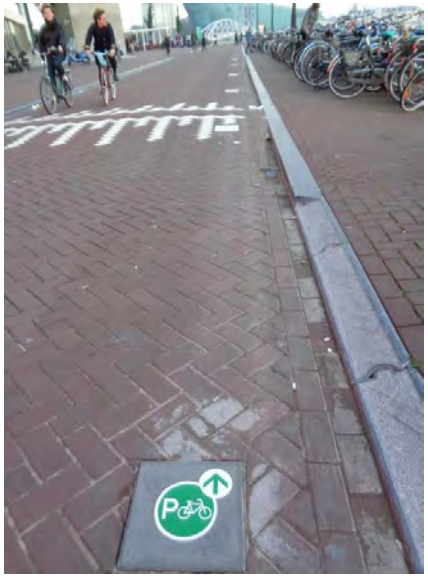
Um Radfahrenden ein lückenloses Wegenetz, aber auch eine unkomplizierte Wegweisung zu Radabstellanlagen sowie Alltags- oder Freizeitzielen zu ermöglichen, ist eine selbsterklärende Beschilderung notwendig. Mittelfristig ergibt sich durch die neuen Fahrradstraßen, die IGA 2027 und die weiteren Verbesserungen in der Radinfrastruktur ein Bedarf nach zusätzlicher, verständlicher und einheitlicher Beschilderung in Waltrop. Die bereits vorhandene Beschilderung des Knotenpunktsystems sowie der landesweiten Radverkehrswegweisung des Landes NRW schildert die Stadt Waltrop, ihre Nachbarstädte und Freizeitziele wie das Schiffshebewerk aus. Grundlage für das NRW-Knotenpunksystem ist das in Maßnahme B1.1 einbezogene landesweite Radverkehrsnetz NRW, welches auf eine regionale Orientierung ausgerichtet ist.

Es fehlt jedoch eine in Waltrop spezifische Wegweisung für Bürger:innen und Besuchende. Eine stadteigene Wegweisung mit besonderen Zielen und relevanten Infrastrukturen (z.B. Radabstellanlagen, Elektroladestationen der Mobilstationen) fördert den Radverkehr und macht ihn im Stadtbild sichtbar. Besonders Personen, die nicht ortsansässig sind, werden zu ihrem Ziel geleitet und können zusätzliche Informationen zu weiteren Zielorten erhalten. So werden neben dem Alltagsradverkehr auch der Freizeitradverkehr und der Radtourismus gefördert. Das Wegweisungssystem der Stadt Waltrop könnte beispielsweise alternative Wegeführungen zu den stark belasteten Hauptverkehrsstraßen ausschildern. Waltroper Bürger:innen werden so auf neue Möglichkeiten aufmerksam.

In NRW besteht mit der Broschüre „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen" (HBR NRW) für alle Akteur:innen eine Hilfestellung bei der Planung, Installation und Pflege der Radverkehrswegweisung. Die HBR NRW spezifizieren die Inhalte des bundesweiten „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" der FGSV für Nordrhein-Westfalen.

Bausteine

- Identifikation von Barrieren für den Radverkehr, z.B. Kanäle, Gleise, Hauptverkehrsstraßen etc. oder Strecken mit mangelhafter Radinfrastruktur – hier kann die Wegweisung ggf. auf alternative Routen hinweisen
- Identifikation von Abkürzungen und sicheren Wegen für den Radverkehr auf Grundlage des Nahmobilitätskonzeptes aus dem Jahr 2017 und der Maßnahme B1.3 Errichtung und Ausweisung eines Fahrradstraßennetzes
- Identifikation von wichtigen Zielen für den Radverkehr (überdachte Radabstellanlagen, Fahrradwerkzeug, Nahversorgungsbereiche, Freizeitziele wie z.B. das Freibad oder Sportanlagen und Bushaltestellen mit hoher Bedeutung
- Erarbeitung eines Beschilderungskonzeptes mit den vorangegangenen Merkmalen und Errichtung der Beschilderung an den identifizierten Standorten
- ggfs. Ergänzung der Beschilderung durch (farbliche) Bodenmarkierungen und Richtungspfeile
- Ergänzung von Übersichtskarten bzw. des Radwegenetzes an wichtigen Stellen z.B. entlang von Freizeitrouten, an Mobilstationen und in der Innenstadt.



Beschilderung einer Mobilstation in Ibbenbüren-Laggenbeck (links) und Informationstafel mit Karte zur Knotenpunktwegweisung in Dortmund (mitte) sowie Bodenwegweiser in Amsterdam (rechts)

B4.4 Sichere Baustellenführung

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●○○	↻	Stadt Waltrop, Verkehrswacht, Polizei	B4.5
Ziel	sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund)			

Bei Baustellen, die die Radverkehrsführung beeinträchtigen, ist der Radverkehr in die Planung der Baustelle einzubeziehen. Baustellen müssen für Radfahrende früh erkennbar sein, um Umwege oder Unfälle zu vermeiden. Hinweisschilder mit Umfahrungshinweisen sind frühzeitig anzubringen oder temporäre Markierungen/Radverkehrsführungen im Bereich der Baustelle herzustellen. So kann weiterhin eine (möglichst) durchgängige, komfortable und vor allem sichere Fahrt gewährleistet werden. Gleichzeitig ist die Führung und Ausweisung ein wichtiges Signal für die Bedeutung, die dem Radverkehr seitens der Kommune zugesprochen wird. Besonderer Fokus wird auf die sichere Einrichtung von Baustellen gelegt. Dabei geht der Schutz von Fuß- und Radverkehr der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs und dem Erhalt von Parkständen vor. Dienstleister zur Einrichtung von Baustellen bzw. Bauträger sollten angewiesen werden, bei der Konzeption und dem Aufbau die Verkehrssicherheit für Rad- und Fußverkehr zu berücksichtigen und ggf. ergänzende Maßnahmen wie Absperrungen im Umfeld durchzuführen. Hier empfiehlt sich ein entsprechendes Pflichtenheft für Bauträger, sofern noch nicht vorhanden.

Bausteine

- Aufbau einer internen Kommunikationsstruktur und Sensibilisierung betroffener Abteilungen/Akteur:innen für die Belange einer sachgerechten Baustellenführung (betrifft z.B. Straßen-, Hoch- und Tiefbaubehörden, Ordnungsamt, Bauaufsicht etc.)
- frühzeitige Einbeziehung des Radverkehrs bei der Planung von Baustellen und entsprechende Gestaltung der Baustellen (Hinweisschilder oder Markierungen für die Radverkehrsführung)
- Machen Baustellen es notwendig, dass die Radverkehrsführung deutlich eingeschränkt werden muss. In diesem Fall sind Umleitungen auch für den Radverkehr auszuweisen und zu beschildern. Auf den Umleitungsstrecken sind ggf. Verbesserungen für den Radverkehr (z.B. Parkverbote) umzusetzen.
- Vermeidung der Lösung „Radfahrer absteigen"
- Erteilung von Hinweisen zu den Belangen des Fuß- und Radverkehrs an externe Vorhabenträger, Dienstleister und Bauunternehmen bei der Einrichtung von Baustellen, ggf. in Form eines Pflichtenhefts
- Freihaltung der Radwege von Absperrgittern, Bakenfüßen, u. Ä. (RSA – Richtline zur Sicherung von Arbeitsstellen) bei der Einrichtung von Baustellen oder veranstaltungsbedingten Umleitungen
- Kontrolle der eingerichteten Baustellen und Ahndung von Verkehrssicherheitsverstößen

B4.5 Zuverlässige Instandhaltung, Pflege und Winterdienst

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●○○	↻	Stadt Waltrop, ADFC, Polizei, STRAßEN.NRW	B4.4
Ziel	sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra oder Sonderprogramm Stadt&Land (Bund)			

Instandhaltung, Pflege und Winterdienst sind elementar für einen komfortablen und alltagstauglichen Radverkehr. Langfristige Instandhaltungsmaßnahmen, beispielsweise die Wiederherstellung von Oberflächen und Markierungen, die Reinigung und der Austausch von Verkehrsschildern (z.B. wenn diese verblasst sind) haben ebenso wie die Qualität der Umsetzung eine hohe Bedeutung. So sollten beispielsweise Instandhaltungsmaßnahmen im Bereich der Oberflächenbeschaffenheit den Ansprüchen an neue Radverkehrsverbindungen gleichkommen. Regelmäßige bzw. saisonale Pflegearbeiten, wie Grünschnitt, Reinigung und Winterdienst, sind analog zu den Fahrbahnen auch für die Radwegeinfrastruktur durchzuführen und stellen wichtige Daueraufgaben dar. Damit bleibt das Rad witterungsunabhängig benutzbar und Alleinunfällen wird entgegengewirkt. Die Priorisierung von Winterdienst und Pflege ist entsprechend der Hierarchisierung des Netzes vorzunehmen.

Bausteine

- Monitoring und Instandhaltungsmanagement: Etablierung einer systematischen und elektronischen Zustandserfassung der Radverkehrsinfrastruktur (Pflege- und Instandhaltungsplan), z.B. auch unter Einbezug eines stetigen Mängelmelders, ergänzend empfiehlt sich eine turnusmäßige Kontrolle des Radnetzes mittels Befahrungen.
- Reinigungs- und Winterdienst: regelmäßige Reinigung durchführen, Begrünung entfernen, saisonal verstärkt; Verstetigung der bestehenden Bemühungen, den Winterdienst auch auf Radwegen analog zum Straßenverkehr durchzuführen; weiterhin priorisiert werden sollten Schulwege, Fahrradstraßen, Prüfung einer Ausweitung auf weitere Strecken; es ist darauf zu achten, dass von der Straße oder vom Gehweg zur Seite geschobener Schnee oder Schmutz keine Radwege blockiert.

C ÖPNV, Vernetzung und Intermodalität

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und mit den weiteren Verkehrsmitteln verknüpfter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune, insb. mit Blick auf Pendlerverkehre oder auch Kunden- und Freizeitverkehre.

Um auch wahlfreie Verkehrsteilnehmende (also Personen, die ohne Beschränkungen zwischen allen Verkehrsarten wählen können) zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen, muss der ÖPNV eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum Pkw besitzen: das betrifft eine hohe Haltestellendichte, ein dichtes Linien- und Fahrtenangebot möglichst rund um die Uhr und attraktive Tarife. Ein guter ÖPNV ist aber gerade in ländlicheren Regionen, in denen ein dichtes Liniennetz aufgrund der geringen Siedlungsdichte meist nicht wirtschaftlich zu betreiben ist, eine große Herausforderung. Attraktive Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und einem starken ÖPNV-Angebot auf den Hauptachsen können aber auch hier eine Möglichkeit zur Stärkung des ÖPNVs und zur Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund sein.

C	ÖPNV, Vernetzung und Intermodalität
C1	**Sicherung und Verbesserung des Angebots im Busverkehr**
C1.1	Angebotsverbesserungen im bestehenden Busverkehrsangebot
C1.2	Digitalisierung flexibler Bedienformen
C1.3	Mobilitätsflatrate für das Waltroper Stadtgebiet
C1.4	Dekarbonisierung des Waltroper Busverkehrs
C2	**Erhöhung der Zuverlässigkeit und Beschleunigung des Busverkehrs**
C2.1	Beschleunigung an Knotenpunkten
C2.2	Umbau von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen oder Buskaps
C2.3	Freihaltung der Fahrwege des Busverkehrs vom ruhenden Verkehr
C2.4	Beschleunigung im Längsverkehr
C3	**Sicherung der Erschließung und Verbesserung der Haltestellenqualität**
C3.1	Vervollständigung des barrierefreien Haltestellenausbaus
C3.2	Prüfung zusätzlicher Bushaltestellen im Stadtgebiet
C3.3	Dynamische Fahrgastinformation und weitere Komfortelemente an Haltestellen
C4	**Etablierung von Sharing-Mobility in Waltrop**
C4.1	Einrichtung von Mobilstationen / Mobilpunkten im Stadtgebiet
C4.2	Einführung eines Lastenrad-Sharing-Systems
C4.3	Etablierung von (E-)Carsharing-Angeboten

C1 Sicherung und Verbesserung des Angebots im Busverkehr

Der ÖPNV ist das Rückgrat des öffentlichen Mobilitätsangebots und soll zukünftig auch in Waltrop eine noch stärkere Rolle einnehmen. Die detaillierte Planung des ÖPNV erfolgt vor allem im Nahverkehrsplan auf Kreisebene. Mit dem Mobilitätskonzept sollen dabei die Interessen der Stadt Waltrop gegenüber den weiteren Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen vertreten werden und Impulse zur weiteren Verbesserung gegeben werden. Der Busverkehr in Waltrop wird vor allem durch die Vestische Straßenbahnen GmbH und in Teilen in Zusammenarbeit mit der DSW21 gewährleistet. Innerstädtisch sowie in einigen umliegende Kommunen (z.B. Brambauer, Datteln, Dortmund) besteht so bereits ein vorzeigbares Angebot.

Die wesentlichen Kriterien für die Qualität des ÖPNV zeigen sich in der Angebotsqualität (also die Anzahl an Fahrten bzw. die Taktdichte), der Verbindungsqualität (Strecken, Linien und Verbindungen, Anschlüsse und Umstiege) und der Erschließungsqualität (Erschließung des Stadtgebiets mit Haltestellen mit regelmäßigen Abfahrten). Die Maßnahme C1 zielt auf die Sicherung und Verbesserung der Angebotsqualität in Waltrop ab, also insbesondere auf die Fahrtenhäufigkeit und die Betriebszeiträume der Busse. Dazu sind im Zielkonzept neben verschiedenen Zielen, die den ÖPNV betreffen (z.B. Verbesserung der innerstädtischen Erreichbarkeit Waltrops mit den Mobilitätsoptionen des Umweltverbunds), beispielhafte Indikatoren angeführt worden, anhand derer der Erfolg der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts überprüft werden soll. Das Maßnahmenbündel C1 setzt sich aus folgenden Teilmaßnahmen zusammen:

- C1.1 Angebotsverbesserungen im bestehenden Busverkehrsangebot
- C1.2 Digitalisierung flexibler Bedienformen
- C1.3 Mobilitätsflatrate für das Waltroper Stadtgebiet
- C1.4 Dekarbonisierung des Waltroper Busverkehrs

C1 Sicherung und Verbesserung des Angebots im Busverkehr

C1.1 Angebotsverbesserungen im bestehenden Busverkehrsangebot

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●●	●●●	Kreis Recklinghausen, Vestische Straßenbahnen GmbH, Stadt Waltrop	C1.2
Ziel	gleichberechtigt & erreichbar, innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. BMDV: Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs			

Der Busverkehr übernimmt in Waltrop aufgrund des fehlenden Schienenanschlusses verschiedene Aufgaben. Einerseits dient er als Haupterschließung und -verbindung auf wichtigen Relationen (z.B. innerhalb des Stadtgebiets sowie in umliegende Kommunen wie Datteln oder Lünen). Andererseits dient er als Anschlussverkehr an die Stadtbahn (Brambauer, Do-Brechten) bzw. den SPNV (Do-Mengede). Grundlage für die Angebotsverbesserung im bestehenden Busverkehrsangebot soll min. ein 20- oder 30-Minutentakt, ggf. auch dichter, auf allen regulären Linien im Stadtgebiet sein. 60-Minuten-Takte sollten tagsüber nicht mehr vorkommen. Konkret würde dies für das Busangebot in Waltrop folgendes bedeuten:

- **Hauptverbindungen** (betrifft insbesondere die Linien 231, 284 und 289): 20-Minutentakt oder dichter zur Haupt- und Normalverkehrszeit; 30-Minutentakt oder dichter zur Schwachverkehrszeit
- **Weitere Verbindungen** (betrifft insbesondere die Linien 283 und 285): 30-Minutentakt oder dichter zur Haupt- und Normalverkehrszeit; 60 Minutentakt oder dichter zur Schwachverkehrszeit; alternativ bzw. begleitend: On-Demand-Verkehr (vgl. Maßnahme C1.2)
- **Schnellbusverbindungen** (betrifft die Linien SB24 und X13): Erhalt des Schnellbusangebots mit mindestens dem aktuellen Angebotsstandard, ggf. Prüfung einer Taktverdichtung zu besonders nachfragestarken Betriebszeiträumen sowie die Einführung neuer Schnellbusverbindungen in die Region. Hier hat der VRR mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW die Einrichtung weiterer Schnellbuslinien auf schienenfernen Relationen beschlossen. In Bezug auf Waltrop befindet sich die Einführung der Linie X10 (Lünen – Waltrop - Recklinghausen) bereits in konkreter Planung. Die angesprochene Linie soll die Verbindung zwischen Lünen und Waltrop verbessern und einen Anschluss an Recklinghausen sowie den dortigen SPNV herstellen. Was im Zusammenhang mit Schnellbusverbindungen bislang nicht gegeben ist, ist ein Anschluss an Castrop-Rauxel. Hier besteht die Möglichkeit seitens der Stadt Waltrop über das Mobilitätskonzept Bedarfe zu kommunizieren.

Erster Ansprechpartner für mögliche Taktverdichtungen im Busnetz ist die Vestische Straßenbahnen GmbH als Verkehrsunternehmen aller Waltroper Buslinien, welche die konkrete Betriebsplanung übernimmt. Durch die bestehende Beschleunigungskommission SB24 sind in diesem Zusammenhang bereits gute Kontakte geknüpft worden, die im Weiteren zu nutzen sind. Die Finanzierung von Mehrleistungen muss zwischen der Stadt Waltrop, dem Aufgabenträger (Kreis Recklinghausen und der Vestischen Straßenbahnen GmbH bzw. möglichen weiteren Bestellern geklärt werden.

C1.2 Digitalisierung flexibler Bedienformen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●●	●●○	Kreis Recklinghausen, Vestische Straßenbahnen GmbH, Stadt Waltrop	C1.1
Ziel	gleichberechtigt & erreichbar, innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. BMDV: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme			

Der Aufbau von so genannten On-Demand-Verkehren wird derzeit in einer zunehmenden Anzahl von Städten erprobt. On-Demand-Verkehre fahren auf Bestellung per App (und auch über weitere Bestellkanäle), haben keinen festen Linienweg, fahren jedoch zumindest bestimmte Start- und Zielhaltestellen an (tatsächlich vorhandene oder „virtuelle"). Damit stellen On-Demand-Verkehre eine moderne Weiterentwicklung des klassischen Anrufsammeltaxis (AST) dar, welches auch in Waltrop besteht. Einerseits bieten On-Demand-Verkehre schnelle, effiziente Verbindungen bei gleichzeitig flächendeckender Erschließung und kurzen Wartezeiten. Andererseits existieren dabei weiterhin gewisse Nutzungshürden (Vorbestellung, oftmals erforderliche Zuzahlung). Zudem sind On-Demand-Verkehre nicht für den Abwicklung großer Fahrgastzahlen geeignet. Dies liegt an den zumeist eher kleineren Fahrzeugtypen, der fehlenden Nachfragebündelung auf Hauptverkehrsrelationen und dem damit verbundenen erhöhtem Fahrzeug- und Personalaufwand, der bei stark erhöhten Buchungen (z.B. durch Wegfall regulärer Linienverbindungen) entstehen würde. On-Demand-Verkehre eignen sich in Waltrop somit vor allem als Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots und können insbesondere Räume und Zeiten geringerer Nachfrage abdecken. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass Einführung und laufender Betrieb von On-Demand-Verkehren kostenintensiv sind. So bestehen in Waltrop Einsatzmöglichkeiten zu Schwachverkehrszeiten (in Abstimmung mit Bestrebungen der Maßnahme C1.1), als Zu- und Abbringerverkehr im Vorlauf bzw. im Anschluss an leistungsstarke reguläre Linien sowie in diesem Zusammenhang als flächige Erschließung des Stadtgebiets (hier insb. wenig erschlossene Bereiche wie die Bauernschaften). Entsprechend wird empfohlen bestehende Überlegungen fortzuführen sowie die vorhandenen Kontakte zur Vestische Straßenbahnen GmbH im Rahmen der Planungen für den Einsatz von On-Demand-Verkehren in Waltrop zu nutzen.

Empfohlen werden die folgenden Schritte:

- Anstoßen einer zukunftsfähigen Entwicklung des bedarfsorientierten Angebots durch Diskussion der Möglichkeiten zum Einsatz von On-Demand-Verkehren als Ersatz für bestehende AST-Leistungen sowie die inbegriffene Schließung zeitlicher und räumlicher Bedienungslücken im bestehenden Angebot
- Hinwirken auf eine umfassende Digitalisierung der Buchungs- und Informationssysteme unter Berücksichtigung des Vorhaltens bestehender Buchungs- und Informationsangebote
- Prüfung einer Einbindung im Zuge der Neuaufstellung des NVP der kommunalen Bestrebungen im Zusammenhang mit On-Demand-Verkehren bzw. Taxi-Bus-Verkehren in potenzielle kreisweite Angebote
- Möglichkeit für Reallabore bieten (z.B. im Zusammenhang mit autonomen Busverkehr)

C1.3 Mobilitätsflatrate für das Waltroper Stadtgebiet

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●○○	●○○	●●●	Kreis Recklinghausen, Vestische Straßenbahnen GmbH, Stadt Waltrop	
Ziel	gleichberechtigt & erreichbar, innovativ & vernetzt			
Fördermittel	aktuell keine Fördermöglichkeit gegeben			

Die Mobilitätsflatrate ist ein Konzept, das sich auf die Idee bezieht, dass Menschen Zugang zu verschiedenen Arten von Verkehrsmitteln haben, ohne diese einzeln bezahlen zu müssen. Es handelt sich um einen Ansatz zur Förderung nachhaltiger Mobilität und zur Reduzierung der Abhängigkeit von privaten Autos. Die genaue Ausgestaltung einer Mobilitätsflatrate kann variieren, aber sie umfasst in der Regel eine monatliche oder jährliche Gebühr, die es den Nutzern ermöglicht, verschiedene Verkehrsoptionen zu nutzen, wie zum Beispiel ÖPNV, Carsharing, Bike- oder E-Scootersharing oder auch die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten. Basis ist die Einführung solcher Angebote in Waltrop.

Das Ziel einer Mobilitätsflatrate besteht darin, die Flexibilität und Bequemlichkeit zu erhöhen, Mobilität erschwinglicher und leichter zugänglich zu machen. Es schafft auch Anreize, um auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen und weniger auf private Autos angewiesen zu sein.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Einführung des Deutschlandtickets und des kostengünstigeren Zugangs zum ÖPNV sollte in Waltrop der Zugang zu allen alternativen Mobilitätsangeboten erleichtert werden. Mit dem Angebot einer Flatrate werden Nutzungshemmnisse (z. B. durch Registrierung, Bezahlmethode) abgebaut. Auch die Kostenentwicklung des Deutschlandtickets sollte in den Planungen berücksichtigt werden. Bei einer möglichen Preiserhöhung sollte die Einführung eines stadtweiten Sondertarifs geprüft werden.

Die Einführung einer Mobilitätsflatrate erfordert eine sorgfältige Planung und Umsetzung, insbesondere auf politischer und infrastruktureller Ebene. Folgende Schritte sollten beachtet werden:

- Politische Unterstützung sicherstellen, ggf auch auf regionaler Ebene
- Untersuchung von Bedarf und Nachfrage in der Region zur Einführung von z. B. Sharing-Angeboten
- Finanzierung sicherstellen: Dies kann durch staatliche Zuschüsse, Nutzergebühren, Partnerschaften mit Verkehrsunternehmen oder andere Finanzierungsquellen erfolgen
- Ausbau der Angebote als Basis für ein attraktives Mobilitätsangebot in Waltrop und entsprechen Nachfrage
- Festlegung einer Tarifstruktur (z. B. jährlich/monatliches Abonnement, verschiedene Preisstufen)
- Einsatz von digitalen Möglichkeiten zur Nutzung der Flatrate, z. B. App

Relevante Bausteine für Waltrop in diesem Bereich sind außerdem:

- Versteigung/Fortführung eines kostengünstigen Ticketangebots vor dem Hintergrund einer möglichen Preissteigerung des Deutschlandtickets
- Ggf Testphase zu Beginn, stetige Evaluation und Weiterentwicklung
- Verstärktes Marketing im Bereich Ticketing

C1.4 Dekarbonisierung des Waltroper Busverkehrs

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●○○	↻	Kreis Recklinghausen, Vestische Straßenbahnen GmbH, Stadt Waltrop	
Ziel	umweltverträglich & lebenswert, flexibel & emissionsarm			
Fördermittel	z.B. BMDV: Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, § 13 ÖPNVG NRW			

Mit dem Busverkehr gehen Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm) einher, die es vor dem Hintergrund nationaler und internationaler Klimagesetzgebung, Lärmaktionsplanung sowie der Luftreinhaltung zu verringern gilt. Insbesondere entlang der stark befahrenen Busachsen kommt es zu erheblichen Emissionseinträgen. Daher ist eine sukzessive Dekarbonisierung der in Waltrop verkehrenden Busse erforderlich.

Die Stadt Waltrop ist selbst kein Busflottenbetreiber und tritt nicht als Verkehrsunternehmen auf. Entsprechend ist keine direkte Einflussnahme auf die Antriebstechnologien der in Waltrop verkehrenden Busse gegeben. Dennoch liegt mit dem Mobilitätskonzept eine Argumentationsgrundlage vor, über die bei den übergeordneten Stellen – in diesem Fall der für den Nahverkehrsplan des Kreises zuständige Kreis Recklinghausen – darauf hingewirkt werden soll, dass beim Ausschreibungs- und Genehmigungswettbewerb zu den Fahrplanleistungen die Antriebstechnologien sowie die weiteren Umweltwerte der vorgesehen Fahrzeuge einbezogen werden.

Als Bausteine sind dabei folgende Punkte relevant:

- Erfüllung der Dekarbonisierungsziele gemäß den gesetzlichen Grundlagen
- Prüfung einer beschleunigten Umstellung auf alternative Antriebe (z.B. über die Setzung einer höheren oder früheren Zielmarke)
- Einsatz emissionarmer / -freier Fahrzeuge priorisiert auf Linien, welche die innerstädtische Achse Hochstraße – Am Moselbach – Lehmstraße befahren
- Kooperation mit den Verkehrsunternehmen und Unterstützung dieser bei der Umsetzung der gesteckten Ziele und Einhaltung der Vorgaben (z. B. bei der Planung und Errichtung von (Ladeinfrastrukturen und der dafür erforderlichen Flächen)
- Unterstützung bei der Akquisition von Fördermitteln
- Durchführung eines gemeinsamen Marketings zur Einführung von alternativen Antriebsformen im öffentlichen Verkehr

C2 Erhöhung der Zuverlässigkeit und Beschleunigung des Busverkehrs

Der Busverkehr stellt das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in Waltrop dar. Busse fahren jedoch im Straßenraum gemeinsam mit dem Kfz- und Radverkehr. Der Busverkehr nutzt dabei, ebenso wie der Kfz-Verkehr, überwiegend die Hauptachsen und ist dort in erster Linie auf der viel befahrenen Nord-Süd-Achse den hohen Verkehrsbelastungen ausgesetzt. Insbesondere zur Hauptverkehrszeit und in der jeweiligen Lastrichtung können so Verspätungen auftreten. Dies betrifft fast alle in Waltrop verkehrenden Buslinien. Die vor allem auf schnelle, konkurrenzfähige Verbindungen ausgelegten Linien SB24 und X13 sowie die Linien 231, 284 und 289 sind in diesem Zusammenhang besonders betroffen. Für Waltrop ist ein pünktlicher und zuverlässiger Busverkehr insbesondere vor dem Hintergrund der Anschlusssicherung und damit einhergehend aufgrund der Relevanz als Zubringer an die Stadtbahn in Brambauer oder Do-Brechten bzw. an den SPNV in Do-Mengede von besonderer Bedeutung.

Zugleich besteht die Zielsetzung, den Busverkehr generell attraktiver zu gestalten und Menschen zum Umsteigen zu bewegen. Dies ist vor allem dann realistisch, wenn durch die Nutzung des ÖPNV ein Zeitvorteil bzw. zumindest kein Nachteil generiert wird. Auf der Schiene ist dies bereits auf vielen Verbindungen möglich, der Busverkehr ist jedoch in der Regel nicht schneller als eine Autofahrt. Um die Attraktivität des Busverkehrs zu erhöhen, muss dieser beschleunigt werden. Dies hängt nicht unbedingt mit der gefahrenen Höchstgeschwindigkeit zusammen – Busse können aufgrund der Haltestellendichte innerorts nur selten eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausfahren – sondern vielmehr am ständigen Stop-and-Go an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten, Rückstauungen und beim Wiedereinfädeln aus Haltestellen in den fließenden Verkehr.

Daher ist es erforderlich Möglichkeiten und Stellen zu identifizieren, dem Busverkehr Vorrang zu gewähren, um diesen zu beschleunigen und zuverlässiger zu machen. Grundsätzlich kommen dafür folgende infrastrukturelle Maßnahmen in Betracht:

- Eigene Trassen bzw. Fahrspuren
- Busschleusen
- eigene Signalregelungen
- Bevorrechtigung an (lichtsignalisierten) Knotenpunkten
- Bevorrechtigung bei der Ausfahrt aus einer Haltestelle
- Umbau von Bushaltestellen zu Buskaps oder Fahrbahnrandhaltestellen

Auf den betroffenen Streckenabschnitten in Waltrop können derzeit – mit Ausnahme des Bereichs der Berliner Straße – aus räumlichen Gründen keine eigenen Trassen/Fahrspuren hergestellt werden. Dies kann sich durch Maßnahmen in anderen Handlungsfeldern im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzepts allerdings verändern, weshalb diese Option sukzessive zu prüfen ist. Somit liegt die Priorität zunächst bei Maßnahmen an Haltestellen und an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten. Hier ist vor allem die Durchfahrt auf der Nord-Süd-Achse (Münsterstraße, Wilhelmstraße, Leveringhäuser Straße, Mengeder Straße) betroffen. Weitere Potenziale könnten sich im Verlauf der Ost-West-Achse (Recklinghäuser Straße, Berliner Straße, Dortmunder Straße) ergeben. Auch der Bereich der Hochstraße ist hier zu nennen. Das Maßnahmenbündel C2 besteht dazu aus den folgenden Teilmaßnahmen:

- C2.1 Beschleunigung an Knotenpunkten
- C2.2 Umbau von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen oder Buskaps
- C2.3 Freihaltung der Fahrwege des Busverkehrs vom ruhenden Verkehr
- C2.4 Beschleunigung im Längsverkehr

Zu prüfen ist, an welchen Haltestellen im Vor- oder Nachlauf eines Knotenpunkts die Ausfahrt des Busses bevorrechtigt möglich ist. In Bezug auf eine streckenhafte Beschleunigung sind die technischen Voraussetzungen zur Beeinflussung zu Gunsten des ÖPNV zu schaffen. Da die genannten Straßenabschnitte zumeist in Zuständigkeit von Straßen.NRW liegen, ist hier eine intensive Abstimmung unter Verdeutlichung der Waltroper Mobilitätsziele erforderlich. Die Vestische

Straßenbahnen GmbH erfüllt alle Voraussetzungen für die LSA-Beschleunigung von VDV-Standardtelegrammen R09.16. (Kontaktaufnahme mit den LSA), was eine relevante Voraussetzung für die Umsetzung darstellt. In diesem Zusammenhang sind die Vestische Straßenbahnen GmbH sowie die weiteren Verkehrsunternehmen ebenfalls zu beteiligen.

Maßnahmen, die bereits jetzt der aktiven Verkehrsberuhigung dienen, vor allem in Wohngebieten, sollten in der Abwägung ihrer weiteren Vorteile bestehen bleiben. Hier könnte ggf. eine verstärkte Falschparkerkontrolle Probleme vermindern.

C2 Erhöhung der Zuverlässigkeit und Beschleunigung des Busverkehrs

C2.1 Beschleunigung an Knotenpunkten

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●	●●	Straßen.NRW, Stadt Waltrop, Verkehrsunternehmen	
Ziel	gleichberechtigt & erreichbar, innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. BMDV: Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, VRR AöR: Investitionsvorhaben des ÖPNV, BMDV: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme			

Die Möglichkeit der Busbeschleunigung an Knotenpunkten besteht in Waltrop vor allem entlang der Nord-Süd-Achse **Münsterstraße, Wilhelmstraße, Leveringhäuser Straße, Mengeder Straße**. Hier gibt es neun LSA in vergleichsweise dichtem Abstand, an denen z.T. bereits ÖPNV-Beschleunigung umgesetzt wird und allesamt auf relevanten Linienwegen (Linien SB24, X13, 231, 289) liegen. Nachgeordnet ist auch die Ost-West-Achse **Recklinghäuser Straße, Berliner Straße, Dortmunder Straße** mit fünf LSA ohne ÖPNV-Beeinflussung[1] relevant (Linie 284).

Es muss unterschieden werden zwischen einer bevorrechtigten Ausfahrt aus einer Haltestelle und einer streckenbezogenen Beschleunigung durch eine „grüne Welle", bei der die Busse mit den LSA kommunizieren und, je nach Umlaufphase und Verkehrslage, die Grünzeit angefordert oder verlängert wird.

Die bevorrechtigte Haltestellenausfahrt, die z. B. mit einem Sondersignal geregelt werden kann (siehe nachfolgende Prinzipskizze), wird bisher in Waltrop nicht angewendet, könnte sich aber z. B. an folgenden Stellen als sinnvoll erweisen:

- Leveringhäuser Straße, Haltestelle Am Mühlenteich (beide Fahrtrichtungen)
- Münsterstraße / Wilhelmstraße, Haltestelle Waltrop Rathaus (beide Fahrtrichtungen)
- Dortmunder Straße, Haltestelle Riphausstraße (westliche Fahrtrichtung)

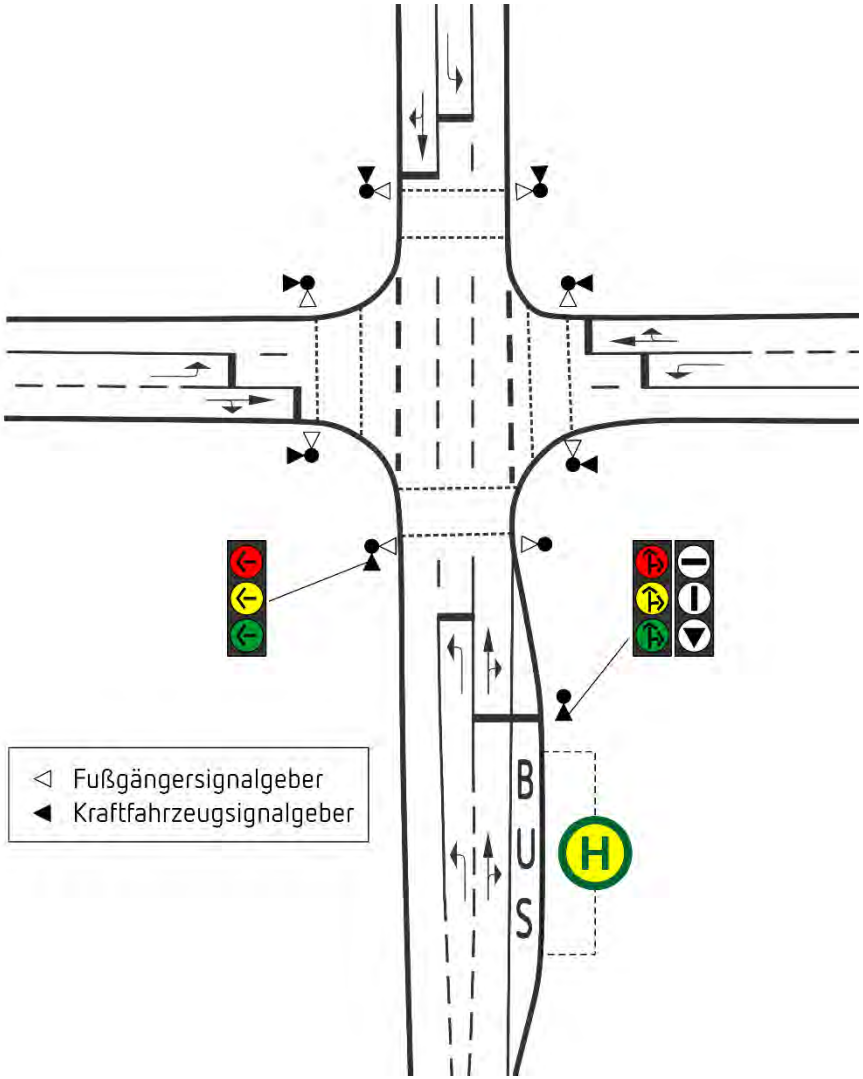
Die zweite Handlungsmöglichkeit besteht in einer streckenbezogenen Beschleunigung mittels Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und den LSA. Dies kann sowohl zentral über Mobilfunk und einen Verkehrsleitrechner, dezentral per Analogfunk (VDV R09.16), über sogenannte Road Side Units an den LSA oder aber auch kombiniert erfolgen. Da in Waltrop kein Verkehrsleitrechner vorhanden ist, wäre Analogfunk oder individuelle Road Side Units einzusetzen. Bislang ist keine Waltroper LSA mit entsprechenden Road Site Units ausgerüstet und diese werden – im Gegensatz zum Analogfunk – von der Vestischen Straßenbahnen GmbH nicht genutzt.

Die dicht aufeinander folgenden LSA entlang der Nord-Süd-Achse Münsterstraße, Wilhelmstraße, Leveringhäuser Straße, Mengeder Straße (die nicht bereits im Rahmen der Haltestellenausfahrt eigene Signale für Busse aufweisen) sind bereits mit Grüner Welle und ÖPNV-Beschleunigung versehen, was für die wichtigen Linien SB24, X13, 231 und 289 zu einer Steigerung der Pünktlichkeit und

[1] Ausnahme ist die LSA Berliner Straße / Lehmstraße

Zuverlässigkeit führt. Weitere Beschleunigungsmöglichkeiten bestehen somit entlang der Ost-West-Achse Recklinghäuser Straße, Berliner Straße, Dortmund Straße.

Abbildung rechts: Schema zur Bevorrechtigung der Ausfahrt aus der Bushaltestelle an Knotenpunkten. Dieses Prinzip sollte auf alle in Frage kommenden Bushaltestellen angewendet werden. (eigene Darstellung)



C2.2 Umbau von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen oder Buskaps

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○	●●●	Straßen.NRW, Stadt Waltrop, Verkehrsunternehmen	
Ziel	gleichberechtigt & erreichbar, sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. § 13 ÖPNVG NRW			

Eine weitere effektive Möglichkeit zur Erhöhung der Zuverlässigkeit des Busverkehrs bietet der Umbau von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen oder Buskaps. Hier müssen Kfz nötigenfalls hinter dem haltenden Bus warten, sodass der Bus sich nicht neu in den fließenden Verkehr einfädeln muss. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass der von der Busbucht in Anspruch genommene Platz für anderweitige Zwecke (z. B. Grün, Radverkehr, Fußverkehrs, usw.) genutzt werden kann. Eine Umgestaltung bietet sich insbesondere dann an, wenn Bushaltestellen noch nicht barrierefrei umgebaut sind und dies noch erfolgen muss. Es sollte zudem der Grundsatz verfolgt werden, Bushaltestellen nicht als Busbucht neu (barrierefrei) herzustellen. Durch die schlechtere Anfahrbahrkeit bieten diese Haltestellen häufig nur eine eingeschränkte Barrierefreiheit. Der Vorteil hingegen ist, dass Buchten auch für längere Standzeiten von Bussen genutzt werden können. Daher ist ein Umbau insbesondere auch mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen und eine Bevorrechtigung könnte alternativ mittels Signalbevorrechtigung erfolgen (siehe C4.1).

Folgende Bereiche im Waltroper Stadtgebiet bieten sich für die Prüfung eines Umbaus von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen an:

- Sämtliche Bushaltestellen entlang der Nord-Süd-Achse Münsterstraße, Wilhelmstraße, Leveringhäuser Straße, Mengeder Straße, die den Bushalt im Bereich des Seitenraums vorsehen; diese stehen insbesondere im Zusammenhang mit Umgestaltungsmaßnahmen entlang der L 609 (vgl. Maßnahme E1.1)
- Haltestelle Kettelerstraße auf der Brockenscheidter Straße in südliche Fahrtrichtung
- Haltestelle Riphausstraße auf der Dortmunder Straße in beide Fahrtrichtungen
- Haltestelle Industriestraße auf der Dortmunder Straße in beide Fahrtrichtungen
- Haltestelle Sydowstraße auf der Dortmunder Straße in beide Fahrtrichtungen

C2.3 Freihaltung der Fahrwege des Busverkehrs vom ruhenden Verkehr

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●○○		Straßen.NRW, Stadt Waltrop, Verkehrsunternehmen	
Ziel	gleichberechtigt & erreichbar, sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. VRR AöR: Investitionsvorhaben des ÖPNV			

Insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen sollte der Busverkehr möglichst störungsfrei fließen können, was vor allem durch intelligente Ampelschaltungen (siehe Maßnahme C2.1), hindernisarme Ausfahrten aus Busbuchten bzw. den Einsatz von Fahrbahnrandhaltestellen/Buskaps (siehe Maßnahme C2.2) erreicht wird. Ein weiterer Faktor ist der ruhende Verkehr im Straßenraum, der den Verkehrsfluss sowohl gewünscht – im Sinne einer Verkehrsberuhigung – als auch unerwünscht den fließenden Verkehr behindern kann.

Mit Augenmerk auf die Fahrwege des Busverkehrs sollte an den Hauptverkehrs- und Sammelstraßen überprüft werden, ob es Verbesserungsmöglichkeiten gibt. Erhebliche Relevanz hat das Straßenraumparken entlang der Nord-Süd-Achse Münsterstraße, Wilhelmstraße, Leveringhäuser Straße, Mengeder Straße. Für dortige Bereiche sieht das Mobilitätskonzept bauliche sowie gestalterische Veränderungen vor. In diesen sollte neben den Ansprüchen weiterer Verkehrsarten (insb. Fuß- und Radverkehr) sowie der Barrierefreiheit auch ein entsprechender Umgang mit dem ruhenden Verkehr zugunsten einer flüssigen Abwicklung des Busverkehrs berücksichtigt werden.

C2.4 Beschleunigung im Längsverkehr

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○	●●●	Straßen.NRW, Stadt Waltrop, Verkehrsunternehmen	
Ziel	gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. BMDV: Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, BMDV: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme			

Als mittel- bis langfristige Perspektive sollte eine Prüfung der eigenständigen Führung des Busverkehrs auf Bus- bzw. Umweltspuren in Abstimmung mit Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung (siehe Maßnahmen E1.1 und E1.4) erfolgen. Die daraus entstehende Möglichkeit für den Busverkehr an Stauungen des Kfz-Verkehrs vorbei bis zum nächsten Knotenpunkt zu fahren, würde in Verbindung mit einer dortigen „grünen Welle" (siehe Maßnahme C2.1) die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV erheblich verbessern, Reisezeiten verkürzen und Verspätungen minimieren. Insbesondere die Nord-Süd-Achse durch Waltrop stände hier neben der Berliner Straße (westliche Richtung) im Fokus der Betrachtung. Diese Bestrebungen werden mit der bestehenden Beschleunigungskommission SB24 bereits angegangen und sind weiter zu verfolgen.

C3 Sicherung der Erschließung und Verbesserung der Haltestellenqualität

Neben der Angebotsqualität ist die Erschließungsqualität eine weitere wichtige Säule eines guten ÖPNV-Angebots. Dabei geht es um die Erschließung des (besiedelten) Stadtgebiets durch Bahn- und/oder Bushaltestellen. Der Nahverkehrsplan des Kreises Recklinghausen legt den sogenannten Haltestelleneinzugsbereich fest. Dieser beträgt für den Busverkehr in der Innenstadt bzw. Stadtbereichen mit über 5.000 Einwohnenden in zentralen Bereichen 300 Meter und im sonstigen Gebiet 400 Meter[2].

Allerdings reicht nicht allein das Vorhandensein einer Haltestelle aus, diese muss auch in einer Häufigkeit bedient werden, die einerseits eine Nutzung attraktiv macht und andererseits berücksichtigt, wie viele Einwohner:innen, Arbeitsplätze oder sonstige wichtige Zielorte sich im Einzugsbereich befinden.

Das Ziel sollte lauten, dass möglichst alle Siedlungsgebiete durch eine Haltestelle in einem Radius von maximal 300 Metern erschlossen werden, an der tagsüber ein Angebot von mindestens alle 20 bis 30 Minuten gefahren wird. Aufgrund von Stadt- und Straßenstrukturen lässt sich dieses beispielsweise für einige Siedlungsränder oder disperse Siedlungslagen nicht vollständig erreichen. Hier sollte im Gegenzug jedoch damit geplant werden, dass die nächstgelegene Haltestelle einen hohen Angebots- und Ausstattungsstandard aufweist, durch die längere Distanzen zur Haltestelle in Kauf genommen werden. Das Maßnahmenbündel C3 besteht dazu aus folgenden Teilmaßnahmen:

- C3.1 Vervollständigung des barrierefreien Haltestellenausbaus
- C3.2 Prüfung zusätzlicher Bushaltestellen im Stadtgebiet
- C3.3 Dynamische Fahrgastinformationen und weiterer Komfortelemente an Haltestellen

Die Analyse zeigt, dass Waltrop in weiten Teilen gut durch Haltestellen des ÖPNV erschlossen ist und die Standards des Nahverkehrsplans in Bezug auf die Erschließung erfüllt werden. Punktuell kann geprüft werden, ob sich die bestehende Situation noch weiter verbessern lässt. So kann vereinzelt die Ergänzung einer zusätzlichen Haltestelle oder die Verlegung einer Haltestelle geprüft werden, um mehr Menschen zu erreichen. Diese Potenziale sind in Maßnahme C3.2 dargestellt.

Darüber hinaus gilt es auch, die Haltestellen selbst attraktiv und einladend zu gestalten. Sie stellen für die Nutzer:innen den ersten physischen Kontakt zum System ÖPNV dar. Eine umfangreiche und komfortable Ausstattung der Haltestellen ist daher insbesondere hinsichtlich der folgenden Punkte wichtig:

- Fahrgastinformationen
- Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und Einsehbarkeit
- Barrierefreiheit entsprechend den aktuell geltenden Standards (insbesondere Hochbord, taktile Leitelemente und barrierefreie Zuwegung)
- eine sichere Straßenquerung im unmittelbaren Umfeld (gesicherte Kreuzung, Fahrbahnteiler, FGÜ, Tempo 30 etc.)

[2] vgl. Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen 2017: S. 28

C3 Sicherung der Erschließung und Verbesserung der Haltestellenqualität

C3.1 Vervollständigung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●●	●●●	Kreis Recklinghausen, Straßen.NRW, Stadt Waltrop, Verkehrsunternehmen	
Ziel	gleichberechtigt & erreichbar, sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. VRR AöR: Investitionsvorhaben des ÖPNV, § 13 ÖPNVG NRW			

Der Ausbau der ÖPNV-Haltestellen entsprechend der aktuellen barrierefreien Standards ist eine der Hauptaufgaben bei der Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur. Laut Gesetz sollte der Umbau der Haltestellen (sofern nicht als Ausnahme im Nahverkehrsplan benannt) bereits bis zum Jahr 2022 erfolgt sein, jedoch hat kaum eine Kommune dieses Ziel erreichen können. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, hat auch die Stadt Waltrop in diesem Bereich noch Aufholbedarf. So gilt es, die verbleibenden Haltestellen entsprechend auszubauen. Im Nahverkehrsplan von 2017 werden Voraussetzungen für die Ausnahme einer Haltestelle vom Standard der Barrierefreiheit benannt, diese gelten allerdings nur für vereinzelte Haltestellen, da es in Waltrop nur wenige Bushaltestellen im absoluten Außenbereich oder mit extrem geringen Fahrgastzahlen gibt, bei denen auf einen Umbau verzichtet werden könnte. Grundsätzlich sollte daher ein fast vollständiger Ausbau angestrebt werden. Weiterhin sollte beim Umbau in geschlossenen Ortschaften künftig auf Busbuchten verzichtet werden (siehe Maßnahme C2.2). Gegebenenfalls sind Abstimmungen mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger zu treffen. Um den Ausbau effektiv voranzutreiben wird die Erarbeitung einer Prioritätenliste empfohlen, anhand derer der Ausbau strukturiert und koordiniert vorangetrieben werden kann. Höchste Priorität sollten dabei die Haltestellen mit hohen Fahrgastaufkommen sowie im Umfeld entsprechender Einrichtungen (z.B. Seniorenheime, Kindertagesstätten, usw.) erhalten. Um die Barrierefreiheit entsprechend der aktuell geltenden Standards zu ermöglichen, sind insbesondere Hochbord, taktile Leitelemente und barrierefreie Zuwegung zu berücksichtigen.

C3.2 Prüfung zusätzlicher Bushaltestellen im Stadtgebiet

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●○○	●●○	●●●	Kreis Recklinghausen, Stadt Waltrop, Verkehrsunternehmen	
Ziel	gleichberechtigt & erreichbar, innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. VRR AöR: Investitionsvorhaben des ÖPNV			

Mit dieser Maßnahme soll geprüft werden, wo und mit welchen Möglichkeiten sich die noch vorhandenen, relativ geringen, Erschließungslücken beheben lassen.

Die Einrichtung einer neuen Haltestelle kommt in diesen Bereichen in Betracht:

- im Bereich der Bahnhofstraße zwischen den Straßen Am Moselbach und Am Iland, da nördlich der Bahnhofstraße ein Erschließungsdefizit vorliegt
- Im Bereich der Büscherstraße nördlich der Kanonenstraße, da dieser gesamte Bereich von Waltrop außerhalb der erschlossenen Bereiche liegt

Die Einrichtung neuer Haltestellen mitsamt einer Veränderung von Linienverläufen, um die folgenden Bereiche zu erschließen, kommt in folgenden Bereichen in Betracht:

- Industriestraße bzw. L 809n mit dem nördlich des Datteln-Hamm-Kanal liegenden Gewerbe- und Industriegebiets
- Sydowstraße mit dem anliegenden Gewerbepark Zeche Waltrop im Bereich der Bahnhofstraße zwischen den Straßen Am Moselbach und Am Iland, da nördlich der Bahnhofstraße ein Erschließungsdefizit vorliegt
- Im Bereich der Büscherstraße nördlich der Kanonenstraße, da dieser gesamte Bereich von Waltrop außerhalb der erschlossenen Bereiche liegt

In diesen Zusammenhängen gilt es die Fahrgastpotenziale sowie die entstehenden Auswirkungen zu prüfen. Eine solche Maßnahme gälte es in den Nahverkehrsplan einzubringen und hinsichtlich der dafür notwendigen Veränderungen in Linienverläufen und den daraus resultierenden Auswirkungen auf Reisezeiten und Linienumläufe abzuwägen.

C3.3 Dynamische Fahrgastinformation und weitere Komfortelemente an Haltestellen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●○	●●●	Kreis Recklinghausen, Straßen.NRW, Stadt Waltrop	
Ziel	gleichberechtigt & erreichbar, innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. VRR AöR: Investitionsvorhaben des ÖPNV, § 13 ÖPNVG NRW (mit Bezug auf Barrierfreiheit), FöRi-MM			

Auch im ÖPNV wird immer mehr Wert auf Echtzeitinformationen gelegt, die bereits über Apps verfügbar sind. An den Bushaltestellen in Waltrop finden sich jedoch abgesehen von der Haltestelle „Am Moselbach" lediglich statische Fahrplaninformationen. Dabei ist das Informationsbedürfnis im ÖPNV grundsätzlich hoch, vor allem, wenn es um Verspätungen, Ausfälle, Anschlüsse oder Umleitungen geht. Um die Haltestellenausstattung in Waltrop weiter zu verbessern und den ÖPNV zu attraktiver zu gestalten, wird die Installation von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen an den wichtigsten Haltestellen empfohlen. An der Haltestelle „Am Moselbach" ist diese bereits vorhanden. An den anderen wichtigen, stärker frequentierten Bushaltestellen sollten diese ebenfalls errichtet werden. Die Anzeigen sollten Informationen über die folgenden Abfahrten sowie die Möglichkeit der Einspielung von flexiblen Texten bieten. In nicht unerheblichem Maß wird so das Vertrauen in das System ÖPNV, die Sicherheit in der Nutzung und die Zuverlässigkeit gestärkt.

Neben den großen DFI-Anzeigen, wie sie z.B. an der Haltestelle „Am Moselbach" bereits vorhanden ist, gibt es ebenso die Möglichkeit durch kleinere ggfs. kostengünstigere Anzeigemöglichkeiten den Informationsfluss zu verbessern (siehe nebenstehende Abbildung). Diese sollten jedoch nur an weniger wichtigen und schwächer frequentierten Haltestellen zum Einsatz kommen. Die DFI-Anzeige an der Haltestelle am Moselbach wurde durch die Vestische Straßenbahnen GmbH beschafft und über das System der Vestischen mit Daten versorgt. Die Förderregeln ermöglichen aufgrund der Fahrtenanzahl in Waltrop derzeit keine großen neuen DFI-Anlagen, weshalb nur sog. DFI-Light-Systeme zum Einsatz kommen können. Die Vestische Straßenbahnen GmbH arbeitet aktuell an einem dazu passenden Konzept für X-Bus und SB-Linien. Als Modelllinie soll der SB24 ausgerüstet werden. Die entsprechenden Beschlüsse sowie Förderungen stehen allerdings noch aus. Somit ist die Beschaffung und der Betrieb zukünftiger Anlagen noch zu regeln.

Angelehnt an den Ausbau der DFI sind weitere wichtige Elemente an Haltestellen zu integrieren, um den Komfort zu erhöhen. Darüber hinaus sollen auch die Optionen multi- und intermodaler Mobilität weiter gestärkt werden (siehe Maßnahmen C4.1 – C4.3). Relevant sind in diesen Zusammenhängen insbesondere Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und Einsehbarkeit sowie eine sichere Straßenquerung im unmittelbaren Umfeld (z.B. gesicherte Kreuzung, Fahrbahnteiler, FGÜ, Tempo 30 etc.).

Beispiel aus Bochum (links) und Am Moselbach (rechts)

Die nachfolgend aufgelisteten Bushaltestellen sind prioritär für die Ausstattung in Betracht zu ziehen. Vorgeschlagen wird, zunächst zentral die wichtigsten Bushaltestellen in der Innenstadt sowie die Haltestellen der X-Bus-Linien und der Schnellbuslinie SB24 mit dynamischer Fahrgastinformation auszurüsten und darauf aufbauend Ausweitungen vorzunehmen. Bei der Anlage neuer Haltestellen oder dem Ausbau bestehender Haltestellen sollte eine grundsätzliche Prüfung und ggf. Vorbereitung für dynamische Fahrgastinformation erfolgen. Im Zielzustand sollten mindestens die 25 % am stärksten frequentierten Bushaltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation ausgerüstet sein.

- Rathaus
- Krankenhaus
- Schützenstraße
- Am Mühlenteich
- Goethestraße
- Ostring
- Im Hagel

C4 Etablierung von Sharing-Mobility in Waltrop

Die Stadt Waltrop hat sich zum Ziel gesetzt, eine smarte und flexible Mobilität zu fördern. Dazu tragen die Angebote der sogenannten Sharing Mobility bei. Dies sind Mobilitätsangebote, die allen frei nach Bedarf zur Verfügung stehen, zumeist eine Ergänzung der üblichen Mobilitätsoptionen darstellen und dabei helfen, die Abhängigkeit von einem Verkehrsmittel zu reduzieren. In der Regel ist dabei die Rede von der geteilten Nutzung von Autos und Lastenfahrrädern, also insbesondere von Verkehrsmitteln, die in Anschaffung und Unterhalt eher kostenintensiv sind und für die sich ein Privatkauf bei nur gelegentlicher Nutzung nicht lohnt. Auch das klassische Bikesharing kann z. B. für eine spontane Nutzung des Fahrrads, für Zu- und Abbringerwege zum ÖPNV oder für Gäste der Stadt eine Rolle spielen. Aufgrund der bereits hohen Fahrradbesitzquote dürfte es jedoch nicht die Relevanz und Wirkung entfalten, wie ein Car- oder Lastenradsharing. Dabei werden die verschiedenen Angebote entsprechend ihrer Stärken bereitgestellt und bestmöglich miteinander vernetzt. So können Mobilitätsangebote und öffentlich zugängliche Verkehrsmittel effizienter genutzt werden. Die Wegeziele und -zwecke sind vielfältig und es bedarf zielgerichteter nachhaltiger Angebote für die diversen Mobilitätsanforderungen. So werden Multimodalität, die Nutzung unterschiedlicher, je nach Ziel und Bedarf passender Verkehrsmittel, sowie Intermodalität, die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg, gefördert. Dies kann z. B. dazu führen, dass das eigentlich nur gelegentlich genutzte (Zweit-)Auto obsolet wird und die Menschen ihr finanzielles Mobilitätsbudget reduzieren können.

Es sollen differenzierte Sharing-Angebote im Stadtgebiet verfügbar gemacht werden, sodass ein großer Nutzer:innen-Kreis mit den entsprechenden Angeboten erreicht werden kann. Das Maßnahmenbündel C4 besteht dazu aus den folgenden Teilmaßnahmen:

- C4.1 Einrichtung von Mobilstationen / Mobilpunkten im Stadtgebiet
- C4.2 Einführung eines Lastenrad-Sharing-Systems
- C4.3 Etablierung von (E-)Carsharing-Angeboten

In Waltrop bestehen erste Ansätze, Sharing Mobility zu etablieren. So stellt die Stadt Waltrop im innerstädtischen Bereich ein erstes öffentlich nutzbares Lastenrad zur Verfügung. Es stellt sich jedoch erst dann ein richtiger Nutzen ein, wenn solche Angebote in der Fläche verfügbar sind. Dies soll durch die Einrichtung von Mobilstationen/Mobilpunkten gebündelt, koordiniert, sukzessive und sichtbar stadtweit erfolgen (siehe dazu Maßnahme C4.1).

In der Regel sind die Einstiegshürden anfangs hoch und die Etablierung kein Selbstläufer, sodass solide Finanzierungsmodelle, aber auch die Schaffung von Anreizen und eine gute Kommunikation und Marketing wesentlich zum Erfolg beitragen. Zudem dauert es normalerweise eine gewisse Zeit, bis sich neue Mobilitätsangebote etabliert und Nachfrage generiert haben. Im besten Fall können die Angebote einfach mit dem ÖPNV kombiniert werden (Zugang, Bezahlung, Buchung aus einer Hand; vgl. Maßnahme C1.2).

C4 Etablierung von Sharing-Mobility in Waltrop

C4.1 Einrichtung von Mobilstationen / Mobilpunkten im Stadtgebiet

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●●	●●●	Kreis Recklinghausen, Straßen.NRW, Stadt Waltrop, Verkehrsunternehmen, Zukunftsnetz Mobilität NRW	C4.2, C4.3
Ziel	flexibel & emissionsarm, innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. VRR AöR: Investitionsvorhaben des ÖPNV, FöRi-MM			

Mobilität wird insbesondere im urbanen Umfeld immer vielfältiger, sowohl durch private als auch durch öffentliche Mobilitätsformen und -angebote. Damit einher geht die stärkere Beanspruchung des Straßenraums, der mehr und unterschiedliche Ansprüche berücksichtigen muss. Daher ist es sinnvoll, Mobilitätsangebote, wo möglich, räumlich zu bündeln und somit auch ein sichtbares öffentliches Mobilitätsangebot und die entsprechend dafür vorgehaltene Fläche zu schaffen. Dazu wird die Einrichtung sogenannter Mobilstationen vorgeschlagen. Diese sollen die derzeitigen und ggf. zukünftigen Waltroper Mobilitätsangebote bündeln und sichtbar machen.

Je nach Lage und Anforderungen sind unterschiedliche Größen und Umfänge zu berücksichtigen, sodass eine Unterteilung in größere Mobilstationen (z. B. am Am Moselbach, am Rathaus etc.) und kleinere Mobilpunkte (v. a. in Wohnquartieren) sinnvoll ist. Für Waltrop wird daher ein System aus Mobilstationen der Kategorien S und M vorgeschlagen (idealtypische Ausstattungsmerkmale und Bestandteile einer Mobilstation sind zur Orientierung in der nachstehenden Tabelle dargestellt), wobei Kategorie S eine Grundausstattung und Kategorie M eine höherwertige Ausstattung beschreibt. Mobilstationen sollten i.d.R. über folgende Bestandteile verfügen, die jedoch nicht alle zwingend vorhanden sein müssen:

- ÖPNV-Zugang
- Sharing-Angebote (Carsharing, Lastenradsharing, ggfs. Bikesharing)
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, E-Roller und E-Scooter in unterschiedlicher Wertigkeit (z.B. Überdachung)
- ggf. weitere Service- und Mobilitätsangebote (z. B. Taxistand, Paketstation, Microhub) sowie Gastronomie und Einkaufsmöglichkeiten

Im Zielzustand sollten stadtweit Mobilstationen vorhanden sein, da erst dann der umfassende Systemansatz zum Tragen kommt und eine Nutzbarkeit sowie die damit einhergehende Flexibilität für alle Menschen in Waltrop besteht. Erste Ansätze zur Standortetablierung bestehen bereits v. a. an den zentralen Haltestellen, wo es überdachte Radabstellanlagen gibt. Weitere Standortvorschläge sind in der nachstehenden Karte dargestellt; insbesondere die Standorte der Kategorie S sind vor Ort noch näher zu prüfen und in der Karte vielmehr exemplarisch abgebildet.

Mobilstationen bündeln somit viele Ansprüche und Angebote, die teils in weiteren Maßnahmen des Mobilitätskonzepts angestoßen werden. Wichtig für die Umsetzung ist, dass diese Bündelung auch kenntlich gemacht wird – durch eine Abgrenzung der Fläche, eine einheitliche Kennzeichnung, bestenfalls durch ein auffälliges Corporate Design. Entsprechende Vorlagen und Unterstützung gibt es sowohl von Seiten des VRR als auch vom Zukunftsnetz Mobilität NRW (Standort-Potenzial-Analysen, Corporate Design, Förderzugänge etc.).

M Zentrale Bushaltestellen	S Mobilpunkte im Quartier (ohne Bushaltestelle)	Ausstattungsmerkmale je Kategorie: x erforderlich (x) optional - nicht erforderlich	
x	(x)	Bushaltestelle	ÖPNV-Angebote
(x)	-	On-Demand	
x	x	Radabstellanlagen (nicht überdacht)	Radverkehr
x	-	Radabstellanlagen (überdacht)	
(x)	-	Radabstellanlagen (abschließbar/Radstation)	
x	(x)	Öffentliches Fahrradwerkzeug und Luftpumpe	
(x)	-	Pedelec-Ladestation	
x	(x)	(E-) Fahrradverleihstation	Sharing-Angebote
x	(x)	(E-)Lastenradverleih	
x	x	Carsharing	
-	-	Langzeit-Parkplätze (Park & Ride)	Kfz-Verkehr
(x)	-	Kurzzeitparkplätze/Haltezone	
(x)	-	Taxistand	
(x)	-	Kfz-Elektroladestation	
x	-	Überdachte Sitz- und Wartemöglichkeiten	Weitere Angebote
(x)	-	Gepäckschließfächer	
x	(x)	Paketstation	
(x)	-	Öffentliches WC	
x	-	W-Lan	
x	(x)	Kiosk/Verkaufsautomaten	

Mobilitätskonzept Waltrop

Maßnahmen

Etablierung von Sharing-Mobility
Einrichtung von Mobilstationen
& Mobilpunkten im Stadtgebiet

Legende

Vorschlag Mobilstationen

- M
- S

Bestand

- Bushaltestelle
- Schulen
- Gewässer
- Gewerbe und Industrie
- Wohngebiet
- Grünflächen

Planersocietät

N

0 0,4 Km

C4.2 Einführung eines Lastenrad-Sharing-Systems

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●○	●●○	Kreis Recklinghausen, Straßen.NRW, Stadt Waltrop, Verkehrsunternehmen, Zukunftsnetz Mobilität NRW	C4.1
Ziel	flexibel & emissionsarm, innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. FöRi-MM			

Lastenfahrräder finden eine zunehmende Verbreitung sowohl in der individuellen als auch in der gemeinschaftlichen Mobilität. Dabei eignen sich Lastenfahrräder besonders gut zum Einsatz in einem Verleihsystem, da diese einerseits nicht zwangsläufig regelmäßig benötigt und damit nicht privat angeschafft werden müssen. Andererseits lassen sich viele Wegezwecke sinnvoll mit dem Lastenrad absolvieren (z. B. Einkäufe, Holen/Bringen von Kindern, Gepäckbeförderung, Ausflüge und Freizeitfahrten), insbesondere auch diejenigen, bei denen ein gewisses Transportvolumen benötigt wird. Nicht umsonst setzen immer mehr Dienstleister und Unternehmen Lastenräder für dienstliche Fahrten im Stadtbereich ein. Die elektrische Unterstützung ist dabei mittlerweile die Regel, sodass das Fahren mit Lasten allgemein und auch bei Steigungen unkompliziert möglich ist. Insofern stellt das Lastenrad eine sinnvolle Ergänzung im Mobilitätsmix dar und wird als effektive Möglichkeit eingeschätzt, Pkw-Wege zu substituieren.

Im Rahmen des Waltroper Klimaschutzkonzeptes wird derzeit ein erstes Pilotprojekt zur Bereitstellung eines Lastenradverleihs vorbereitet. Dieses soll im Bereich der Stadthalle aufgestellt werden und sowohl Bürger*innen als auch Gewerbetreibenden zur Verfügung stehen. Dieser Ansatz ist zu begrüßen und kann als Ausgangspunkt weiterer Standorte gesehen werden. Um das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen nachhaltig zu verändern, ist es wichtig, dass ein solches Angebot mehr oder weniger flächendeckend zur Verfügung steht und sich die Ausleihstationen vor allem in Wohngebieten (dem Ausgangspunkt alltäglicher Mobilität) befinden. So können wiederkehrende Alltagswege (Einkaufen, Kindertransport zum Kindergarten) mit dem Lastenrad zurückgelegt werden und die Hemmschwelle zum Ausprobieren verringert sich. Dabei ist die Zusammenarbeit mit privaten Leihrad-Anbietern – hier gibt es mittlerweile einige kleine und große Unternehmen – zu forcieren, indem aktiv auf diese zugegangen wird und Anreize geschaffen werden, ein System in Waltrop zu etablieren (z.B. über eine Anschubfinanzierung, den Aufbau der Stationen, Eigentumserwerb der Lastenräder sowie ggf. finanzielle Subventionen etc.). Ähnlich wie beim Carsharing kommen auch hier die Zusammenarbeit mit einem Ankermieter (möglicherweise die Stadtverwaltung,

lokale Handwerksbetriebe oder Wohnungsbauunternehmen) in Betracht. Lastenrad-Sharing sollte in jedem Fall in den Neubau größer Wohnbauvorhaben integriert werden.

Mögliche Standorte ergeben sich aus der Karte zur Maßnahme C4.1.

C4.3 Etablierung von (E-)Carsharing-Angeboten

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●○○	●●○	Kreis Recklinghausen, Straßen.NRW, Stadt Waltrop, Verkehrsunternehmen, Zukunftsnetz Mobilität NRW	C4.1
Ziel	flexibel & emissionsarm, innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. FöRi-MM			

Die Etablierung von Carsharing ist eine wichtige Maßnahme, um die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu verringern und die Option, das eigene Auto – oder zunächst das Zweitauto – abzuschaffen, indem für aperiodisch oder selten notwendige Autofahrten entsprechende öffentliche Fahrzeuge bereitgestellt werden. Das Angebot soll letztlich privatwirtschaftlich erfolgen, Kommunen können jedoch Anreize setzen, beispielsweise durch die Ausweisung von prominenten Carsharing-Parkplätzen oder die Vermittlung und Aktivierung von Ankermietern (Stadtverwaltung, große Unternehmen). Potenziale des Carsharings können insbesondere im Zusammenhang mit größeren Wohnungsbauvorhaben oder Siedlungsprojekten Wirkung entfalten. Gemeinsam mit Wohnungsbaugesellschaften oder anderen Investoren/Bauherren können Carsharing-Angebote für Mieter:innen in Bauprojekt implementiert werden. Zugleich kann auf diese Weise die Anzahl herzustellender Stellplätze verringert werden; entsprechende Maßnahmen können in der Stellplatzsatzung der Stadt verankert werden. Relevant ist in diesem Zusammenhang verschiedene Fahrzeugtypen ins Angebot einzubeziehen, sodass möglichst viele Fahrtzwecke abgedeckt werden können. Im Sinne der Minimierung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen ist dahingehend auch zu beachten, dass darauf hingewirkt werden sollte, die Carsharing-Flotte zu einem Großteil aus elektronisch angetriebenen Fahrzeugen anzulegen.

Mögliche Standorte ergeben sich aus der Karte zur Maßnahme C4.1.

D Kfz-Verkehr und Parken

Das Kfz stellt in Waltrop mit 55 % Anteil am Modal Split das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel dar. Dies ist etwa gleich mit dem bundesweiten Wert (Kfz-Anteil 57 %, MiD 2017). Ausschlaggebend dafür ist vor allem, dass das Auto das (derzeit) flexibelste Verkehrsmittel ist, eine für das Auto optimierte Infrastruktur nutzen kann und von vielen Menschen als unverzichtbar im Alltag angesehen wird.

Mit Blick auf Klimaschutzziele und negative Belastungen durch den Kfz-Verkehr ist es für eine nachhaltige Stadtentwicklung elementar, attraktive Alternativen zum Autoverkehr zu stärken und damit Straßen und Innenstädte deutlich zu entlasten, was auch mit Wünschen autofreier Quartiere oder Innenstädte einhergeht. Beispiele in und vor allem auch außerhalb von Deutschland zeigen, dass die Rücknahme des Autoverkehrs in Verbindung mit einer fußgänger- und aufenthaltsfreundlichen Umgestaltung in Innenstädten oder Stadtquartieren zu belebteren, attraktiveren und gesunderen Straßen und Städten führt und häufig angeführte Bedenken, wie ein Aussterben von Innenstädten oder Pleitewellen im Handel, nicht eintreten.

In diesem Zusammenhang hat sich die Aufgabe und Strategie der Verkehrsplanung verändert: Im Fokus steht weniger, das Auto zu fördern und zu priorisieren, als vielmehr Mobilitätsalternativen für alle Bevölkerungsgruppen zu stärken. Dabei gilt derzeit jedoch auch, dass das Auto für gewisse (ländliche) Räume und Zwecke auch zukünftig eine Bedeutung haben wird.

D	Kfz-Verkehr und Parken
D1	**Weiterentwicklung des Waltroper Straßennetzes**
D1.1	Überprüfung & Fortentwicklung des bestehenden Vorbehaltsnetzes
D1.2	Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
D1.3	Qualifizierung von Knotenpunkten im Stadtgebiet
D1.4	Innerörtliche Verkehrsberuhigung
D2	**Strategie zum ruhenden Verkehr**
D2.1	Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum
D2.2	Optionen für den ruhenden Verkehr entlang der L 609
D2.3	Ruhender Verkehr im weiteren Stadtgebiet
D2.4	Digitalisierung des Parkleitsystems & digitales Parken
D2.5	Weiterentwicklung der kommunalen Stellplatzsatzung
D2.6	Umsetzung einer Kommunikationskampagne im Rahmen der weiteren Maßnahmen der Parkraumstrategie
D3	**Strategie zur Etablierung der E-Mobilität**
D4	**Effizienter, nachhaltiger Wirtschaftsverkehr**
D4.1	Führung des Schwerverkehrs im Waltroper Stadtgebiet
D4.2	Erprobung zukunftsfähiger Logistikkonzepte
D4.3	Förderung eines nachhaltigen, kommunalen Wirtschaftsverkehrs

D1 Weiterentwicklung des Waltroper Straßennetzes

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass Waltrop gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden ist. Besondere Bedeutung hat vor allem die durch bebaute Bereiche der Stadt führende Nord-Süd-Achse (Münsterstraße, Wilhelmstraße, Leveringhäuser Straße, Mengeder Straße), die zahlreiche Verbindungen (z. B. Richtung Datteln oder den Anschluss an die A2) ermöglicht, auf der allerdings auch Stauungen und verlängerte Wartezeiten im Alltagsverkehr festgestellt werden konnten. Zur Entlastung der genannten Achse und zur Erzeugung eines besseren Verkehrsflusses gibt es seit geraumer Zeit Bestrebungen, westlich der Siedlungsbereiche eine Umgehungsstraße zu planen, deren Umsetzung die Stadt Waltrop allerdings vor dem Hintergrund der marginalen errechneten Entlastungswirkung sowie der stark zerschneidenden Wirkung im städtischen Freiraum kritisch sieht. Angesichts dessen bedarf es anderer Lösungsoptionen, um den Kfz-Verkehr im Waltroper Stadtgebiet stadtverträglicher abzuwickeln.

Mit Blick auf das klassifizierte Straßennetz der Stadt Waltrop ist erkennbar, dass weite Teile der bestehenden Straßenstrukturen bereits als Wohnsammel- bzw. Wohnstraßen eingeordnet sind. Neben den Straßen, die umliegende Kommunen anbinden, sind vor allem noch die übergeordneten, durch die Siedlungsbereiche führenden Straßenstrukturen dem Vorrangstraßennetz zugeordnet. Diese stehen überwiegend als Landes- oder Kreisstraßen in der Zuständigkeit von Straßen.NRW oder des Kreises Recklinghausen. Abseits davon gibt es nur relativ wenige kommunale Hauptverkehrsstraßen, was sich aus der kompakten Stadtstruktur ergibt. Daraus folgt eine bündelnde Funktion auf diesen übergeordneten Straßen. Diese ist mit Blick auf die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten allerdings noch unvollständig, da abseits der Vorrangstraßen nach wie vor für Teile des Nebennetzes Tempo 50 vorgegeben ist. Exemplarisch kann hier die Brockenscheidter Straße hervorgehoben werden, die trotz anliegender Wohngebiete und schulischen Einrichtungen mit Tempo 50 befahren werden kann.

Die Stadt Waltrop will dahingehend die bundesweiten Entwicklungen aufgreifen und auf bestimmten sensiblen Hauptverkehrsstraßen (-abschnitten) mittelfristig Tempo 30 etablieren und die Verkehrsberuhigung stadtweit ausweiten. Ziel ist eine Reduzierung des Aufkommens motorisierter Individualverkehre, indem die Verhältnisse wichtiger Faktoren für die Verkehrsmittelwahl (z. B. Komfort, Preis, Geschwindigkeit, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit, etc.) zugunsten des Umweltverbunds verschoben werden. Dazu ist die strategische Weiterentwicklung des Waltroper Straßennetzes unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und an einigen Stellen auch der Flächenneuverteilung zu definieren (Maßnahme D1.1). Dies ist eine entscheidende Grundlage für die Umsetzung weiterer Maßnahmen sowohl im Handlungsfeld Kfz-Verkehr (Maßnahmen D1.2 bis D1.4) als auch in den weiteren Handlungsfeldern (v. a. A, B und C). Im Maßnahmenbündel D1 sind dazu die folgenden Teilmaßnahmen definiert worden:

- D1.1 Überprüfung & Fortentwicklung des bestehenden Vorbehaltsnetzes
- D1.2 Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- D1.3 Qualifizierung von Knotenpunkten im Stadtgebiet
- D1.4 Innerörtliche Verkehrsberuhigung

Zur Weiterentwicklung des Waltroper Straßennetzes sollen die bestehenden Voraussetzungen aufgegriffen und nach der Prämisse gehandelt werden, dass, unter den jeweils straßenverkehrsrechtlich gegebenen kommunalen Möglichkeiten, eine Anpassung der Kfz-Geschwindigkeit auf ein stadtverträgliches Niveau erfolgt – im Hinblick auf eine höhere Verkehrssicherheit, eine geringere Lärm- und Luftschadstoffbelastungen und eine Verbesserung der Situation für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Dazu ist eine Prüfung der derzeitigen und zukünftigen Ansprüche an den jeweiligen Straßenraum erforderlich.

D1 Weiterentwicklung des Waltroper Straßennetzes

D1.1 Überprüfung & Fortentwicklung des bestehenden Vorbehaltsnetzes

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●	●●●	Straßen.NRW, Kreis Recklinghausen, Stadt Waltrop	D1.2, D1.4, D2.2, D2.3, D4.1
Ziel	gleichberechtigt & erreichbar, umweltverträglich & lebenswert			
Fördermittel	aktuell keine Fördermöglichkeit gegeben			

Als Grundlage für weitere Maßnahmen und Veränderungen müssen die derzeitige und zukünftige Rolle sowie die Funktion des Straßennetzes in Waltrop festgelegt werden. Dazu gehört sowohl ein Überblick über die Klassifizierung des Straßennetzes als auch die Festlegung eines Vorrangnetzes.

Überblick: Klassifizierung des Straßennetzes

Das klassifizierte Straßennetz ist funktional hierarchisiert. Die oberste Ebene bilden **Bundesautobahnen (BAB)**, die als Bundesfernstraßen ausschließlich vom schnellen Kfz-Verkehr benutzt werden dürfen und andere Verkehrswege planfrei kreuzen. Sie sichern die großräumige Verbindungsfunktion, die in Ballungsräumen sowie auch auf regionalen Verbindungen übernommen werden muss, um städtische Straßennetze zu entlasten. Auf Waltroper Stadtgebiet bestehen keine Autobahnen, wenngleich es in der Nähe der Stadtgrenze auf Dortmunder Stadtgebiet den für Waltrop relevanten Anschluss an die A2 gibt. Diese soll den Durchgangsverkehr aufnehmen und großräumige Verbindungen in das Umland herstellen. Darunter sind hierarchisch **Bundesstraßen** (ebenfalls Bundesfernstraßen) einzuordnen. **Landesstraßen** stellen die nachfolgende Kategorie dar, welche Verkehr zwischen einzelnen Ortschaften oder Städten, also außerhalb geschlossener Ortschaften abwickeln. Bundes- und Landesstraßen sollen zusammen mit den Bundesautobahnen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und übernehmen dabei vordergründig Verbindungsfunktionen. Bundesstraßen befinden sich nicht auf Waltroper Stadtgebiet. Ähnlich wie zuvor liegen in umliegenden Kommunen allerdings entsprechend klassifizierte Straßen (B54, B235, B236). Landesstraßen in Waltrop sind die L511, L609, L645 und die L809, die in Zuständigkeit des Landes NRW liegen. Sie übernehmen Verbindungsfunktionen innerhalb des Stadtgebiets sowie mit den Nachbarkommunen. Dabei führen sie auch zentral durch die bebauten Ortsteile. Hier bündeln sie den Verkehr, sind bislang aber nur vereinzelt verkehrsberuhigt, um beispielsweise zentrale Bereiche aufzuwerten und Konflikte zu minimieren. Grundsätzlich bestehen hier Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung und Gestaltung. Auf Landesstraßen folgen in der Rangordnung **Kreisstraßen**, die dem Verkehr in einem Landkreis, zwischen benachbarten Landkreisen oder in kreisfreien Städten dienen. Zuständig sind entweder der jeweilige Landkreis oder die kreisfreie Stadt. Mit der K12, K14 und der K34 bestehen auf Waltroper Stadtgebiet vereinzelte Kreisstraßen. Insbesondere letztere führt bis ins Waltroper Stadtzentrum. Die unterste Ebene bildet die **Gemeindestraße**, die von der jeweiligen Gemeinde verwaltet wird.

Über die Klassifizierung des Straßennetzes hinaus werden auf der untersten Ebene noch Sammelstraßen, Wohnstraßen und Wohnwege, die vorrangig der

Erschließung von Wohngebieten dienen unterschieden. Diese liegen in Waltrop zumeist als Tempo-30-Zonen vor, z. T. auch als verkehrsberuhigte Bereiche.

Die Anordnung von Tempo-30-Zonen, ist in der Straßenverkehrsordnung (§ 45 StVO) geregelt und ist derzeit, wie auch bei Hauptverkehrsstraßen, (noch) von restriktiven Vorgaben zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gekennzeichnet. Relevante Voraussetzungen für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone sind:

- Lage innerhalb geschlossener Ortschaften (insb. in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fuß- und Radverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf und zum Schutz der Wohnbevölkerung)
- nicht im Bereich von Straßen des überörtlichen Verkehrs (Landes- oder Kreisstraße)
- geringe Bedeutung des Durchgangsverkehrs
- nur an Straßen, die keine lichtsignalisierten Knotenpunkte oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien oder benutzungspflichtige Radwege aufweisen

Darüber hinaus bestehen als **Anliegerstraßen** eingeordnete **Erschließungsstraßen**, die eine erschließende Funktion haben und insbesondere dem Aufenthalt sowie z. B. dem Kinderspiel dienen. Daher sind sie i. d. R. Bestandteil von verkehrsberuhigten Bereichen, deren Anordnung ebenfalls in § 45 StVO geregelt ist. Relevante Voraussetzungen für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen sind:

- Lage in Nebenstraßen
- Erfüllung baulicher Anforderungen (z.B. Niveaugleichheit, wechselseitige Ausführung von Parkflächen, wechselseitiger Einbezug von Baumscheiben an den Parkflächen)
- hohe Bedeutung des Fußverkehrs

Verkehrsberuhigte Bereiche sollen unter den genannten Voraussetzungen so gestaltet werden, dass deutlich wird, dass diese Straße nicht für Fahrzeuge gebaut wurde. Da die gewünschte verkehrsberuhigende Wirkung allein durch Beschilderung i. d. R. nicht erreicht wird, sind die angesprochenen gestalterischen Anforderungen zu berücksichtigen. Deren Umsetzbarkeit ist vor dem Hintergrund erforderlicher rechtlicher sowie verkehrs- und bautechnischer Voraussetzungen zu prüfen.

Festlegung und Anpassung des Vorrangnetzes

Parallel zur Klassifizierung des Straßennetzes zeigt das **Vorrangnetz**, unabhängig von der Klassifizierung einer Straße, das Straßennetz, welches den **Verkehr gebündelt aufnehmen und abwickeln soll** und dabei die Haupterschließungen der Ortsteile darstellt. Diese Straßen dienen also vor allem auch dem Kfz-Verkehr. Zu den Kriterien zur Einschätzung, ob eine Straße zum Vorrangnetz gehört, zählen vor allem die Klassifizierung in Verbindung mit der Verbindungsfunktion, die Verkehrsstärken und die Nutzung durch andere Verkehrsteilnehmenden sowie die Randnutzungen. Grundsätzlich sind Straßen des Vorrangnetzes überwiegend **Hauptverkehrsstraßen** und nur in Ausnahmefällen Sammelstraßen. Diese decken sich weitgehend mit den Landes- und Kreisstraßen in Waltrop. Die Überprüfung und Fortschreibung des Vorrangnetzes in Waltrop ist ein zentraler Ansatzpunkt zur verträglicheren Abwicklung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs, da diese Einordnung die Verkehrsberuhigung und Gestaltung behindert. Auf Anpassungen im Vorrangnetz kann jedoch auch die Entwicklung von Ideen und Zukunftsperspektiven zur Gestaltung von Straßenräumen aufbauen. In diesem Zusammenhang ist zu verdeutlichen, dass mit einer Veränderung zahlreiche positive Effekte erreicht werden können. Dies betrifft beispielsweise geringere Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Auch eröffnen weniger auf das Auto fokussiert gestaltete Straßenräume sowohl den weiteren Verkehrsarten, der Verkehrssicherheit als auch anliegenden Nutzungen (z. B. Handel, Gastronomie, etc.) sowie weiteren Funktionen

des öffentlichen Raums (z. B. Aufenthalt, Kinderspiel, Erholung, etc.) erhebliche Vorteile.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der Ziele des Mobilitätskonzepts soll das **Vorrangnetz auf ein mögliches und notwendiges Mindestmaß reduziert** werden. Insbesondere bei der **K34** (Büscherstraße, Brockenscheidter Straße, Lehmstraße, Am Moselbach) **sollte geprüft werden, ob diese ganz oder teilweise aus dem Vorrangnetz entfallen kann**, da dies eine stadtverträgliche Entwicklung und Gestaltung der Straßen sowie auch des Stadtzentrums behindert und die zu erwartenden Ausweichverkehre gutachterlich als gering eingeschätzt werden. Dies gilt auch für die angebauten Abschnitte der **L609** (Münsterstraße, Wilhelmstraße, Leveringhäuser Straße), die zwar weiterhin große Relevanz für die Erreichbarkeit der Stadt Waltrop haben werden, durch eine Herausnahme aus dem Vorrangstraßennetz die Gestaltungsoptionen der Stadt Waltrop allerdings erheblich verbessern würden. Langfristig ist im Sinne einer Mobilitätswende auch zu überlegen, ob die angebauten Abschnitte der L511 (Berliner Straße, Dortmunder Straße) weiter als Vorrangstraße behandelt werden sollen; zunächst sollen diese aber weiter den auch künftig anfallenden Kfz-Verkehr bündeln und möglichst verträglich abwickeln.

D1.2 Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●○	●○○	Straßen.NRW, Kreis Recklinghausen, Stadt Waltrop	D1.1, D1.4
Ziel	sicher & barrierefrei, umweltverträglich & lebenswert			
Fördermittel	z.B. BALM: Förderung des Fußverkehrs			

Ein zentrales Handlungsfeld zur Senkung von verkehrlichen Emissionen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität von Straßen ist die Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten innerorts. Zudem gilt es, Geschwindigkeitsunterschiede zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu verringern, um einen besseren Verkehrsfluss zu erreichen und den Radverkehr sowie den ÖPNV konkurrenzfähiger zu machen. In Waltrop bestehen bereits viele Tempo-30-Zonen und -Strecken. Diese liegen vor allem im Bereich von Wohngebieten. Demgegenüber steht, dass nach wie vor weitere sensible – weil zentral liegende, angebaute, teilweise nutzungsgemischte – Straßenbereiche mit Tempo 50 befahren werden dürfen. Dies ist zumeist dem geringen Handlungsspielraum für Geschwindigkeitssenkungen geschuldet, der sich aus dem derzeitigen Rechtsrahmen ergibt. Gemäß geltender StVO kann von der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf Hauptverkehrs- und Sammelstraßen nur bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen nach unten abgewichen werden (z. B. aufgrund von Unfallschwerpunkten, zum Lärmschutz oder aufgrund sensibler Einrichtungen, die an die Straße angrenzen). Viele Kommunen erhoffen sich hier künftig mehr Handlungsspielraum. Die Stadt Waltrop ist bisher noch nicht Teil der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden". In dieser setzen sich mittlerweile rund 900 Kommunen (Stand August 2023) für mehr Handlungsspielraum bei der Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen ein. Es kann damit gerechnet werden, dass sich die Kompetenzen der Kommunen diesbezüglich durch eine Gesetzesänderung in Zukunft ändern. Es besteht die Möglichkeit, dass die Höchstgeschwindigkeit dann auch losgelöst von der Straßenbaulastträgerschaft von der Kommune durchgesetzt werden kann.

Auf der Grundlage und im Zusammenspiel mit Maßnahme D1.1 soll der Stadt Waltrop unter den derzeitigen Rahmenbedingungen größtmöglicher Handlungsspielraum hinsichtlich der Straßenraumgestaltung sowie der Geschwindigkeitsvorgaben eingeräumt werden. Diesen Handlungsspielraum gilt es, im Rahmen der aktuellen und zukünftigen Rechtslage zu nutzen, um im gesamten Gebiet der Stadt Waltrop stadtverträgliche Geschwindigkeiten einzuführen.

Die Anzahl der Hauptverkehrsstraßen in Waltrop ist bereits überschaubar, woraus sich ergibt, dass viele sensible Bereiche der Stadt (insb. die Wohngebiete) in Tempo-30-Zonen oder -Strecken liegen (vgl. Kartendarstellung) und z. T. bereits sinnvoll verkehrsberuhigt sind. Dennoch gibt es weiterhin Straßenabschnitte, deren Funktion über die Abwicklung von Durchgangs- oder Verbindungsverkehr hinausgeht (z. B. Misch- oder Wohnnutzung, teilweiser Wohnstraßen-/Wohnsammelstraßencharakter), an denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit dennoch 50 km/h beträgt – beispielsweise im Bereich der Bahnhofstraße oder entlang der

Brockenscheidter Straße. **Hier gilt es, eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu prüfen**:

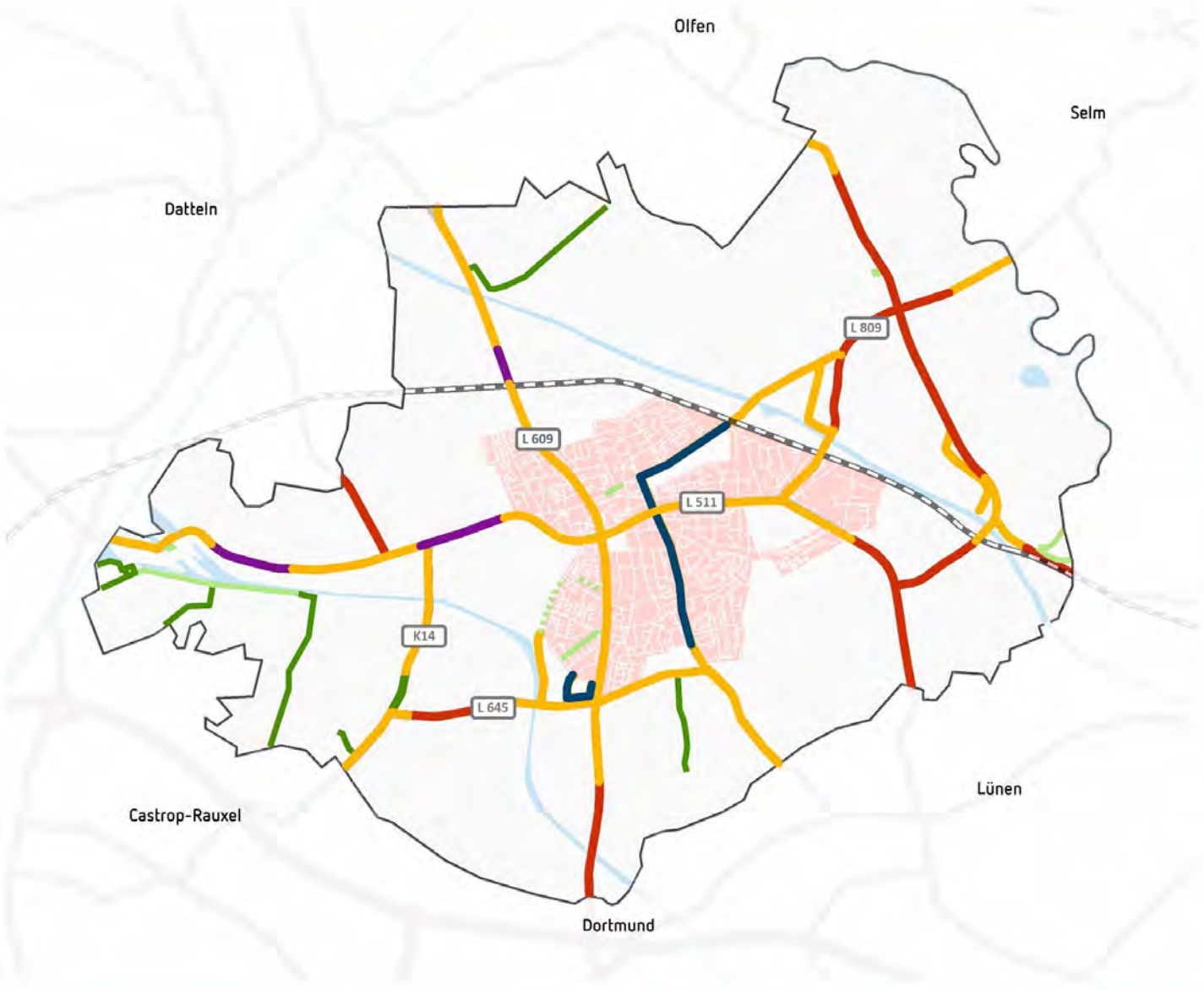
- Bahnhofstraße (vom Kreisverkehr Bahnhofstraße / Am Moselbach bis zum Knotenpunkt Bahnhofstraße / Borker Straße / Riphausstraße
- Brockenscheidter Straße (vom Knotenpunkt Brockenscheidter Straße / Akazienweg bis zum Knotenpunkt Brockenscheidter Straße / Im Sauerfeld / Lehmstraße)
- Lehmstraße (vom Knotenpunkt Lehmstraße / Im Sauerfeld / Brockenscheidter Straße bis zum Knotenpunkt Lehmstraße / Dortmunder Straße / Am Moselbach)
- Am Moselbach (vom Knotenpunkt Am Moselbach / Dortmunder Straße / Lehmstraße bis zum Kreisverkehr Am Moselbach / Bahnhofstraße)
- Zum Schacht (vom Knotenpunkt Zum Schacht / Leveringhäuser Straße bis zum Knotenpunkt Zum Schacht / Am Herdicksbach)
- Am Herdicksbach (vom Knotenpunkt Am Herdicksbach / Leveringhäuser Straße bis zum Knotenpunkt Am Herdicksbach / Zum Schacht)

Mit Ausnahme der geplanten Fahrradstraßen könnten viele der genannten Straßenabschnitte in die angrenzenden Tempo-30-Zonen eingegliedert werden. Sie entsprechen dann dem Charakter des Umfelds.

Die Überprüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Stadtgebiet hat darüber hinaus auch außerhalb der bebauten Bereiche Waltrops heterogene Geschwindigkeitsvorgaben offenbart. So gibt es stellenweise Abschnitte, auf denen Tempo 70 gilt. Dies kann insbesondere im Bereich von Kreuzungen bzw. Knotenpunkten zu Risiken führen. Aus gutachterlicher Sicht gilt es hier, darauf hinzuwirken, dass die Geschwindigkeitsvorgaben außerorts einerseits einheitlicher gestaltet und andererseits stellenweise reduziert werden (z. B. auf Tempo 50). Dies erhöht die Verkehrssicherheit, mindert Unfallschwere und reduziert die Lärm- sowie Luftschadstoffbelastung durch weniger starke Beschleunigungs- und Bremsvorgänge. Dies betrifft folgende Straßenabschnitte:

- Münsterstraße nördlich der Bahngleise
- Recklinghäuser Straße im westlichen Verlauf

Sofern die gesetzlichen Rahmenbedingungen dies künftig erlauben, wird **mittel- bis langfristig angestrebt, alle angebauten Straßenabschnitte innerhalb Waltrops mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h** zu versehen. Wie dies konkret umzusetzen ist – ob mit Tempo-30-Strecken gearbeitet wird oder ob der Gesetzgeber künftig weitere neue Möglichkeiten vorsieht – ist bei gegebener Zeit zu prüfen. Eventuell kann auch, in Abstimmung z. B. mit den Erfordernissen des Busverkehrs, eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h an bestimmten Straßenabschnitten in Frage kommen. Ziel sollte allerdings die Vereinheitlichung der Höchstgeschwindigkeiten im bebauten Gebiet sein. Dies sorgt für Transparenz und Regelungsklarheit. Vielerorts haben Verkehrsmodellierungen ergeben, dass sich durch flächendeckende Temporeduzierungen keine bzw. kaum Verkehrsverlagerungen ins Nebennetz ergeben. Dies wird für Waltrop von gutachterlicher Seite ähnlich eingeschätzt. Insofern wird eine flächendeckende Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 in Zukunft als umsetzbar angesehen und positive Effekte nach sich ziehen.



Waltrop Mobilitätskonzept

Kfz-Verkehr

Geschwindigkeiten

Legende

- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 20
- Tempo 30
- Tempo-30er-Zone
- Tempo 50
- Tempo 70
- Kanal
- Bahnschienen

potenzielle Anpassungen

- Tempo 50 zu Tempo 30
- Tempo 70 zu Tempo 50

Planersocietät

0 1Km

Stand: November 2022

Waltrop
Stadt der Schiffshebewerke

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

D1.3 Qualifizierung von Knotenpunkten im Stadtgebiet

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●●	●●●	Straßen.NRW, Kreis Recklinghausen, Stadt Waltrop	A1.2, B2, C2.1, D1.1, D1.2
Ziel	sicher & barrierefrei, umweltverträglich & lebenswert			
Fördermittel	z.B. FöRi-kom-Stra			

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass viele Knotenpunkte im Waltroper Stadtgebiet vor allem auf den Kfz-Verkehr und dessen Leistungsfähigkeit ausgerichtet sind. Dies liegt u. a. auch an der Besonderheit, dass viele der vorhandenen Lichtsignalanlagen entlang von Straßen eingerichtet wurden, deren Baulastträgerschaft bei Straßen.NRW liegen. Daraus folgt, dass kommunal angestrebte Veränderungen von Umläufen an Lichtsignalanlagen (z.B. zur Ausweitung von Grünphasen für Radfahrende) bzw. bauliche Anpassung an Knotenpunkten nur in Abstimmung mit Straßen.NRW möglich sind.

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen D1.1 und D1.2 und der Ziele des Mobilitätskonzepts ist es daher einerseits Ziel der Maßnahme der Stadt Waltrop geeignete Argumente für Abstimmungsgespräche mit dem Baulastträger der Lichtsignalanlagen im Waltroper Stadtgebiet zur Verfügung zu stellen. Andererseits soll eine Abwägungsgrundlage für Entscheidungen über die zukünftige Gestaltung und Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten entstehen. Diese soll im Sinne der Ziele des Mobilitätskonzepts zwar einen möglichst stetigen Verkehrsfluss gewährleisten und die Erreichbarkeit mit dem Kfz sichern, allerdings vordergründig Wege aufzeigen, die den Anforderungen alternativer Mobilitätsformen an Knotenpunkten gerecht zu werden. Im Zusammenspiel mit den bereits genannten Maßnahmen D1.1 und D1.2 soll das Waltroper Straßennetz so sukzessive für ein verträgliches Miteinander der verschiedenen Mobilitätsformen qualifiziert werden.

Als Option für die Qualifizierung von Knotenpunkten kommen veränderte Umläufe von Lichtsignalanlagen (LSA) und die Einführung von „smarten" (verkehrsabhängigen) LSA-Schaltungen in Frage, die neben dem Kfz-Verkehr vor allem Abhängigkeiten für den ÖPNV (vgl. Maßnahme C2.1) sowie den Radverkehr (vgl. Maßnahmenbündel B2) berücksichtigen und die Barrierewirkung für den Fußverkehr (vgl. Maßnahme A1.2) mitbetrachten. In Waltrop bietet sich dies insbesondere entlang der Nord-Süd-Achse, ggf. auch im Bereich der Ost-West-Achse an.

Auch die Anlage von Kreisverkehren kann die Qualifizierung von Knotenpunkten vorantreiben. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Kreisverkehre aufgrund des erhöhten Maßes an Verkehrssicherheit (v.a. für den Fuß- und den Kfz-Verkehr) sowie der gestalterischen Optionen oftmals positiv gesehen und als zu bevorzugende Knotenpunktform wahrgenommen werden. Die Entscheidung zum Bau bzw. zum Umbau einer Kreuzung zu einem Kreisverkehr ist allerdings immer von der individuellen Ausgangslage abhängig. Einzubeziehen sind dabei die bestehenden und / oder prognostizierten Verkehrsmengen, die vorhandenen Abbiegebeziehungen, die Flächenverfügbarkeit, die Knotengeometrie, die Bedarfe des Linienbusverkehrs sowie die Führungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr. Bei

günstigen Rahmenbedingungen können Kreisverkehre zu einem stetigeren Verkehrsfluss beitragen, für den ÖPNV und nicht motorisierte Verkehre Vorteile bieten und die Verkehrsberuhigung unterstützen. Bei eher ungünstigen Voraussetzungen können lichtsignalisierte Knotenpunkte weiterhin sinnvoll sein. Empfehlungen für Kreisverkehre und deren bauliche Ausgestaltung gibt die FGSV über die RASt 06 sowie das Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren. Im Zusammenhang mit Kreisverkehren sollte immer auch auf die dortige Führung des Radverkehrs geachtet werden, um ungewollte Verkehrssituationen (z. B. Radfahrende fahren bei Führung im Seitenraum zum Linksabbiegen in Gegenrichtung, um abzukürzen) möglichst zu vermeiden.

Derzeit bestehen sowohl aus der Waltroper Öffentlichkeit als auch aus der Stadtverwaltung selbst keine Vorschläge zur Einrichtung von Kreisverkehren an bestimmten Knotenpunkten, da einerseits bestehende Platzverhältnisse sowie andererseits die aktuelle Straßenbaulastträgerschaft als limitierend eingeschätzt werden.

Aus gutachterlicher Sicht wird vor dem Hintergrund der Maßnahmen D1.1 und D1.2 dennoch die Prüfung folgender Knotenpunkte für eine Eignung als Kreisverkehr empfohlen:

- Brockenscheidter Straße / Düsterbeck / Zum Gehölz
- Brockenscheidter Straße / Bismarckstraße
- Brockenscheidter Straße / Husemannstraße
- Riphausstraße / Bahnhofstraße / Borker Straße

Eine ergänzende Möglichkeit zur Umgestaltung von Knotenpunkten ist die Prüfung von Rückbaupotenzialen. Dies kann einerseits sogenannte freie Rechtsabbieger betreffen und andererseits auch für mittel- bis langfristig nicht mehr notwendige Abbiegespuren gelten. Darüber hinaus ist in der Bestandsanalyse festgestellt worden, dass einige bestehende Kreuzungen erhebliche Flächen in Anspruch nehmen, die sich potenziell ebenfalls für eine bauliche Umgestaltung eignen. Zurückgewonnene Flächen können entweder für Mobilitätsalternativen umgenutzt (z. B. Fuß- oder Radinfrastruktur, Busspuren) oder zu Entsiegelungs- und Begrünungszwecken verwendet werden.

D1.4 Innerörtliche Verkehrsberuhigung

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●●		Straßen.NRW, Kreis Recklinghausen, Stadt Waltrop	D1.1, D1.2
Ziel	sicher & barrierefrei, umweltverträglich & lebenswert			
Fördermittel	z.B. FöRi-kom-Stra			

Bereiche des Übergangs in bebautes Gebiet sind hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten und in diesem Zusammenhang insbesondere angesichts der Verkehrssicherheit wiederkehrende Konfliktpunkte. Auch an Durchfahrtsstraßen zeigen sich häufig ähnliche Probleme. Teilweise wirken diese Straßen auch als Barrieren innerhalb des Stadtgebiets. In Waltrop betreffen die genannten Punkte neben den Einfahrtsbereichen in den bebauten Stadtbereichen vor allem die beiden relevanten Achsen in Nord-Süd bzw. in Ost-West-Richtung. Aufgrund der kompakten Stadtstruktur bestehen hingegen kaum Probleme im Bereich von Ortsdurchfahrten, da keine eigenständigen Ortsteile bestehen.

Eine verkehrsberuhigende Gestaltung der Übergangsbereiche von nicht angebauten zu angebauten Bereichen macht Autofahrer:innen auf das Siedlungsgebiet aufmerksam und kann darüber hinaus bei einer wiedererkennbaren Gestaltung identitätsstiftend sein. Für Durchfahrtsstraßen gilt, dass diese i. d. R. entsprechend des klassifizierten Netzes auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet sind, woraus folgt, dass in der Planung zu wenig Rücksicht auf andere Verkehre und die Verkehrssicherheit genommen wird. Um Barrierewirkungen abzubauen und positiven Einfluss auf die Verträglichkeit notwendiger Kfz-Verkehre zu nehmen, ist es sinnvoll, die Durchfahrtsstraßen nicht nur hinsichtlich der Geschwindigkeit (vgl. Maßnahme D1.2) zu betrachten, sondern auch eine entsprechende Gestaltung vorzunehmen und zumindest punktuell verkehrsberuhigende Elemente einzusetzen.

Grundsätzliche Anforderungen

Für Waltrop werden folgende Grundanforderungen der verkehrsberuhigenden Gestaltung gesetzt:

- der Wechsel der Geschwindigkeit von Tempo 70 (bestenfalls nicht höher) zu angebauten Straßen mit Tempo 50 (oder weniger) wird durch gestalterische oder bauliche Elemente verdeutlicht
- der Wechsel der Geschwindigkeit von Tempo 50 (oder weniger) auf Tempo 30 (oder weniger) wird durch gestalterische oder bauliche Elemente verdeutlich
- Autofahrer:innen werden für die zahlreichen sich überlagernden Nutzungsansprüche im bebauten Bereich sensibilisiert und es wird ein wiederkehrender lokalspezifischer Bezug hergestellt. Hierzu können Einzelelemente oder Kombinationen eingesetzt werden. Passende Elemente sind nachfolgend beschrieben.

Zur Verkehrsberuhigung an Übergängen von nicht angebauten zu angebauten Bereichen bestehen sowohl bauliche als auch gestalterische Optionen: Bauliche Optionen sind beispielsweise Aufpflasterungen, Verkehrsinseln/Fahrbahnteiler, Kreisverkehre, Querungshilfen und Verschwenkungen der Fahrgasse (z. B. durch bauliche Maßnahmen oder – falls vorhanden – eine entsprechende Ordnung des straßenbegleitenden ruhenden Verkehrs). Eine ansprechende Gestaltung der jeweiligen Elemente begünstigt sowohl deren Sichtbarkeit als auch ihren Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raums. Als gestalterische Optionen kommen beispielsweise Ortswappen, besondere Bepflanzungen, Versätze, Einengungen, Aufmerksamkeitsfelder (farbliche Markierungen, Materialwechsel), Informations- und Orientierungsschilder bzw. -tafeln (z. B. Stadtpläne, Hinweise auf lokale Besonderheiten oder auch elektronische Geschwindigkeitsdisplays) in Betracht.

Für die Bereiche von Durchfahrtsstraßen besteht die Möglichkeit, baulich, gestalterisch und ordnend in den Straßenraum einzugreifen. Handlungsoptionen sind hier, sofern die Voraussetzungen dafür vorliegen, die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 40 respektive Tempo 30 (vgl. Maßnahme D1.2), die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr, die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des Kfz-Verkehrs (z. B. durch Rücknahme des Parkens im Straßenraum, Verschmälerung der Fahrbahn auf ein notwendiges Mindestmaß) zugunsten der Fläche für den Fußverkehr sowie ggf. die Auflösung der klaren Trennung zwischen den Verkehrsarten oder auch der Schaffung eines shared-space-artigen Raums (z. B. im Bereich von Dorfplätzen) durch Niveauabsenkung des Seitenraums und eine Annäherung der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus.

Für Waltrop können folgende Übergänge von nicht angebauten zu angebauten[1] Bereichen identifiziert werden, die für entsprechende Maßnahmen in Frage kommen:

- Südliche Einfahrt nach Waltrop über die Brockenscheidter Straße ausgehend vom Kreisverkehr Altenbruchstraße / Büscherstraße / Brockenscheidter Straße in nördliche Richtung bis zum Akazienweg
- Einfahrt nach Waltrop über die Hafenstraße zwischen den Knotenpunkten Hafenstraße / Großer Kamp und Hafenstraße / Im Erlen
- Östliche Einfahrt nach Waltrop über die Borker Straße im Übergang zur Bahnhofstraße

Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten zur innerörtlichen Verkehrsberuhigung. Dazu gehören Fahrbahn-/Bodenmarkierungen, Fahrspurverengungen, Bodenschwellen, Straßenraummöblierung, Begrünungsmaßnahmen sowie die Aufplasterung von Fahrbahnen an Quartierseingängen oder Kreuzungsbereichen in Quartieren (sog. Gehwegüberfahrten) und vorgezogene Seitenräume (sog. Gehwegnasen).

Folgende Bereiche im Waltroper Stadtgebiet sind für die Einrichtung von Gehwegüberfahrten zu prüfen:

- Brockenscheidter Straße / Bismarckstraße
- Brockenscheidter Straße / Husemannstraße
- Leveringhäuser Straße / Elisenstraße und Messingfeldstraße
- Einmündungen entlang der Altenbruchstraße
- Riphausstraße / Alter Graben
- Bahnhofstraße / Gasstraße und Ostring
- Schützenstraße / In der Baut

Folgende Bereiche im Waltroper Stadtgebiet sind für die Einrichtung von vorgezogenen Seitenräumen zu prüfen:

- Schützenstraße / In der Baut

[1] Eine angebaute Straße dient dem Erreichen und Verlassen von Häusern und Grundstücken an ihren Rändern, während nicht angebaute Straßen in aller Regel nur an Grundstücken vorbeiführen, ohne dass sie direkt von diesen erreichbar sind

- Kaiserstraße / Lindenstraße
- Bismarckstraße / Sydowstraße
- Bismarckstraße / Im Sauerfeld
- Im Sauerfeld / Husemannstraße
- Gasstraße / Nordring

D2 Strategie zum ruhenden Verkehr

Mobilität in Städten wird neben dem fließenden Kfz-Verkehr auch durch den ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Dafür ist grundlegend, dass privat genutzte Fahrzeuge im Durchschnitt ca. 23 Stunden am Tag stehen[2]. Trotz bundesweiter Bestrebungen zur Mobilitätswende steigen die Pkw-Besitzzahlen nach wie vor[3], weshalb auch vermehrt Raum durch parkende Fahrzeuge nachgefragt wird. Dies wird insbesondere im öffentlichen Raum zu einem größer werdenden Problem, da zahlreiche Nutzungsansprüche aufeinanderprallen, der zur Verfügung stehende Raum aber entweder natürlich oder baulich begrenzt ist. Daher muss eine in die Zukunft gerichtete Mobilitätsplanung den ruhenden Verkehr in ihre Strategien einbeziehen und Lösungsmöglichkeiten für eine stadtverträgliche Abwicklung aufzeigen. Dies hat insbesondere deshalb eine so große Bedeutung, da hoher Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr i. d. R. gerade in den Räumen stattfindet, die sowohl aus städtebaulicher als auch aus Mobilitätssicht am wertvollsten und entsprechend rar sind. Zugleich ist der breiten Öffentlichkeit der Wert des öffentlichen Raums oft nicht bewusst. Parkraum kostet in Herstellung und Unterhalt Geld und kann nicht anderweitig zur Bewirtschaftung genutzt werden. Während z. B. ein Gastronom für die Inanspruchnahme öffentlicher Flächen zahlen muss, ist das Parken in Waltrop in vielen innerstädtischen Bereichen kostenlos möglich. Ergänzend muss festgehalten werden, dass es kein grundsätzliches Anrecht auf einen (freien) Parkplatz im öffentlichen Raum gibt – die Unterbringung sollte i. d. R auf privatem Grund erfolgen.

Ziel einer Parkraumstrategie, die auf ein aktives Parkraummanagement setzt, ist die Beeinflussung von Angebot und Nachfrage an Parkmöglichkeiten im privaten und im öffentlichen Raum im Sinne der Ziele der Mobilitätsplanung. Unter Parkraummanagement wird dabei „die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung mittels baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher Maßnahmen"[4] verstanden. Parkraummanagement kann verschiedene Aspekte (z. B. Parkdauer, Zeitpunkt des Parkvorgangs, zeitliche oder monetäre Bewirtschaftung, Nutzungswidmung für bestimmte Fahrzeuge oder bestimmte Halter:innen) berücksichtigen, die an die kommunale Mobilitätsstrategie angelehnt werden. Dabei stellt Parkraummanagement nicht einen Katalog restriktiver Maßnahmen dar, sondern ist als Instrument einer integrierten Mobilitätsplanung anzusehen, welches verkehrspolitische Ziele einer Kommune unterstützen und maßgeblich positiv prägen kann.

Wesentliche Handlungsbereiche einer Parkraumstrategie sind die verträgliche Abwicklung der Parkvorgänge, der Abbau von Konflikten zu anderen Nutzungen und Verkehrsarten und die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld des ruhenden Verkehrs. Hierbei sind Aspekte wie beispielsweise die Verteilung von Parkdruck, die Vermeidung von Parksuchverkehren und die Erhöhung der Effizienz von Parkmöglichkeiten relevant.

Grundsätzliche Prämissen

- Verzicht auf die zusätzliche Ausweisung von öffentlichem Parkraum in Bestandsgebieten.
- Sukzessiver Rückbau von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum zugunsten alternativer Mobilitätsangebote oder der Aufenthaltsqualität.
- Verlagerung von ruhendem Verkehr auf die private Fläche (im Bestand sowie bei der Entwicklung neuer bzw. Umnutzung bestehender Gebiete).
- Aufklärungsarbeit zur Rolle des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum und zu Gefahren, die mit falschem Parkverhalten einhergehen.
- Nutzung von Digitalisierungsmöglichkeiten beim Parken.

[2] vgl. z. B. Daten der MiD-Erhebungen
[3] vgl. Daten des KBA
[4] AGORA 2018: Öffentlicher Raum ist mehr Wert, S.11

Das Maßnahmenbündel D2 beinhaltet dazu die folgenden Teilmaßnahmen:

- D2.1 Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum
- D2.2 Optionen für den ruhenden Verkehr entlang der L609
- D2.3 Ruhender Verkehr im weiteren Stadtgebiet
- D2.4 Digitalisierung des Parkleitsystems & digitales Parken
- D2.5 Einführung einer kommunalen Stellplatzsatzung
- D2.6 Umsetzung eines Kommunikationskampagne im Rahmen der weiteren Maßnahmen der Parkraumstrategie

C2.1 Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●🔑	●●○	●●○	Stadt Waltrop	D2.2, D2.3, D2.4
Ziel	sicher & barrierefrei, gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-MM			

Die Stadt Waltrop verfügt in ihrer Innenstadt ein über die Jahre gewachsenes Parkraummanagement. Dies setzt sich aus Bereichen mit Parkschein- und Parkscheibenregelung, Bewohnerparkbereichen sowie frei verfügbaren Parkplätzen zusammen. Hinzu kommen bestimmten Nutzungen zugeordnete Parkmöglichkeiten, die von Kund:innen genutzt werden dürfen. Des Weiteren besteht außerhalb der Waltroper Innenstadt – entlang der Dortmunder Straße – ein weiterer Bereich mit Parkraummanagement (Parkscheibenregelung).

Im Zuge der Ortsbegehung wurde eine stichprobenartige Parkraumerhebung durchgeführt, bei der im Zeitraum zwischen 11 – 13 Uhr die belegten Parkmöglichkeiten aufgenommen wurden. Dies hat zwei grundsätzliche Aspekte offenbart. Einerseits konnte festgestellt werden, dass weder im Gebiet der Innenstadt noch im Zusatzbereich der Dortmunder Straße Kapazitätsengpässe beim verfügbaren Parkraum bestehen. Andererseits konnte eine deutliche Präferenz der Nutzenden zu den unbewirtschafteten Parkmöglichkeiten festgestellt werden, die vor allem in den äußeren Bereichen des untersuchten Gebiets (entlang der Leveringhäuser Straße sowie im Bereich des Nordrings) vorhanden sind. Demgegenüber sind vor allem die bewirtschafteten Parkplätze Schweinewiese und Woolworth sehr gering ausgelastet.

Zur Erreichung der mit dem Mobilitätskonzept einhergehenden Ziele und zur Umsetzung weiterer Maßnahmen anderer Handlungsfelder bedarf es einer Anpassung im Umgang mit dem ruhenden Verkehr in Waltrop. Dazu sind neben den bereits formulierten Prämissen (vgl. Maßnahme D2) weitere Grundsätze elementar:

- je zentraler die Lage und je beanspruchter die Straße (auch durch weitere Verkehrsarten oder Nutzungen) desto strikter die Bewirtschaftung
- straßenbegleitendes Parken sollte teurer sein als Parken auf zusammenhängenden Parkplätzen oder Parkbauten; aus gutachterlicher Sicht gilt dies aufgrund seiner Zentralität nicht für den Marktplatz (hier sollte die Prämisse sein, sukzessive eine (teilweise) Verlagerung auf umliegende Parkplätze oder Parkbauten zu erwirken)
- innerhalb einer fußläufigen Entfernung von mindestens 300 Metern um das Waltroper Zentrum sollte es mittelfristig keine frei nutzbaren Parkmöglichkeiten mehr geben (aufbauend auf der Bestandssituation müsste die Bewirtschaftung monetär erfolgen)
- regelmäßige Prüfung, ob für weitere Bereiche (z. B. Dortmunder Straße) Parkraumkonzepte zielführend sein können (individuelle Prüfung welche Regelungsmöglichkeiten jeweils bestehen)

- ggf. Ermöglichung zeitbefristeter Privilegien für E-Fahrzeuge (Ausnahme von Bewirtschaftungsregelungen)
- Steuerung des ruhenden Verkehrs in Wohngebieten über ordnende Maßnahmen (Markierung, Beschilderung, Unterbinden von Gehwegparken, Einrichtung von Parkverbotszonen mit ausgenommenen markierten Bereichen)
- anlassbezogene Prüfung, ob in bestimmten Bereichen Bewohnerparkregelungen[5] sinnvoll und erforderlich sind (hierbei sollte insbesondere die L609 einbezogen werden, da es denkbar ist, dass Bewohnende der Innenstadt entlang der L609 parken)
- Ausweitung der Kontrolle der eingeführten Regelungen

Bausteine

Für die Umsetzung der Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum in Waltrop werden folgenden Bausteine empfohlen:

- Erarbeitung eines neuen Parkraumkonzepts für die Waltroper Innenstadt unter Berücksichtigung der genannten Grundsätze. Wesentliche Bestandteile sollten sein:
    - Ausweitung monetärer Bewirtschaftung über Parkscheinautomaten[6] auf den öffentlichen Straßenraum im Waltroper Zentrum z. B. in der Hochstraße, in der Schützenstraße (unter Beibehaltung der Bewohnerparkregelung) sowie in der Hilberstraße (unter Berücksichtigung der Planungen einer Fahrradstraße; vgl. Maßnahme B1.3), preislich oberhalb der derzeit bestehenden monetären Bewirtschaftung und mit kürzerer Höchstparkdauer
    - Anhebung der Bepreisung auf den zentralsten Parkplätzen Waltrops (Marktplatz, Herne-Bay-Platz) auf ein Niveau oberhalb der derzeit bestehenden monetären Bewirtschaftung; Orientierung könnte die Bepreisung im öffentlichen Straßenraum sein bei Berücksichtigung einer längeren Höchstparkdauer
    - Einbezug von Parkmöglichkeiten für Mobilitätseingeschränkte und E-Fahrzeuge (vgl. Maßnahme D3)
    - Entweder Bewirtschaftung (min. Parkscheibe) oder besser Rücknahme straßenbegleitendes Parken entlang der Münster- und Wilhelmstraße (vgl. Maßnahme D2.2)
    - Einbeziehung von Anwohner:innen zur Notwendigkeit weiterer Bewohnerparkregelungen
    - Abstimmung von geplanten Regelungen mit betroffenen Akteuren zur Einbindung in das Konzept; betrifft z. B. die privaten Parkplätze von EDEKA und Woolworth in diesem Bereich
    - sensible Kommunikation der Maßnahmen
    - Beobachtung der Auswirkungen, ggf. Anpassung
- Potenziell: Erarbeitung eines Parkraumkonzepts für den Bereich der Dortmunder Straße; prioritär wäre aus gutachterlicher Sicht der Rückbau des straßenbegleitenden Parkens entlang der südlichen Richtungsfahrbahn zur Gewinnung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr

[5] Voraussetzungen Bewohnerparken: nach VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 – 1e ist die Einrichtung von Bewohnerparkzonen nur unter den folgenden Voraussetzungen möglich: Mangel an privaten Stellflächen, erheblicher allgemeiner Parkdruck, Bewohner finden regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug, Bereich ist nicht größer als 1.000 m², es handelt sich um einen Nahbereich der von Bewohnern zum Parken aufgesucht wird, werktags von 09:00 – 18:00 Uhr nicht mehr als 50% der Parkmöglichkeiten für Bewohner reserviert (in der übrigen Zeit nicht mehr als 75%)

[6] Derzeit ist ein Verzicht auf Parkscheinautomaten und damit eine rein digitale Abwicklung der Gebühren (z.B. über Apps) bei der Einführung von Parkgebühren nicht möglich. Entsprechend ist zu beachten, dass die Aufstellung, der Betrieb und die Wartung von Parkscheinautomaten mit Kosten verbunden ist, ebenso wie eine verstärkte notwendige Kontrolle. Erfahrungen zeigen jedoch, dass in vielen Fällen die Einnahmen aus den Parkgebühren die Kosten decken können bzw. sogar übersteigen. Diese Mittel sollten dann der weiteren Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung zur Verfügung stehen.

D2.2 Optionen für den ruhenden Verkehr entlang der L609

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●🔑	●●○	●●●	Straßen.NRW, Stadt Waltrop	D1.1, D1.2, D2.1, E1.1
Ziel	sicher & barrierefrei, gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	aktuell keine Fördermöglichkeit gegeben			

Die bereits mehrfach angesprochene Nord-Süd-Achse (L609, Münsterstraße, Wilhelmstraße, Leveringhäuser Straße, Mengeder Straße) ist als Mobilitätsachse von essenzieller Bedeutung für die Stadt Waltrop. Bislang zeigt sich diese Bedeutung allerdings nur im Bereich des Kfz-Verkehrs. Aufbauend auf den Maßnahmen D1.1 und D1.2 sieht das Mobilitätskonzept für diesen Zusammenhang Anpassungen vor.

Im Bereich des ruhenden Verkehrs betrifft dies das straßenbegleitende Parken entlang der L609. Aus gutachterlicher Sicht passen die für den ruhenden Kfz-Verkehr genutzten Flächen einerseits nicht zur größtenteils aufgelockerten Bauweise entlang der genannten Straßen (Wohnbebauung mit teilweise leichter Nutzungsmischung). Andererseits ist dies vor dem Hintergrund der angestrebten Bedeutung der Straße für die Ziele des Mobilitätskonzepts und damit verbunden für weitere Mobilitätsformen (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) in Anbetracht des zu Verfügung stehenden Straßenraums nicht zielführend. Darüber hinaus sind viele der markierten Seitenräume in ihrer Breite nicht ausreichend für die Abwicklung von ruhendem Kfz-Verkehr.

Dementsprechend gilt es, durch einen veränderten Umgang mit dem straßenbegleitenden Parken entlang der L609, Gestaltungs- und Handlungsoptionen zu generieren und ruhenden Kfz-Verkehr auf private Flächen zu verlagern. Dazu werden folgende Empfehlungen gegeben:

- Durchführung einer Erhebung bzw. einer Befragung zu verfügbaren Stellplätzen auf privatem Grund sowie zum Pkw-Besitz entlang in Betracht kommenden Abschnitte der L609
- Prüfung der Option einer Einführung der Regelung „Parken nur in gekennzeichneten Bereichen", um in den Bereichen der L609, in denen straßenbegleitendes Parken sinnvoll erscheint, legal nutzbare Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen (im Zusammenhang mit Maßnahme D2.1 ggf. eine Bewirtschaftung vorsehen); hierbei besteht die Möglichkeit, die Anordnung der legalen Parkmöglichkeiten alternierend (wechselseitig) vorzunehmen
- Nutzung potenziell freiwerdender Flächen für Gestaltungsoptionen des Straßenraums der L609 (vgl. Maßnahme E1.1)
- sensible Kommunikation der Maßnahmen
- Ausweitung der Kontrolle der eingeführten Regelungen
- Beobachtung der Auswirkungen, ggf. Anpassung

D2.3 Ruhender Verkehr im weiteren Stadtgebiet

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
● ○ ○	● ● ○	↻	Stadt Waltrop	A1.1, C4.1, D2.5
Ziel	sicher & barrierefrei, gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. BMWS: Förderung städtebaulicher Maßnahmen, FöRi-MM			

Ruhender Verkehr kann auch an punktuellen Straßenzügen außerhalb der Innenstadt (z. B. Bahnhofstraße, Gasstraße) sowie in einigen Wohngebieten vermehrt Konflikte mit weiteren Verkehrsarten (z. B. Fuß- und Radverkehr) sowie der Verkehrssicherheit hervorrufen. Diese werden entweder durch homogene Nutzungen im Umfeld (Wohnen) oder durch starke Nutzungsmischung verursacht und haben dann jeweilige tageszeitliche Spitzen (homogene Umfeldnutzung = eher abendliche / nächtliche Spitzenauslastung; heterogene Umfeldnutzung = Spitzen im Tagesverlauf). Vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Waltroper Mobilitätskonzepts ist es erforderlich die durch den ruhenden Verkehr ausgelösten Konflikte (präventiv) anzugehen. Dabei ist nach der Prämisse zu handeln, dass alternativen Verkehrsmitteln bzw. stadtgestalterischen, gastronomischen, einzelhandels- oder erholungsrelevanten Nutzungen mehr Raum zur Verfügung gestellt wird als bisher.

Für eine verträglichere Abwicklung des ruhenden Verkehrs im weiteren Stadtgebiet werden folgende Empfehlungen gegeben:

- Identifikation von Bereichen, in denen durch ruhenden Verkehr Konflikte verursacht werden (könnten)
- Ordnung des ruhenden Verkehrs zum Abbau von Konflikten mit anderen Verkehrsarten und Nutzungen durch Ausweisung von Parkverbotszonen, in denen das Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist
- Markierung legaler Parkmöglichkeiten auch unter dem Gesichtspunkt der Freihaltung von Sichtachsen an Knotenpunkten / Kreuzungen
- Prüfung der Möglichkeit legales Gehwegparken einzuführen (unter der Berücksichtigung der erforderlichen Mindest-Gehwegbreiten; vgl. hierzu Maßnahme A1.1)
- Potenziell: Prüfung der Einrichtung von Quartiersgaragen und deren Aufbau als Mobilitätsschnittstellen, an denen weitere Mobilitätsangebote vorgehalten und genutzt werden können (vgl. Maßnahme C4.1); Berücksichtigung der Prämisse, dass durch den Bau einer Quartiersgarage kein zusätzlicher Parkraum geschaffen wird
- Hinwirken auf eine veränderte Planungspraxis im Neubau: anstatt private Stellplätze auf einzelnen Grundstücken und öffentliche Parkstände im öffentlichen Raum zu schaffen, werden zentrale Parkmöglichkeiten an den Eingangsbereichen vorgesehen; diese Parkmöglichkeiten dienen als Mobilitätsschnittstellen, an denen weitere Mobilitätsangebote vorgehalten und genutzt werden können (vgl. Maßnahme D2.5), geplant
- Ausweitung von Kontrollen auf die entsprechenden Bereiche der Stadt

D2.4 Digitalisierung des Parkleitsystems & digitales Parken

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○	●●○	Straßen.NRW, Kreis Recklinghausen, Stadt Waltrop	D2.1
Ziel	innovativ & vernetzt, gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-kom-Stra, BMDV: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme			

Parksuchverkehr ist gerade in innerstädtischen Bereichen ein Problem und kann in ungünstigen Fällen für bis zu einem Drittel des Verkehrs verantwortlich sein. Auf der Suche nach einer freien bzw. kostenlosen oder günstigeren Parkmöglichkeit belasten die Fahrzeuge die Straßen zusätzlich. Dies gilt es möglichst effektiv zu verhindern.

Ein digitales und dynamisches Parkleitsystem kann die Lenkung des Parksuchverkehrs auf die Parkplatzanlagen verbessern. Durch den Einbezug von Echtzeitdaten der einzelnen Parkplatzanlagen (Erfassung über Schranken, Kontaktschleifen im Boden oder Kameras) kann das bestehende Parkleitsystem aufgewertet und mit wesentlichen Zusatzinformationen ausgestattet werden. Dies kann die Suche nach einem Parkplatz einerseits weniger zeitaufwendig gestalten und andererseits durch weniger Parksuchverkehr Emissionen einsparen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, weitere Informationen in das System einzubinden und so beispielsweise auf E-Lademöglichkeiten, auf (Geschwindigkeits-) Vorteile und Angebote des ÖPNV sowie des Radverkehrs, auf die Nutzung von P+R-Anlagen oder weitere Mobilitätsangebote zur Verknüpfung und auf kommunale Aktionen aufmerksam zu machen.

Die fortschreitende Digitalisierung in nahezu allen Lebensbereichen ist auch für die Waltroper Parkraumstrategie relevant. Im Hinblick auf die sich ständig weiter entwickelnden technischen Möglichkeiten ist zu prüfen, inwieweit der ruhende Verkehr in Waltrop durch digitale Aspekte optimiert werden kann. Ein digitales Parkleitsystem kann dabei zielführend sein und um weitere Elemente ergänzt werden. Beispielhaft sind Apps zur Entrichtung von Gebühren, zur Parkplatzreservierung, zur Anzeige freier Parkmöglichkeiten sowie zur Routenführung zu nennen. Darüber hinaus bestehen auch Möglichkeiten zur digitalen Parkraumerhebung und zur Unterstützung der Ordnungsdienste. Ebenso können die Daten auf den Webseiten der Stadt eingepflegt werden.

Bausteine

Zum Aufbau eines digitalen Parkleitsystems in Waltrop werden folgenden Bausteine empfohlen:

- Identifizierung aller relevanten Parkplätze für das digitale Parkleitsystem
- Aufbau einer Erfassungssystematik auf den zum Parkleitsystem zugehörigen Parkplätzen (z. B. über Kameras, Schranken oder Kontaktschleifen im Boden)
- Identifizierung von Beschilderungsstandorten
- Umsetzung einer dynamischen Beschilderung der zu erfassenden Echtzeit-Kapazitäten auf den einzelnen Parkplätzen (hierzu ist eine Beschilderung in den betreffenden Bereichen von Waltrop erforderlich)

- Einbezug der Daten des digitalen Parkleitsystems auf den Webseiten der Stadt
- Nutzung der neuen Beschilderung zur weiteren Information von Verkehrsteilnehmenden (z. B. Marketing, Informationen zu Abfahrtszeiten des ÖV, Reisezeiten zu bestimmten Zielen mit dem ÖV, etc.)

Für die Etablierung von digitalem Parken in Waltrop werden folgende Bausteine empfohlen:

- Einbeziehung der Möglichkeit des Handyparkens in allen Bereichen der Stadt, in denen eine Bewirtschaftung des Parkraums über Parkscheinautomaten erfolgt (i. V. m. minutengenauer Abrechnung der zu entrichtenden Gebühren)
- Prüfung der Möglichkeit, Informationen aus dem digitalen Parkleitsystem in Navigationsapps bzw. -geräte zu implementieren (z. B. über Vorschläge zum nächstgelegenen freien Parkplatz bei der Zielwahl)
- Regelmäßige Prüfung, ob neue technische Systeme mit Bezug zum ruhenden Verkehr für die Waltroper Parkraumstrategie gewinnbringend sein können (z. B. dynamische Parkgebühren[7])

Digitales Parkleitsystem (Dortmund) (Quelle: eigene Aufnahme)

[7] Dynamische Parkgebühren werden je nach aktuellem Angebot an freien Parkmöglichkeiten, der vorherrschenden Nachfrage, der jeweiligen Lage der Parkmöglichkeiten, des Wochentags und der Tageszeit (sowie ggf. weiteren Parametern) automatisiert bestimmt und minutengenau abgerechnet

D2.5 Weiterentwicklung der kommunalen Stellplatzsatzung

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●○○	●●○	Stadt Waltrop, Zukunftsnetz Mobilität NRW	
Ziel	gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-MM			

Kommunale Stellplatzsatzungen regeln die Herstellung von Stellplätzen (für Kraftfahrzeuge) und Abstellplätzen (für Fahrräder) bei Neubau oder (Nutzungs-)Änderung einer baulichen Anlage. Neben der notwendigen Anzahl dieser werden auch qualitative Ausstattungsmerkmale von Stellplätzen und Abstellplätzen festgelegt. Damit stellen Stellplatzsatzungen ein Steuerungsinstrument im Bereich des ruhenden Verkehrs dar. Da die Einflussmöglichkeiten von Stellplatzsatzungen den öffentlichen Raum nicht miteinschließt, bezieht sich die angesprochene Steuerung auf den privaten bzw. halböffentlichen Raum (z. B. Parkmöglichkeiten von Supermärkten). Bestimmte Teile kommunaler Stellplatzsatzungen (insb. Minderungsmöglichkeiten für Kfz-Stellplätze durch alternative Mobilitätsangebote) können auch als Bestandteil der Mobilitätsorganisation bzw. des Mobilitätsmanagements (vgl. Handlungsfeld F) angesehen werden, da die Ausgestaltung der Regelungen für Stellplätze und Abstellplätze die Mobilität indirekt steuert bzw. beeinflusst und dabei in andere Fachbereiche, z. B. die Stadtplanung und Bauordnung, einwirkt.

Die Stadt Waltrop verfügt bereits über eine kommunale Stellplatzsatzung sowie eine separate Stellplatzablösesatzung aus dem Jahr 2020. Damit wurde die neu geschaffene Möglichkeit der nordrhein-westfälischen Bauordnung genutzt, die Kommunen dazu ermächtigt individuelle Stellplatzsatzungen für ihr Stadtgebiet (oder Teile davon) zu erlassen. Daraus ist eine moderne an die Begebenheiten und verkehrspolitische Zielrichtung der Stadt Waltrop angelehnte Stellplatzsatzung entstanden. Mit dem Mobilitätskonzept gehen zahlreiche Maßnahmen und eine nochmals veränderte Zielrichtung für das Mobilitätsgeschehen der Stadt Waltrop einher. An dieser Stelle ist es aus gutachterlicher Sicht sinnvoll die bestehende kommunale Stellplatzsatzung auf aus den Zielstellungen des Waltroper Mobilitätskonzepts hervorgehende Anpassungsmöglichkeiten zu prüfen.

Folgende Inhalte der Waltroper Stellplatzsatzung sollten überprüft werden:

- Überprüfung der aus gutachterlicher Sicht vergleichsweise hohen Minderungsmöglichkeiten durch die ÖPNV-Anbindung und Veränderung der Bemessungsgrundlage von Luftlinienentfernung (Radien) zu tatsächlicher Entfernung (Isochronen)
- Überprüfung von § 3 Abs. 4, da das am 11. Februar 2021 verabschiedete Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) bei baulichen Vorhaben grundsätzlich die Vorgaben zur Elektrifizierung übernommen hat
- Überprüfung von § 3 Abs. 14, da dieser zu überproportional vielen (und dann wenig genutzten) Fahrradabstellanlagen führen kann
- Prüfung der Möglichkeit weitere Vorgaben für Stellplätze (insb. zusammenhängende Stellplatzflächen) zu machen (z. B. hinsichtlich Begrünung, Photovoltaiknutzung)

- Festlegung der Qualitäten für notwendige Fahrrad-Abstellplätze (z. B. Anschließmöglichkeiten, Platzbedarf, Beleuchtung, E-Lademöglichkeit, Überdachung, etc.)
- Überprüfung von § 5 Abs. 4, da dieser die Verwendung von generierten Finanzmitteln aufgrund der Bindung an einen Vorteil für das jeweilige Bauvorhaben kompliziert und ggf. die Verwendung unmöglich macht
- Prüfung der Option die Ablösesatzung in die kommunale Stellplatzsatzung zu integrieren

D2.6 Umsetzung einer Kommunikationskampagne im Rahmen der weiteren Maßnahmen der Parkraumstrategie

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●○	↻	Stadt Waltrop	D2.1, D2.2, D2.3, D2.4, D2.5
Ziel	sicher & barrierefrei, aktiv & komfortabel			
Fördermittel	z.B. BMWS: Förderung städtebaulicher Maßnahmen, FöRi-Nah			

Parken ist ein hochsensibles und verkehrspolitisch umstrittenes Thema. Kommunale Erfolge in der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs sind nicht zuletzt auf eine gute Kommunikation des Themas zurückzuführen. Eine Kommunikationskampagne, die Maßnahmen des ruhenden Verkehrs begleitet, gilt es von kommunaler Seite aus strukturiert anzugehen. Dazu sind neben finanziellen Mitteln (z. B. für Informationsmittel oder Werbekampagnen), eine professionelle Begleitung und auch personelle Ressourcen bei der Verwaltung bereitzustellen. Es bedarf hier der Zusammenarbeit der beteiligten Fachbereiche der Stadtverwaltung sowie einer verantwortlichen, koordinierenden Stelle. Um dem Thema ein relevantes Gewicht zu verleihen, bietet es sich an, den offiziellen Auftakt der Kommunikationskampagne zur Parkraumstrategie durch eine öffentlichkeitswirksame Positionierung der Stadt zu begleiten. Hierzu könnten sich persönliche Statements der Verwaltungs- und Stadtspitze eignen. Als gutes Beispiel kann hier die Kampagne UmsteiGERN[8] der Stadt Dortmund aufgezeigt werden, unter deren Dach ähnliche Anstrengungen im Bereich des Umweltverbunds unternommen werden und deren aufgebaute Grundstruktur mittlerweile für zahlreiche Projekte und Veränderungsprozesse im Bereich der Mobilität genutzt wird.

Für die Kommunikationskampagne zur Waltroper Parkraumstrategie werden folgende Bausteine empfohlen:

- Öffentlichkeitswirksame Positionierung von Verwaltungs- und Stadtspitze zum Umgang mit ruhendem Verkehr in Waltrop
- Sensibilisierung für das Thema ruhender Verkehr:
  - Aufklärungsarbeit über den aktuellen Status Quo des ruhenden Verkehrs, insbesondere aus der Sicht der schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen; Aufzeigen von Daten und Fakten: Generierung einer sachlichen Diskussionsgrundlage
  - Entkräften von typischen Gegenargumenten und Fokussierung auf die Vermittlung entstehender Vorteile (z. B. Gewinnung von Flächen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, weniger Parksuchverkehr, mehr (bewirtschaftete) Parkmöglichkeiten für Kund:innen von Gastronomie und Einzelhandel, höhere Effizienz auf den einzelnen Parkmöglichkeiten etc.), Schaffung eines positiven Mind- und Kommunikationssets
  - Parken vermehrt als (lösbares!) Problem der Halter:innen und weniger als Problem der Allgemeinheit kommunizieren (als

[8] vgl. https://www.umsteigern.de/

Autofahrer:in kann ich in unmittelbarer Nähe meines Ziels nicht zwangsläufig eine kostenfreie Parkmöglichkeit erwarten)

- Parkraummanagement aktiv statt reaktiv kommunikativ begleiten, Bürger:innen müssen über die Wirkungen von Fehlverhalten beim Parken aufgeklärt werden
- Grundsatzprinzip: erst Kommunikation, dann Ahndung (so kann beispielsweise die jahrzehntelange Duldung von regelwidrigem Gehwegparken schrittweise verändert werden)
- Kommunikation umzusetzender Maßnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs mit Betroffenen und Akteur:innen

D3 Strategie zur Etablierung der E-Mobilität

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○	●●○	Straßen.NRW, Kreis Recklinghausen, Stadt Waltrop	D2, D4.3
Ziel	innovativ & vernetzt, umweltverträglich & lebenswert			
Fördermittel	z.B. FöRi-MM, progres.nrw: „Emissionsarme Mobilität"			

Aufgrund der zunehmenden und – angesichts der internationalen und nationalen Klimaziele – notwendigen Marktdurchdringung von Elektro-Kfz wird eine kommunale Strategie zur Anpassung notwendiger Infrastrukturen für die E-Mobilität benötigt. Damit gehen Fragen einher, wo welche Arten von Lademöglichkeiten benötigt werden, wie man mit den Ansprüchen der neuen Fahrzeuge umgeht und wie die kommunale Energieversorgung aufgestellt werden muss.

Grundsätzliche Anforderungen

Um dem absehbar zunehmenden Ladebedarf Rechnung zu tragen, muss insbesondere an Wohn- und Arbeitsplatzstandorten (eher im privaten Raum) sowie im Bereich von größeren Stellplatzanlagen (öffentlicher und privater Raum), wo über längere Zeiträume geparkt wird (z. B. Parkhäuser, P+R-Anlagen, etc.), die Anzahl an Lademöglichkeiten erhöht werden. Dafür bestehen gesetzliche Bestimmungen (auf Bundesebene das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz; GEIG). Weitere Parkstände im öffentlichen Raum sollten eher nachrangig und wenn, dann in verdichteten Bereichen mit Lademöglichkeiten versehen werden. Auf die Schaffung neuer öffentlicher Parkmöglichkeiten sollte im Zusammenhang mit der Etablierung der E-Mobilität in Waltrop allerdings verzichtet werden (vgl. Maßnahmenbündel D2). Des Weiteren können zeitbefristete Privilegien für E-Fahrzeuge (z. B. Ausnahmen von Bewirtschaftungsregelungen; vgl. Maßnahme D2.1) einbezogen und Parkmöglichkeiten für E-Carsharing priorisiert werden.

Aufgrund der Relevanz der fortschreitenden Marktdurchdringung mit E-Fahrzeugen für die kommunale Energieversorgung ist der Aufbau eines intelligenten („smarten") Stromnetzes und der zugehörigen Komponenten (die teilweise in privater Hand liegen) wichtig.

E-Ladestationen an Carsharing-Stellplätzen (rechts) und Solarüberdachung von Stellplätzen (links), Quelle: eigene Aufnahmen

Die sukzessive Förderung der E-Mobilität ist auf verschiedenen Ebenen möglich. Neben der übergeordneten Förderung von Land und Bund (z. B. hinsichtlich finanzieller Anreize zum Kauf von E-Fahrzeuge oder zur Finanzierung regenerativer

Versorgungsmöglichkeiten wie Solaranlagen, Smart Homes, etc.) besteht auch auf kommunaler Ebene die Möglichkeit für entsprechende Anreize z. B. ordnungspolitischer Art.

Für die Strategie zur Etablierung der E-Mobilität in Waltrop werden folgenden Bausteine empfohlen:

- Identifizierung des abschätzbaren Bedarfs an Ladeinfrastruktur für das Jahr 2035
- Konzept zur Entwicklung der Ladeinfrastruktur in Waltrop (Wie viel wird benötigt und wo? Wer ist zuständig? ...)
- Prüfung und Etablierung von (temporären) Privilegien für E-Fahrzeuge
    - Ausnahmen von bestehenden Parkregelungen (z. B. der Höchstparkdauer, den Parkgebühren); ggf. nur für die Dauer des Ladevorgangs an Ladepunkten
    - Ausweisung von privilegierten Parkmöglichkeiten nur für E-Fahrzeuge, z. B. im Nahbereich der jeweiligen Eingänge von Nutzungen
- Kopplung temporärer Privilegien an festgelegte Zeitpunkte (z. B. 2030) oder an bestimmte Anteile der Marktdurchdringung (z. B. 20 %) von E-Fahrzeugen in Waltrop (oder ggf. einem größer gefassten Raum)
- Prüfung der Möglichkeit in Zusammenarbeit mit lokalen Energieversorgern, Förderungen für E-Lademöglichkeiten für Privatleute und Unternehmen zu vergeben (z. B. durch finanzielle Anreize, durch Informationsinhalte zur E-Mobilität, etc.)
- Sukzessive Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf emissionsarme/-freie Antriebsformen (vgl. Maßnahme D4.3)

D4 Effizienter, nachhaltiger Wirtschaftsverkehr

Als Wirtschaftsverkehr wird jeder geschäftsmäßiger oder entgeltlicher Transport von Gütern sowie beruflich bedingte Ortsveränderung von Personen zur Erbringung einer Arbeits- und/oder Dienstleistung am Zielort während der Arbeitszeit verstanden[9]. In der Strategie für einen effizienten, nachhaltigen Wirtschaftsverkehr steht jedoch der Güterverkehr im Fokus. Es können verschiedene Güterverkehrsströme unterschieden werden. Während in Gewerbegebieten und Einzelhandelsbereichen vor allem Unternehmen als Empfänger auftreten (B2B) sind dies in Wohngebieten vor allem Privatkund:innen (B2C). Neben Speditionen, welche vor allem den Einzelhandel und größere Unternehmen beliefern, steigt der Anteil der KEP-Dienstleister (Kurier-, Express- und Paketlieferverkehr) am Verkehrsgeschehen weiterhin stark an. Anderweitiger Wirtschaftsverkehr, z. B. Dienstfahrten, wird maßgeblich durch die Maßnahmen der anderen Handlungsfelder abgedeckt, für beruflich bedingte Ortsveränderungen beispielsweise im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement (vgl. Maßnahme F1.2).

Die zurückliegenden Entwicklungen zeigen, dass im Güterverkehr zwar stetig die Effizienz verbessert wird, jedoch gesellschaftliche Zielstellungen (z. B. hinsichtlich Lärm- oder THG-Emissionen) branchenintern bisher eher eine untergeordnete Rolle spielen. Um den Bereich Güterverkehr hinsichtlich einer Mobilitätswende einzubeziehen, sind daher planerische Maßnahmen erforderlich. Hierbei sind anreizbasierte mit regulierenden Maßnahmen zu kombinieren (Push & Pull-Prinzip). Die Strategie für einen effizienten, nachhaltigen Wirtschaftsverkehr soll Maßnahmen beinhalten, welche die Möglichkeiten der Verkehrs- und der Straßenplanung auf kommunaler Ebene berücksichtigen. Eine ganzheitliche Energie- und Verkehrswende im Güterverkehr ist allerdings nur durch Bestimmungen bundesweiter Maßnahmen (z. B. zum Ausbau des Schienengüterverkehrs, zur Reduzierung des Transportaufkommens oder der Verkehrsleistung) möglich.

Grundsätzliche Prämissen

Nachstehende Prämissen sind Teil der Waltroper Strategie für einen effizienten, nachhaltigen Wirtschaftsverkehr und in den Planungen der Stadt grundsätzlich zu berücksichtigen.

- Zeitliche und räumliche Bündelung der Warenströme: Effiziente Nutzung der vorhandenen Transportkapazitäten, möglichst stadtverträgliche Abwicklung des Schwer- und Wirtschaftsverkehrs.
- Digitalisierung zur effizienteren Abwicklung der Warenströme: Effizienzsteigerungen sollen hierbei jedoch nicht zu einer Zunahme des Transportaufkommens führen.
- Multimodale Verkehre durch mehrstufige Distributionsstrukturen: Ausnutzung des jeweils optimalen Transportmittels durch Kombination verschiedener Verkehrsträger innerhalb eines Weges. Schnittstellen bilden dabei der Übergang vom Fernverkehr zum Verteilverkehr (Cross-Docking) sowie eine dezentralisierte Bedienung der letzten Meile (Micro-Hubs).
- Aktive Akquise zur Gewinnung von Akteuren für neue Angebote.

Das Maßnahmenbündel besteht dazu aus folgenden Teilmaßnahmen:

- D4.1 Führung des Schwerverkehrs im Waltroper Stadtgebiet
- D4.2 Erprobung zukunftsfähiger Logistikkonzepte
- D4.3 Förderung eines nachhaltigen, kommunalen Wirtschaftsverkehrs

[9] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2022: Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen

D4 Effizienter, nachhaltiger Wirtschaftsverkehr

D4.1 Führung des Schwerverkehrs im Waltroper Stadtgebiet

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●○○	●○○	●●○	Straßen.NRW, Kreis Recklinghausen, Stadt Waltrop	D1.1
Ziel	umweltverträglich & lebenswert, innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. BMDV: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme, FöRi-MM, FöRi-kom-Stra			

Der Schwerlastverkehr ist eine der größten Lärm- und Umweltbelastungsquellen im städtischen Verkehr und insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit im urbanen Bereich kritisch einzuordnen. Demgegenüber steht, dass der Schwerlastverkehr die wirtschaftliche und versorgungstechnische Leistungsfähigkeit von Städten sichert. Soll heißen, dass Schwerlastverkehr für die Versorgungssicherheit sowie eine positive wirtschaftliche Entwicklung derzeit nicht vermeidbar ist. Vor dem Hintergrund einer stadt- und umweltverträglichen Abwicklung sowie aus verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten müssen Schwerlastverkehre über möglichst unsensible Achsen geführt werden. Dabei steht das Ziel im Vordergrund, insbesondere die zentralen Bereiche von Waltrop sowie die Wohngebiete vom Schwerlastverkehr freizuhalten.

Mit dem Kartentool SEVAS[10] besteht ein Projekt, welches im Jahr 2021 mit dem Deutschen Mobilitätspreis für vernetzte Mobilität ausgezeichnet wurde. Das SEVAS-Kartentool sammelt und digitalisiert routing-relevante Daten für Schwerlastverkehre (z. B. Restriktionen und Vorrangrouten) in NRW und bereitet diese kartografisch auf. Dies soll eine effiziente und stadtverträgliche Navigation von Schwerlastverkehren fördern. Die Stadt Waltrop beteiligt sich seit Projektbeginn am SEVAS-Kartentool und pflegt Vorrangrouten und Restriktionen regelmäßig.

Eine Bündelung des Schwerverkehrs auf Straßen des übergeordneten und eher unsensiblen Verkehrsnetzes kann dazu beitragen, sensible Bereiche zu entlasten. Da Schwerverkehr in hohem Maße lärmrelevant ist und Lärmemissionen bei Abnahme des Schwerverkehrs im untergeordneten Netz zu deutlichen Minderungen (aufgrund der logarithmischen Addition bei der Lärmberechnung) führen, gleichzeitig Erhöhungen des Schwerverkehrs im Bereich von unsensibleren Straßen deutlich weniger Lärmzunahme nach sich ziehen, ist eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf übergeordnete Straßenstrukturen sinnvoll. Die im Straßennetz der Stadt Waltrop klassifizierten Vorrangstraßen (vgl. Maßnahme D1.1) sind am besten für höhere Verkehrsstärken und Schwerlastverkehre ausgelegt und entsprechend gestaltet. Die angedachte Bündelung sollte jedoch in Hinblick auf Nachteile im Bereich der Luftreinhaltung und des Umwelt- und Klimaschutzes nicht zu größeren Umwegen führen.

Bausteine

Bislang besteht kein eigenständiges Lkw-Führungskonzept in Waltrop. Für die Entwicklung eines entsprechenden Führungskonzepts in und um Waltrop werden folgenden Bausteine empfohlen:

[10] Vgl. Website SEVAS: https://sevas.nrw.de/karte

- Anknüpfung an bestehende Führungsrouten bzw. -konzepte umliegender Kommunen
- Aufgreifen der durch das Mobilitätskonzept umzusetzenden Entwicklungen des Waltroper Straßennetzes für die Führung des Schwerverkehrs auf Waltroper Stadtgebiet
- Fortsetzung der Zusammenarbeit mit dem SEVAS-Kartentool zur Verbesserung des digitalen Routings für das Waltroper Stadtgebiet
  - Dauerhafte Aktualisierung der kommunalen Datengrundlagen für das SEVAS-Kartentool
  - Regelmäßige Prüfung der Aufnahme weiterer Straßen in die Restriktionen des SEVAS-Kartentools

D4.2 Erprobung zukunftsfähiger Logistikkonzepte

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○	●●○	Stadt Waltrop	C4.1, D4.3
Ziel	umweltverträglich & lebenswert, innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. FöRi-MM, BMWS: Förderung städtebaulicher Maßnahmen			

City-Logistik betrachtet vorrangig den B2B-Bereich des Warenverkehrs, also die Bedienung des lokalen Einzelhandels. City-Logistik-Konzepte zielen dabei auf eine nachhaltige und verträgliche Ver- und Entsorgung von Innenstädten, insbesondere von Fußgängerzonen, ab. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit in Kombination mit einer hohen Dichte von Einzelhandels- und Wohnnutzung ist einerseits die Nachfrage nach Flächen groß, andererseits wird Lieferverkehr hier als besonders störend wahrgenommen. Neben dem Warentransport im B2B-Bereich gilt es auch, Lösungen für das steigende Paketaufkommen, insbesondere durch den wachsenden Onlinehandel, zu entwickeln. Konflikte entstehen hier vor allem in verdichteten Bereichen von Kommunen mit engen Straßenräumen, in denen Fahrzeuge der diversen KEP-Dienstleister keine legale Möglichkeit zum Halten finden und daher oft in zweiter Reihe halten. Störungen im Verkehrsfluss, Behinderungen von Fuß- und Radverkehr sowie sicherheitsrelevante Einschränkungen gehören zu den Folgen. Auch sind häufig notwendige Mehrfachzustellungen bei Abwesenheit von Empfänger:innen verkehrlich und wirtschaftlich ineffizient.

Für die Stadt Waltrop mit ihrer kompakten Siedlungsstruktur bietet es sich an, einerseits die Einführung eines City-Logistik-Konzepts zu skizzieren und versuchsweise umzusetzen. Dazu besteht die Möglichkeit, einen oder ggf. mehrere im Nahbereich der Innenstadt liegende Logistik-Hubs – nach Möglichkeit als Cross-Docking-Hubs[11] - zu etablieren. (z. B. in leerstehenden Immobilien, auf geeigneten Flächen von Parkplätzen, etc.) und die Belieferung des zentralen Bereichs von dort aus mit Leichtfahrzeugen (z. B. elektrisch unterstützten Lastenkarren, Lastenrädern, emissionsarmen Kleinstfahrzeugen, etc.) lokal emissionsarm/-frei und trotzdem effizient durchzuführen.

Lastenräder für innerstädtischen Lieferverkehr; Quelle: eigene Aufnahme

[11] Cross-Docking ist eine Warenumschlagsart, bei der die Lagerung der Ware entfällt. Die Ware wird bereits durch den Lieferanten bzw. der/die Absender:in vorkommissioniert. Angelieferte Waren werden nicht eingelagert, sondern direkt den entsprechenden Warenausgängen zugeordnet und weitertransportiert.

Des Weiteren kann hinsichtlich der Feinverteilung von Waren zu privaten Empfänger:innen ein Projekt zur urbanen Logistik konzipiert werden, welches auf die Ausweisung von mehrfach nutzbaren Ladezonen und gebündelte Paketabgabestellen, z. B. auch im Rahmen von Mobilstationen (vgl. Maßnahme C4.1) setzt.

Zur Erprobung und potenziellen langfristigen Etablierung von City-Logistik in Waltrop werden folgende Bausteine empfohlen:

- Initiierung eines City-Logistik-Projekts: Einsatz eines Logistik-Hubs und Feinverteilung auf der letzten Meile im Waltroper Stadtzentrum
    - Akquise von Projektpartner:innen (sowohl belieferungs- als auch abnehmerseitig und hinsichtlich geeigneter Flächen)
    - Suche nach geeigneten Flächen (Leerstand einbeziehen) für den Aufbau eines Logistik-Hubs
    - Schaffung von Ladezonen in verdichtetem Modell-Quartier (potenziell in Verbindung mit Mobilstationen bzw. Mobilpunkten; vgl. Maßnahme C4.1)
        - Anzahl und Lage dieser Zonen sollte in Quartieren mit hoher Flächenkonkurrenz so bemessen sein, dass eine Zustellung in Kombination mit einem Paketwagen zumutbar und effizient ist
        - Einbezug der Mehrfachnutzbarkeit solcher Ladezonen durch Nutzungszeiträume (z. B. Park- und Halteverbot von 08:00 – 18:00 Uhr; Lieferverkehr ausgenommen)
    - Durchführung eines Testbetriebs und Evaluation des Projekts
    - Bei Erfolg der Erprobungsphase: dauerhafte Umsetzung
    - ggf. Überführung in eine langfristige Strategie unter Berücksichtigung der nachstehenden Bausteine:
- Prüfung restriktiver Veränderungsmöglichkeiten des bestehenden Belieferungsalltags
    - Einrichtung von Zonen, in die konventionelle Fahrzeuge bzw. Schwerlastfahrzeuge nicht mehr einfahren dürfen (Nullemissionen-Zonen, Tonnagebeschränkungen für die relevanten Bereiche)
    - Zeitliche Beschränkung der Zufahrt (z. B. über Beschilderung, temporäre Barrieren; langfristig bzw. bei Verstetigung über versenkbare Poller)
    - Sonderrechte für emissionsarme/-freie Fahrzeuge
    - Vergabe von Zufahrtskonzessionen mit Preisen, die sich anhand der Emissionen berechnen
- Verwaltungsinterne und externe Austauschtreffen zu den aktuellen Herausforderungen, Entwicklungen und Zielrichtungen sowie zum Erfahrungs- und ggf. Datenaustausch
- Zusammenarbeit mit den in Waltrop tätigen KEP-Dienstleistern, um auf Basis der vorhandenen Expertise und in Abstimmung geeignete Konzepte zu erstellen und darüber hinaus die Sensibilität hinsichtlich Flächenkonkurrenz, Verkehrssicherheit und Umweltaspekten zu schärfen
- Förderung des Einsatzes lokal emissionsarme/-freier Fahrzeuge (vgl. Maßnahme D4.3)
- Förderung von Abholstationen (z. B. finanziell, durch Marketing oder die Schaffung nahegelegener Ladezonen). Dabei sind Paketshop-Lösungen aufgrund der bereits vorhandenen Flächen gegen über Paketstationen vorzuziehen. Inkompatible, proprietäre Systeme sollten aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit vermieden werden.
- Förderung von Paketkästen im Neubau sowie an Bestandsimmobilien zur Minimierung von Mehrfachzustellungen

D4.3 Förderung eines nachhaltigen, kommunalen Wirtschaftsverkehrs

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○	↻	Stadt Waltrop	D4.2, F1.2
Ziel	umweltverträglich & lebenswert, innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. FöRi-MM			

Die Stadt Waltrop tritt im Sektor Wirtschaftsverkehr einerseits mit dem eigenen kommunalen Fuhrpark (z. B. Ver- und Entsorgungsbetrieb, Gebäudemanagement, etc.) als aktiver Akteur auf. Andererseits ist die Stadt Auftraggeberin für diverse Dienstleistungen von Unternehmen (z. B. Bauleistungen), welche ihrerseits aktiv am Wirtschaftsverkehr teilnehmen. Somit hat die Stadtverwaltung sowohl durch die Gestaltung des eigenen Wirtschaftsverkehrs als auch durch die Bestimmung geeigneter Voraussetzungen bei der Vergabe von Aufträgen oder Konzessionen Einfluss auf eine nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs.

In beiden Bereichen hat die Stadt Waltrop eine Vorbildfunktion im öffentlichen Raum inne, welcher sie nachkommen sollte.

Für einen nachhaltigen Wirtschaftsverkehr in Waltrop werden folgenden Bausteine empfohlen. Diese hängen zum Teil unmittelbar mit den Maßnahmen für kommunales Mobilitätsmanagement zusammen (vgl. Maßnahme F1.2):

- Fuhrparkanalyse zur Identifizierung von Fahrzeugen, die sich für eine Umrüstung auf emissionsarme/-freie Antriebe eignen
    - Sukzessive Umrüstung des kommunalen Fuhrparks
- Ausstattung der kommunalen Betriebshöfe sowie der kommunalen Parkplätze/Parkbauten mit entsprechender Ladeinfrastruktur
- Bereitstellung kommunaler Lastenfahrräder, um dienstliche Kfz-Fahrten zu reduzieren
- Verknüpfung der Vergabe von Bauleistungen an die Einhaltung bestimmter Standards. Die Standards sollten hinsichtlich der jeweiligen (zukünftigen) Rahmenbedingungen flexibel anpassbar sein. Ziele sind neben dem Einsatz emissionsarmer/-freier Fahrzeuge die Lärmminderung sowie ggf. Tonnagebeschränkungen bei Maßnahmen in sensiblen Bereichen
- Übertragung der genannten Bausteine auf städtische Tochterfirmen sowie Einbindung von in Waltrop tätigen Betrieben, Unternehmen und Gewerbetreibenden, um nachhaltigen Wirtschaftsverkehr in Waltrop stetig stärker zu etablieren (vgl. Maßnahme F1.2)

E Querschnittsthemen

Im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit liegt der Fokus im Gegensatz zu den zuvor thematisierten Themenfeldern nicht so sehr auf infrastrukturellen, baulichen Maßnahmen, sondern vielmehr auf organisatorischen, kommunizierenden und beratenden Aktivitäten.

Dabei zielen die (oft zielgruppenspezifischen) Angebote darauf ab, nicht notwendige Verkehre zu vermeiden und notwendige Verkehre möglichst umweltverträglich und effizient abzuwickeln. Gerade in Kombination mit der Öffentlichkeitsarbeit ist auch die stärkere Sensibilisierung für das Thema Mobilität und die Steigerung des Bekanntheitsgrads alternativer Mobilitätsformen ein wichtiges Ziel des Themenfeldes.

E	Querschnittsthemen
E1	**Straßenraumgestaltung**
E1.1	Umgestaltung für die L609
E1.2	Umgestaltung der Bahnhofsstraße
E1.3	Umgestaltung der Ripphausstraße
E1.4	Umgestaltung Nahversorgungsbereich der Dortmunder Str.
E1.5	Straßenraumgestaltung im Nebennetz
E2	**Autoarme Innenstadt**
E2.1	Erschließungskonzept und Verkehrsentlastung
E2.2	Aufenthaltsqualität von Fußgängerzone und Plätzen (ISEK)
E2.3	Umgestaltung der Hochstraße und Cesson Sévigné-Platz

E Querschnittsthemen

Straßenräume und Plätze sind Hauptbestandteile des öffentlichen Raumes einer Stadt. Dementsprechend ist die Attraktivität der Straßenräume und Plätze ein wichtiger Faktor, der die Qualität des öffentlichen Raumes einer Stadt bestimmt. Belebte öffentliche Räume werden allgemein als attraktiv empfunden und können sich positiv als Standortvorteile für Handel, Gastronomie, Dienstleistung, Tourismus wie auch dem Wohnen auswirken. Erfolgsfaktoren sind attraktive Gestaltungsmerkmale und Aufenthaltsqualitäten (Begrünung, freundliche Farbgebung, schöne Fassaden der Randbebauung, Sitzgelegenheiten und Ruheräume), geringe Einflüsse durch den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr, möglichst geringe Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden (bspw. mit dem Radverkehr, siehe Maßnahmenbündel B) sowie die Barrierefreiheit der Wege (siehe Maßnahmenbündel A2). Des Weiteren haben attraktiv und sicher gestaltete Straßen eine positive Wirkung auf die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) und können sich so auf die Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des Umweltverbunds auswirken.

Neben diesen Einflüssen auf öffentliches Leben, Wirtschaftskraft und das Ansehen einer Stadt, stellen Straßenräume immer auch Verkehrswege dar und ermöglichen Mobilität von Menschen und Gütern in der Stadt. Daher müssen sie den unterschiedlichen Ansprüchen, die die Verkehrsarten an den Straßenraum stellen, gerecht werden (siehe dazu Maßnahmenbündel A1, B1, C1, D1). Hier gilt es, einen angemessenen Ausgleich zwischen den einzelnen Ansprüchen an den Straßenraum zu finden. Zukünftig geht es aber darum, Straßenräume neu zu denken und die Flächen für den Kfz-Verkehr zu reduzieren, um so mehr Flächengerechtigkeit für aktive Mobilitätsformen und allen anderen Nutzungen zu erreichen. Das Maßnahmenbündel E1 Straßenraumgestaltung steht im direkten Zusammenhang mit dem Maßnahmenbündel E2 Autoarme Innenstadt. In diesem ist das Thema ruhender Verkehr mitentscheidend. Aufgrund der Quell- und Zielverkehre gilt es vermehrt den ruhenden Verkehr aus den zentralen Bereichen der Kernstadt Waltrops in umliegende Bereiche zu verlagern. Dies ist bereits über die Bausteine der Maßnahme D2.1 im Mobilitätskonzept implementiert und hat eine entsprechend hohe Bedeutung für das Maßnahmenbündel E2 Autoarme Innenstadt.

Das Maßnahmenfeld E Querschnittsthemen setzt sich aus den Maßnahmenbündeln E1 Straßenraumgestaltung und E2 Autoarme Innenstadt zusammen und unterteilt sich in die Teilmaßnahmen:

- E1.1 Umgestaltung für die L609
- E1.2 Umgestaltung der Bahnhofsstraße
- E1.3 Umgestaltung der Riphausstraße
- E1.4 Umgestaltung Nahversorgungsbereich der Dortmunder Str.
- E1.5 Straßenraumgestaltung im Nebennetz
- E2.1 Erschließungskonzept und Verkehrsentlastung
- E2.2 Aufenthaltsqualität von Fußgängerzone und Plätzen (ISEK)
- E2.3 Umgestaltung der Hochstraße und Cesson Sévigné-Platz

An dieser Stelle wird der Hinweis gegeben, dass das Maßnahmenfeld E Querschnittsthemen mit den o.g. Maßnahmenbündeln E1 Straßenraumgestaltung und E2 Autoarme Innenstadt Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit braucht, um über die bestehende Situation aufzuklären, Sorgen und Bedürfnisse der Bürger:innen abzufragen, sowie Vorteile für alle Verkehrsteilnehmenden herauszuarbeiten.

E1 Straßenraumgestaltung

E1.1 Umgestaltung für die L609

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●🔑	●●●	●●●	Stadt Waltrop, Straßen.NRW, Kreis Recklinghausen, ADFC, Vestische Straßenbahnen GmbH, Land NRW	A1.2, B2.2, C2.2, D1.1, D1.2, D2.2, D3.2
Ziel	sicher & barrierefrei, aktiv & komfortabel, umweltverträglich & lebenswert			
Fördermittel	z.B. FöRi-kom-Stra, FöRi-Nah, Städtebauföderung z.B. Programm Lebendige Zentren			

Zur Entlastung der stark befahrenen Landesstraße L609, die eine wichtige Nord-Süd-Achse in Waltrop darstellt, wird eine Umgestaltung zur Förderung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Der Lärmaktionsplan der Stadt Waltrop von 2019 (LAP) beinhaltet bereits Maßnahmenvorschläge, die vor allem eine Lärmminderung erzielen sollen. Im Zielkonzept des Mobilitätskonzepts für die Stadt Waltrop wird innerhalb des Zielfeldes „sicher & barrierefrei" die Verringerung der Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen für den Fuß- und Radverkehr festgesetzt. Dies soll mit der Umgestaltung der L609 für aktive Verkehrsarten des Fuß- und Radverkehrs und die Realisierung eines Bausteins für die angestrebte Mobilitätswende verfolgt werden. Gleichzeitig soll bei der Umgestaltung aber die Erreichbarkeit der Innenstadt auch für den Kfz-Verkehr gesichert werden. Im Rahmen des Nahmobilitätskonzepts von 2017 wurde das Maßnahmenpaket „R4 Anpassen von Radinfrastrukturen im übergeordneten Straßennetz" erarbeitet. Für die L609 mit den Straßenabschnitten Leveringhäuser Straße, Wilhelmstraße, Münsterstraße ist vorgesehen, eine Neuaufteilung und Neugestaltung des gesamten Straßenraums zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs mit einheitlicher Führungsform des Radverkehrs (bestenfalls Radfahrstreifen) durchzuführen. Dies geht zu Lasten des ruhenden Verkehrs. Wie bereits in der Maßnahme D2.2 beschrieben, sind aus gutachterlicher Sicht die markierten Seitenräume in ihrer Breite nicht ausreichend für die Abwicklung von ruhendem Kfz-Verkehr. Als Landesstraße liegt die Zuständigkeit beim Land NRW und damit speziell beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW).

Für die Umgestaltung können folgende Varianten skizziert werden:

- 1. Umsetzung der im LAP skizzierten Maßnahmen (Sanierung mit Flüsterasphalt, Verlängerung Busspur stadteinwärts bis zur Kreuzung Leveringhäuser Str. / Berliner Str.)
- 2. mittelfristig Umsetzung von Tempo 30
- 3. Einrichtung von Umweltspuren (Durchführung eines zu evaluierenden Verkehrsversuchs & anschließender Machbarkeitsstudie):
    - (teilweise) Herausnahme des straßenbegleitenden Parkens
    - ggf. alternierende Lösungen zum Parken etablieren
    - Ausbau von Querungsanlagen / Mittelinseln

Die Maßnahme zur Umgestaltung der L609 bildet eine Schnittstelle zur Maßnahme D2.2 Optionen für den ruhenden Verkehr entlang der L609.

E1.2 Umgestaltung der Bahnhofsstraße

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●●	●●●	Stadt Waltrop, Straßen.NRW, ADFC	B2.2, B2.3 D1.2, D1.3, D3.3
Ziel	sicher & barrierefrei, aktiv & komfortabel, umweltverträglich & lebenswert, gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-kom-Stra, FöRi-Nah, Städtebauföderung z.B. Programm Lebendige Zentren			

Die Bahnhofstraße stellt eine wichtige Ost-West-Achse in der Stadt Waltrop dar. Die Bestandsanalyse zeigte durch die Straßenraumverträglichkeitsanalyse Handlungsbedarf zur Umgestaltung der Bahnhofsstraße. Klassifiziert als Wohnstraße ist diese aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h, dem Zustand des Gehwegs und der Voraussetzung für den Radverkehr als „eingeschränkt verträglich" bewertet worden. Dem Nahmobilitätskonzept aus dem Jahr 2017 ist innerhalb des Maßnahmenpakets „R3 Anpassen von Radinfrastrukturen im kommunalen Straßennetz" zu entnehmen, dass aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit Schulkinder die Bahnhofsstraße meiden. Es gilt, mit Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die derzeitige Situation für Radfahrende und zu Fuß Gehende zu verbessern. Insbesondere soll die Möglichkeit der Einrichtung eines Schutzstreifens geprüft werden.

Für eine nahmobilitätsfördernde Gestaltung der Wohnstraßen werden folgende Richtlinien vorgeschlagen:

- Wohnstraßen sollten nach Möglichkeit als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden, ist dies nicht möglich sollte auf eine Tempo 30 Zone hingewirkt werden
- Fahrbahnbreiten sollten lediglich den Mindestmaßen entsprechen, um eine Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit durch den Fahrverkehr zu unterstützen; bei seltenen Begegnungsfällen (z.B. Pkw / Lkw) kann temporär bzw. notfalls auf den niveaugleichen Gehweg ausgewichen werden.
- Zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion und Verkehrssicherheit zu Fuß Gehender und Radfahrender in Wohnstraßen sollte das Parken auch in der Tempo 30 Zone nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt werden.
- Zur stärkeren Berücksichtigung des Fußverkehrs sollten die straßenbegleitenden Gehwege, wenn möglich eine Breite von 2,50 m aufweisen, um so ein Nebeneinandergehen von Personen mit und ohne Hilfsmittel zu ermöglichen. Ist dies aufgrund der geringen Straßenbreiten nicht möglich, sollte dies zumindest einseitig angestrebt werden oder die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereiches geprüft werden.

Umgestaltung der Bahnhofsstraße durch

- Prüfung bzw. Einrichtung von Tempo 30 oder Schutzstreifen (Erhöhung der Sicherheit Radverkehr)
- Verbesserung und Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende, Radfahrende (siehe Maßnahme A1.2)
- Ordnung des Parkens

Schutzstreifen (links) und farbige Hervorhebung einer Tempo 30 Zone (rechts)

Gehwegnase (links) und barrierefreier Fußgängerüberweg (rechts)

E1.3 Umgestaltung der Riphausstraße

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●○○	●●○	●●●	Stadt Waltrop, Straßen.NRW, ADFC	B2.1, B2.2, B2.3, B3.2, D1.2, D1.3, D3.1
Ziel	sicher & barrierefrei, aktiv & komfortabel, umweltverträglich & lebenswert, gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-kom-Stra, FöRi-Nah, Städtebauföderung z.B. Programm Lebendige Zentren			

Die Riphausstraße verfügt über einen sehr breiten Straßenraum und hat Alleecharakter durch die beidseitig angeordneten Bäume und den begrünten Mittelstreifen. Der Radverkehr wird unterschiedlich geführt, teils im Seiten- und teils im Fahrbahnbereich des Straßenraums. Entlang der westlichen Richtungsfahrbahn sowie in Teilbereichen des Mittelstreifens ist Schrägparken möglich. In dem Nahmobilitätskonzept aus dem Jahr 2017 ist innerhalb des Maßnahmenpakets „R3 Anpassen von Radinfrastrukturen im kommunalen Straßennetz" definiert, dass unter Wegnahme einiger Stellplätze eine Neuausrichtung der vorhandenen Stellplätze auf der Riphausstraße möglich wäre. Dazu gehört die Änderung von derzeit schräg zur Fahrtrichtung liegenden Stellplätzen zu in Fahrtrichtung liegenden Stellplätzen sowie die Einführung eines Schutz- oder Radfahrstreifens. Mittlerweile wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Riphausstraße auf 30 km/h reduziert. Dies ermöglicht die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr, weshalb die Anlage eines Schutz- oder Radfahrstreifens nicht notwendig erscheint. Eine Neukonzeption des Parkens sollte dennoch geprüft werden. Denkbare Optionen sind die Änderung der Ausrichtung von Schräg- zu Längsparken was Flächenpotenziale generieren würde. Alternativ empfiehlt die EAR 23 mittlerweile das Umdrehen von schräg angeordneten Parkplätzen, sodass rückwärts ein- und vorwärts ausgeparkt werden muss. Dadurch kann die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöht werden, da sich der Einparkprozess verlangsamt und der Radfahrende das einparkende Auto direkt im Blick hat. Außerdem bestehen beim Ausparken bessere Sichtachsen in den Fahrbahnbereich.

Superblocks in Barcelona (links) und Straßenraumgestaltung mit Sitzgelegenheiten in Münster (rechts)

Ein konfliktträchtiger Bereich der Riphausstraße ist dort entstanden, wo die Lohbuschstraße aus östlicher Richtung auf die Riphausstraße trifft und auf der westlich der Riphausstraße liegenden Seite ein viel genutzter straßenunabhängiger Weg in den Moselbachpark führt. Aufgrund parkender Fahrzeuge und unangepassten Geschwindigkeiten von allen Verkehrsteilnehmenden treten hier vermehrt gefährliche Verkehrssituationen im Kreuzungsbereich auf, auch da der

Knotenpunkt für Wendemanöver von der östlichen zur westlichen Fahrspur der Riphausstraße genutzt wird. Hier könnte sowohl baulich als auch gestalterisch in den Straßenraum eingegriffen werden. So bestünde die Möglichkeit zur Verbesserung der Aufmerksamkeit Furtmarkierungen einzusetzen, einige Stellplätze wegfallen zu lassen und die Anordnung dieser von Schräg- zu Längsparken zu verändern oder über Schwellen im Fahrbahnbereich den Kfz-Verkehr zu verlangsamen.

Unter diesen Umständen bieten sich folgende Optimierungs- und Handlungsansätze zur Umgestaltung der Riphausstraße:

- Prüfung der skizzierten Lösungsoptionen für den Bereich Lohbuschstraße / Riphausstraße / straßenunabhängiger Weg in den Moselbachpark
- Tempo 30 beibehalten und Ausweisung der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (siehe Maßnahme D1.2)
- Anordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs im Bereich des Freibads überdenken und die skizzierten Optionen (Schräg- / Längsparken bzw. Umdrehen des Schrägparkens prüfen
- Kfz-Verkehr nur noch auf einer der beiden Richtungsfahrbahnen abwickeln und dafür eine Flaniermeile sowie eine Radverkehrsachse auf der anderen Fahrspur etablieren

E1.4 Umgestaltung Nahversorgungsbereich der Dortmunder Str.

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●○	●●●	Stadt Waltrop, Straßen.NRW	A1.2, A 2.1, B2.1, B2.2, B2.3, D1.2, D2.2, D3.1, E1.4
Ziel	sicher & barrierefrei, aktiv & komfortabel, umweltverträglich & lebenswert, gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-kom-Stra, FöRi-Nah, Städtebauföderung z.B. Programm Lebendige Zentren			

Die Dortmunder Straße ist als eine der Haupteinkaufsstraßen prägend für die Innenstadt Waltrops. Durch die großzügige Dimensionierung des Straßenraums besitzt sie – auch im Nahversorgungsbereich - Durchgangscharakter. Mit der stärkeren Ausrichtung auf den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr entsteht eine Barrierewirkung zum Nachteil für die Nahmobilität. Das straßenbegleitende Parken sowie auch den fehlenden Einbezug des Radverkehrs und den sehr schmalen Seitenraum im südlichen Bereich gilt es zu verbessern. Die Straßenraumverträglichkeitsanalyse der Bestandsanalyse zeigte, dass die innerstädtischen Haupt- und Durchgangsstraßen wie die Dortmunder Straße nur „eingeschränkt verträglich" sind. Dabei sind vor allem die räumlichen Proportionen, die Querungssituation, die Trennwirkung, die Voraussetzung für den Radverkehr sowie die Parksituation relevant. Wie bereits aus der Maßnahme D2.1 zu entnehmen, wird vorgeschlagen, ein Parkraumkonzept für den Bereich der Dortmunder Straße zum Ziel, prioritär dem Rückbau des straßenbegleitenden Parkens entlang der südlichen Richtungsfahrbahn zur Gewinnung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr, zu erarbeiten.

FGÜ mit Mittelstreifen in Arnsberg (links) und Mittelinsel mit Belagswechsel in Schweinfurt (rechts)

Potenzielle Ansätze zur Umgestaltung der Dortmunder Str. im Nahversorgungsbereich:

- Weitere barrierefreie Querungshilfen etablieren (siehe Maßnahme A2.1)
- Temporeduzierung zwischen den Knoten Dortmunder Str. / Berliner Str. und Dortmunder Str. / Velsenstr. / Riphausstr.
- Zurücknahme der deutlichen Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum nach der Etablierung einer Temporeduzierung

E1.5 Straßenraumgestaltung im Nebennetz

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●●○		Stadt Waltrop, Straßen.NRW	A1.1, A1.3, A2.1, D1.3, D3.1, D3.3,
Ziel	sicher & barrierefrei, aktiv & komfortabel, umweltverträglich & lebenswert, gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah, Städtebauföderung z.B. Programm Lebendige Zentren			

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sowie zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität, besteht in Waltrop Handlungserfordernis in der (Neu-) Gestaltung des Straßenraums im Nebennetz. Bei den folgenden Maßnahmenvorschlägen zur Straßenraumgestaltung im Nebennetz geht es um eine Reduzierung der Dominanz des Kfz-Verkehrs mit dem Ziel, Straßenräume lebenswerter und sicherer zu gestalten als auch eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden zu forcieren. Veränderungen in der Straßenraumgestaltung im Nebennetz können zahlreiche positive Effekte wie beispielsweise die Reduzierung von Lärm- und Luftemissionen, die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und die Aufenthaltsqualität bewirken.

(Neu-)Gestaltung des Straßenraums im Nebennetz durch:

- Umgestaltung von Straßenquerschnitten
- Verschmälerung von Fahrbahnbereichen
- Ordnung des Parkens durch Markierungen
- Schaffung von Querungsmöglichkeiten
- Herstellung der Barrierefreiheit
- Umbau bei anstehenden Bauarbeiten
- Implementierung mobiler Elemente (z.B. Pflanzkästen, Sitzmöglichkeiten)
- Berücksichtigung von Maßnahmen aus dem Fußverkehrsbereich

Sitzelemente in Bad Mergentheim (links) und Fahrbahnverschwenkung in Stuttgart (rechts)

Ein exemplarisches Beispiel stellt der Übergang von der Hochstraße zur Recklinghäuser Straße und weiter in Richtung Ottostraße dar. Neben der Hochstraße selbst ist insbesondere der Knotenpunkt komplett auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, da keinerlei Querungshilfe oder Führungsform für den Fuß- und/oder Radverkehr besteht. Dabei stellt der hier dargelegte Bereiche ein wichtiges Element für die Verbindung von Wonbereichen in Richtung naherholungsrelevanter Ziele (Kanal, Waldstück) dar.

E2 Autoarme Innenstadt

E2.1 Erschließungskonzept und Verkehrsentlastung

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●○	●●●	Stadt Waltrop, Straßen.NRW, Einzelhändler:innen, Wirtschaftsförderung Waltrop	A1.5, C2.2, D1.3, D3.5, D5.2, E1.5
Ziel	aktiv & komfortabel, umweltverträglich & lebenswert, gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah, Städtebauföderung z.B. Programm Lebendige Zentren, Programm Wachstum und nachhaltige Erneuerung			

Der meist enge Straßenraum und die überwiegend unzureichende Berücksichtigung der Nahmobilität in der Straßenraumgestaltung resultieren in einer geringen Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Um diese zu erhöhen, kann die Einrichtung von Shared Spaces („Raum für Alle") hilfreich sein. Shared Space verfolgt den Gedanken, dass ein Verzicht auf jegliche Verkehrsregeln zum verantwortungsvollen Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden führt. Nach der Idee des Shared Space, meist unter anderem Namen („Begegnungszone") oder spezifischer straßenverkehrsrechtlicher Regelungen („verkehrsberuhigter Geschäftsbereich"), existieren bereits zahlreiche Vorhaben in Deutschland, die die grundsätzlichen Aspekte der Planungsphilosophie des Shared Space, wie z.B. reduzierte Verkehrsregelung und Stärkung der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Vorrang für den Fußverkehr bei Begegnungszonen) beinhalten. Letztlich geht es um das Ziel, eine möglichst gleichberechtigte Straßenraumgestaltung für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen und die Verkehrsflächen mehr auf die Bedürfnisse des Menschen durch die Steigerung der Lebensqualität, auszurichten.

Angesichts möglicher Akzeptanzprobleme und Befürchtungen z.B. auf Seiten des Einzelhandels wird empfohlen, zunächst ein temporäres Pilotprojekt, einen Verkehrsversuch durchzuführen, um die Einrichtung von Shared Space und Einbahnstraßen in der Innenstadt über einen begrenzten Zeitraum zu testen.

Begegnungszone in Frankfurt (links) und verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in Bad Krozingen (rechts)

Umsetzung des Erschließungskonzepts und Verkehrsentlastung durch:

- Implementierung von Shared Space und Einbahnstraßen zur Verkehrsentlastung
- Mehrere Stufen, langfristig ggf. kein Kfz-Verkehr mehr auf der Hochstraße
- Erprobung durch einen Verkehrsversuch: räumliche Detailplanung (vorgesehene Fläche), Abklären von Genehmigungserfordernisse, Dialog mit Akteur:innen, Öffentlichkeitsarbeit

E2.2 Aufenthaltsqualität von Fußgängerzone und Plätzen (ISEK)

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●●	●●○	Stadt Waltrop, lokale Akteure / Vereine, Stadtmarketing- und Wirtschaftsförderung, Einzelhändler:innen, Seniorenvertretung, Kinder- und Jugengruppen	A1.3, A1.5, A2.1, B4.1
Ziel	sicher & barrierefrei, aktiv & komfortabel, umweltverträglich & lebenswert, gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah, Städtebauföderung z.B. Programm Lebendige Zentren, Programm Wachstum und nachhaltige Erneuerung			

Aus dem ISEK der Stadt Waltrop aus dem Jahr 2017 geht hervor, dass Bereiche wie die Fußgängerzone sowie der Cesson-Sévigné-Platz und der Herne-Bay-Platz in der städtebaulichen Gestalt wenig Aufenthalts- und Flanierqualität bieten. Letzterer wird als Raum für Veranstaltungen der Innenstadt genutzt. Allerdings mindert der überwiegende Gebrauch der Fläche als Pkw-Parkplatz für Kunden der umliegenden Einzelhandelsgeschäfte die Attraktivität.

Es gilt die Fußgängerzone und die Plätze als öffentlichen Räume im Sinne einer erlebbaren Stadt mit Begegnungs- und Aufenthaltsräumen umzugestalten und auf diese Weise wiederzubeleben. Sitz- und Spielmöglichkeiten, schattige und sonnige Bereiche, eine attraktive Begrünung sowie die Aspekte Sicherheit und Barrierefreiheit sind dabei Elemente, die es bei der Neuplanung zu berücksichtigen gilt. Die Umsetzung trägt zur Steigerung der Seniorenmobilität und Kinderfreundlichkeit bei. Insgesamt entstehen lebenswerte öffentliche Räume, die Anziehungspunkte für alle Bewohnerinnen und Bewohner als auch für Besucherinnen und Besucher Waltrops werden können. Damit profiliert sich Waltrop als attraktiver Wohn- und Lebensstandort.

Sitzgelegenheiten im Straßenraum in Nürnberg (links) und Begrünung in Stuttgart (rechts)

Umsetzung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Fußgängerzone und Plätzen (ISEK):

- Begrünung, Sauberkeit, Barrierefreiheit
- Ausstattung durch zeitgemäßes, einheitliches Mobiliar und Beleuchtung
- Attraktive und mulifunktional nutzbare Freiflächen im Stadtzentrum
- Durchführung der Wettbewerbe zur Gestaltung des Herne-Bay-Platzes und des Platzes von Gardelegen

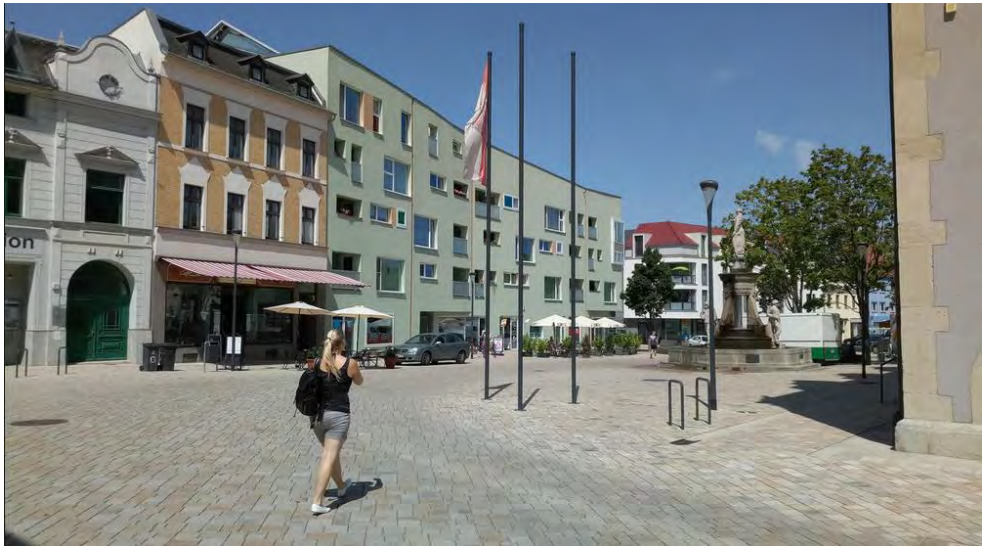
E2.3 Umgestaltung der Hochstraße und Cesson-Sévigné-Platz

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●●○	●●○	Stadt Waltrop, lokale Akteure / Vereine, Stadtmarketing- und Wirtschaftsföderung, Einzelhändler:innen	A1.3, A1.5, A2.1, B2.2, B4.1, D1.2, D1.3, E2.1,
Ziel	sicher & barrierefrei, aktiv & komfortabel, umweltverträglich & lebenswert, gleichberechtigt & erreichbar			
Fördermittel	z.B. FöRi-kom-Stra, FöRi-Nah, Städtebauföderung z.B. Programm Lebendige Zentren, Programm Wachstum und nachhaltige Erneuerung			

Eine autoarme Innenstadt erhöht die Aufenthaltsqualität und bietet mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmende. Der Cesson-Sévigné-Platz ist an der Hochstraße, am nordwestlichen Rand der Innenstadt gelegen. Die derzeitige Situation als Vorplatz des Einzelhandelsunternehmens Woolworth zeigt Handlungsbedarf. Nicht mehr zeitgemäße bzw. fehlende Begrünung, mangelnde Ausgestaltung einer Zonierung sowie unzureichende Ausstattung an Möblierung bilden nach dem ISEK der Stadt Waltrop (2017) und der definierten Maßnahme „Neustrukturierung der privaten Platzfläche" Bedarfe zur Umgestaltung.

Die Haupteinkaufstraße Hochstraße ist eine stärker befahrene Gemeindestraße. Die gegenwärtige Straßenraumgestaltung wird den alltagsrelevanten Funktionen (z.B. Einkauf, Aufenthalt) nicht gerecht. Durch einen Shared Space Bereich (gemeinschaftlich genutzte Verkehrsfläche) und ggf. Ausweisung einer Einbahnstraße, könnte hier eine Verbesserung der Lebensqualität der Anwohnenden, attraktive und lebendige Straßenräume, weniger Durchgangsverkehr und sichere Wege für zu Fuß Gehende, Radfahrende und mobilitätseingeschränkte Personen erreicht werden.

Aus der (Straßenraumverträglichkeits-)Analyse und den Anmerkungen aus Arbeitskreis und Bürgerforum geht hervor, dass die Hochstraße durch mangelnde Barrierefreiheit insbesondere hinsichtlich des baulichen Zustandes (Kopfsteinpflaster) sowie die dominierende Parksituation als „nicht verträglich" bewertet wurde. Der Wunsch nach Verkehrsberuhigung wurde in diesem Zusammenhang geäußert. Die Hochstraße ist des Weiteren Teil des bestehenden Radroutennetzes NRW. Allerdings besteht hier Handlungsbedarf in der Quantität und Qualität der vorhandenen Radabstellanlagen. Bisher sind diese nur vereinzelt in Form von Vorderradbügeln, sogenannten „Felgenkillern" vorhanden. Sichere und überdachte Radabstellanlagen gilt es zum Ausbau der Radinfrastruktur zu implementieren.



Straßenraumgestaltung als Shared Space Bereich in Schönebeck

Umsetzung der Umgestaltung Hochstraße und Cesson-Sévigné-Platz durch:

- Umgestaltung nach Absprache und Einvernehmen des Eigentürmers durch einen Shared Space Bereich für mehr Gleichberechtigung und Rücksicht der Verkehrsteilnehmenden
- ggf. Ausweisung einer Einbahnstraße
- Zonierung der Platzfläche und ergänzende klimawandelangepasste Begrünung zur Verschattung
- Aufstellen von attraktiven, barrierefreien Sitzmöglichkeiten
- Implementierung eines Wegeleitsystems durch Stehlen mit Übersichtsplänen zur Orientierung und oder zur Information bspw. zur Entstehung und Namensgebung des Platzes
- Austausch der Vorderradklemmen und Errichtung von (überdachten) Radbügeln sowie Abstellanlagen für Lastenräder
- Einrichtung von Spielmöglichkeiten für Kinder
- Einrichtung von Schließfächern auf dem Cesson-Sévigné-Platz
- Sanierung und barrierefreie Gestaltung des Kopfsteinpflasters (Hochstraße)

F Mobilitätsmanagement, Information & Öffentlichkeitsarbeit

Durch gezieltes Mobilitätsmanagement kann die Kommune die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel wie öffentlicher Verkehrsmittel, Fahrrad und Fußgängerwege fördern. Besondere Stakeholder in diesem Kontext sind die örtlichen Schulen sowie Betriebe.

Information und Öffentlichkeitsarbeit können dazu beitragen, das Verhalten der Bürger im Hinblick auf ihre Mobilitätsgewohnheiten zu ändern. Dies kann beispielsweise durch gezielte Kampagnen zur Förderung des Radfahrens, des öffentlichen Verkehrs oder von Carsharing erreicht werden. Die Kommunikation mit den Bürgern, Unternehmen und anderen Interessengruppen ist wichtig, um Informationen über Veränderungen im Mobilitätsangebot oder partizipative Veranstaltungen zu verbreiten. Dies kann Nutzungshemmnisse abbauen und ist insbesondere bei der Einführung neuer Angebote von Bedeutung.

Insgesamt tragen Mobilitätsmanagement, Information und Öffentlichkeitsarbeit dazu bei, die Mobilität in einer Kommune nachhaltiger, sicherer und effizienter zu gestalten und die Bedürfnisse und Anliegen der Bürger zu berücksichtigen.

F	Mobilitätsmanagement, Information & Öffentlichkeitsarbeit
F1	**Mobilitätsmanagement**
F1.1	Schulisches Mobilitätsmanagement
F1.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement
F2	**Information & Öffentlichkeitsarbeit**
F2.1	(Neu-)Bürgermarketing
F2.2	Laufende Kommunikationsstrategie
F2.3	Aktivitäten im öffentlichen Raum und Einbindung der lokalen Akteure und Zielgruppen

F Mobilitätsmanagement, Information & Öffentlichkeitsarbeit

Das Mobilitätsmanagement und Informationen sind wichtige Säulen für die Gestaltung der Mobilitätswende. Im Gegensatz zu umfangreichen baulichen Maßnahmen, wie beispielsweise der Bau eines neuen Fahrradweges, soll mithilfe von Mobilitätsmanagementmaßnahmen und zugehörigen Informationen individuelles Verhalten und Routinen in Richtung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens geändert werden. Die (häufig zielgruppenspezifischen) Angebote zielen darauf ab, nicht notwendige Verkehre zu vermeiden und notwendige Verkehre möglichst umweltverträglich und effizient abzuwickeln. Gerade in Kombination mit der Öffentlichkeits- und Informationsarbeit ist auch die stärkere Sensibilisierung für das Thema Mobilität und die Steigerung des Bekanntheitsgrads alternativer Mobilitätsformen ein wichtiges Ziel des Maßnahmenbündels.

Angebotsverbesserungen im gesamten Mobilitäts- und Verkehrssystem wirken nur dann, wenn die Veränderungen bei den potenziellen Nutzenden bekannt sind und wahrgenommen werden. Daher müssen die Mobilitätsangebote durch eine dauerhafte öffentliche Präsenz von mobilitätsbezogenen Themen, bspw. in Form spezifischer Kampagnen- und Informationsarbeit, bekannt gemacht werden. Letztlich soll diese Öffentlichkeitsarbeit dazu beitragen, das Verständnis für anstehende Maßnahmen zu erhöhen, möglichst Sympathien zu wecken und im Idealfall eine Identifikation der Bevölkerung mit den Veränderungen zu unterstützen. Bei der Ausrichtung dieser ist zu berücksichtigen, welche Kommunikationsziele verfolgt, welche Zielgruppen angesprochen (bspw. Beschäftigte, Neubürger:innen, Schulkinder) und wie und mit welchen Methoden kommuniziert werden soll (bspw. ernst / lustig, Zeitungsaufmacher / Aktionstage).

Die Stadt Waltrop bietet auf den städtischen und weiterführenden Webseiten einige Informationen zur Mobilität. So werden beispielsweise die verkehrliche Anbindung beschrieben und Hinweise zu innerstädtischen Parkmöglichkeiten (z.B. Standort, Bewirtschaftungsform, Dauerparkmöglichkeiten) gegeben. Außerdem besteht ein Kartenportal was neben touristischen Kartendarstellungen (z.B. kommunale Tourismuskarte, regionales Tourismusportal) und einen Stadtplan mit gewerblichen Informationen und ein Geoportal beinhaltet, welches beispielsweise Bushaltestellen in Waltrop verortet. Des Weiteren nimmt Waltrop seit 2021 an dem bundesweitem Wettbewerb STADTRADELN teil. Die Kampagne zur Förderung eines umweltfreundlichen Verkehrsverhaltens wird auf der Homepage der Stadt beworben. Bereiche wie Kommunikation und Information sind demnach grundsätzlich vorhanden, allerdings fehlt bisher oftmals die Integration von Alternativen zur Mobilität mit dem Auto. Der Bereich des Mobilitätsmanagements fehlt in Waltrop noch gänzlich. Zurückgreifen kann die Stadt Waltrop bei den vorgeschlagenen Maßnahmen auch auf die Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW, in dem zahlreiche Anknüpfungspunkte in dem Bereich Mobilitätsmanagement und im Bereich Öffentlichkeitsarbeit gegeben werden. Das Maßnahmenbündel F Mobilitätsmanagement, Information & Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet folgende Teilmaßnahmen:

- F1.1 Schulisches Mobilitätsmanagement
- F1.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement
- F2.1 (Neu-)Bürgermarketing
- F2.2 Laufende Kommunikationsstrategie
- F2.3 Aktivitäten im öffentlichen Raum und Einbindung lokaler Akteur:innen und Zielgruppen

F1 Mobilitätsmanagement

F1.1 Schulisches Mobilitätsmanagement

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●○○		Stadt Waltrop, Vertreter:innen aller Schulen, Elternverbände Polizei, ADFC, Zukunftsnetz Mobiltität NRW	A1.1, A1.2, C1.1, F2.2, F2.3
Ziel	aktiv & komfortabel und sicher & barrierefrei			
Fördermittel	z.B. FöRi-MM, Ministerium für Verkehr Nordrhein-Westfalen (Fußverkehr-Checks NRW)			

Schulisches Mobilitätsmanagement betrifft in erster Linie die An- und Abreise von Schüler:innen der unterschiedlichen Schulformen und darüber hinaus auch Hol- und Bringverkehre zu Kindergärten und Kindertagesstätten. Ziel ist es, eine möglichst große Anzahl an Menschen der heranwachsenden Generation anzusprechen und ihnen sowie Lehrkräften, Erziehungspersonal und Eltern die Vorteile, Potenziale und Notwendigkeiten nachhaltiger Mobilität näherzubringen. Entscheidende Bedeutung hat deshalb nicht nur die Initiative der Stadt Waltrop selbst, sondern auch der Einbezug der Leitungsebene sowie der Mitarbeitenden in Schulen (und ggf. auch Kitas) sowie der Eltern. Der Einbezug weiterer Akteur:innen, wie beispielsweise Polizei oder ADFC, ist zur Verbesserung der Schulwegmobilität ebenfalls von Bedeutung.

Das schulische Mobilitätsmanagement umfasst somit Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Kinder und Jugendlichen der Schulen und Kindergärten auf Waltroper Stadtgebiet auf dem täglichen Weg zur Schule bzw. nach Hause betreffen. In diesem Zusammenhang sind aber auch Eltern (Hol- und Bringverkehre) sowie Lehrkräfte (als Vorbilder, Initiatoren von Kampagnen und bezogen auf die eigene alltägliche Mobilität) einbezogen. Die Stadt Waltrop kooperiert mit der Stadt Datteln bei der überkommunalen Schulentwicklungsplanung. In diesem Zusammenhang könnten Schulwegpläne erarbeitet werden. Dies sind kartografische Darstellungen des Umfelds einer Schule, die sichere Querungsstellen, Gefahrenstellen und deren Bewältigung sowie geeignete Wege vom Wohnort der Kinder zur Schule aufzeigen.

Schulwegmarkierung in Bad Wimpfen (links) und Wegweisung Schulweg in Reutlingen (rechts)

Ansätze zur Entschärfung der Hol- und Bringverkehre an den Schulen sind in Waltrop durch 14 Elternhaltestellen in 300m Entfernung der Schulen gegeben. Des Weiteren unterstützt die Stadt Waltrop Schülerinnen und Schüler bei einem

sicheren Schulweg, indem sie ermäßigte Schulwegjahreskarten (SchokoTicket) für Kinder und Jugendliche ausstellt, deren Schulweg bei Grundschulen mehr als 2 km Luftlinie, bei weiterführenden Schulen mehr als 3,5 km Luftlinie und in der Sekundarstufe II mehr als 5 km Luftlinie entfernt ist.

Aufbauend auf diesen ersten Maßnahmen, gilt es, das schulische Mobilitätsmanagement in ein gesamtstädtisches Mobilitätsmanagement in Waltrop zu integrieren. Die Stadt Waltrop sollte in diesem Zusammenhang als initiierende und koordinierende Stelle auftreten.

Um das Mobilitätsmanagement in Schulen weiterzuentwickeln und in Hinblick auf die Ziele des Mobilitätskonzepts zu intensivieren, werden folgende Maßnahmen empfohlen:

Bausteine zur Implementierung eines schulischen Mobilitätsmanagements

- **Zusammenstellung einer Maßnahmensammlung zur Etablierung von schulischem Mobilitätsmanagement**
  - Erhebung relevanter Daten (z.B. Befragung von Schüler:innen und Eltern sowie der Lehrenden zu Mobilitätsbedürfnissen auf dem Schulweg)
  - Regelmäßige Informations- und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehr (z.B. über Flyer und weiteres Informationsmaterial, Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Schulfesten in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC etc.)
  - Organisation von Walking-Bussen (Gruppe, die begleitet von Eltern zur Schule gehen) und/oder Cycling-Train-Projekten (Gruppe, die begleitet von Eltern mit dem Rad oder Tretroller zur Schule fahren)
  - Installation von E-Ladesäulen (Kfz und Fahrrad) an Schulen und Kitas
  - Quantitative und qualitative Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten an Schulen und Kitas
  - Einrichtung weiterer Elternhaltestellen, deren Nutzung über Informations- und Aufklärungsarbeit gestärkt wird
  - Durchführung von Aktionstagen & Wettbewerben zur Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit (z.B. Aktionswoche zum Thema eigenständiger Mobilität / umweltbewusste Mobilität / sichere Mobilität, Aktion „mein Schulweg" als geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung, Programm „ich fahre Rad" oder „Busfahren lernen", Schul- / Klassenwettbewerbe zu eingesparten Emissionen oder Kilometern mit Auszeichnung von besonders engagierten Klassen / Schulen)
  - interne und externe Kommunikation der eingeführten Maßnahmen
  - Begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen
- Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Schulen und Kitas als Kooperationspartner für schulisches Mobilitätsmanagement
  Initiierung eines Netzwerks für schulisches Mobilitätsmanagement; Regelmäßige Netzwerktreffen zum Austausch und zur Information mit Vorstellung potenzieller sowie ggf. bereits erprobter Mobilitätsmaßnahmen
- Einführende Informationsveranstaltung für interessierte Schulen und Kitas sowie Schüler:innen, Eltern, Lehrende mit Vorstellung der Ziele des Waltroper Mobilitätskonzepts. Dabei sollte die Relevanz von schulischen Mobilitätsmanagement in Waltrop für die Umsetzung und Zielerreichung hervorgehoben werden
- Finanzielle Förderung (oder ggf. volle Kostenübernahme) von externen Beratungsleistungen in Schulen und Kitas
  - ggf. Aufbau als öffentlichkeitswirksame Gewinnspielaktion
- Einholung externer Expertise zur Wissensvermittlung oder Begleitung
- Einführung dauerhafter Programme zur Schulwegmobilität (z.B. „Verkehrszähmer", „kleine Klimaschützer unterwegs")
- Initiierung von Schulwegeplänen
  - Einrichtung einer interdisziplinären Arbeitsgruppe zur Mobilität aus Schulwegen
  - Prüfung ggf. bestehender Schulwegpläne auf Aktualität und ggf. Neuaufstellung und Weiterentwicklung
  - Einbezug des Radverkehrs durch Radschulwegpläne

F1.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●○○		Stadt Waltrop, Wirtschaftsförderung, interessierte Unternehmen, Zukunftsnetz Mobilität NRW	B4.1, C1.1, C3.2, C5.1, C5.2, C5.3, D3.5, D5.2, D5.3, F2.2, F2.3
Ziel	flexibel & emissionsarm und innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. Förderrichtlinie Betriebliches Mobilitätsmanagement des BMDV, FöRi-MM,			

Die Konzentration des Gewerbes in Waltrop verteilt sich auf drei Standorte: Gewerbegebiet Ost (Borker Straße), Gewerbepark Zeche Waltrop, Gewerbegebiet Leveringhäuser Feld. Die räumliche Konzentration weist auf ein hohes Potenzial für betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) hin. Bisher gibt es in Waltrop noch keine Ansätze in diesem Bereich. Zum Aufbau sollte die Stadt Waltrop koordiniert und zielgerichtet vorgehen und aktiv ansässige Betriebe ansprechen und beraten (Interesse wecken, Vorteile aufzeigen); im Idealfall kann ein Netzwerk aus interessierten Unternehmen gebildet werden. Darauf aufbauend sind (Pilot-)Projekte und/oder (Beratungs-) Programme zu entwickeln und umzusetzen. Um möglichst große Effekte zu erzielen, kann neben Einzelberatungen auch ein betriebliches Mobilitätsmanagement für ganze Standorte (bspw. für das Gewerbegebiet Leveringhäuser Feld) entwickelt und koordiniert werden. Dies ist umso wichtiger hinsichtlich der großen Betriebe wie der SLK Vertriebsgesellschaft mbH sowie weiterer Ansiedlungen. Immense Bedeutung hat betriebliches Mobilitätsmanagement aber auch im regionalen bzw. interkommunalen Zusammenhang. Mit der Entwicklung der Gewerbefläche newPark in Datteln, werden sich Verkehrsbelastungen in Waltrop voraussichtlich weiter erhöhen. Dementsprechend bedarf es an dieser Stelle einer Zusammenarbeit mit der Stadt Datteln. Begleitend ist eine nutzerfreundliche Infrastruktur und Serviceangebote (v. a. Radverkehr und ÖPNV) z.B. an den Gewerbestandorten herzustellen. Auch hier sollte die Stadtverwaltung eine beratende Funktion übernehmen. Im Zielkonzept zum Mobilitätskonzept Waltrop ist innerhalb des Zielfeldes „innovativ & vernetzt" festgesetzt worden, dass die Stadt Waltrop zentrale Ansprechsprechpartnerin für Mobilitätsmanagement ist. Auch übernimmt sie eine Vorbildfunktion und kann zudem Ideen und Konzepte verwaltungsintern erproben und Know-How zur Weitergabe generieren.

E-Ladesäule in Forchheim (links) und Jobticket-Parkplatz in Kassel (rechts)

Zum Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sollte die Stadt Waltrop initiierend und koordinierend mit folgenden empfohlenen Maßnahmen vorgehen:

Bausteine zur Implementierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

- **Zusammenstellung einer Maßnahmensammlung zur Etablierung von Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Betriebe und Gewerbe**
  - Regelmäßige Erhebung (z.B. Mobilitäts-& ggf. Wohnstandortbefragung, Fuhrparkdaten usw.)
  - Förderung und Unterstützung von Homeoffice-Modellen
  - Bewerbung von Mitfahrerportalen, ggf. Erstellung eines eigenen Mitfahrerportals
  - sukzessive Umrüstung der unternehmenseigenen bzw. städtischen Fahrzeugflotte auf emissionsarme / -freie Antriebsformen
  - Einführung von Fahrzeugpooling
  - Installation von E-Lademöglichkeiten (Kfz & Fahrrad)
  - Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten auf firmeneigenen bzw. stadteigenem Gelände
  - Überarbeitung von unternehmenseigenen bzw. städtischen Dienstwagenregelungen
  - Verbesserung der Voraussetzungen zur Nutzung von Pkw-Alternativen auf dem Weg zur Arbeit (z.B. Infrastruktur wie Duschen/Radabstellmöglichkeiten/Reparaturmöglichkeiten, Förderungen von E-Bike-, Pedelec-, und Lastenradleasing für Mitarbeitende/Jobtickets usw.)
  - Einführung emissionsarmer/-freier Dienstfahrzeuge (z.B. Pedelecs, E-Tretroller, E-Roller usw.)
  - Durchführung von Aktionstagen und Wettbewerben
  - Etablierung von Mobilstationen / Mobilpunkten an größeren Standorten (s. Maßnahme C4.1)
  - interne und externe Kommunikation zu eingerichteten und umgesetzten Maßnahmen
  - Begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen
- Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Unternehmen, Betrieben und Gewerbetreibenden für betriebliches Mobilitätsmanagement
- Initiierung eines Netzwerks für betriebliches Mobilitätsmanagement durch die Stadt Waltrop
- Einführende Informationsveranstaltung für interessierte Unternehmen mit Vorstellung der Ziele des Waltroper Mobilitätskonzepts unter Hervorhebung der Relevanz der Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Zielerreichung des Mobilitätskonzepts
- regelmäßige Netzwerktreffen zum Austausch und zur Information mit Vorstellung potenzieller sowie ggf. bereits erprobter Mobilitätsmanagementmaßahmen
- Förderung (oder ggf. volle Kostenübernahme) von externen Beratungsleistungen in Unternehmen, Betrieben und bei Gewerbetreibenden
- Begleitung und Unterstützung betriebs- oder standortübergreifender Mobilitätsmanagementmaßnahmen und Mobilitätskonzepte

F2.1 (Neu-)Bürgermarketing

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●○○	●○○		Stadtverwaltung Waltrop, Einwohnermeldeamt, Stadtmarketing	D3.5, F2.2, F2.3
Ziel	aktiv & komfortabel und innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. FöRi-MM, FöRi-Nah			

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit bedarf es gezielter Ansprache einzelner Zielgruppen, um ihnen den Zugang zu neuen Mobilitätsangeboten zu erleichtern und sie von Alternativen zum MIV zu überzeugen. Ein Umzug in eine neue Stadt, aber auch in ein neues Wohnviertel, bedeutet für die Bewohner:innen immer eine Umbruchsituation, in der eigene Verhaltensweisen neu hinterfragt werden. Dies gilt insbesondere für die Mobilität, da sich in Bezug auf die Möglichkeiten vor Ort neu orientiert werden muss. Folglich ergibt sich aus einem Umzug ein großes Potenzial für eine Verhaltensänderung.

Bürger:inneninformation zum Gehwegparken in Karlsruhe

Gleichzeitig bietet sich für die Stadt durch die Pflicht zur Ummeldung die Möglichkeit, der gezielten und frühen Ansprache dieser Gruppe zu den Angeboten des ÖPNVs, Radverkehrs und anderen autoreduzierten Mobilitätsangeboten in Waltrop. Eine Erweiterung dieser Beratung bietet sich im Bereich von spezifischen Angeboten für bestimmte Gruppen an, wie bspw. Kinder und Jugendliche, Rentner:innen, Familien, Menschen mit Behinderungen oder Menschen mit Migrationshintergrund. Diese Personen haben individuelle Ansprüche an Mobilität und damit auch an einer Beratung zu diesem Thema.

Bausteine zur Implementierung eines (Neu-)Bürgermarketings

(Neu-)Bürgermarketing durch Information auf der Website der Stadt Waltrop und durch Erstellung eines Neubürger:innenpakets mit örtlichen Mobilitätsangeboten:

- Weiterführung der Schnuppertickets für den ÖPNV
- Gutscheine für in Waltrop bestehende Sharing-Angebote
- Spezielle Fuß- und Radverkehrskarten
- Informationen zu Mobilstationen und multimodalen Angeboten
- Marketing- / Sicherheitsartikel (z.B. Reflektoren oder Warnwesten)
  Informationsangebote für (größere) Neubauvorhaben wie das Baugebiet „Waldstadion"

F2.2 Laufende Kommunikationsstrategie

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●●	●○○		Stadtverwaltung Waltrop, Stadtmarketing, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Verkehrsverbände	D3.4, F1.1, F1.2,F2.1, F2.3
Ziel	aktiv & komfortabel und innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah, Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans, Zukunftsnetz Mobilität NRW			

Grundlegende Voraussetzung für eine nachhaltige Beeinflussung der Verkehrsnachfrage der Bevölkerung ist eine umfangreiche, einfache und transparente Information über die verschiedenen Mobilitätsangebote und -optionen in Waltrop. Dazu zählt auch die Kommunikation und Medienpräsenz, um das Mobilitätsbewusstsein zu steigern und die Akzeptanz für eine gegenseitige Rücksichtnahme zu stärken.

Derzeit werden Informationen über aktuelle Planungen zur Mobilität auf dem Internetauftritt der Stadt zur Verfügung gestellt – teilweise wird über Social-Media-Kanäle informiert. Neuerdings gibt es die Möglichkeit, sich die offizielle App der Stadt „Waltrop 2 Go" herunterzuladen. In beiden Formaten können über einen Ideen- und Mängelmelder auch verkehrsbezogene Anliegen wie bspw. Geh- und Radwegschäden und unlesbare Verkehrszeichen verortet werden.

Eine separate, umfängliche und leicht zu bedienende Informationsplattform mit Informations- und Beratungsangeboten zu Mobilitätsoptionen ist allerdings nicht vorhanden. Im Sinne einer transparenten Kommunikation von Angelegenheiten mit Mobilitäts- bzw. Verkehrsbezug ist eine solche Plattform ein wichtiger Baustein, in den sich relevante Themen gebündelt und strukturiert einbauen lassen.

Aktion STADTRADELN in Leverkusen (links) und Beteiligungsplattform in Marburg (rechts)

Bausteine für eine laufende Kommunikationsstrategie

- Entwicklung einer Dachmarke der Mobilität in Waltrop (Leitfäden, einheitliches Design, Informationen zu Angeboten, Pressearbeit)
- Stärkere Nutzung digitaler Medien (Modernisierung der Onlinepräsenz, Sensibilisierung für Klimaschutz & Verkehrswende)
- Öffentliche Veranstaltungen und Aktionen wie STADTRADELN marketingtechnisch nutzen und in den Mobilitätsalltag einbinden
- Zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote ausweiten (Betriebe, Pendelnde, Senioren, Kinder- und Jugendmobilität) bspw. durch Kooperation mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW z.B. „Fit mit dem Pedelec", „Rollatortag", „Geh-Spass statt Elterntaxi", „Verkehrszähmer"

F2.3 Aktivitäten im öffentlichen Raum und Einbindung der lokalen Akteur:innen und Zielgruppen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure	Bezug zu anderen Maßnahmen
●●○	●○○	↻	Stadtverwaltung Waltrop, Stadtmarketing, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Anlieger, Bürger:innen, Vereine, Politik	D3.4, F1.1, F1.2,F2.1, F2.2
Ziel	aktiv & komfortabel und innovativ & vernetzt			
Fördermittel	z.B. FöRi-Nah, Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans			

Zur Unterstützung der Mobilitätswende und zur Minderung von Verkehrsemissionen ist ein Bewusstseinswandel bei der Bevölkerung notwendig. Dazu ist es wichtig, angebotene Alternativen kennen zu lernen und die erreichbaren, positiven Veränderungen erlebbar zu machen. Hierzu bieten sich öffentlichkeitswirksame Aktionen, Informationskampagnen und Events an. Stadtweite oder quartiersbezogene Aktionen und Kampagnen sind eine gute Möglichkeit, mehr Aufmerksamkeit für ein Thema zu erreichen. Besonders zur Etablierung neuer Mobilitätsangebote haben kostenlose Testphasen eine hohe Wirkung, um die Hemmschwelle für eine (erstmalige) Nutzung niedrig zu halten. Darüber hinaus sind sowohl die infrastrukturellen „harten" als auch „weiche" Maßnahmen strategisch zu koordinieren und aufeinander sowie zwischen den Handlungsfeldern des Mobilitätskonzepts abzustimmen. Es ist aber auch hier sinnvoll, alle Aktionen über eine zentrale Anlaufstelle / Dachmarke (vgl. Maßnahme F2.2) koordinieren zu lassen, die als Anlauf- und Vermittlungsstelle für interessierte Akteur:innen sowie als Impulsgeber für neue Aktionen dienen kann.

Verkehrsversuch in der Karlsruher Innenstadt

Ziel ist es mit Kampagnen und öffentlichkeitswirksamen Aktionen, die Vorteile nachhaltiger Mobilitätsformen stärker im öffentlichen Bewusstsein zu verankern und die gegenseitige Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmenden zu

fördern. Es soll deutlich werden, dass sich die Stadt Waltrop mit diesem Themenfeld aktiv befasst und die Entwicklungen in der Stadt in die Bürgerschaft getragen werden. Beispielsweise nimmt Waltrop seit 2021 an dem bundesweitem Wettbewerb STADTRADELN teil. Und auch die Aktion „Stadtterassen" der Waltroper Wirtschaftsförderung im April 2023 mit temporären Stadtmobiliar zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Herne-Bay-Platzes ist ein positives Beispiel. Weiter können diese stadteigenen Aktionen entwickelt bzw. fortgeführt werden.

Bausteine für Aktivitäten im öffentlichen Raum und zur Einbindung der lokalen Akteur:innen und Zielgruppen

- Initiierung von Projekt- und Themenwochen mit Aktionstagen, Veranstaltungen, Vortragsreihen usw. (z.B. zur Europäischen Woche der Mobilität etc.)
- Nahmobilitäts- oder Fußverkehrs-Checks durchführen
- Veranstaltung von / Schirmherrschaft bei mobilitätsbezogenen Wettbewerben (z.B. STADTRADELN)
- Stadtweite oder quartiersbezogene Aktionen und Kampagnen (Parking Day, Leih-Pedelec / Carsharing-Guthaben, Schnupperticket ÖV)
- Durchführung von Image- und Marketingkampagnen

5.2 Maßnahmenübersicht

A	Fußverkehr, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität	Priorität	Kosten	Umsetzungshori-zont
A1	Qualitativ hochwertiges Fußwegenetz			
A1.1	Fußwegeachsen zur Erreichbarkeit der Innenstadt	●●●	●●○	●●○
A1.2	Verbesserung der Querungsbedingungen an Hauptverkehrsstraßen	●●○	●●●	●●○
A1.3	Klimawandelanpassung: Verschattung von Wegen und Plätzen	●○○	●●○	↻
A1.4	Beschilderung des Fußwegenetzes	●○○	●○○	●○○
A1.5	Sitzroute vom Raiffeisenplatz zum Waltroper Friedhof	●●○	●●○	●●○
A2	Fortführung des Programms „Barrierefreies Waltrop"			
A2.1	Absenkung von Bordsteinen	●●○	●●○	↻
A2.2	Abbau von Hindernissen auf den Gehwegen	●●○	●●○	↻
A2.3	Barrierefreie Hauptachsen zur Erreichbarkeit der Innenstadt	●●●	●●○	●●○
B	**Radverkehr und Mikromobilität**	**Priorität**	**Kosten**	**Umsetzungshori-zont**
B1	**Anpassen von Radinfrastrukturen im kommunalen Straßennetz & Schließung von Netzlücken**			

B1.1	Weiterentwicklung des Zielnetzes gemäß Radverkehrskonzept	●●●🔑	●●○	●●○
B1.2	Ersatzneubau der Fuß-/Radbrücke über die Berliner Straße	●●●	●●●	●●●
B1.3	Errichtung und Ausweisung von Fahrradstraßen	●●●🔑	●●○	●○○
B1.4	Lückenschluss Nordring für den Fuß- und Radverkehr	●●○	●●○	●●●
B2	**Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten**			
B2.1	Einführung des Grünpfeilschilds für den Radverkehr	●●○	●○○	●●○
B2.2	Markierung von Aufstellflächen an Knotenpunkten in Verbindung mit Fahrradschleusen	●●●	●●○	●○○
B2.3	Fortführung der Rotmarkierung von Radverkehrsfurten	●●●	●○○	●○○
B2.4	Einsatz von Haltegriffen an Knotenpunkten	●○○	●○○	●○○
B3	**Optimierung von Radverkehrsführungen**			
B3.1	Markierung eines Schutzstreifens in der Einbahnstraße Große-Geist-Straße in Gegenrichtung	●●○	●●○	●○○
B3.2	Überprüfung der Breiten im Seitenraum und bessere Abgrenzung zum Fußverkehr	●●○	●●●	🔄
B3.3	Durchlässigkeit von Umlaufsperren erhöhen	●○○	●●●	🔄

B4	**Erhöhung des Komforts und Servicelevels im Radverkehr**			
B4.1	Angebotsausweitung Radabstellanlagen und weiterer Ausstattungselemente	●●●	●●	
B4.2	Aufbau von Reparaturstationen im Stadtgebiet	●	●	●
B4.3	Beschilderung des kommunalen Alltagsnetzes und Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen	●●	●	●●
B4.4	Sichere Baustellenführung	●●	●	
B4.5	Zuverlässige Instandhaltung, Pflege und Winterdienst	●●	●	
C	**ÖPNV, Vernetzung und Intermodalität**	**Priorität**	**Kosten**	**Umsetzungshori-zont**
C1	**Sicherung und Verbesserung des Angebots im Busverkehr**			
C1.1	Angebotsverbesserungen im bestehenden Busverkehrsangebot	●●	●●●	●●●
C1.2	Digitalisierung flexibler Bedienformen	●●	●●●	●●
C1.3	Mobilitätsflatrate für das Waltroper Stadtgebiet	●	●	●●●
C1.4	Dekarbonisierung des Waltroper Busverkehrs	●●	●	
C2	**Erhöhung der Zuverlässigkeit und Beschleunigung des Busver-kehrs**			

C2.1	Beschleunigung an Knotenpunkten	●●●	●●○	●●○
C2.2	Umbau von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen oder Buskaps	●●○	●●○	●●●
C2.3	Freihaltung der Fahrwege des Busverkehrs vom ruhenden Verkehr	●●●	●○○	
C2.4	Beschleunigung im Längsverkehr	●●○	●●○	●●●
C3	Sicherung der Erschließung und Verbesserung der Haltestellen-qualität			
C3.1	Vervollständigen des barrierefreien Haltestellenausbaus	●●●	●●●	●●●
C3.2	Prüfung zusätzlicher Bushaltestellen im Stadtgebiet	●○○	●●○	●●●
C3.3	Dynamische Fahrgastinformation und weitere Komfortelemente an Haltestellen	●●●	●●○	●●●
C4	Etablierung von Sharing-Mobility in Waltrop			
C4.1	Einrichtung von Mobilstationen / Mobilpunkten im Stadtgebiet	●●●	●●●	●●●
C4.2	Einführung eines Lastenrad-Sharing-Systems	●●●	●●○	●●○
C5.2	Etablierung von (E-)Carsharing-Angeboten	●●○	●○○	●●○
D	Kfz-Verkehr und Parken	Priorität	Kosten	Umsetzungshori-zont
D1	Weiterentwicklung des Waltroper Straßennetzes			

D1.1	Überprüfung & Fortentwicklung des bestehenden Vorbehaltsnetzes	●●●	●○○	●●●
D1.2	Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten	●●●	●●○	●○○
D1.3	Qualifizierung von Knotenpunkten im Stadtgebiet	●●●	●●●	●●●
D1.4	Innerörtliche Verkehrsberuhigung	●●○	●●●	
D2	**Strategie zum ruhenden Verkehr**			
D2.1	Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum	●●●	●●○	●●○
D2.2	Optionen für den ruhenden Verkehr entlang der L609	●●●	●●○	●●●
D2.3	Ruhender Verkehr im weiteren Stadtgebiet	●○○	●●○	
D2.4	Digitalisierung des Parkleitsystems & digitales Parken	●●○	●●○	●●○
D2.5	Weiterentwicklung der kommunalen Stellplatzsatzung	●●○	●○○	●●○
D2.6	Umsetzung einer Kommunikationskampagne im Rahmen der weiteren Maßnahmen der Parkraumstrategie	●●●	●●○	
D3	**Strategie zur Etablierung der E-Mobilität**	●●○	●●○	●●○
D4	**Effizienter, nachhaltiger Wirtschaftsverkehr**			
D4.1	Führung des Schwerverkehrs im Waltroper Stadtgebiet	●○○	●○○	●●○

D4.2	Erprobung zukunftsfähiger Logistikkonzepte	●●○	●●○	●●○
D5.3	Förderung eines nachhaltigen, kommunalen Wirtschaftsverkehrs	●●○	●●○	↻
E	**Querschnittsthemen**	**Priorität**	**Kosten**	**Umsetzungshori-zont**
E1	**Straßenraumgestaltung**			
E1.1	Umgestaltung für die L609	●●●🔑	●●●	●●●
E1.2	Umgestaltung der Bahnhofsstraße	●●●	●●●	●●●
E1.3	Umgestaltung der Riphausstraße	●○○	●●○	●●●
E1.4	Umgestaltung Nahversorgungsbereich der Dortmunder Str.	●●●	●●○	●●●
E1.5	Straßenraumgestaltung im Nebennetz	●●○	●●○	↻
E2	**Autoarme Innenstadt**			
E2.1	Erschließungskonzept und Verkehrsentlastung	●●●🔑	●●○	●●●
E2.2	Aufenthaltsqualität von Fußgängerzone und Plätzen (ISEK)	●●●	●●●	●●○
E2.3	Umgestaltung der Hochstraße und Cesson Sévigné-Platz	●●●	●●○	●●○
F	**Mobilitätsmanagement, Information & Öffentlichkeitsar-beit**	**Priorität**	**Kosten**	**Umsetzungshori-zont**

F1	Mobilitätsmanagement			
F1.1	Schulisches Mobilitätsmanagement	●●○	●○○	↻
F1.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement	●●●	●○○	↻
F2	**Information & Öffentlichkeitsarbeit**			
F2.1	(Neu-)Bürgermarketing	●○○	●○○	↻
F2.2	Laufende Kommunikationsstrategie	●●●	●○○	↻
F2.3	Aktivitäten im öffentlichen Raum und Einbindung der lokalen Akteure und Zielgruppen	●●○	●○○	↻

6 Evaluationskonzept

Mit dem Mobilitätskonzept hat die Stadt Waltrop ihre mobilitätsbezogenen Ziele für die nächsten 15 Jahre gesetzt. Das Maßnahmenkonzept empfiehlt Maßnahmen, welche durch die Stadt Waltrop weiter geprüft und umgesetzt werden müssen, um die Ziele bestmöglich zu erreichen.

Für die Umsetzungsphase wird empfohlen, den Maßnahmenfortschritt und die Maßnahmenwirkungen zu evaluieren. Dazu wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das helfen soll, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden.

Sofern eine Evaluation des Mobilitätskonzeptes stattfinden soll, sollte das vorgeschlagene Indikatorenset von der Stadtverwaltung geprüft und in ein konkretes Evaluationskonzept überführt werden. Wichtig ist dabei die Handhabbarkeit der Evaluation: Das Evaluationskonzept soll kein „Papiertiger" werden, sondern zielgerichtet zur Überprüfung und Fortschreibung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes eingesetzt werden. Wo immer möglich, sollte auf bereits bestehende Indikatoren bzw. Daten oder einfach erfassbare Daten zurückgegriffen werden. Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können.

Konstante bzw. einheitlich erhobene Indikatoren und Datensätze können auch für einen regelmäßigen Bericht (siehe unten: Evaluationsberichte) genutzt werden. Diese Berichte könnten ca. alle fünf Jahre erarbeitet werden. Zuzüglich der erforderlichen Zeit für Datenaufbereitung und Auswertung könnte 2028 der erste Evaluationsbericht fertig gestellt sein.

Auch wenn das Evaluationskonzept mit größtenteils bestehenden Indikatoren bzw. Daten hinterlegt wird, wird die Zusammenstellung und Auswertung der Daten sowie deren Interpretation und Bewertung personelle Ressourcen benötigen (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Sofern eine Evaluation des Mobilitätskonzeptes erfolgen soll, müssen Zuständigkeiten geregelt und personelle Ressourcen reserviert oder ggf. geschaffen werden.

6.1 Evaluationsindikatoren

Als Hilfestellung für die empfohlene Evaluation sind neben den Zielen (vgl. Kapitel 4) erste weitere mögliche Indikatoren erarbeitet worden. Diese Indikatoren sind in Tabelle 1 in zeitliche Stufen der Evaluation eingeordnet. Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i.d.R. mehrere Monate bis hin zu einem Jahr), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Tabelle 1: Indikatoren für die Maßnahmenevaluation

Kurzfristig überprüfbare Indikatoren (jährlich oder alle zwei Jahre, zudem als Datengrundlage für die Evaluation zu ermitteln, falls nicht vorliegend)
Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit
Anzahl barrierefreier Haltestellen nach PBefG
Entwicklung der Verunglücktenzahlen (inkl. Schwere) und Unfälle mit Sachschaden
Anzahl der intermodalen Schnittstellen
Anzahl von Lieferzonen in der Innenstadt
Anzahl öffentlicher (+ ggf. privater) Ladesäulen (weitere Kategorie: Schnellladesäulen)
Anzahl zugelassener Kfz nach Schadstoffklassen sowie rein elektrisch betriebener Kfz im Stadtgebiet
Anzahl elektrisch betriebener Linienbusse, Taxi sowie kommunaler Fahrzeuge
V85-Geschwindigkeiten (vorherrschendes Geschwindigkeitsniveau) in bebauten Bereichen
Fahrgastzahlen ÖPNV (ggf. differenziert nach Bus&Bahn)
ÖV-Angebot (km-Leistung, Pünktlichkeit)
Zählungen Radverkehr auf übergeordneten Radhauptverbindungen
Herstellung Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr
Herstellung von Grünflächen/Bäumen pro Jahr (Anzahl oder m²)

Kurzfristig überprüfbare Indikatoren (jährlich oder alle zwei Jahre, zudem als Datengrundlage für die Evaluation zu ermitteln, falls nicht vorliegend)
Anzahl und Nutzungsgrad von Sharingangeboten (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing)
Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen/-veranstaltungen pro Jahr
Periodisch zu überprüfende Indikatoren, v.a. direkte Maßnahmenwirkungen (ca. alle 3-5 Jahre)
Reisezeitvergleiche zwischen Individual- und öffentlichen Verkehren ins regionale Umland (mittels online-Routenplanern mit Echtzeitdaten)
Auslastung der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R)
Auslastung von Lieferzonen in der Innenstadt
Ergebnisse der Lärmaktionsplanung (Lärmbetroffene nach Pegelklassen)
Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie SV-Verkehre, insb. in der Innenstadt
Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Einwohner)
Entwicklung der Parkraumauslastung in den Zentren
Belegungsgrad von Radabstellanlagen, v.a. in den Zentren und wichtigen ÖPNV-Haltestellen
Anzahl von Betrieben/Schulen mit aktivem Mobilitätsmanagement
ÖPNV-Erschließungsgrad von neu entwickelten Wohngebieten (300m-Radien)
Mittel- bis langfristige Wirkungen der Maßnahmen, insb. Indirekte Maßnahmenwirkungen (ca. alle 5-7 Jahre)

Periodisch zu überprüfende Indikatoren, v.a. direkte Maßnahmenwirkungen (ca. alle 3-5 Jahre)
Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fuß-verkehr)
Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen/Haushaltsbefragungen (subjektive Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen, intermodale Wegeketten)

6.2 Evaluationsberichte

Auf Basis des oben vorgeschlagenen Evaluationskonzepts wird empfohlen, ungefähr alle 5 Jahre (angefangen 2028) ein Evaluationsbericht zusammenzustellen. Dieser Evaluationsbericht dient dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, zu bewerten sowie diese dann zu kommunizieren. Das Zeitintervall von 5 Jahren eignet sich, weil einige Elemente der Evaluation aufgrund ihres Aufwandes nur alle 5 Jahre durchführbar sind bzw. mehrjährige Datenreihen wesentlich aussagekräftiger sind.

In diesen Evaluationsberichten sollten auch die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes dargestellt und ggf. neue Maßnahmen, die sich aufgrund von neuen Rahmenbedingungen sowie siedlungs- und verkehrspolitischen Zielen ergeben, mit aufgeführt werden. Zudem sollten die Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes überprüft werden und ggf. neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen aufgeführt werden.

Der Evaluationsbericht sollte folgende Inhalte umfassen:

- Darstellung der allgemeinen und ortsspezifischen Rahmenbedingungen sowie Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Waltrop (z. B. Entwicklung der Fördermittel, Wirtschaft, Entwicklung, Bevölkerung, Kraftstoffpreise, Planungen etc.); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes
- Darstellung der mobilitätsbezogenen Ziele, zum Beispiel bundesweite/EU-weite Ziele zum Klimaschutz
- Darstellung der Messgrößen für die Evaluation und Interpretation der Entwicklung
- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte des Mobilitätskonzeptes

Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden,

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind
- ob es Abweichungen von den erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes).

7 Fazit & Ausblick

Das integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Waltrop definiert einen langfristigen Entwicklungspfad in der kommunalen Verkehrs- und Mobilitätsplanung für einen Zeitraum bis über das Jahr 2040 hinaus. Im Vordergrund stehen dabei die aktuellen Herausforderungen im Verkehrssektor, insbesondere die Sicherung der Erreichbarkeit für alle Bürger:innen bei gleichzeitiger Reduzierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. Diese Ziele münden in dem unter Beteiligung der Kommunalpolitik entwickeltem Zielsystem mit dem Leitsatz „**Zusammen Mobilität Gestalten – Waltrop 2040**".

Das Maßnahmenkonzept liefert dafür ein Bündel von Maßnahmen, welche integriert und verkehrsträgerübergreifend entwickelt wurden, sodass die Betrachtung und gezielte Nutzung der gegenseitigen Wechselwirkungen der Maßnahmen einen Kernbestandteil des Mobilitätskonzepts darstellen. Durch die Angebotsausweitung in der Sharing-Mobility, der besseren Vernetzung des Umweltverbundes und einer Anpassung der Infrastrukturen mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr sollen Abhängigkeiten von der privaten Kfz-Nutzung abgebaut werden. Hierzu zählen insbesondere eine sichere und einladende Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und ein zuverlässiges, leistungsstarkes und gut vernetztes System des öffentlichen Verkehres als Rückgrat eines starken Umweltverbundes. Der öffentliche (Straßen-) Raum Waltrops wird in Zukunft klimaangepasst und barrierefrei sein. Allen Teilen der Bevölkerung kann eine nachhaltige Mobilitätsoption angeboten werden. Plätze und Straßen bieten ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität. Enkelfähige Quartiere werden so gemeinsam entwickelt.

Gleichzeitig steigt die Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbundes auch durch die Reduzierung der Attraktivität der privaten Kfz-Nutzung. Insbesondere kurze und innerstädtische Wege, welche gut mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden können, werden zum Beispiel durch die Weiterentwicklung des Parkraummanagements attraktiver als die Nutzung des privaten Kfz'. Die negativen Effekte durch Wege, welche weiterhin mit dem motorisierten Verkehr zurückgelegt werden müssen, werden stark durch eine nahmobilitätsfreundliche Straßenraumgestaltung und durch die Förderung alternativer Antriebe reduziert. Maßnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement und Kommunikation bilden dabei ein wichtiges verbindendes Element zwischen den Angeboten und dem individuellem Mobilitätsverhalten. Langfristig etabliert sich so eine veränderte und nachhaltige Mobilitätskultur

Ein wichtiger Baustein für die Umsetzung ist dabei die Zusammenarbeit mit den einzelnen Akteuren. Deutlich wird, dass die Maßnahmen nur mit einem hohen Personal- und Investitionsaufwand zu bewältigen sind. Dieser Mehrbedarf ist von der Stadt Waltrop zu berücksichtigen. Dabei kommt die Verantwortung aber nicht nur der Verwaltung zu, vielmehr ist ein Zusammenspiel zwischen den Akteuren (z. B. Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger, Politik) wichtig, um eine Umsetzung im Planungshorizont zu erreichen. Viele Maßnahmen erfordern ein gemeinsames Vorgehen. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen im ÖPNV, bei denen die Stadt unmittelbar mit anderen Akteuren zusammenarbeiten muss (z. B. Kreis, Verkehrsverbund etc.). Die Beteiligungsformate innerhalb des Erstellungsprozesses des Mobilitätskonzepts haben zudem offenbart, dass durch die Einbindung der Waltroper:innen ein großer Erkenntnisgewinn sowie eine Akzeptanzsteigerung erreicht werden kann.

Eine langfristige Strategie ist immer dem Spannungsfeld konkreter und zielgerichteter Maßnahmen auf der einen und der Flexibilität gegenüber sich ändernden gesellschaftlichen, technologischen und rechtlichen Rahmenbedingungen auf der anderen Seite unterworfen. Die aktuelle Veröffentlichung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu notwendigen Änderungen zur Erreichung der nationalen und kommunalen Kilmaschutzziele deuten auch im Bereich der technischen Regelwerke auf tiefgreifende Änderungen und Paradigmenwechsel hin. Veränderungen sind auch durch Vorgaben seitens der Politik auf EU-, Bundes- und Landesebene zu erwarten. Als aktuelles Beispiel ist hier z. B. die EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie zu nennen, die neue Bedarfe in Bezug auf die Elektromobilität (E-Lademöglichkeiten für Stellplätze bei Neu- und Umbauvorhaben) auslöst. Daher ist der Mobilitätskonzept stetig auf die Aktualität der gesetzten Standards und Maßnahmen hin zu überprüfen.

Die beschriebenen Maßnahmen zeigen einen Weg entsprechend der abgestimmten Ziele auf, sind jedoch offen gegenüber neuen Entwicklungen und sich daraus ergebenden neuen Handlungsoptionen. Das integrierte Mobilitätskonzept darf daher nicht als ein festgeschriebenes Planwerk verstanden werden, sondern muss kontinuierlich überprüft, bedarfsorientiert angepasst und aktualisiert werden.