Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Endbericht

Mobilitätskonzept Oer-Erkenschwick

Stadt Oer-Erkenschwick
Fachdienst 3
Rathausplatz 1
45739 Oer-Erkenschwick

Mobilitätskonzept 2021

Dortmund im März 2021

www.planersocietaet.de

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

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

www.planersocietaet.de

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleitung)
M.Sc. Markus Bednarek
Dipl.-Ing. Alexander Reichert

Bildnachweis
Titelseite: Eigenes Foto Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

	Abbildungsverzeichnis	4
1	**Einleitung – Ausgangslage und Anlass**	**6**
2	**Öffentlichkeit und Beteiligung**	**8**
3	**Bestandsanalyse**	**10**
	3.1 Stadtstruktur und Bevölkerung	10
	3.2 Kenngrößen der Verkehrsnachfrage	13
	3.3 Zukünftige Entwicklungen	15
	3.4 ÖPNV und Intermodalität	20
	3.5 Fließender Kfz-Verkehr	26
	3.7 Ruhender Verkehr	35
	3.8 Wirtschaftsverkehr	44
	3.9 Radverkehr	47
	3.10 Fußverkehr	53
4	**Zielkonzept**	**57**
5	**Handlungsfelder und Maßnahmen**	**62**
	5.1 Fußverkehr & Barrierefreiheit	65
	5.2 Radverkehr & Mikromobilität	72
	5.3 ÖPNV & Inter-/Multimodalität	86
	5.4 Kfz-Verkehr & Straßennetz	97
	5.5 Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit	114
6	**Evaluation**	**124**
7	**Resumee**	**128**
	Anhang	130

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Impressionen Planungsspaziergang ... 8
Abbildung 2: Impressionen Planungsradtour ... 8
Abbildung 3: Points of Interest in Oer-Erkenschwick ... 11
Abbildung 4: Modal-Split Schätzungen für Oer-Erkenschwick ... 13
Abbildung 5: Modal-Split für Mittelstädte in städtischen Räumen in NRW ... 14
Abbildung 6: Pendlerverflechtungen Oer-Erkenschwick ... 15
Abbildung 7: ÖPNV-Netz Oer-Erkenschwick ... 21
Abbildung 8: Berliner Platz mit neuer DFI-Anlage ... 22
Abbildung 9: Fehlende barrierefreie Ausstattung am Haltepunkt Westerbachstraße (Stimbergstraße) ... 22
Abbildung 10: Verbesserungswürdige Haltepunktgestaltung am Haltepunkt Halluinstraße in der Brechtstraße ... 22
Abbildung 11: Tarifstufen aus Oer-Erkenschwick ... 24
Abbildung 12: Reisezeitvergleich ÖPNV/PKW (Do, 15.08.2019, 17:00 Uhr) ... 25
Abbildung 13: Kfz-Straßennetz in Oer-Erkenschwick ... 27
Abbildung 14: Mischverkehrsfläche im Schlingweg ... 29
Abbildung 15: Eingangsbereich Brinkmannstraße ... 29
Abbildung 16: Eingangsbereich Hovelfeldweg ... 29
Abbildung 17: Anhebung der Fahrbahn auf der Schultenstraße zum Übergang in den Stadtpark ... 29
Abbildung 18: Morgendlicher Verkehr am Schulzentrum (Blick in Richtung Christoph-Stöver-Straße) ... 30
Abbildung 19: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Stimbergstraße ... 30
Abbildung 20: v85 Messung im Stadtgebiet ... 31
Abbildung 21: Verkehrsberuhigende Mittelinsel auf der Ludwigstraße ... 32
Abbildung 22: Ergebnisse der Verkehrszählung in Oer-Erkenschwick ... 33
Abbildung 23: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung ... 36
Abbildung 24: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet ... 38
Abbildung 25: Parkplatzbestand Route 1 ... 40
Abbildung 26: Auslastung Route 1 ... 40
Abbildung 27: Parkplatzbestand Route 2 ... 41
Abbildung 28: Auslastung Route 2 ... 41
Abbildung 29: Parkplatzbestand Route 3 ... 41
Abbildung 30: Auslastung Route 3 ... 42
Abbildung 31: Auslastung Calluna / Kaufland / Kirmesplatz ... 42
Abbildung 32: Nutzergruppenanteil an belegten Parkmöglichkeiten im gesamten Untersuchungsraum ... 43
Abbildung 33: Ergebnisse der Lkw-Verkehrszählung in Oer-Erkenschwick ... 46
Abbildung 34: Lkw-Durchfahrtsverbot für die Kampstraße ... 46
Abbildung 35: Radverkehrsinfrastruktur in Oer-Erkenschwick ... 48
Abbildung 36: Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur in Oer-Erkenschwick ... 49
Abbildung 37: Belastungsbereiche und geeignete Führungsformen des Radverkehrs (keine scharfen Grenzen) ... 50
Abbildung 38: Abgestellte Fahrräder Schultenstraße ... 51
Abbildung 39: Fußverkehrsinfrastruktur in Oer-Erkenschwick ... 55
Abbildung 40: Zielkonzept Mobilitätskonzept Oer-Erkenschwick ... 58
Abbildung 41: Schematische Darstellung Erarbeitung von Maßnahmenfeldern/Maßnahmen ... 62
Abbildung 42: Neue Querungsmöglichkeit an der Ewaldstraße nach aktuellen Regelwerken ... 66
Abbildung 43: Schließung der Netzlücke auf der Schultenstraße ... 68
Abbildung 44: Führungsformen nach ERA und gängigen Vorgaben (zweispurig, Tempo 50, innerorts) ... 74
Abbildung 45: Prinzipskizze Querschnitt Ludwigstraße (Ist-Zustand oben / Soll-Zustand unten) ... 78
Abbildung 46: Beispielhafte Beschilderung und Markierung einer Fahrradstraße in Kiel ... 80
Abbildung 47: Temporäre Hinweise über Regeln und Nutzung einer Fahrradstraße in Reutlingen ... 80
Abbildung 48: Beispiel für Radpendlerroute ... 82
Abbildung 49: Beispielskizze einer Diagonalquerung (etwaige Umsetzung am Knotenpunkt Schillerstraße / Bachstraße / Buschstraße / Groß-Erkenschwicker Straße) ... 83
Abbildung 50: Beispiele für Radverkehrsbeschilderung ... 84
Abbildung 51: Beispiele für Shared-Mobility Angebote ... 85
Abbildung 52: Markenlogo Corporate Design von mobil.nrw ... 87
Abbildung 53: Routenverläufe Schnellbusse ... 88
Abbildung 54: Hohe optische Qualität, einheitliche Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, ÖV-Informationen) und barrierefreie Gestaltung am Bsp. einer Haltestelle der BoGestra ... 89
Abbildung 55: Mögliche Anpassung der Linie 230 ... 91
Abbildung 56: Mögliche Anpassung der Linie 231 ... 91
Abbildung 57: Mögliche Anpassung der Linie 232 ... 92
Abbildung 58: E-Ladeinfrastruktur der STOAG im laufenden ÖPNV-Betrieb in Oberhausen ... 94
Abbildung 59: Neuer Standort des Busparkplatzes an der Ewaldstraße ... 96

Abbildung 60: Derzeitige Klassifizierung (oben) und Umstufungskonzept (unten) 99
Abbildung 61: Prinzipskizze Neuordnung des Kfz-Verkehrs rund um den Berliner Platz 101
Abbildung 62: Übersicht der Abschnitte mit möglichen Anpassungen der Höchstgeschwindigkeit 104
Abbildung 63: Prinzipskizze Draufsicht Stimbergstraße (links: Ist-Zustand; rechts: Soll-Zustand 105
Abbildung 64: Ladezone in Dortmund 113
Abbildung 65: Impression eines Fußverkehrschecks in Bergkamen 118
Abbildung 66: Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements 123

1 Einleitung – Ausgangslage und Anlass

Die Anforderungen an die Stadt- und Verkehrsplanung haben in den letzten Jahren zugenommen. Städte müssen heute klima- und umweltfreundlich, lebenswert und aufenthaltsfreundlich sein. Auf der anderen Seite ist der Zugang zu Mobilitätsoptionen für Bürgerinnen und Bürger ein unverzichtbares Gut. Ziele auch im Umland müssen schnell, nahtlos und umwegefrei erreichbar sein. Güter-, Dienstleistungs- und Logistikverkehre brauchen einen guten Zugang zu den überörtlichen Verkehrsnetzen und sollen konfliktfrei gerade im innerstädtischen Bereich funktionieren. Aus diesem Anforderungsgeflecht, teils auch mit erheblichen Zielkonflikten, ergibt sich der Bedarf nach strategischer, integrierter und zukunftsgerichteter Verkehrsentwicklungsplanung.

Die Herausforderungen treffen in besonderem Maße auch auf Städte wie Oer-Erkenschwick zu. Am nördlichen Rand der Metropole Ruhr im Kreis Recklinghausen gelegen, steht die Mittelstadt mit knapp über 31.000 Einwohnerinnen und Einwohnern vor der Aufgabe die Verkehrsentwicklung in der Stadt neu zu organisieren. Bereits 2011 hat die Stadt die Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes beschlossen. In diesem hat sich die Stadt unter anderem dazu bekannt, eine Weiterentwicklung des gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes voranzutreiben. Der Schwerpunkt soll dabei auf dem Thema „umweltfreundlicher Verkehr" mit dem Ziel Verringerung der CO2-Emissionen im Verkehr liegen. Die Schlagworte Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und verträgliche Abwicklung sind dabei ebenfalls als Zielstellungen benannt worden.

Dies ist in Oer-Erkenschwick eine besondere Herausforderung. So verfügt die Stadt trotz starker überörtlicher Verflechtungen mit den Umlandgemeinden und der Metropole Ruhr über keinen Schienenanschluss und ist damit nur eine von 55 Mittelstädten von insgesamt 612 Mittelstädten in Deutschland, die weder über einen SPNV-Halt noch einen Straßenbahnhalt verfügen. Zwar existiert auch keine Autobahnanbindung auf dem Oer-Erkenschwicker Stadtgebiet; jedoch sind die Anschlussstellen der umliegenden Autobahnen gut zu erreichen. Dies führt unter anderem zu einem hohen Anteil an PKW-Fahrten der Bewohnerinnen und Bewohner.

Auch auf dem Stadtgebiet wurden in den vergangenen Jahren Erneuerungsbedarfe festgestellt. Bereits 2005 wurden im Stadtentwicklungskonzept Oer-Erkenschwick für das Stadtzentrum, insbesondere im Bereich der Stimbergstraße notwendige Stadtumbaumaßnahmen identifiziert. Mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) „Innenstadt" wurde diese Problematik zuletzt verstärkt aufgegriffen und ein Handlungskonzept für die Innenstadt aufgestellt. Das Mobilitätskonzept Oer-Erkenschwick soll dabei einen wichtigen Beitrag leisten. Ziel ist es, die Verkehrsbelastungen im Zentrumsbereich zu minimieren und den Fahrrad- und Fußverkehr im Sinne einer Lebensqualität steigernden und nachhaltigen Innenstadtentwicklung voranzutreiben.

Aufgabe und Vorgehen

Das Mobilitätskonzept für Oer-Erkenschwick hat also das Ziel ein ganzheitliches, integriertes Konzept für die Verkehrsentwicklung bis 2030 und darüber hinaus zu werden. Ein besonderer Fokus soll dabei auf den Innenstadtkern gelegt werden. Hier sind insbesondere die zentralen Achsen wie zum Beispiel die Stimbergstraße zu nennen. Weiterhin wird es insbesondere um die Aufwertung der Hauptverkehrsachsen sowie die Entwicklung von Maßnahmen für eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur in der Gesamtstadt gehen.

Der hier vorliegende Bericht gliedert sich dabei in mehrere Teilbereiche. Zu Beginn erfolgt eine Bestandsaufnahme und -analyse. Diese wurde unter anderem durch verschiedene Verkehrsuntersuchungen zusätzlich unterfüttert. Hier zu nennen sind beispielsweise eine Parkraumuntersuchung im ISEK-Gebiet sowie mehrere Verkehrszählungen an relevanten Stellen in der Stadt.

Aufbauend auf der Bestandsanalyse werden Stärken-Schwächen-Profile sowohl verkehrsmittelspezifisch, als auch verkehrsmittelübergreifend erstellt und Potenziale identifiziert. Mithilfe des zusammen mit der Stadtgesellschaft ausgearbeiteten Zielkonzepts werden dann in einem Handlungskonzept Maßnahmen für die untersuchten Gebiete und für die Gesamtstadt abgeleitet und dargestellt.

2 Öffentlichkeit und Beteiligung

Ein Mobilitätskonzept ist für die Einwohnerinnen und Einwohner häufig lediglich eine abstrakte Planung der Verwaltung. Es ist davon auszugehen, dass der weitaus größere Teil der Bevölkerung sich wenig darunter vorstellen kann. Gerade für den Verkehrsbereich gilt, dass ein fehlender Konsens viele Planungsprojekte behindern oder gefährden kann. Eine bereits während der Erstellung des Mobilitätskonzepts breite Beteiligung der Öffentlichkeit kann helfen, fachliche Hintergründe einerseits zu vermitteln, andererseits Konflikte abzubauen und Anregungen aufzugreifen. Daher fand im weiteren Erarbeitungsprozess eine dialogorientierte Beteiligung statt. Die Bestandteile der Öffentlichkeitsbeteiligung sollen an dieser Stelle kurz dargestellt werden.

Arbeitskreis

Ein begleitender Arbeitskreis, bestehend aus Vertretungen politischer Parteien, gesellschaftlicher Institutionen und der Verwaltung, tagte im Laufe des Prozesses dreimal und prägte die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzepts entscheidend mit.

Planungsradtour / Planungsspaziergang

Am Mittwoch, den 10.07.2019 fanden eine „Planungsradtour" und ein „Planungsspaziergang" unter dem Motto ‚Mobilität in Oer-Erkenschwick' statt. Interessierte waren herzlich zur Teilnahme eingeladen. Bei der jeweils ca. 2-stündigen gemeinsamen Radtour bzw. dem gemeinsamen Spaziergang durch das Stadtgebiet wurde an verschiedenen Stationen über Probleme aber auch über denkbare Maßnahmen vordergründig für den Rad- und Fußverkehr diskutiert. Selbstverständlich wurden auch alle weiteren Verkehrsmittel thematisiert.

Der Planungsspaziergang und die Planungsradtour dienten dem Dialog vor Ort sowie der Untermauerung der Bestandsaufnahme und -analyse. Solche Ansätze sind ein gutes Instrument einer effektiven Bürgerbeteiligung, die zugleich Lust an der Mitwirkung macht. An mehreren Stationen im Stadtgebiet wurden – nach jeweils einem kurzen Input durch das Gutachterteam – konkrete Situationen betrachtet und über Möglichkeiten, Grenzen und Ansatzpunkte zu den Themen Fußverkehr und Radverkehr diskutiert. Durch Betrachtung von Querschnittsthemen entstanden vielfältige und zielführende Sichtweisen. Die Anmerkungen und Hinweise wurden ausgewertet und sind in den laufenden Planungsprozess eingeflossen.

Abbildung 1: Impressionen Planungsspaziergang

Quelle: Planersocietät

Abbildung 2: Impressionen Planungsradtour

Quelle: Planersocietät

Akteursgespräche

Die Akteursgespräche dienten zum einen dazu, Problemstellungen und Herausforderungen aus Sicht der jeweiligen Akteursgruppen zu identifizieren. Zum anderen wurden erste Maßnahmen diskutiert, die die Mobilität in Oer-Erkenschwick zukunftsfähig gestalten können. Die Ergebnisse der Akteursgespräche flossen sowohl in die Bestandsanalyse als auch in die Maßnahmenerarbeitung ein.

Im Laufe der Konzepterstellung wurden insgesamt fünf Akteursgespräche mit unterschiedlichen Vertretenden geführt:

- Polizeipräsidium Recklinghausen, Abteilung Verkehr
- Schuldirektoren
  (Willy-Brand-Gymnasium, Christoph-Stöver-Realschule, Paul-Gerhardt-Hauptschule)
- Vestische Straßenbahnen GmbH
- Straßen.NRW
- Kreis Recklinghausen

3 Bestandsanalyse

Die Anforderungen an die Stadt- und Verkehrsplanung haben in den letzten Jahren zugenommen. Städte müssen heute klima- und umweltfreundlich, lebenswert und aufenthaltsfreundlich sein. Auf der anderen Seite ist der Zugang zu Mobilitätsoptionen für Bürgerinnen und Bürger ein unverzichtbares Gut. Ziele, auch im Umland, müssen schnell, nahtlos und umwegfrei erreichbar sein. Güter-, Dienstleistungs- und Logistikverkehre brauchen einen guten Zugang zu den überörtlichen Verkehrsnetzen und sollen konfliktfrei gerade im innerstädtischen Bereich funktionieren. Aus diesem Anforderungsgeflecht, teils auch mit erheblichen Zielkonflikten, ergibt sich der Bedarf nach strategischer, integrierter und zukunftsgerichteter Verkehrsentwicklungsplanung.

3.1 Stadtstruktur und Bevölkerung

Stadtstruktur

Die Stadt Oer-Erkenschwick, die erst seit 1953 Stadtrechte besitzt und heute als Mittelzentrum gilt (LEP NRW), setzt sich aus mehreren Stadtteilen zusammen, die über die vergangenen Jahrzehnte zusammengewachsen sind. Das Oer-Erkenschwicker Stadtgebiet hat vornehmlich mittlere bis geringe Bevölkerungsdichten. Zwar herrscht im Zentrum eine verhältnismäßig kompakte Bebauungsstruktur, u.a. in Form von Mehrfamilienhäusern, die häufig in der Zeit der Montanindustrie entstanden sind, vor (ein Großteil der stadtrelevanten Nutzungen befindet sich in einem Umkreis von 300-500 m). In den umliegenden Stadtgebieten ist die Bebauung dagegen meist aufgelockert; hier finden sich kleinteiligere Siedlungsstrukturen mit vielen Doppel-, Reihen- und Einfamilienhäuser.

Groß-Erkenschwick, der mit rund 13.000 Einwohnerinnen und Einwohnern größte Stadtteil, liegt zentral in Oer-Erkenschwick. In Groß-Erkenschwick befindet sich die Haupteinkaufsstraße Stimbergstraße sowie die „Neue Mitte" nördlich des Berliner Platzes. Hier befinden sich die Versorgungsmöglichkeiten des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs in Oer-Erkenschwick. Im kompakten Stadtzentrum sind zudem das Rathaus, die Stadtbibliothek und die Stadthalle zu finden. Außerdem befinden sich drei weiterführende Schulen in Groß-Erkenschwick sowie mehrere weitere Bildungseinrichtungen. Dem Stadtteil kommt aufgrund der zentralen Versorgungsfunktion eine hohe Bedeutung zu. Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln, Durchlässigkeit und eine hohe Straßenraumqualität insbesondere in den sensiblen Bereichen sind vordringliche Ziele für solche räumlichen Strukturen.

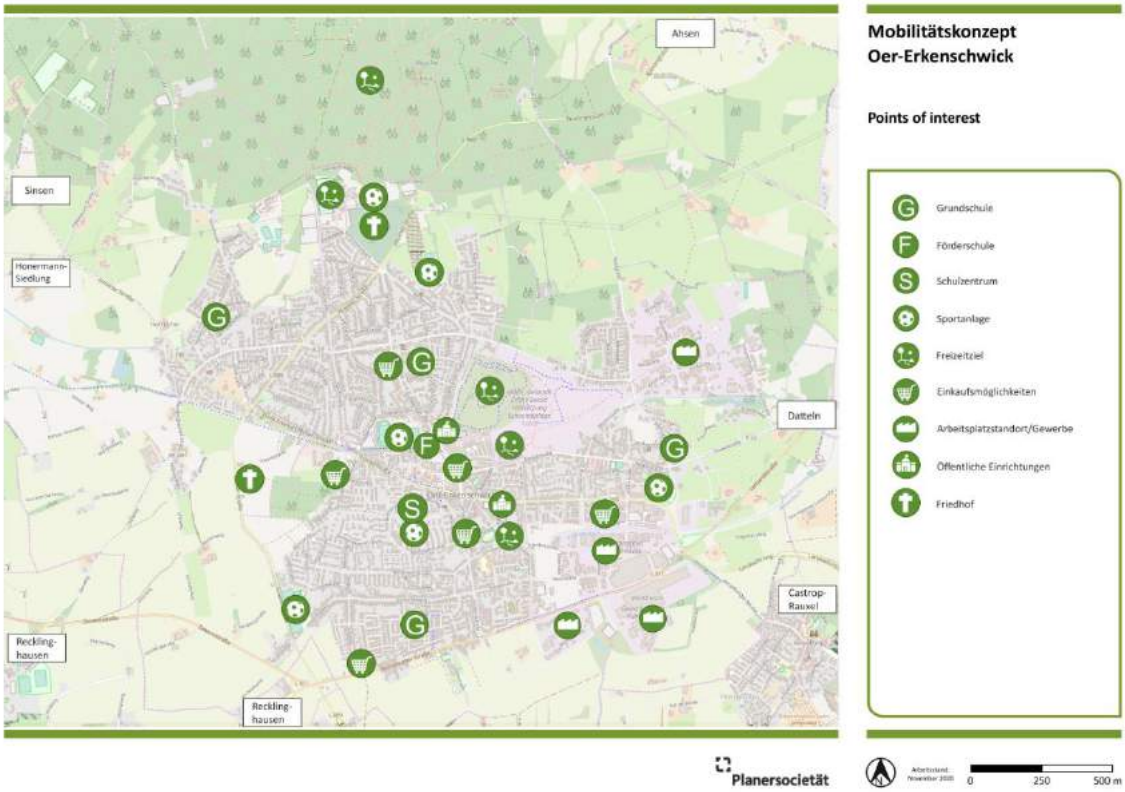
Östlich angrenzend befindet sich der Stadtteil Rapen. Der Stadtteil mit ca. 5.400 Einwohnerinnen und Einwohnern ist das Rückgrat der Oer-Erkenschwicker Gewerbebetriebe. Hier befinden sich mehrere Gewerbegebiete teils mit Betrieben von überregionaler Bedeutung, wie zum Beispiel Westfleisch im südlich gelegenen Gewerbegebiet Hübelkamp an der Horneburger Straße. Aus der Perspektive der Verkehrsplanung gilt es hier, einerseits eine adäquate Anbindung an das überörtliche Straßennetz zu gewährleisten bzw. zu sichern, andererseits aber vor allem den Verkehr verträglich abzuwickeln und Arbeitnehmenden in den Gewerbegebieten Alternativen zur Anreise mit dem eigenen PKW anzubieten.

Im Norden an Groß-Erkenschwick angrenzend befindet sich Klein-Erkenschwick. Klein-Erkenschwick ist ein hauptsächlich auf Wohnen ausgelegter Stadtteil. Die ca. 6.450 Einwohnerinnen und Einwohner des Stadtteils

haben – mit Ausnahme der nördlichen bzw. nordwestlichen Randbereiche – durch die Nähe zur neuen Mitte gute Nahversorgungsmöglichkeiten und zudem auch etwaige Naherholungsmöglichkeiten im Stadtteil. Zu nennen sind hierbei die naturnahen Flächen, insbesondere der nördlich angrenzende Naturpark Haard, oder verschiedene Freizeitmöglichkeiten, wie zum Beispiel das Maritimo Wellness Resort. In Wohngebieten gilt es hier die Attraktivität zu steigern, Durchgangsverkehre zu minimieren und besonders die Nahmobilitätsoptionen durch ein attraktives Fuß- und Radwegenetz zu stärken.

Der mit Klein-Erkenschwick verbundene Stadtteil Oer im Westen ist hierbei ähnlich zu bewerten. Allerdings ist der Stadtteil ländlicher geprägt und hat größere Siedlungsbereiche, zum Beispiel Alt-Oer, die außerhalb des zentralen Siedlungsbereiches liegen. Landwirtschaftliche Betriebe und flächenintensive Nutzungen im Außenbereich prägen den Norden, Westen und Süden des Stadtteils. In diesen Räumen geht es insbesondere um eine verträgliche Abwicklung der Verkehre (zum Beispiel: Landwirtschaftsverkehr), der Sicherstellung der Mobilität in den Wohngebieten und dem Erhalt der Naturfunktion der Flächen.

Abbildung 3: Points of Interest in Oer-Erkenschwick



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Als Mittelzentrum hat Oer-Erkenschwick zudem eine wichtige Funktion im regionalen Kontext. Hier zu nennen ist insbesondere die Gewährleistung der Erreichbarkeit

- der weiterführenden Schulen
- der Kultur- und Freizeitmöglichkeiten
- sowie der Versorgungseinrichtungen.

Auf der anderen Seite gilt es die Erreichbarkeit zu den nächstgelegenen Oberzentren (Bochum, Dortmund, Essen) und zu den benachbarten Mittelzentren Datteln und Recklinghausen zu gewährleisten. Dies ist insbesondere dahingehend wichtig, da Oer-Erkenschwick auch einige Funktionen eines Mittelzentrums aktuell nicht bedienen kann (zum Beispiel Krankenhaus).

Oer-Erkenschwick ist eine strukturschwache Gemeinde am nördlichen Rand des Ballungsraumes Ruhrgebiet. Dies bedeutet, dass Oer-Erkenschwick hauptsächlich ein Wohnstandort ist. Im Verhältnis zur Bevölkerungszahl verfügt die Stadt über eine geringe Anzahl an Wirtschaftsunternehmen und somit auch Arbeitsplätzen. Oer-Erkenschwick ist somit eine Auspendlerstadt (siehe dazu auch Kapitel 3.2).

Bevölkerungsentwicklung

Laut IT.NRW (2019) lebten Ende Dezember 2018 31.442 Personen in Oer-Erkenschwick. Entgegen weiter Teile des Kreises Recklinghausen, die teilweise bereits einen Bevölkerungsrückgang feststellen, ist die Bevölkerung dabei seit 2008 um über 3 % angestiegen. Langfristig (bis 2040) geht die Bevölkerungsprognose des Landes NRW von einer Stagnation bis zu einer leichten Abnahme der Bevölkerung in Oer-Erkenschwick aus; im Kreis Recklinghausen ist von einer Gesamtabnahme der Bevölkerung (-5,5 %) auszugehen. Wird das Geburten- und Sterbefällesaldo betrachtet, zeigt sich eine hohe Diskrepanz. Innerhalb von fünf Jahren (2009-2014) lag die Geburtenrate dabei im Mittel 40 % unter den Sterbefällen.

Oer-Erkenschwick ist somit auf ein positives Wanderungssaldo angewiesen. Dabei profitierte die Stadt zuletzt von Randwanderungen in der Metropole Ruhr. So hatte die Stadt dabei in der Vergangenheit insbesondere Zuziehende aus dem mittleren Ruhrgebiet und Recklinghausen, während Abwanderungen insbesondere in die Großstädte und in die nördlich angrenzenden Kreise und Kommunen zu verzeichnen sind.

Bevölkerungsstruktur

Begründen lassen sich die Wanderungsbewegungen auch durch die Bevölkerungsstruktur. In Oer-Erkenschwick wohnen im Vergleich zu anderen Städten in der Region überdurchschnittlich viele Familien. Paare mit und ohne Kinder ziehen in die Stadt, während junge Erwachsene eher in die Großstädte ziehen (Ausbildung, Beruf).

Allerdings hat sich der Altersdurchschnitt der Bevölkerung in den letzten 20 Jahren deutlich erhöht. Die Anzahl der Seniorinnen und Senioren hat in Oer-Erkenschwick deutlich zugenommen. Lebten 1998 noch ca. 6.500 Personen über 60 Jahre in Oer-Erkenschwick, waren es 2016 rund 8.800 Personen. Dies weist auf eine hohe Dringlichkeit hin, den öffentlichen Raum barrierefrei zu gestalten und Mobilitätsoptionen für Ältere abseits des PKWs anzubieten.

Auffällig ist auch der hohe Anteil an Nichtdeutschen in Oer-Erkenschwick. Mit 14,7 % liegt der Anteil in Oer-Erkenschwick deutlich über dem Kreis- (10,2 %) und Landesmittel (12,4 %). Von den Zugezogenen waren 2016 rund 39 % Nichtdeutsche.

Das Einkommensniveau befindet sich im Vergleich zu den umliegenden Städten der Metropole Ruhr auf mittlerem Niveau. So ist dieses zwar höher als im mittleren Ruhrgebiet, jedoch geringer als in den nördlichen Umlandkommunen (z.B. Haltern am See, Dorsten, Waltrop). Die Zahl der Sozialversicherungsbeschäftigten sank zwischen 2004 und 2014 um 7,3 %.

Der Trend ist entgegen der Entwicklung im Kreis (z.B. Recklinghausen +13 %). Die Erwerbslosenquote liegt mit 8,3 % unter dem Kreis- (9,2 %), aber über dem Landesschnitt (6,7 %).

Wohnungsmarkt

Auf dem Wohnungsmarkt besteht insbesondere eine Nachfrage nach günstigem Wohnraum für Familien. Reihenhäuser und Doppelhaushälften sind hierbei besonders gefragt. Im Handlungskonzept Wohnen (HWK) für die Stadt Oer-Erkenschwick wurde in mehreren Gebieten ein Erneuerungsbedarf festgestellt. Insgesamt wurden fünf räumliche Schwerpunkte identifiziert. Hierbei handelt es sich um

- die Stimbergstraße
- das Quartier Schumann-/Mozartstraße
- das Quartier Bach-/Zillestraße
- das Quartier Knappen-/Busch-/Eichendorffstraße
- sowie Wohnlagen zwischen der Ewaldstraße und der Ludwigstraße.

Diese Räume sind zwar in erster Linie aus städtebaulicher Sicht zu betrachten, jedoch lassen sich häufig in diesen Lagen auch Verkehrsprobleme identifizieren, die die negative Entwicklung beschleunigen. Eingeschränkte Verkehrssicherheit, erhöhte Verkehrsbelastungen mit einhergehenden Emissionen für die Anwohnenden oder unattraktive Seitenräume sind beispielhafte Mängel, die Wohnqualitäten einschränken und Leerstände verursachen können.

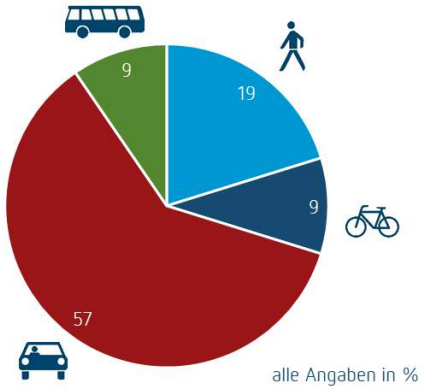
3.2 Kenngrößen der Verkehrsnachfrage

In Oer-Erkenschwick wurde in den letzten Jahren keine Haushaltsbefragung oder ähnliches durchgeführt. Dadurch fehlen Daten zu relevanten Mobilitätskennziffern. So existiert beispielsweise keine aktuelle Modal-Split-Erhebung.

Modal Split und Verfügbarkeiten

Abgeleitet werden kann der Modal-Split daher nur anhand von Strukturmerkmalen. Im Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) wurde dazu 2013 eine Schätzung von Mobilité auf Basis von Erkenntnissen aus Siedentop et al. (2005) getroffen. Demnach hat Oer-Erkenschwick mit 63 % einen sehr hohen PKW-Anteil an den Gesamtwegen, während der Anteil von Rad- und ÖPNV-Wegen (öffentlicher Personennahverkehr) mit je 9 % geschätzt wurde. Aktueller sind die MiD 2017 Daten, die für Mittelstädte in städtischen Räumen im Raum NRW einen durchschnittlichen MIV-Anteil von 61,7 % angeben.

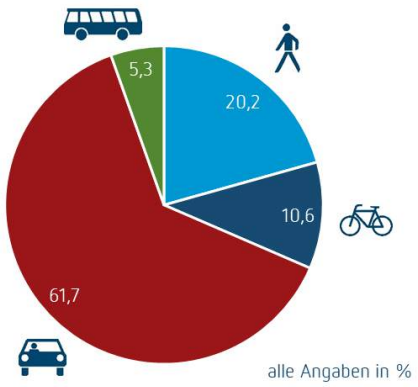
Abbildung 4: Modal-Split Schätzungen für Oer-Erkenschwick



Quelle: Planersocietät nach Mobilité (2013) auf Basis von Siedentop et al. (2005)

Im Gegensatz zur Mobilité-Schätzung liegt hier der Nahmobilitätsanteil mit insgesamt 30,8 % um fast 4 % höher. Dafür ist der ÖV-Anteil an den Gesamtwegen geringer. Angesichts der Nähe zum Münsterland und der Stadtstruktur (Distanzen zwischen Zielen) sowie des Fehlens eines eigenen Bahnhofs ist ein höherer Fahrradanteil im Verhältnis zum ÖPNV durchaus anzunehmen. Dieser Eindruck konnte auch durch zahlreiche Begehungen im Rahmen des Mobilitätskonzepts bestätigt werden.

Abbildung 5: Modal-Split für Mittelstädte in städtischen Räumen in NRW



Quelle: Planersocietät nach MiD 2017: Regiostar 7

Auch Zahlen zu Verkehrsmittelverfügbarkeiten bzw. Zeitkartenbesitz sind auf Stadtebene nicht vorhanden. Nachbarstädte, wie zum Beispiel Marl, die eine Mobilitätserhebung durchgeführt haben, haben einen Anteil von 15 % Zeitkartenbesitzenden. Aufgrund der unterschiedlichen Bevölkerungsstrukturen sind die Daten aber nur teilweise übertragbar. Insbesondere junge Menschen, aber auch Seniorinnen und Senioren sowie strukturschwache Haushalte sind auf einen guten ÖPNV und günstige Zeitkarten angewiesen, um gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten.

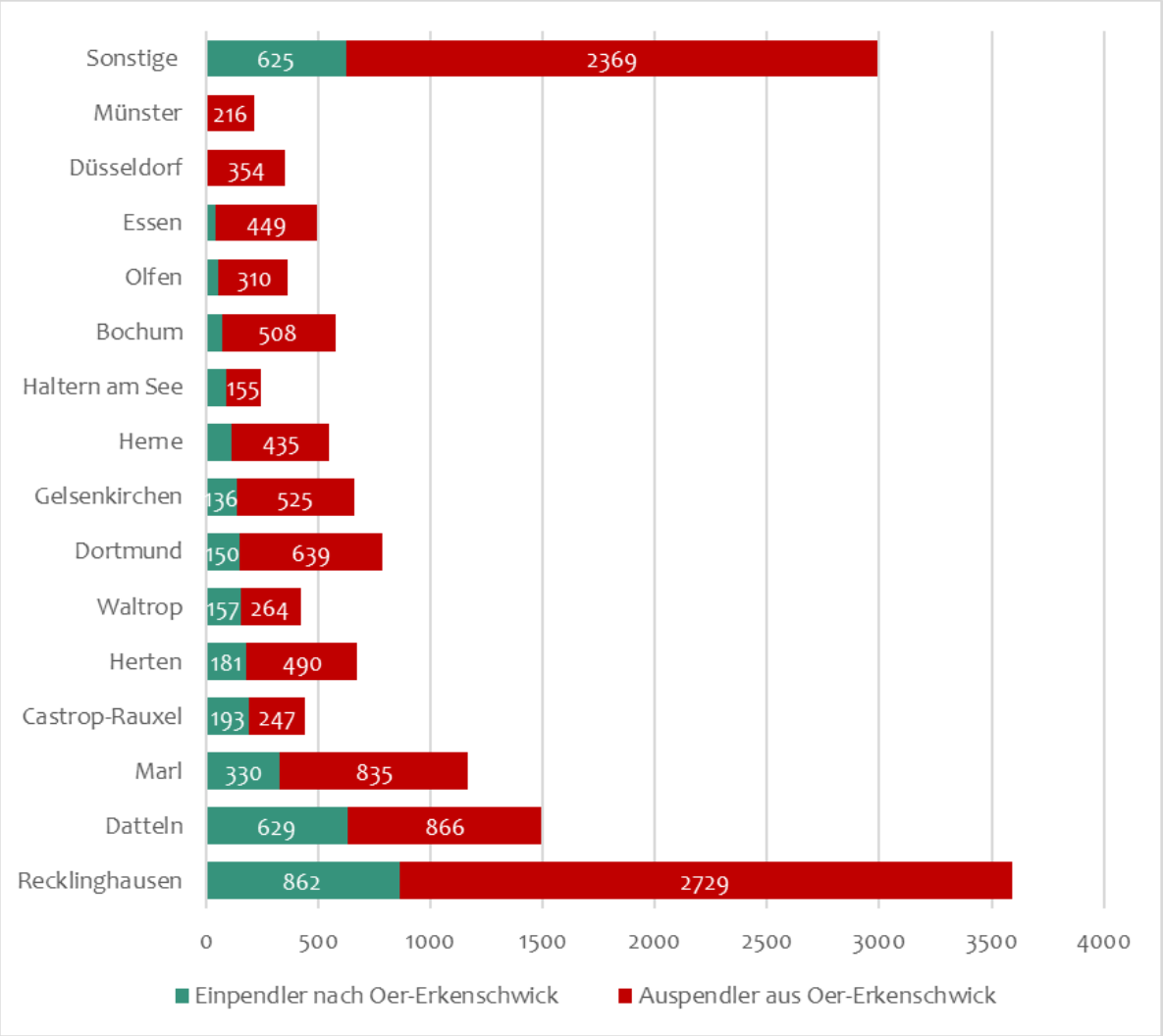
Als weiterer Indikator eignet sich die PKW-Dichte je 1.000 Einwohner. Hier liegt Oer-Erkenschwick mit 532 PKW je 1.000 Einwohner deutlich unter dem Kreis- bzw. Landesschnitt (578 bzw. 570; eigene Berechnungen gemäß Landesdatenbank NRW, Stichtag 31.12.2019 bzw. 1.1.2020). Dies ist insbesondere auf die Soziodemographie von Oer-Erkenschwick zurückzuführen, betont aber auch den Bedarf nach Alternativen abseits der Nutzung eines eigenen PKWs.

Pendlerverflechtungen

Wie bereits bei der Betrachtung der Stadtstruktur festgestellt, handelt es sich bei Oer-Erkenschwick um eine Auspendlerstadt. Die Stadt hat zu keiner anderen größeren Stadt ein positives Pendlersaldo. Rund 76 % aller Pendlerbewegungen sind Auspendler. Besonders starke Pendlerverflechtungen bestehen dabei zur Nachbarstadt Recklinghausen. Rund 24 % aller Auspendler in Oer-Erkenschwick haben ihren Arbeitsort in Recklinghausen. Auch die weiteren Nachbarorte im Kreis, wie Datteln und Marl, sind eng mit Oer-Erkenschwick verknüpft. Weitere starke Pendlerbeziehungen existieren in das mittlere und östliche Ruhrgebiet. Besonders negative Wanderungssaldi bestehen zu den Oberzentren Dortmund, Bochum, Essen und Düsseldorf.

Das hohe Auspendleraufkommen hat Konsequenzen für die Mobilität in Oer-Erkenschwick. Aufgrund eines fehlenden, innergemeindlichen Angebotes an Arbeitsplätzen sind die Bewohnerinnen und Bewohner auf eine funktionierende Verbindung zu den Mittel- und Oberzentren der Region angewiesen. Eine gute Erreichbarkeit im Alltagsverkehr ist dabei eine Bedingung für die Attraktivität des Standortes. Allerdings dürfen dabei die Interessen der Wohnbevölkerung nicht unberücksichtigt bleiben. Pendlerverkehrsströme gilt es zu bündeln und verträglich auf überregionalen Achsen abzuwickeln. Auch verkehrsmittelübergreifende, intermodale Lösungen sind hierbei Voraussetzung, um die Mobilität in Oer-Erkenschwick zukunftsorientiert aufzustellen.

Abbildung 6: Pendlerverflechtungen Oer-Erkenschwick



Quelle: Planersocietät nach Bundesagentur für Arbeit, Stand 2019

Gerade die Verbindung nach Recklinghausen gilt es dahingehend verkehrsmittelübergreifend zu prüfen. Die rund 8 km Entfernung zwischen den beiden Orten bietet Potenziale für verschiedene Verkehrsmittel. So sind sowohl der ÖV, als auch das Fahrrad / Pedelec oder der elektrisch betriebene PKW auf dieser Distanz eine konkurrenzfähige Alternative zum PKW, der mit nicht erneuerbaren Energien angetrieben wird. Aufgrund der hohen Bündelung von Fahrten Richtung Recklinghausen sind zudem Mobilitätsmanagementmaßnahmen anzudenken.

3.3 Zukünftige Entwicklungen

Betrachtet man die Veränderungen der letzten Jahrzehnte, so wird deutlich, dass viele Einflussfaktoren und Aspekte die Entwicklung einer Kommune beeinflussen. Insofern ist das Aufzeigen zukünftiger Entwicklungen stets mit gewissen Unsicherheiten verbunden, da der Blick in die Zukunft auf dem heutigen Kenntnisstand beruht; abweichende bzw. divergierende Entwicklungen können jederzeit Änderungen bewirken und auch weitere Wechselwirkungen mit sich bringen. Nichtsdestotrotz ist eine Auseinandersetzung mit den zumeist übergeordneten Einflussfaktoren und Rahmenbedingungen wichtig.

So sind die Bevölkerungsentwicklung und der demographische Wandel ausschlaggebend für die Nachfrage nach spezifischen Bedürfnissen an die Mobilität. Die Siedlungsstruktur und die Pendlerverflechtungen stellen eine Herausforderung für die Stadt und in Bezug auf die Verkehrsträger dar. Wie bereits festgestellt, lebten Ende 2018 knapp 31.500 Personen in Oer-Erkenschwick. Langfristig (bis 2040) geht die Bevölkerungsprognose des Landes NRW von einer Stagnation bis zu einer leichten Abnahme der Bevölkerung in Oer-Erkenschwick aus, während gleichzeitig für den Kreis Recklinghausen eine Gesamtabnahme der Bevölkerung prognostiziert wird (vgl. Kapitel 3.1). Der Anteil der über 65Jährigen soll bis 2030 von ca. 20 % auf ca. 27 bzw. 28 % (je nach Studie) wachsen, während der Anteil der jungen Bevölkerung (u18) parallel dazu rückläufig ist. Hinzu kommt, dass Oer-Erkenschwick ein Wohnort mit eher geringer wirtschaftlicher Dynamik ist, weswegen sich Oer-Erkenschwick zu einer Auspendlerstadt entwickelt hat und dies auch in Zukunft bleiben wird. Viele Erwerbstätige aus Oer-Erkenschwick sind auf das Arbeitsplatzangebot andernorts angewiesen und gezwungen zu pendeln.

Viele externe Rahmenbedingungen können nicht direkt durch die Stadt beeinflusst werden. Dies sind beispielsweise wie erwähnt die demografische Entwicklung oder auch die generelle wirtschaftliche Lage. Im Rahmen der Stadtentwicklung und -planung (z.B. Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten) kann die Stadt Oer-Erkenschwick zumindest teilweise Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung und damit auch auf das Verkehrsgeschehen nehmen. So entstand bspw. westlich des Gebäudebestandes der ehem. Zeche Ewald-Fortsetzung das Calluna-Quartier, ein Neubaugebiet für Einfamilien- und Reihenhäuser, seniorengerechtes Wohnen und Wohnen für Menschen mit Handicap mit zusätzlichem Handelsangebot. Aktuell wird der Kirmesplatz umgebaut, wo ebenfalls an zentraler Lage ein Wohnheim, ein integratives Hotel, eine Kindertagesstätte und weitere Wohnbebauung entstehen. Darüber hinaus existieren zahlreiche weitere Projekte in Oer-Erkenschwick, die die zukünftige Entwicklung der Stadt maßgeblich beeinflussen werden:

- Umbau und Erweiterung des Woolworth-Gebäudes an der Marktstraße 24
- Errichtung des Hauses Barbara gegenüber dem Rathaus
- Errichtung der neuen Polizeiwache nordwestlich des Kreisverkehrs Ewaldstraße
- Neubau der Feuer- und Rettungswache an der Ecke Schillerstraße / Buschstraße
- Umbau Klemm Kaufhaus/ Klemm-Dreieck bis zum Berliner Platz
- Bebauung der südl. Fläche im BP 109 (südl. Fachmarktzentrum)

Mit der Firma Harry Brot siedelt sich im Industriegebiet an der Werkstraße ein zusätzliches Unternehmen an, welches ca. 10 Millionen Euro in den Logistikstandort Oer-Erkenschwick investieren und ca. 100 Personen beschäftigen wird. Auch eine mögliche Erweiterung von Westfleisch sowie weitere potentielle Neuansiedlungen oder Erweiterungen von Gewerbetreibenden werden sich auf das Verkehrsgeschehen in Oer-Erkenschwick auswirken.

Exogene Einflüsse - Rahmenbedingungen und Trends

Trotz dieser Entwicklungen ist Oer-Erkenschwick weiterhin auf ein positives Wanderungssaldo angewiesen. Dabei profitierte die Stadt zuletzt von Randwanderungen in der Metropole Ruhr. Wie bereits festgestellt, hatte die Stadt Oer-Erkenschwick insbesondere Zuziehende aus dem mittleren Ruhrgebiet und Recklinghausen, Diese Dynamik wird durch steigende Preise auf dem Immobilien- und Wohnungsmarkt sowie der COVID19-Pandemie und der daraus resultierenden aktuellen Wandlung der Lebens- und Mobilitätsstile weiter

vorangetrieben. Hierbei kann die Stadt Oer-Erkenschwick ein Nutznießer sein. Trotz positivem Wanderungssaldo besteht die Möglichkeit, dass die Verkehrsmengen nicht zwangsläufig steigen. Die COVID19-Pandemie hat in vielen Branchen und Berufen die Möglichkeiten des Home-Office bzw. des mobilen Arbeitens dargelegt. Für die Zukunft kann sich dadurch ein Standortvorteil für Oer-Erkenschwick ergeben. Günstiger Wohnraum in der Nähe von Ballungszentren kombiniert mit weniger Präsenzpflicht bei der Arbeit ist eine mögliche Entwicklung, die sich auch auf das Verkehrs- bzw. Pendlergeschehen auswirken kann.

Weitere Treiber der Wandlung der Lebens- und Mobilitätsstile sind Aspekte wie die Digitalisierung, die Sharing Economy oder andere gesellschaftliche Änderungen. Die zunehmende Motorisierung von Frauen, Zugewanderten und älteren Menschen war in den vergangenen Jahren einer der Treiber in Bezug auf die Zunahme der Kfz-Verkehrsmengen. Im Gegensatz dazu zeigt sich vor allem bei der jüngeren Bevölkerung, dass das Auto als Statussymbol weniger gefragt ist und dass vermehrt - bei gleichzeitig gut ausgebauten alternativen Angeboten - auch auf ein eigenes Auto verzichtet wird. In diesem Zusammenhang können Sharing-Angebote und in Zukunft ggf. auch autonome Fahrzeuge eine Teillösung sein, sofern sie gut in das Verkehrssystem integriert und mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt sind.

Das Voranschreiten der Kommunikations- und Informationstechnologie, der „Generation Smartphone", führt zu veränderten Mobilitätsmöglichkeiten, -wünschen und -gewohnheiten. Die Digitalisierung und die zunehmende Vernetzung finden auch im (alltäglichen) Verkehr statt und erfahren eine steigende Bedeutsamkeit. Dies umfasst klassische intermodale Schnittstellen wie P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) und Haltestellen ebenso wie multimodale Angebote (mit Carsharing, Ridesharing und E-Scooter), die ausschließlich bzw. besonders komfortabel via Smartphone aktiviert/genutzt werden. Weitere Optimierungen hinsichtlich vorhandener Nutzungsbarrieren, Hürden bzw. Hindernisse werden u.a. durch multimodale Apps behandelt, sodass eine einfache Zugangsmöglichkeit zu einer Vielzahl an Mobilitätsoptionen mit nur einer Anmeldung und Übersichtlichkeit gegeben ist. Die Bandbreite und das Angebot von On-Demand-Angeboten wird ein wichtiger Faktor für die verkehrliche Entwicklung allgemein, aber auch in Oer-Erkenschwick werden, was unter dem Stichpunkt „Mobility-as-a-Service" zusammengefasst werden kann.

Neue Fahrzeug- und Antriebstechnologien aber auch veränderte Nutzungskonzepte bieten Potenziale für die künftige Ausrichtung des Kfz-Verkehrs. Die Elektromobilität wird von vielen Automobilherstellern vor dem Hintergrund einer Entwicklung hin zu schadstoffarmer Mobilität mittels technologischer Entwicklungen und neuer Fahrzeugmodelle verstärkt gefördert. Die Reichweite von Elektrofahrzeugen steigt stetig, und die Hersteller bringen vermehrt Modelle unterschiedlicher Fahrzeugklassen auf den Markt. Hinzu kommen Kaufprämien und Förderungen vom Staat, bei denen im Rahmen des Konjunktur-Programms wegen der COVID19-Krise der Bundesanteil am Umweltbonus bis Ende 2021 verdoppelt und die Innovationsprämie bis Ende 2025 verlängert wurden[1]. Zusätzlich trat 2021 die neue CO_2-Steuer auf fossile Kraftstoffe in Kraft, so dass Diesel und Benzin um zehn bis elf Cent pro Liter teurer wurden. 394.940 rein elektrische Autos und Plug-in-Hybride wurden 2020 in Deutschland neu zugelassen, wie das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mitteilte. 2019 waren es nur 108.629, was einem Plus von über 260 % entspricht. Etwa 13,5 % aller neu zugelassenen Wagen im Jahr 2020 waren rein elektrisch angetrieben und haben einen von außen aufladbaren Batterieantrieb[2]. Zusätzlich wächst das Netz an öffentlichen Ladesäulen. In Deutschland sollen bis 2030 insgesamt eine Million

[1] https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/kaufen/foerderung-elektroautos/, aufgerufen am 27.01.2021

[2] https://www.spiegel.de/auto/elektroautos-fast-jeder-siebte-neuwagen-war-2020-ein-elektroauto-a-5d0d7c9f-c83f-4693-9952-037cf62b7355, aufgerufen am 27.01.2021

Ladepunkte zur Verfügung stehen. Das Bundeskabinett hat dafür im November 2019 einen „Masterplan Ladeinfrastruktur" beschlossen. Ab 2021 wird es ein weiteres Förderprogramm für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur geben. Private Lademöglichkeiten fördert die Bundesregierung erstmals im Jahr 2020 mit zusätzlichen 200 Millionen Euro. Ebenfalls gefördert werden Ladepunkte beim Arbeitgeber und anderen Gewerbetreibenden über ein weiteres Förderprogramm voraussichtlich ab 2021. Die Automobilwirtschaft will bis 2022 zusätzlich mindestens 15.000 öffentliche Ladepunkte und bis 2030 100.000 Ladepunkte auf ihren Betriebsgeländen und beim angeschlossenen Handel beisteuern. Einzelne Wohnungseigentümer und Mieter können künftig den Einbau einer Lademöglichkeit auf eigene Kosten verlangen. Die entsprechenden Neuregelungen im Wohneigentumsgesetz sind am 01.12.2020 in Kraft getreten[3]. Die Ausweitung der Lademöglichkeiten schafft Vertrauen, so dass Experten das Jahr 2020 bereits als „Wendepunkt der Elektromobilität in Deutschland" titulieren[4].

Ebenso hat das Fahrrad insbesondere durch den Pedelec-Boom in den letzten Jahren im Alltags- und im Freizeitverkehr stark an Bedeutung gewonnen. In Deutschland wurden 2019 mit Fahrrädern und E-Bikes gut 4,2 Milliarden Euro umgesetzt, was einem Plus von 34 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht[5]. Seit Ausbruch der COVID19-Pandemie ist die Nachfrage noch einmal stark angestiegen und hat die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel nochmals gestärkt. Die Pandemie ließ das Fahrrad im Frühjahr 2020 zu einem der wichtigsten Verkehrsmittel werden, woraus eine generelle Diskussion über die Straßenraumverteilung entbrannte. Bereits vor der Pandemie konnte beobachtet werden, dass das Radfahren aufgrund seiner emissionsfreien, preiswerten und zugleich auch schnellen Fortbewegungsart, vor allem im Stadtverkehr mit dem Kfz-Verkehr oder dem ÖPNV konkurrieren kann. Radfahren ist zudem gesund und trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt bei. Durch den geringen Flächenverbrauch stellt der Radverkehr eine komfortable und klimaneutrale verkehrliche Alternative dar und kann insbesondere auf Wegen bis zu 5 km Länge deutlich zur verkehrlichen Entlastung im Stadtgebiet beitragen.

Durch eine Ausdifferenzierung des Angebotes für unterschiedliche Einsatzzwecke (z.B. Pedelecs, Falträder, Lastenräder), Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsträgern und insbesondere durch technische Entwicklungen verändern sich sowohl die Nutzungsmöglichkeiten als auch die Infrastrukturanforderungen im Radverkehr. So erweitern bspw. Pedelecs den Nutzungsradius des Fahrrades, und eine regional vernetzte Radinfrastruktur gewinnt an Bedeutung. Durch erhöhte Geschwindigkeiten und ihren hohen Wert entstehen jedoch auch erhöhte Sicherheitsanforderungen an die Wegeinfrastruktur und Abstellmöglichkeiten. Die jetzt angestoßene Entwicklung zeigt, dass das Fahrrad eine immer prägendere Rolle als Verkehrsmittel einnehmen und durch die Reichweite von E-Bikes immer mehr pendelnde Personen ansprechen wird, was sich dementsprechend auch im Verkehrsgeschehen von Oer-Erkenschwick widerspiegeln wird. Hinzu kommen die hervorragenden topographischen Bedingungen in und um Oer-Erkenschwick herum, so dass von einem zunehmenden Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in den nächsten Jahren auszugehen ist. Zudem ist im Januar 2021 das Förderprogramm »Stadt und Land« des Bundesverkehrsministeriums gestartet. Wie das Ministerium mitteilte, sieht das Förderprogramm bis 2023 bis zu 660 Millionen Euro für bessere und sichere Radverkehrsinfrastruktur vor. Ziel ist demnach ein möglichst lückenloses und abgeschirmtes

---

3 https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschonender-verkehr-1794672, aufgerufen am 28-01.2021

4 https://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/elektroautos-neuheiten-von-tesla-audi-bmw-vw-und-co-fuer-2021-a-36f56d16-e615-4543-96e3-208ee1372237, aufgerufen am 28.01.2021

5 https://www.dw.com/de/ausverkauft-der-unglaubliche-fahrrad-boom/a-53898806, aufgerufen am 16.12.2020

Radwegenetz auch zwischen weiter voneinander entfernten Kommunen in Deutschland zu entwickeln und fertigzustellen. Insgesamt soll das Verkehrsministerium nach eigenen Angaben bis 2023 sogar knapp 1,5 Milliarden Euro für den Radverkehr über verschiedene Fördertöpfe bereit stellen[6]. Schnellere und einfacherer Finanzierungsmöglichkeiten sind gerade für haushaltsschwache Kommunen von großer Bedeutung.

Ebenso steigen die Anforderungen und Bedürfnisse der Mobilität in Zeiten von Klimaschutz und Energiewende, was auch in Oer-Erkenschwick zu spüren sein wird. Verkehrsbedingte Emissionen sind in Form von Schadstoffausstößen nicht nur klimaschädlich, sie mindern zusätzlich deutlich die Lebensqualität der Bevölkerung und verursachen Gesundheitsschäden. Die Anzahl von Extremwetterereignissen steigt beständig und setzt die politischen Entscheidungstragenden weiter unter Druck. Klimaschutz und Klimaanpassung nehmen somit eine immer größer werdende Rolle im täglichen Leben ein. Diesbezügliche politische oder gesellschaftliche Entscheidungen sind nicht erst seit Aufkommen der „Fridays For Future Bewegung" stärker in der öffentlichen Aufmerksamkeit verankert; zukünftig ist von einem weiteren Bedeutungszuwachs auszugehen. Diese gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen verbunden mit stärker werdenden Umweltstandards[7] haben somit direkten Bezug auf die verkehrliche Entwicklung in Oer-Erkenschwick. Neue, noch restriktivere Grenzwerte ab 2025 stehen aktuell zur Debatte. Die EU-Kommission arbeitet aktuell an einer neuen Abgasnorm Euro-7; ggf. sieht man sich sogar mit einem Verbot von Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2030 konfrontiert.

Hinzu kann jetzt schon ein weiterer Wandel hinsichtlich der Wahrnehmung von Städten festgestellt werden, welcher in Zukunft sich immer stärker ausprägen wird und ebenso einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl in Oer-Erkenschwick nehmen wird. Lebensqualität, Wohlbefinden und Zufriedenheit sind hierbei entscheidende Begriffe, die die Attraktivität einer Stadt ausmachen und zunehmend als Wettbewerbs- und Wirtschaftsfaktor gesehen werden. Dies geht einher mit einem möglichst vielfältigen Angebot verschiedener Verkehrsträger, um die unterschiedlichsten Mobilitätsbedürfnisse befriedigen zu können. Die Gestaltung der Straßenräume (aber auch der Frei- und Grünräume) trägt daher entscheidend zu den Qualitäten einer Stadt bei, wobei die Gestaltung je nach umgebender Bebauung und Nutzung variiert: Begrünungselemente, Sitz- und Spielmöglichkeiten, ansprechend gestaltete Fassaden sowie geringe Einflüsse durch fahrende und ruhende Kfz sind allgemein anerkannte Qualitätsmerkmale attraktiver öffentlicher Räume – die sich in unterschiedlicher Intensität auf zentralen Plätzen und Hauptstraßen, aber auch in den Wohnstraßen einer Stadt wiederfinden. Aus einer hohen Aufenthaltsqualität und Attraktivität der öffentlichen Räume können letztlich Standortvorteile für Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Tourismus, aber auch Wohnen entstehen.

Neben diesen Einflüssen auf öffentliches Leben, Wirtschaftskraft und Image einer Stadt stellen Straßenräume naturgemäß auch Verkehrswege dar und ermöglichen die Mobilität von Menschen und Gütern in der Stadt. Daher müssen sie den unterschiedlichen Ansprüchen, die die Verkehrsarten aber auch andere Nutzungen (z.B. Gastronomie, Geschäftsauslagen) stellen, gerecht werden. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit sind dabei selten alle Ansprüche vollumfänglich erfüllbar und stattdessen oftmals eine Abwägung der unterschiedlichen Belange notwendig. Dabei stellt die Erfüllung einer bestmöglichen

---

6 https://www.spiegel.de/auto/fahrradwege-verkehrsministerium-stellt-hunderte-millionen-fuer-neue-und-bessere-radwege-bereit-a-75313390-a0f7-4a9e-bcd9-932b203c3e9a, aufgerufen am 21.01.2021

7 Bespielhaft sind zu nennen: Emissionsminderungsziele der EU, die am 9. Oktober 2019 von der Bundesregierung beschlossenen bundesweiten Ziele des novellierten Klimaschutzprogramms (Reduzierung der Verkehrsemissionen im Vergleich zu 1990 bis 2030 um 40 % bis 42 %) oder die EU-Verordnung, dass alle in der Europäischen Union neu zugelassenen Pkw ab 2020 im Durchschnitt den CO2-Grenzwert von 95 Gramm pro Kilometer einhalten müssen.

Verkehrssicherheit einen elementaren Belang dar: gut einsehbare Straßenräume ermöglichen gute Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und tragen so zur Vermeidung von Unfällen bei. Verkehrssichere öffentliche (Straßen-)Räume tragen letztlich wiederum zu einer positiven Wahrnehmung einer Stadt bei und begünstigen sowohl die Attraktivität der Stadt selbst als auch die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Aspekte wie die „Vision Zero" ´- ein Fernziel des Verkehrssicherheitsprogramms NRW 2020, dass die Gestaltung von Verkehrswegen und Verkehrsmitteln so vorsieht, dass zukünftig keine Verkehrstoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr mehr auftreten - werden auch in der Verkehrsplanung von Oer-Erkenschwick einen stetig wachsenden Stellenwert einnehmen. So schaffte es bspw. Helsinki (Bevölkerung ca. 650.000) mit diversen Maßnahmen und einer entsprechenden Gestaltung von Straßenräumen und Kreuzungen, dass im Jahr 2019 keine Radfahrenden und zu Fußgehenden starben[8].

Es wird deutlich, dass die Mobilität (auch in Oer-Erkenschwick) immer im Spannungsfeld gesamtgesellschaftlicher und technologischer Entwicklungen steht. Die Herausforderung des Mobilitätskonzeptes ist es auch, möglichst viele dieser Entwicklungsrichtungen abzuschätzen und der Stadt Oer-Erkenschwick Handlungshinweise für den zukünftigen Weg in der Stadt- und Verkehrsplanung an die Hand zu geben. Es ist aber auch immer zu beachten, dass einzelne Themen in der fachlichen und öffentlichen Diskussion genauso schnell Gewicht annehmen wie verlieren können.

3.4 ÖPNV und Intermodalität

Der öffentliche Personennahverkehr (kurz ÖPNV) ist gerade für Pendlergemeinden wie Oer-Erkenschwick von zentraler Bedeutung. Als eine von wenigen Mittelstädten in Deutschland verfügt Oer-Erkenschwick über keinen eigenen Bahnanschluss und hat somit einen starken Standortnachteil. Der Verkehr wird größtenteils über ein Bus- bzw. Schnellbusnetz abgewickelt. Regional ist besonders der Recklinghäuser Bahnhof als nächstgelegener ÖV-Halt von zentraler Bedeutung. Aufgabenträger im ÖPNV ist die Vestische Straßenbahnen GmbH, die kreisweit aktiv ist. Das Gebiet der Vestischen ist Teil des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR).

Verbindungsqualität, Takt und Erschließung

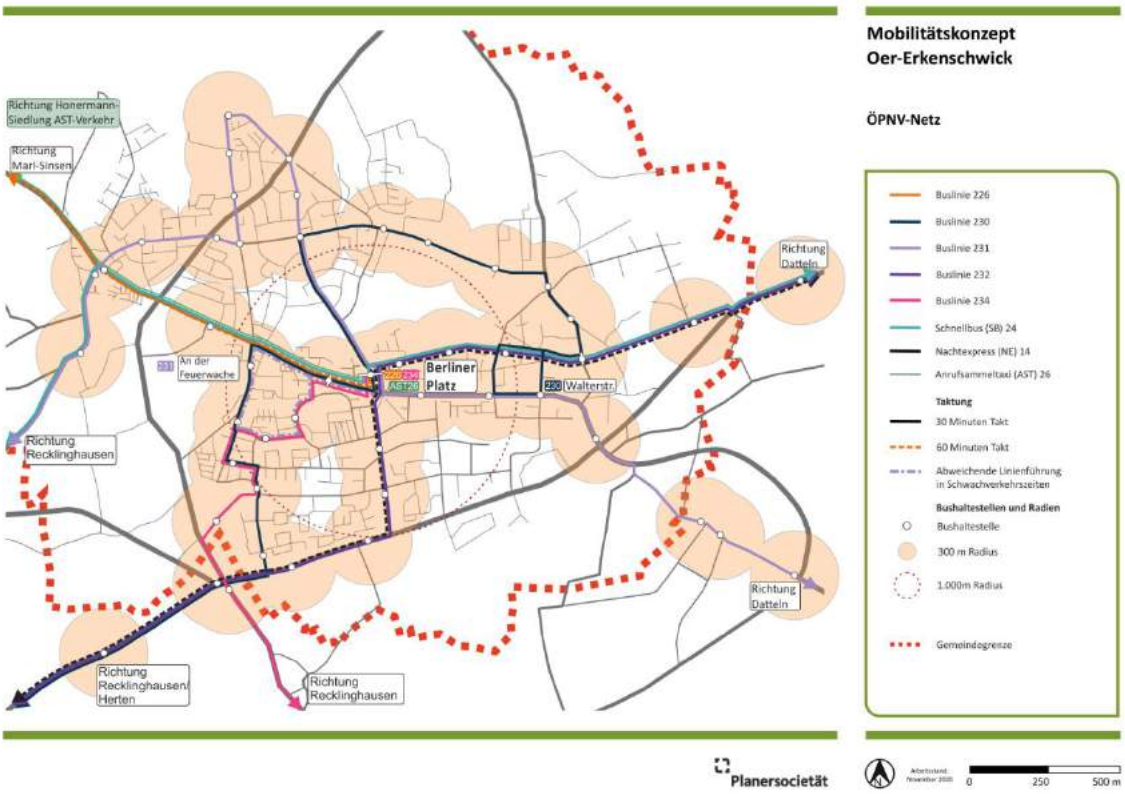
Oer-Erkenschwick ist über mehrere Buslinien angeschlossen, die Oer-Erkenschwick erschließen und Oer-Erkenschwick in der Region vernetzen. Dabei verlaufen alle Linien über den Berliner Platz als zentralen Umsteigepunkt, der Fahrplan ist entsprechend abgestimmt. Die Schnellbuslinie SB24 dient dabei als Schnellverbindung und verknüpft Oer-Erkenschwick mit Recklinghausen, Datteln, Waltrop und Dortmund-Mengede. Der Schnellbus verkehrt dabei im 30-Minuten-Takt. Weitere Verbindungen nach Recklinghausen sind über die Linien 230, 231 und 232 verfügbar. Die Abfahrten sind dabei gekoppelt, so dass alle 15 Minuten ein Anschluss nach Recklinghausen besteht. Mit der 234 ist zudem Herten-Mitte in einem Halbstundentakt zu erreichen. Marl Mitte hingegen ist mit der Linie 226 nur stündlich zu erreichen.

Während die äußere Erschließung durch die verschiedenen Buslinien angemessen ist, ist die innere Erschließung aus der Sicht der Daseinsvorsorge kritisch zu betrachten. Neben der Problematik, dass selbst einige innenstadtnahe Bereiche zum Beispiel zwischen Stimbergstraße und Buschstraße oder am Kiesenfeldweg über keine bediente Regelhaltestelle innerhalb von 300 Metern verfügen, ist auch die Takt- und

[8] https://www.heise.de/hintergrund/Fahrradverkehr-Wie-Finnlands-Hauptstatd-die-Unfallzahlen-herunterbrachte-4991802.html

Anbindungshäufigkeit innerhalb des Stadtzentrums zu hinterfragen. Abseits der zentralen Hauptachsen wie der Schillerstraße oder der Ewaldstraße, die von mehreren Buslinien bedient werden, ist eine Verbindung aus vielen Lagen meist nur stündlich möglich. Zwar wurde aufgrund der geringen festgestellten Bedarfe im Nahverkehrsplan zuletzt beispielsweise das Gewerbegebiet Hübelkamp sogar ausgelassen, jedoch gilt es flexible Lösungen für die nicht ausreichend erschlossenen Gebiete zu finden, um die Mobilität abseits des PKWs sicherzustellen. Im Sinne der Daseinsvorsorge und im Sinne der Verkehrswende gilt es, die nicht angemessen eingebundenen Wohnlagen besser zu integrieren und auch die Arbeitsstandorte anzubinden.

Abbildung 7: ÖPNV-Netz Oer-Erkenschwick



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Flexible Lösungen wie die Anrufsammeltaxis 22 und 26 aus Oer-Erkenschwick bis zur Haltestelle „Brandstraße" im westlichen Grenzgebiet der Stadt und zurück könnten hier genauso eine Möglichkeit bieten wie On-Demand-Systeme. Auch zeigt die Qualität des inneren Erschließungsangebots, dass Oer-Erkenschwick auf intermodale Lösungsansätze angewiesen ist, um Mobilität flexibler und umweltfreundlicher zu gestalten. Auch Modelle, wie der in Olfen verkehrende, bedarfsgesteuerte Bürgerbus könnten hier eine Idee darstellen.

Die Anbindung in den Abend- und Nachtstunden ist hier ebenfalls zu betrachten. Positiv ist, dass zwar eine Angebotsausdünnung vorhanden ist, jedoch die meisten Linien im Stundentakt auch noch in den späten Abendstunden verkehren und der NE14 am Wochenende bis ca. 3:30 – 3:45 Uhr je nach Fahrtrichtung Oer-Erkenschwick mit Recklinghausen, Dortmund-Mengede, Waltrop und Datteln verbindet.

Im Bereich der Alltagsmobilität gilt es, Kooperationen mit den Betrieben anzustreben, um das Missverhältnis aus Arbeitnehmenden und ÖV-Nutzenden in den Gewerbegebieten zu analysieren. Zwar gilt Oer-Erkenschwick als Auspendlerstadt, jedoch existiert allein mit Westfleisch (inklusive Gustoland/Dog's Nature) ein Betrieb, der über 1.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter direkt oder über Subunternehmer unterhält, die täglich zur Arbeit pendeln müssen. Mit der geplanten Erweiterung können laut Konzernangaben bis zu 600 weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nötig werden. Ohne Alternativen zum PKW wird die Horneburger Straße zukünftig stärker belastet werden.

Abbildung 8: Berliner Platz mit neuer DFI-Anlage

Quelle: Planersocietät

Bushaltestellen: Ausstattung und Barrierefreiheit

Rund 3.900 Ein- und Aussteigende nutzen täglich laut Nahverkehrsplan eine der Haltestellen auf Oer-Erkenschwicker Stadtgebiet. Ein Großteil wird dabei über die Haltestelle Berliner Platz abgewickelt (rund 88 % aller Ein- und Aussteigenden).

Im Vergleich zur durchschnittlichen Ausstattung der Haltestellen im Kreis Recklinghausen sind die Haltestellen in Oer-Erkenschwick eher unterdurchschnittlich ausgestattet. So gab es zum Zeitpunkt des Nahverkehrsplanes keine dynamische Fahrgastinformation in Oer-Erkenschwick. Der Bedarf ist jedoch im Nahverkehrsplan festgehalten. Am Berliner Platz wurde zuletzt eine entsprechende Anlage installiert. Witterungsschutz existiert lediglich an den zentralen Halten, nicht an seltener frequentierten Halten (z.B. Haltestelle Halluinstraße in der Brechtstraße).

Die Barrierefreiheit der Haltestellen ist mehrheitlich nicht gegeben. Der Umbau wird vermutlich auch nicht bis 2022 abgeschlossen sein, obwohl dies nach der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes vorgeschrieben ist. Von den im Nahverkehrsplan untersuchten Haltestellen erfüllten im Kreis weniger als 50 % die Kriterien der Barrierefreiheit. Dabei schnitt Oer-Erkenschwick unterdurchschnittlich ab.

Abbildung 9: Fehlende barrierefreie Ausstattung am Haltepunkt Westerbachstraße (Stimbergstraße)

Quelle: Planersocietät

Abbildung 10: Verbesserungswürdige Haltepunktgestaltung am Haltepunkt Halluinstraße in der Brechtstraße

Quelle: Planersocietät

Nur 39 % aller Haltepunkte verfügen über ein Hochbord (d.h. über 18 cm) und ein Leitsystem für seheingeschränkte Personen. Zu den nicht umgebauten Haltestellen gehören teils auch innenstadtnahe Haltestellen wie z.B. der Haltepunkt Westerbachstraße in der Stimbergstraße. Die Umgestaltung der Haltepunkte soll laut Nahverkehrsplan anhand einer Prioritätenliste erfolgen. Die Prioritätenliste ist Teil der mittelfristigen Planung des Kreises Recklinghausens, ein Haltestellenkataster samt Haltestellenmanagement, Informationen zu Fahrgastinformationen etc. für den Kreis anzulegen. Zum Zeitpunkt der Untersuchung muss jedoch festgehalten werden, dass es mehrere Haltestellen mit Erneuerungsbedarf in Bezug auf Barrierefreiheit und Komfort gibt, die vordringlich erneuert werden sollten.

Intermodale Schnittstellen, nahtlose Übergänge

Der Berliner Platz ist als zentraler Einstiegspunkt in der Stadtmitte in Oer-Erkenschwick gelegen. Dieser übernimmt die Funktion, die in anderen Städten vergleichbarer Größe häufig ein Bahnhof übernimmt. Aus diesem Grund ist die Ausstattung der Haltestelle auch in Bezug auf die Schnittstellenfunktion kritisch zu bewerten. Das Fehlen von qualitativ und in Bezug auf den Diebstahlschutz hochwertigen Radabstellanlagen ist dabei ein vordringlicher Mangel. Abschließbare, witterungsgeschützte Radabstellmöglichkeiten zum Beispiel angelehnt an das Corporate Design der Mobilstationen von „mobil.nrw", ein System, welches bereits in vielen Städten in NRW erprobt ist, sind dabei zu bevorzugen. Auch an anderen zentralen Haltestellen, an denen mehrere, überörtlich verkehrende Bus- und Schnellbuslinien halten, ist das Fehlen von Radverkehrsanlagen als Mangel zu benennen. Car- oder Bike-Sharing-Möglichkeiten an den Übergängen zum ÖV sind aufgrund des Fehlens von Anbietern nicht vorhanden.

Positiv hervorzuheben ist, dass der benachbarte Recklinghäuser Hauptbahnhof ein gutes Angebot an P+R Anlagen sowie abschließbaren Fahrradboxen und weiteren Fahrradabstellanlagen besitzt und somit intermodale Wegeketten auf längeren Pendlerwegen über Recklinghausen ermöglicht werden.

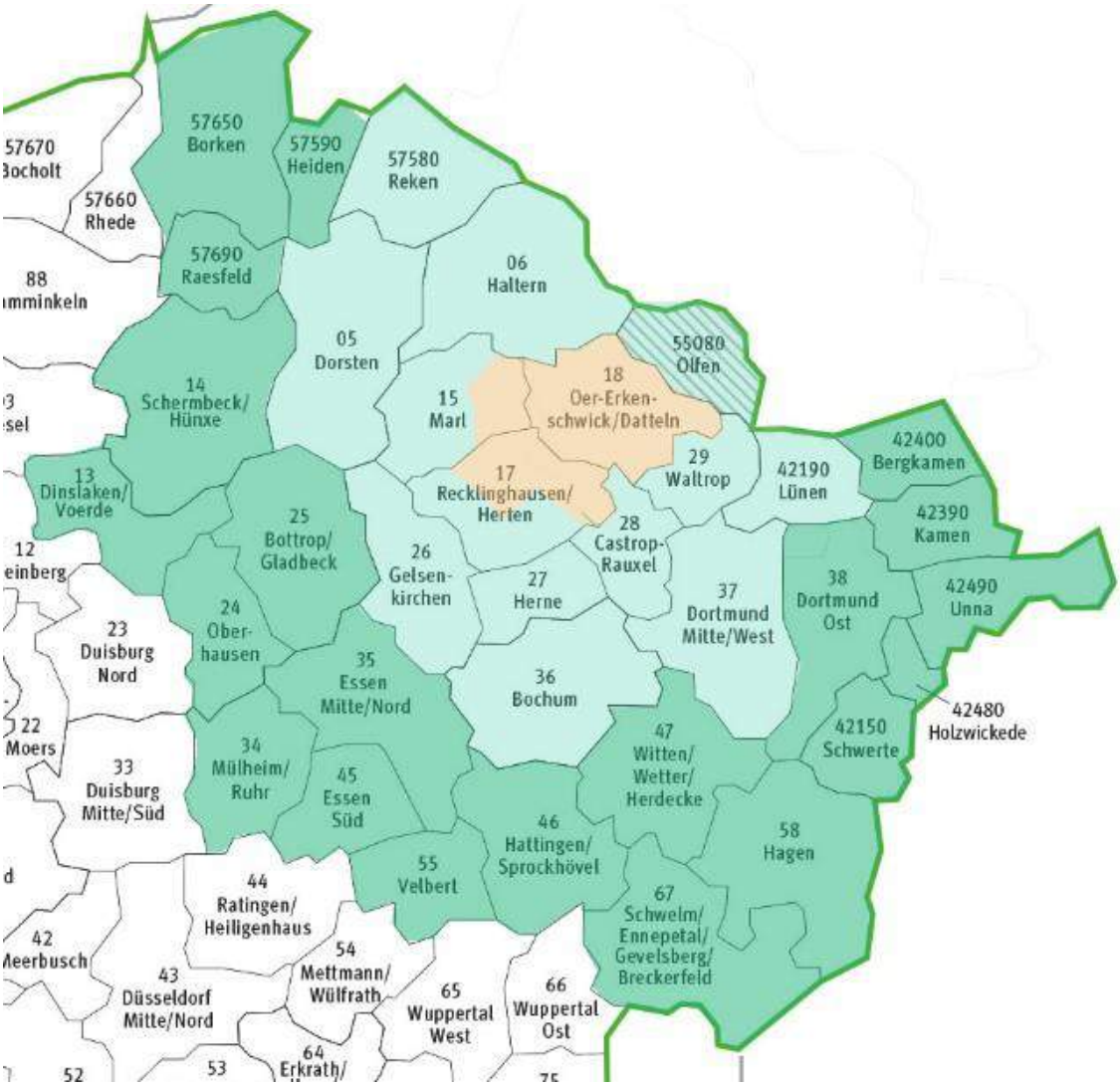
Tickets und Tarife

Die ÖPNV-Angebote im Kreis Recklinghausen sind vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (kurz: VRR) integriert. Der VRR-Verbundtarif ist ein Flächentarif bestehend aus Tarifgebieten, Waben sowie Kurzstrecken. Oer-Erkenschwick bildet zusammen mit Datteln ein Tarifgebiet (18) im VRR-Raum. Dabei liegt Oer-Erkenschwick in der Wabe 180. Im Tarifgebiet gilt die Tarifstufe A1 (Einzelticket: 2,80€ / günstigstes Monatsticket [Ticket 1000]: 69,80€). Dadurch, dass die Nachbarstadt Recklinghausen in der angrenzenden Wabe 170 liegt, ist Recklinghausen ebenfalls mit Tarifstufe A1 zu erreichen. Nach Dortmund, Gelsenkirchen und Bochum wird bereits Preisstufe B benötigt (Einzelticket: 6,00€, günstigstes Monatsticket: 110,65€). Essen ist nur mit Preisstufe C (Einzelticket: 12,80€, günstigstes Monatsticket: 149,35€) zu erreichen. Weiterhin gibt es verschiedene insbesondere auf Freizeit ausgerichtete Tickets, die auch NRW-weite Fahrten (z.B. SchönerTag NRW) ermöglichen.

Für einzelne Nutzergruppen werden zudem vergünstigte Tickets angeboten. Die Angebote gibt es beispielsweise für finanziell eingeschränkte Personen (Sozialticket), Seniorinnen und Senioren (Bärenticket), Auszubildende (Young TicketPLUS), Schülerinnen und Schüler (Schokoticket) oder Studierendentickets über die Universitäten der Metropole Ruhr.

Ein Großkundenangebot kann individuell bei der Vestischen angefragt werden. Dies könnte gerade für Konzerne wie Westfleisch eine Option darstellen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Umstieg zu bewegen.

Abbildung 11: Tarifstufen aus Oer-Erkenschwick



Quelle: Planersocietät (Kartengrundlage: Wabenstruktur VRR)

Das Tarifangebot unterliegt dem Aufgabenbereich des VRRs. Kritisch zu bewerten ist das komplexe Tarifsystem mit der unübersichtlichen Wabenstruktur, die insbesondere Bewohnerinnen und Bewohner aus kleineren Kommunen, die auf stadtgrenzenüberschreitende Fahrten angewiesen sind, überfordern können. Weiterhin ergeben sich aus der Randlage im VRR-Raum und dem Übergang zum Westfalentarif weitere Hürden. Hier gilt es gemeinsam als Kreis die Interessen gegenüber dem VRR in Bezug auf Tarife zu vertreten.

Überkommunaler Reisezeitenvergleich, Konkurrenzfähigkeit zum PKW

Regional ist die Stadt Oer-Erkenschwick darauf angewiesen, dass

a) die Busverbindungen nach Recklinghausen störungsfrei funktionieren

b) die Anbindungen des SPNVs in Recklinghausen funktionieren

Zwar hat der Nahverkehrsplan keinen großen Handlungsbedarf ausgemacht, jedoch zeigt ein Blick auf die regionalen Verbindungen, dass der ÖPNV nur auf wenigen überörtlichen Relationen konkurrenzfähig ist. Positiv hervorzuheben ist dabei, dass zum Zeitpunkt der Erhebung der ÖPNV auf der Relation nach Recklinghausen konkurrenzfähig war. Auch in das mittlere Ruhrgebiet nach Gelsenkirchen und Essen waren durch die schnellen Verbindungen vom Recklinghäuser Bahnhof entsprechend gute Verbindungen vorhanden. Besonders negativ ist die Verbindung hingegen in das östliche Ruhrgebiet. So dauert eine Fahrt mit dem ÖPNV doppelt so lange wie die Fahrt mit dem eigenen PKW. Das negativste Reisezeitverhältnis zum Zeitpunkt der Erhebung ist zwischen Herten und Oer-Erkenschwick gemessen worden. Eine Fahrt nach Herten mit dem ÖV dauert im Vergleich zum Pkw fast die dreifache Zeit; selbst das Fahrrad (ca. 15-18 km/h) ist auf dieser Relation 10-15 Minuten schneller.

Des Weiteren muss festgehalten werden, dass es auf der Schnellbuslinie 24 häufig zu Verspätungen kommt. Durch fehlende Busbeschleunigungsanlagen oder Busbevorrechtigungen ist der SB24 sehr anfällig für Verkehrsstörungen (Stau, erhöhtes Verkehrsaufkommen in Stoßzeiten, Unfälle, etc.), sodass es gerade auf dieser wichtigen Achse (Re-O+E-Datteln) häufig zu unpünktlichen Fahrten kommt, welche es in Zukunft zu vermeiden gilt, damit der ÖPNV als gleichberechtigte Alternative zum MIV wahrgenommen wird.

In der Summe zeigt sich die große Abhängigkeit vom Recklinghäuser Bahnhof. Während das Schnellbusnetz Kommunen wie Herne, Marl oder Waltrop gut mit Oer-Erkenschwick verbindet, sind die SPNV-Verknüpfungen qualitativ sehr unterschiedlich. Hier zeigt sich die hohe Relevanz einer Kooperation mit der Stadt und dem Kreis Recklinghausen, die SPNV-Erreichbarkeit in die Region zu erhöhen.

Abbildung 12: Reisezeitvergleich ÖPNV/PKW (Do, 15.08.2019, 17:00 Uhr)

Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Stärken

- gute Verbindungsqualität und Taktung (SB24 u.a. nach RE-Hbf (ca. 12 Min.) und Datteln (ca. 10 Min.) im 30-Min-Takt, weitere Linien sind so gekoppelt, so dass alle 15 Minuten ein Anschluss nach Recklinghausen besteht, Herten-Mitte in einem Halbstundentakt erreichbar
- Nachtbusangebot und Stundentakt auch zu Schwachverkehrszeiten
- Spezielle Ticketangebote für besondere Nutzergruppen, individuelles Ticketangebot für Großkunden kann angefragt werden

Schwächen

- Kein eigener Bahnanschluss vorhanden, hohe Abhängigkeit vom HBF Recklinghausen
- Defizitäre Haltestellen (Ausstattung und mangelnde Barrierefreiheit an Haltestellen)
- ÖPNV-unterversorgte Bereiche im Stadtgebiet
- Intermodale Angebote kaum vorhanden (B+R-Anlagen, Sharingangebote, etc.)
- komplexes Tarifsystem mit der unübersichtlichen Wabenstruktur
- SB24 verspätungsanfällig

Chancen

- Haltestelle Berliner Platz als intermodale Schnittstelle mit ausbaufähiger Ausstattung
- Konkurrenzfähige ÖPNV-Relation nach Recklinghausen und in das mittlere Ruhrgebiet nach Gelsenkirchen und Essen, negative Reisezeitverhältnisse nach Herten, Gladbeck und in das östliche Ruhrgebiet (Castrop-Rauxel, Bochum, Dortmund, etc.)

3.5 Fließender Kfz-Verkehr

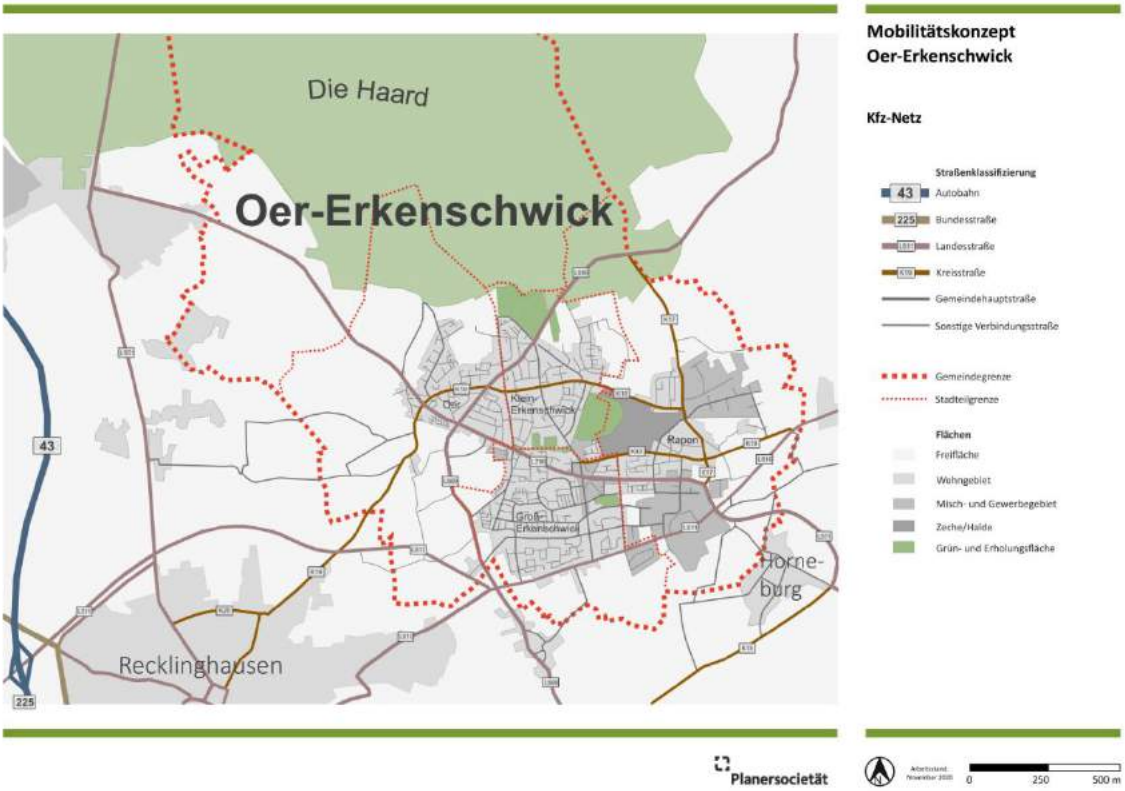
Struktur

Oer-Erkenschwick hat ein dichtes und kompaktes Straßennetz im Stadtgebiet. Vom Zentrum Oer-Erkenschwicks aus kann fast das gesamte Stadtgebiet innerhalb von 5 Minuten mit dem MIV (motorisierter Individualverkehr) erreicht werden. Lediglich einige Teilbereiche im Norden und Nordwesten der Stadt benötigen einen etwas höheren Zeitaufwand.

Durch die Landesstraßen 511 und 610 im Süden und der L 889 im Westen verfügt die Stadt über eine sehr gute regionale und überregionale Anbindung. Zusätzlich wird Oer-Erkenschwick zentral von der L 798 durchzogen, welche als Ost-West-Achse der Stadt fungiert. Dies führt allerdings mitunter zu hohen Verkehrsmengen durch das Stadtzentrum. Des Weiteren liegt die Baulast der L 798 bei Straßen.NRW und nicht bei der Stadt Oer-Erkenschwick, so dass etwaige Umbaumaßnahmen aufgrund der nicht städtischen Zuständigkeit einer erhöhten Abstimmung bedürfen. Ebenso als Ost-West-Achse fungiert die K 19, die zentral durch die Stadtteile Oer und Klein-Erkenschwick verläuft und eine direkte Verbindung nach Recklinghausen sowie eine Zufahrt zur K 17 im Osten der Stadt ermöglicht, welche wiederum eine Nord-Süd-Verbindung bzw. -umfahrung in Oer-Erkenschwick darstellt.

Die L 511 und die L 610 ermöglichen eine Anbindung an die überregionalen Bundesautobahnen (BAB) 2 und 43. Die gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz ermöglicht eine gute Erreichbarkeit der Ballungszentren in der Metropole Ruhr, ist jedoch auch prägend für die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung von Oer-Erkenschwick (vgl. Kapitel 3.2). Recklinghausen und Datteln werden vom Oer-Erkenschwicker Zentrum aus innerhalb von etwa 10-15 Minuten mit dem Auto erreicht. Die Fahrtzeit zu den Städten Waltrop, Herten und Marl beträgt in der Regel etwa 20 Minuten; Dortmund, Herne, Bochum und Gelsenkirchen können binnen 30 Minuten erreicht werden.

Abbildung 13: Kfz-Straßennetz in Oer-Erkenschwick



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Die gute Erreichbarkeit in die Umlandkommunen und in die Kerngebiete der Metropole Ruhr sind mitunter ein Grund, weshalb sich Oer-Erkenschwick insbesondere als Wohnstandort für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus anderen Kommunen etabliert hat, was sich aus der bereits erwähnten hohen Zahl an beruflichen Auspendler*innen ableiten lässt. Negativ in diesem Zusammenhang ist die Tatsache, dass es im Stadtgebiet von Oer-Erkenschwick keinen ‚Parken und Mitfahren'-Parkplatz (P+M) gibt, um (zumindest für die Pendlerdestinationen) verkehrsentlastende Bündelungen in den Kfz-Fahrten zu erreichen.

Vor-Ort-Situation

Die guten Rahmenbedingungen für den Kfz-Verkehr spiegeln sich auch im entsprechenden Modal-Split-Anteil wider (63 %, vgl. Kapitel 3.2). Somit ist das Kfz das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel in Oer-Erkenschwick. Zum Vergleich: Der bundesweite Durchschnitt in einer Mittelstadt im städtischen Raum beträgt ca. 56 % (vgl. MiD 2018).

Die Pkw-Verfügbarkeitsquote in Oer-Erkenschwick liegt allerdings mit 532 Kfz je 1.000 Einwohnern unter dem Durchschnitt des Kreises Recklinghausen und auch von NRW (vgl. Kapitel 3.2).

Ausschlaggebend ist neben den sehr guten Bedingungen für den Kfz-Verkehr sicherlich zum einen, dass das Kfz das (derzeit) flexibelste Verkehrsmittel ist und von vielen Menschen als unverzichtbar im Alltag empfunden wird. Das Fahren eines Kfz ist aber auch eine über Jahre hinweg geprägte Routine, da alternative Verkehrsmittel wie der ÖPNV als auch der Radverkehr Schwächen aufweisen (vgl. Kapitel 3.4 und 3.8).

Die Folge sind hohe Verkehrsbelastungen, ein hoher Flächenverbrauch für die Verkehrsinfrastruktur (insbesondere auch Flächen zum Parken) sowie Klima- und Umweltbelastungen. Verschärfte Klimaschutzziele und entsprechende Diskussionen und Handlungsnotwendigkeiten zum Klimaschutz sowie kürzliche und aktuelle Debatten (z.B. „Dieselgate", Diskussionen um Verbote von Verbrennungsmotoren) verdeutlichen, dass der Autoverkehr mit seinen Folgeerscheinungen zunehmend Probleme erzeugt und in seiner heutigen Ausgestaltung z.T. in Frage gestellt wird. Potenziale bieten neue Fahrzeugtechnologien und insbesondere emissionsarme Antriebsformen. Insbesondere mit der Elektromobilität werden in Deutschland seitens der Automobilhersteller große Hoffnungen verbunden. Die Ziele der letzten Jahre („1 Million Elektroautos auf deutschen Straßen bis 2020") sind nicht erreicht worden, was am zumindest bis 2019 schleppenden Absatz der Fahrzeuge sowie am mangelnden Ausbau von Lademöglichkeiten festgemacht wird. Dies wird u.a. in Oer-Erkenschwick sehr deutlich, da es nur zwei Ladestationen (Rathausplatz und Klein-Erkenschwicker-Straße) im gesamten Stadtgebiet für elektronisch angetriebene Kfz gibt, woraus sich ein Ausbaupotential ergibt. Korrelierend mit der geringen Anzahl an E-Ladestationen ist die Anzahl der Elektroautos im Kreis Recklinghausen. 2018 waren kreisweit lediglich 199 Elektroautos und 1.601 Hybridautos (davon 184 Hybrid-Autos mit Plug-In) zugelassen. Dennoch startet die Stadtverwaltung erste Tests mit Elektroautos und verfügt seit 2017 über ein Elektroauto im Fuhrpark. Die in 2020 stark gestiegenen Absatzzahlen von elektrisch angetriebenen Pkw lassen jedoch erste Ansätze einer anstehenden Trendwende erkennen (vgl. Kapitel 3.3).

Dennoch muss dabei bedacht werden, dass der Elektromobilität zwar ein großes Potenzial zur Minderung der Verkehrsemissionen zugeschrieben wird, aber (bei reiner Betrachtung des Pkw-Verkehrs) zu keinen verkehrsmindernden Effekten zur Entlastung der Straßen führt. In diesem Zusammenhang können Carsharing und in Zukunft ggf. auch autonome Fahrzeuge eine Teillösung sein, sofern sie gut in das Verkehrssystem integriert und mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt sind. Allerdings weist Oer-Erkenschwick auch in diesem Bereich ein Defizit auf, da aktuell kein Carsharing-Anbieter im Stadtgebiet existiert. Zukünftig ergibt sich hier Potenzial, denn das Auto verliert insbesondere bei den jüngeren Bevölkerungsgruppen seine Funktion als Statussymbol (je mehr gut ausgebaute, alternative Verkehrsangebote bestehen).

Unfälle

Leider ist seit 2013 ein kontinuierlicher Anstieg bei der Anzahl an Verkehrsunfällen festzustellen, der sich auf insgesamt 18 % beläuft (ca. 640 Verkehrsunfälle im Jahr). Positiv hervorzuheben ist die geringe Anzahl an Verkehrstoten seit 2013.

Trotz der steigenden Anzahl der Unfälle gibt es laut Unfallkommission der Stadt Oer-Erkenschwick keinen Unfallschwerpunkt mehr im Stadtgebiet. Die durch die Unfallkommission lokalisierten Unfallschwerpunkte am Berliner Platz, am Knotenpunkt Groß-Erkenschwicker Straße / Esseler Straße und am Knotenpunkt Horneburger Straße / Verbandsstraße / Ludwigstraße sind diesbezüglich nicht mehr auffällig.

Straßenraumgestaltung

Ein Grund für die geringe Anzahl an Verkehrstoten liegt mitunter darin, dass das nachgelagerte Straßennetz nahezu ausschließlich aus Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen besteht. Die Gestaltung der geschwindigkeitsreduzierten Bereiche entspricht vielerorts den entsprechenden Gestaltungsprinzipien. So werden in den verkehrsberuhigten Bereichen häufig Mischverkehrsflächen (siehe Abbildung Schlingweg) ausgewiesen, die eine gemeinsame Nutzung des Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmenden vorsehen und eine gegenseitige Rücksichtnahme forcieren. Besonderes Merkmal bei der Gestaltung der Zoneneingänge ist deren auffällige Kennzeichnung (Eingangstore mit Bodenmarkierungen bei Tempo 30-Zonen, Schachbrettmuster bei verkehrsberuhigten Bereichen), die gemäß Rückmeldung der Stadtverwaltung auf Handlungsansätzen des alten Verkehrskonzepts beruhen. Kfz-Fahrenden wird somit der Übergang zu einem sensibleren Verkehrsbereich angezeigt bzw. verdeutlicht.

Die Gestaltung der Zoneneingänge von Tempo 30-Zonen wirkt jedoch mittlerweile etwas „in die Jahre gekommen" (verwitterte bzw. abgefahrene Bodenmarkierungen, fehlende oder vertrocknete Bepflanzung). Zusätzlich dominiert vielerorts der ruhende Verkehr das Straßenbild und auch Querschnitte entsprechen oftmals nicht mehr den heutigen Ansprüchen, was zu Einschränkungen hinsichtlich der Aufenthaltsqualität führt.

Abbildung 14: Mischverkehrsfläche im Schlingweg

Quelle: Planersocietät

Abbildung 15: Eingangsbereich Brinkmannstraße

Quelle: Planersocietät

Abbildung 17: Anhebung der Fahrbahn auf der Schultenstraße zum Übergang in den Stadtpark

Quelle: Planersocietät

Abbildung 16: Eingangsbereich Hovelfeldweg

Quelle: Planersocietät

An einigen Stellen in verkehrsberuhigten Wohnquartieren, an denen Fußwege die Straßen kreuzen, erfolgt eine spezielle Gestaltung der Straße, um eine Geschwindigkeitsreduzierung zu forcieren und um die Verkehrssituation zu verdeutlichen, wie bspw. eine Anhebung der Fahrbahn am Knoten Lortzingstraße/ Quellenkamp oder der Übergang auf der Schultenstraße in den Stadtpark.

Positiv hervorzuheben sind zudem die manchenorts vorzufindenden gestalterischen Elemente im Straßenraum, die die Verkehrssicherheit für zu Fuß gehende erhöhen soll, indem sie den PKW-Fahrenden deutlich (zum Beispiel durch farbliche oder bauliche Absetzung der Fahrbahn) auf mögliche Querungen von Fußgängerinnen und Fußgängern hinweist. Ein gutes Beispiel für solch eine Gestaltung ist die Stimbergstraße zwischen Berliner Platz und Knotenpunkt Stimbergstraße/Westerbachstraße/Schultenstraße, die als Einzelhandelszentrum von Oer-Erkenschwick gilt. In diesem Bereich wurde ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer maximal erlaubten Geschwindigkeit von 10 km/h errichtet, welcher mit einer roten Aufpflasterung versehen wurde. In diesem Bereich sind die Kfz zwar bevorrechtigt und querende zu Fuß Gehende und Radfahrende müssen warten, allerdings wird mit Hilfe der Aufpflasterung dem Kfz-Verkehr deutlich signalisiert, dass Radfahrende und zu Fuß Gehende in diesem Bereich vermehrt queren können, woraus eine stärkere gegenseitige Rücksichtnahme resultiert. Anhand von durchgeführten Beobachtungen in diesem Bereich wird deutlich, dass sich Kfz-Fahrende oftmals zurücknehmen und zu Fuß Gehende sowie Radfahrende die Straße queren lassen. Allerdings gibt es eine größere Anzahl von längsparkenden Fahrzeugen im Seitenraum, welche wie eine Barriere für die anderen Verkehrsteilnehmenden wirken und die Querbarkeit bzw. das Wechseln der Straßenseite zum Flanieren erschweren.

Abbildung 19: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Stimbergstraße

Quelle: Planersocietät

Dies wird in den Morgen- und Mittagstunden zusätzlich erschwert, da die Zufahrt zum Schulzentrum (Christoph-Stöver Realschule, Willi-Brandt-Gymnasium, Paul-Gerhardt-Hauptschule) über die Stimbergstraße und dann weiterführend über die Goethe- und Christoph-Stöver-Straße verläuft und in diesem Bereich vor Schulbeginn und zu Schulschluss häufig der Verkehrsfluss stockt. Dies hat zunehmend Auswirkungen bis auf die Stimbergstraße. Anhand von Vor-Ort-Beobachtungen wird deutlich, dass zusätzlich Konfliktsituationen in diesem Bereich durch in zweiter Reihe parkende Autos, aussteigende Kinder, die daraufhin die Fahrbahn zwischen den parkenden Autos queren, entstehen. Währenddessen lassen Radfahrende bzw. Autofahrende Ungeduld erkennen, indem sie zwischen den parkenden Autos hindurchfahren bzw. zu überholen versuchen, während das Lehrpersonal auf der Suche nach einem Parkplatz unübersichtlich den Gehweg queren muss.

Abbildung 18: Morgendlicher Verkehr am Schulzentrum (Blick in Richtung Christoph-Stöver-Straße)

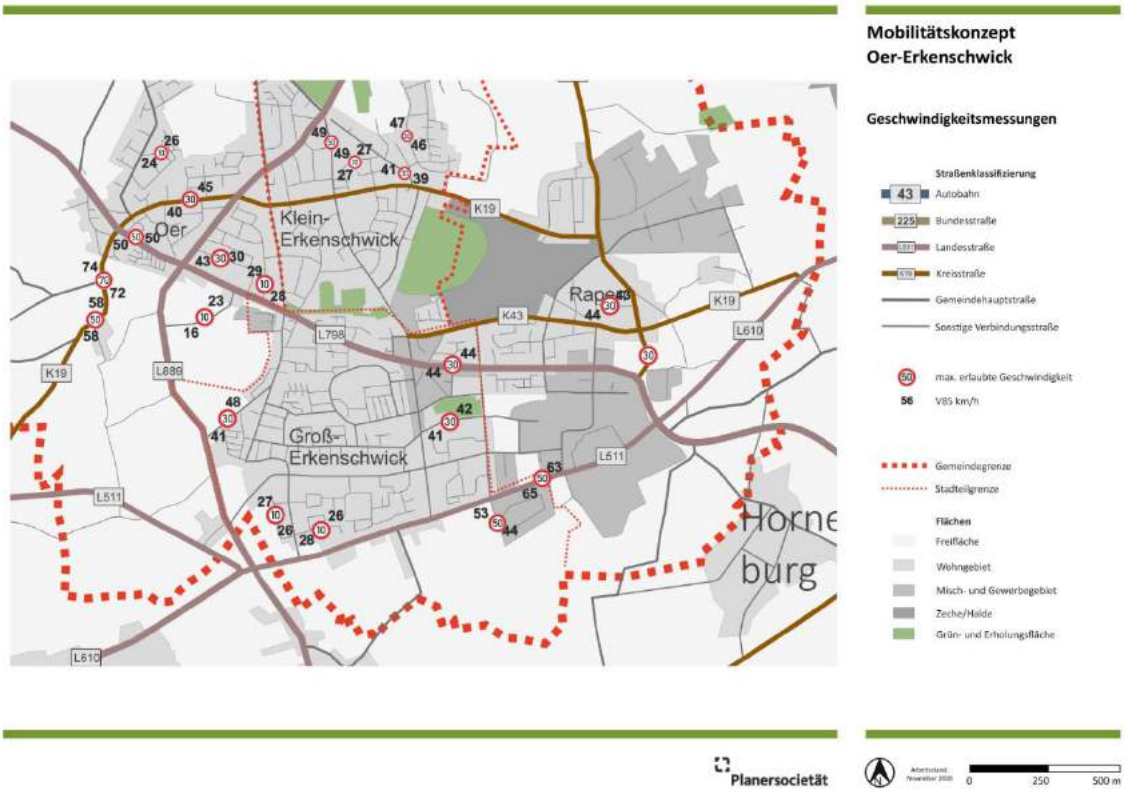
Quelle: Planersocietät

Durch die unübersichtliche Situation zwischen der Kreuzung Goethestraße / Freiligrathstraße / Heinrich-Imig-Straße (u.a. steht dort ein Baum als natürliche Temporeduzierung auf der Fahrbahn) wird das Konfliktpotenzial zusätzlich verschärft. Für eine vernünftige Abwicklung des Schulverkehrs gilt es im Rahmen der Konzeptentwicklung verbessernde Maßnahmen zu erarbeiten.

Geschwindigkeiten

Das nachgeordnete Straßennetz ist mit einigen Ausnahmen (z.B. Buschstraße) nahezu vollständig als Tempo 30-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Hinzu kommt, dass abschnittsweise auch auf Hauptstraßen die Höchstgeschwindigkeit gesenkt wurde, insbesondere im Umfeld von sensiblen Einrichtungen. Dies ist grundsätzlich positiv zu bewerten, führt jedoch manchenorts dazu, dass die Geschwindigkeitsregelung häufig wechselt und dass Nachvollziehbarkeit und Wahrnehmbarkeit damit für Kfz-Nutzende erschwert werden (z.B. Klein-Erkenschwicker-Straße). Zusätzlich existieren Bereiche bzw. Abschnitte, die die ortsübliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aufweisen, in denen das städtebauliche Umfeld jedoch eher eine geschwindigkeitsreduzierende Gestaltung suggeriert (z.B. Westerbachstraße).

Abbildung 20: v85 Messung im Stadtgebiet



Quelle: Planersocietät

Durchgeführte Geschwindigkeitsmessungen haben ergeben, dass an zahlreichen Stellen in Oer-Erkenschwick ein Problem mit überhöhten Geschwindigkeiten vorliegt. Hierfür wurden v85-Geschwindigkeitsmessungen im Stadtgebiet ausgewertet (siehe Abbildung oben). V85 ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge eingehalten wird (dementsprechend fahren 15% der erfassten Fahrzeuge schneller als der V85-Wert). Der V85-Wert ist einer der wichtigsten Bewertungsgrößen zur Dokumentation des Fahrverhaltens. Handlungsbedarf zeigt sich oftmals auf dem nachgeordneten Straßennetz, da die gefahrenen

Geschwindigkeiten mitunter deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen (z.B. Olga Eckstein Straße); dieses Phänomen tritt jedoch auch auf Abschnitten des Hauptstraßennetzes auf, insbesondere dort, wo die Höchstgeschwindigkeit von den ortsüblichen 50 km/h abweicht (z.B. Steinrapener Weg).

In Oer-Erkenschwick gibt es bereits an mehreren Stellen (Ludwigstraße, Knotenpunkt Stimbergstraße/Schultenstraße) verkehrsberuhigende Maßnahmen, um auf eine Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs hinzuwirken. Eine Ausweitung dieser Ansätze ist jedoch angesichts der o.g. Ergebnisse zu empfehlen.

Ebenso kann eine häufigere Überprüfung der maximal erlaubten Geschwindigkeit mit Hilfe fest installierter oder mobiler Messgeräte seitens der Ordnungsbehörden zum gewünschten Ziel der Geschwindigkeitsverringerung führen.

Abbildung 21: Verkehrsberuhigende Mittelinsel auf der Ludwigstraße

Quelle: Planersocietät

Verkehrszählung

Methodik und Hintergrund

Zur Analyse der Ausgangssituation und zur Ermittlung von Kennzahlen über Verkehrsmengen auf dem Straßennetz von Oer-Erkenschwick wurden Ende März 2019 Verkehrszählungen im Stadtgebiet in den Zeiten von 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr durchgeführt. Die daraus resultierenden Ergebnisse wurden auf eine Werktagsbelastung (DTVw) hochgerechnet.

Die Verkehre wurden an sieben Knotenpunkten erhoben. Zusätzlich wurden an fünf Standorten die Kfz-Belastungen im Straßenquerschnitt gezählt. Hierbei bedeuten die Belastungen im Straßenquerschnitt die gesamte Verkehrsbelastung der Straße, unabhängig von der Richtung des Verkehrs.

Die Erhebung fand gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) außerhalb der Ferien bzw. üblichen Urlaubszeiten und in Wochen ohne lange Wochenenden oder Feiertage statt. Es gab zum Zeitpunkt der Erhebungen keine besonderen Ereignisse (z. B. Sperrungen, Unfälle), welche das Kfz-Nutzungsverhalten im Untersuchungsgebiet beeinflussen konnten.

Die Erhebungstage waren überwiegend niederschlagsfrei und ohne besondere Wettereinflüsse. Insgesamt ist die Repräsentativität der Ergebnisse somit sichergestellt.

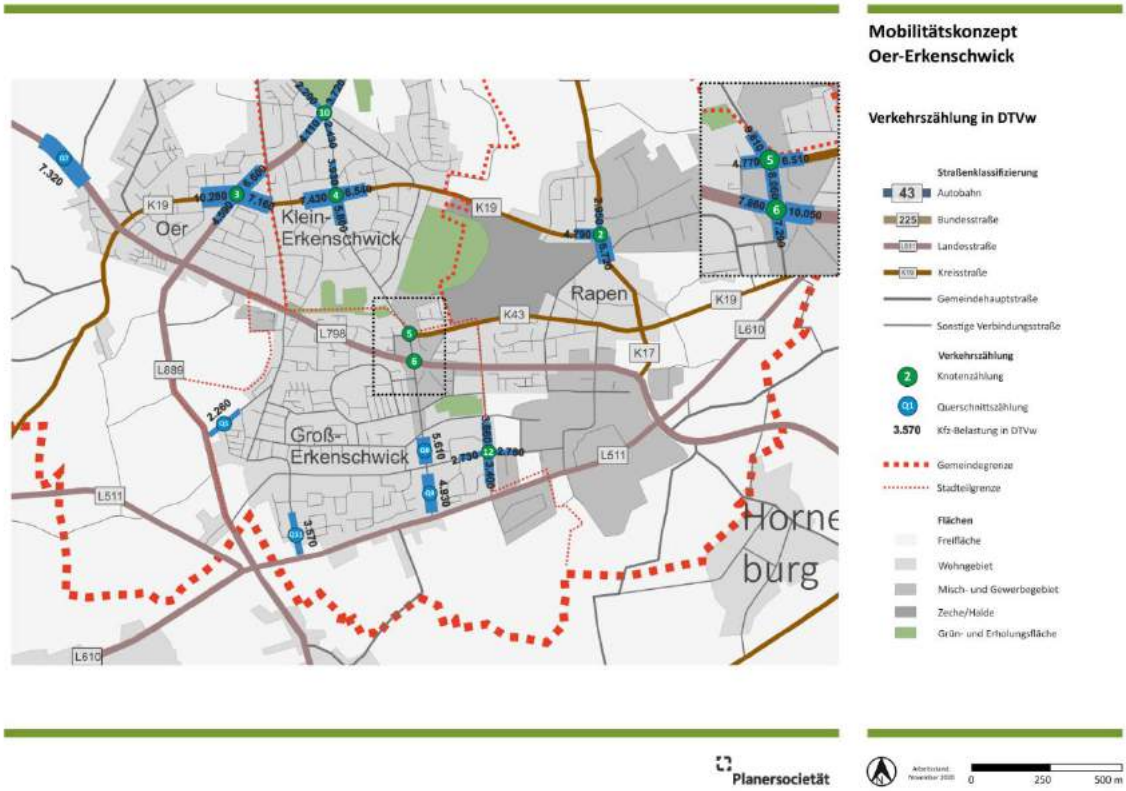
Ergebnisse

Die Abbildung auf der folgenden Seite zeigt die gemessenen Kfz-Verkehrsstärken an den Zählstandorten. Die höchsten Verkehrsmengen wurden auf der Klein-Erkenschwicker-Straße westlich der Ahsener Straße sowie der Ludwigstraße östlich der Stimbergstraße festgestellt (jeweils knapp über 10.000 Fahrzeuge pro Tag), was bereits eine nicht unerhebliche Verkehrsmenge darstellt[9].

[9] Grundsätzlich weist die Horneburger Straße die höchste Verkehrsbelastung im Stadtgebiet Oer-Erkenschwicks auf (je nach Abschnitt zwischen ca. 10.500 und 16.900 Fahrzeugen pro Tag), was auf deren Funktion zurückzuführen ist

Die Verkehrsbelastung auf der Stimbergstraße variiert relativ stark; die niedrigsten Werte wurden im nördlichsten Abschnitt zwischen Ahsener und Klein-Erkenschwicker-Straße festgestellt (ca. 2.400 bis 4.000 Fahrzeuge pro Tag), der höchste Wert nördlich des Kreisverkehrs Ewaldstraße (ca. 9.800 Fahrzeuge pro Tag).

Abbildung 22: Ergebnisse der Verkehrszählung in Oer-Erkenschwick



Quelle: Planersocietät; Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Generell kann jedoch kein Trend zu steigenden Kfz-Belastungen in Oer-Erkenschwick festgestellt werden. So war an einigen Stellen im Stadtgebiet ein Vergleich der Zähldaten, die im Rahmen des Mobilitätskonzepts erhoben wurden, mit Zähldaten der BASt möglich, die die regelmäßig stattfindenden bundesweiten Zählungen organisiert bzw. auswertet (u.a. für die Jahre 2015, 2010 und 2005)[10].

Es konnten sowohl steigende als auch stagnierende oder sinkende Kfz-Verkehrsmengen festgestellt werden: So blieb bspw. die Verkehrsmenge auf der Ahsener Straße nördlich der Klein-Erkenschwicker-Straße seit 2005 bis heute relativ gleich (bei etwas über 6.000 Fahrzeugen pro Tag), während die Anzahl auf der

(Verbindungsfunktion, Erschließungsfunktion der meisten Gewerbegebiete in Oer-Erkenschwick). Da das Land hier regelmäßig eine Erfassung der Verkehrsmenge vornimmt, wurde hier auf eine Erhebung im Rahmen des Mobilitätskonzepts verzichtet.

10 Es sind gewisse methodische Unterschiede beim Vergleich beider Zählergebnisse zu berücksichtigen. Im Rahmen der Erhebungen zum Mobilitätskonzept wurde grundsätzlich der sog. DTVw (durchschnittliches Verkehrsaufkommen an einem Werktag) ermittelt. Die Ergebnisse der Dauerzählstellen des Landes werden i.d.R. als sog. DTV ausgegeben (durchschnittliches Verkehrsaufkommen an einem Tag, d.h. Einbezug des Sonntags). Die Werte der im Rahmen des Mobilitätskonzepts durchgeführten Verkehrszählungen wurden daher entsprechend umgerechnet. Es ist zu berücksichtigen, dass dadurch die in der nachfolgenden Textpassage genannten Werte leicht von den in der Kartendarstellung gezeigten Werten abweichen (DTV < DTVw).

Sinsener Straße westlich der Theodorstraße in den letzten Jahren anstieg (von ca. 5.650 auf ca. 6.800 Fahrzeuge pro Tag); bei letztgenannter war zwischen 2005 und 2015 zunächst eine kontinuierliche Abnahme der Verkehrsmenge festzustellen. Auf der Schillerstraße westlich des Berliner Platzes konnte langfristig ein Rückgang der Verkehrsmenge festgestellt werden (2005: ca. 9.800; 2010: ca. 8.000; 2015: 8.450; 2019: 7.300).

Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Stärken

- Dichtes und kompaktes Straßennetz im Stadtgebiet mit sehr guten regionalen und überregionalen Anbindungen
- Geringe Reisezeiten innerhalb des Stadtgebiets und zu den weiteren Ballungszentren in der Nähe
- Keine Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet
- Auffällig hoher Anteil von verkehrsberuhigten Bereichen im Stadtgebiet
- Häufige Nutzung von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit rot markierten Aufpflasterungen auf der Stimbergstraße im Zentrum von Oer-Erkenschwick

Schwächen

- L 798 verläuft zentral durch die Stadt, Baulast liegt nicht bei der Stadt Oer-Erkenschwick, sondern bei Straßen.NRW
- Lediglich zwei E-Ladestationen im Stadtgebiet
- Kein Angebot an Car-Sharing vorhanden
- Steigende Anzahl an Verkehrsunfällen
- Konfliktbereich Schulzentrum
- Hohe Anzahl an Überschreitungen der maximal erlaubten Geschwindigkeiten im Stadtgebiet
- 5-stellige Verkehrsmengen in Teilbereichen (Bereich um den Berliner Platz, Klein-Erkenschwicker-Straße)

Chancen

- Kfz-Verfügbarkeit liegt unter dem bundesdeutschen Durchschnitt
- Modal-Split-Anteil vom Kfz-Verkehr liegt bei ca. 63 %
- Gestaltung der geschwindigkeitsreduzierten Bereiche entspricht i.d.R. den entsprechenden Gestaltungsprinzipien (u.a. Vorliegen einer Mischverkehrsfläche, auffällige Kennzeichnung des Zoneneingangs), wird jedoch vielerorts durch den ruhenden Verkehr dominiert, so dass ein „Nachjustieren" u.a. in Bezug auf das Thema Aufenthaltsqualität sinnvoll erscheint
- Keine markanten Verkehrszunahmen auf dem Straßennetz in den letzten Jahren feststellbar (eher Stagnationen und geringe Reduktionen)

3.7 Ruhender Verkehr

Das Parken ist immer wieder ein viel diskutiertes Thema, insbesondere in Zentren und Innenstädten, in denen der zur Verfügung stehende öffentliche Raum für die Vielzahl der Nutzungsansprüche begrenzt ist. Hier treten typischerweise Nutzungskonflikte auf, die sich auch in Diskussionen zum Parken manifestieren. Während in den letzten Jahren verstärkt Wünsche geäußert werden, Innenstädte weiter vom Verkehr zu beruhigen und attraktiver für den Fuß- sowie Radverkehr zu gestalten, äußern Gewerbetreibende oder Bewohner zum Teil Bedenken, da sie Erreichbarkeitseinschränkungen der Innenstadt befürchten.

Neben dem sachlichen Austausch über Vor- oder Nachteile von Veränderungen des Parkraumangebotes sind Diskussionen zum Parkraum zum Teil hoch emotional und stellenweise auch sehr subjektiv. Wichtig ist es daher, Fakten zum Parken zu sammeln: Grundlage ist eine Parkraumanalyse, die dem Parkraumangebot den tatsächlichen Parkraumbedarf gegenüberstellt und Nutzergruppen, das heißt Nutzergruppen entsprechend ihrer Parkdauern, identifiziert. Auf dieser Basis können zielgerichtete Maßnahmen ergriffen werden, um etwaige Probleme durch Maßnahmen im Parkraummanagement (effizientere Nutzung der vorhandenen Parkmöglichkeiten) oder durch Veränderungen des Parkraumangebotes zu lösen.

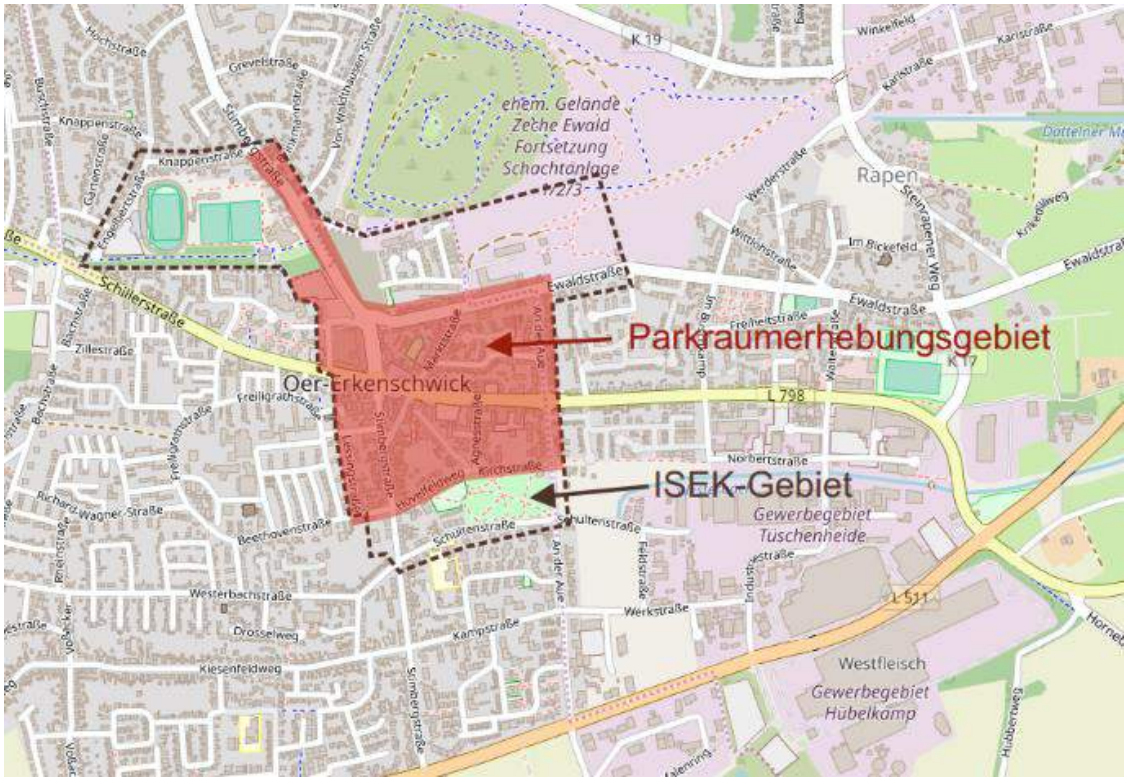
Hintergrund ist, dass seit einigen Jahren ein, zumindest punktuell, verstärkter Parkdruck im ISEK-Gebiet wahrgenommen wird. Hinzu kommt, dass mit dem Umbau des Kirmesplatzes Parkmöglichkeiten im ISEK-Gebiet entfallen und somit der Parkraum neu bewertet werden muss. Wie die weiteren Analysen dieses Zwischenberichtes, insbesondere zum Fuß- und Radverkehr, aber aufzeigen, mindern parkende Autos in der Innenstadt die Aufenthalts- und städtebauliche Qualität oder beeinträchtigen den Fuß- und Radverkehr im Straßenraum.

Es ist daher von besonderer Bedeutung, die Parkraumsituation und -auslastung im Oer-Erkenschwicker Zentrum zu erfassen und zu bewerten.

Ausgangssituation

Im Rahmen einer Parkraumanalyse wurden das öffentliche Parkraumangebot, die Bewirtschaftungsform sowie die Auslastung des Parkraums im Innenstadtgebiet von Oer-Erkenschwick analysiert.

Abbildung 23: Untersuchungsgebiet der Parkraumerhebung



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Das Untersuchungsgebiet beinhaltet die Stimbergstraße bis zur Knappenstraße im Norden und bis zur Beethovenstraße/Hovelfeldweg im Süden. Südlich wird das Untersuchungsgebiet durch den Hovelfeldweg und die Kirchstraße abgegrenzt, im Osten durch die Straße An der Aue. Die westliche Grenze bildet die Lessingstraße im Südwesten bzw. die Straße Am Schillerpark im Nordwesten.

Ziel der Erhebung ist es, die Anzahl der Parkmöglichkeiten sowie die Bewirtschaftungsformen im Untersuchungsgebiet zu erfassen, deren Auslastungsgrade über den Tagesverlauf zu ermitteln und die Nutzung durch die unterschiedlichen Parkraumnutzer (Anwohner, Besucher und Kunden der Innenstadt sowie Freizeiteinrichtungen, Beschäftigte etc.) herauszustellen.

Durch die unterschiedlichen Nutzungs- und Interessensgruppen bestehen an die innerstädtischen Parkmöglichkeiten unterschiedliche, teils divergierende Anforderungen. Beispielsweise wünschen Anwohner dauerhaft verfügbare Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung. Gleichzeitig werden diese tagsüber durch Kunden des Einzelhandels nachgefragt, die nur für kurze Zeit parken möchten. Beschäftigte und Gewerbetreibende der Innenstadt benötigen Parkplätze möglichst in der Nähe ihrer Arbeitsstelle, auf denen sie auch über einen längeren Tageszeitraum parken können. Die Parkraumuntersuchung soll dazu beitragen, dass einerseits untersucht wird, ob für alle Nutzergruppen ausreichend Parkmöglichkeiten bestehen und zum anderen, ob und wie die Erreichbarkeit dieser nach Möglichkeit weiter optimiert wird und der Parkraum optimal gemäß den Auslastungen genutzt wird.

Die zukünftige Organisation des ruhenden Verkehrs steht in einem städtebaulichen Spannungsverhältnis zwischen beengten räumlichen Möglichkeiten, zunehmender individueller Mobilität der Anwohnenden, den bauordnungsrechtlich nachzuweisenden Stellplatzflächen, den gestiegenen Ansprüchen an die Mobilität und den Straßenraum und der städtebaulichen Weiterentwicklung des ISEK-Gebiets.

Bestand: Parkraumangebot im öffentlichen Raum

Anfang 2019 wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme alle öffentlichen und halböffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten in der Innenstadt von Oer-Erkenschwick erfasst und kartiert.

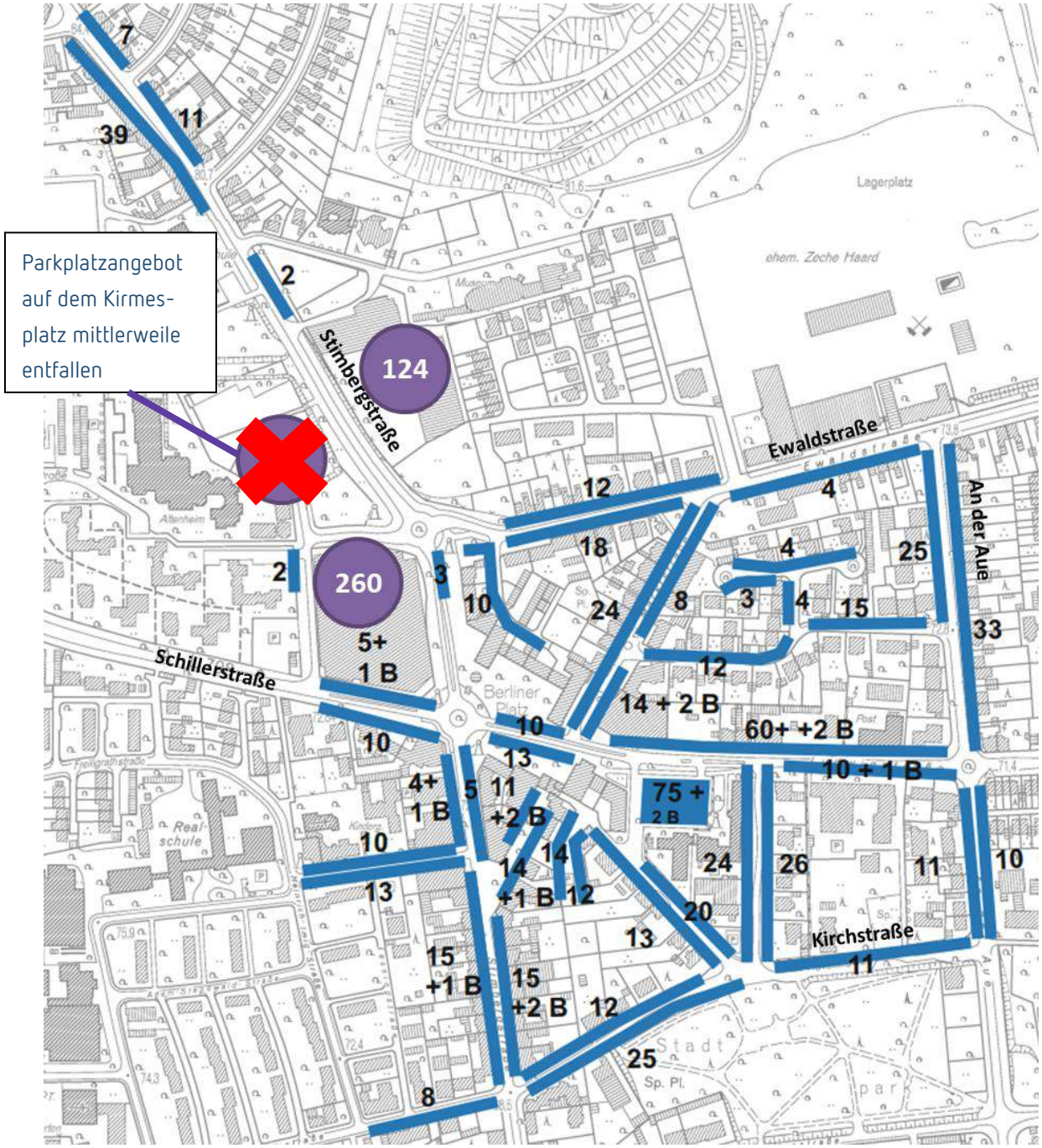
Dabei ergab sich mit insgesamt rd. 1.270 Abstellmöglichkeiten ein relativ umfangreiches Angebot für das Untersuchungsgebiet. Etwa 730 dieser Parkmöglichkeiten befinden sich im öffentlichen Seitenraum der Straßen (davon 15 Behindertenparkplätze) und weitere rund 540 (davon sind 12 Behindertenparkplätze) auf dem Kirmesplatz, dem Calluna Parkplatz und dem Kaufland Parkplatz. Zur Zeit der Erhebung gab es noch ca. 152 Parkmöglichkeiten auf dem Kirmesplatz, welcher mittlerweile komplett bebaut ist und demensprechend die Parkmöglichkeiten nicht mehr zur Verfügung stehen. Dementsprechend hat sich das Parkplatzangebot im ISEK-Gebiet reduziert.

Im Untersuchungsgebiet gibt es Unterschiede hinsichtlich der maximalen Parkdauer, allerdings sind alle Parkmöglichkeiten gebührenfrei. Insgesamt sind rund 370 Parkmöglichkeiten komplett unbewirtschaftet, das bedeutet, dass diese kostenfrei und zeitlich unbegrenzt nutzbar sind. Rund 345 Parkmöglichkeiten sind durch eine Parkscheibenregelung zeitlich begrenzt nutzbar. Hinsichtlich der maximalen Standzeit mit einer Parkscheibe gibt es im Untersuchungsgebiet weitere Unterschiede; rund 15 Parkmöglichkeiten sind auf eine maximale Standzeit von 30 Minuten begrenzt, bei rund 150 Parkmöglichkeiten ist die maximale Standdauer auf eine Stunde limitiert und auf rund 180 Parkmöglichkeiten darf das Kfz maximal zwei Stunden abgestellt werden.

Des Weiteren gibt es zahlreiche private Parkmöglichkeiten (z. B. Kundenparkplätze, Privatgaragen), die jedoch nicht Inhalt der Erhebung waren.

Für das komplette Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet steht weder ein statisches noch ein digitales Parkleitsystem zur besseren Steuerung des Parksuchverkehrs zur Verfügung. Angesichts der Größe Oer-Erkenschwicks sowie der Anzahl und Verteilung der Parkmöglichkeiten erscheint ein solches jedoch zunächst auch entbehrlich.

Abbildung 24: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Schwarzplan Stadt Oer-Erkenschwick

Auslastung des Parkraumangebots im öffentlichen Raum – Vorgehensweise

Zur Erfassung der Parkraumnachfrage wurden am Donnerstag, den 16.05.2019, die Kennzeichen der abgestellten Fahrzeuge je Straßenabschnitt und -seite für alle ermittelten Parkierungsanlagen und Stellflächen im öffentlichen Seitenraum der Straßen innerhalb des Untersuchungsraums mittels Begehung durch geschultes Personal über den Tagesverlauf erhoben. Aus Gründen des Datenschutzes wurden die Ortskennzeichen nicht mit aufgenommen. Hierzu schreibt die EVE (2012, S. 103): „Bei der manuellen Kennzeichenerfassung gilt der Datenschutz allgemein als eingehalten, wenn nur ein Teil des Kennzeichens erfasst wird (z.B.

die Buchstaben und Ziffern, aber ohne das Ortskennzeichen) und damit keine Zuordnung zu einem einzigen Fahrzeughalter möglich ist." Zwischen 04:00 und 06:00 Uhr und danach ab 08:00 Uhr im 2-Stunden-Rhythmus wurden auf sieben Rundgängen anhand einer festgelegten Route bis 20:00 Uhr detaillierte Belegungsbilder erstellt. Zur besseren Durchführbarkeit der Erhebung wurde das Untersuchungsgebiet im Vorfeld in drei Ablaufrouten unterteilt und den Erhebenden zugeteilt.

Die Belegung der Parkflächen Kirmesplatz, Calluna Parkplatz und Kaufland Parkplatz wurde ebenso ermittelt, jedoch fand keine Kennzeichenerfassung statt.

Gemäß den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE)" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2012, wurde der festgestellte Parkdruck folgendermaßen klassifiziert:

- < 60%: kein Parkdruck
- 60 – 70%: geringer Parkdruck
- 70 – 80%: mittlerer Parkdruck
- 80 -90%: hoher Parkdruck
- >90%: hoher Parkdruck.

Zur Einordnung der Auslastung kann allgemein die Aussage zu Grunde gelegt werden, dass ab etwa 85 % Belegung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum selbiger als „voll" empfunden wird. Der Parksuchverkehr nimmt dann spürbar zu.

Die Erhebung fand außerhalb der Ferien bzw. üblichen Urlaubszeiten und in einer Woche ohne lange Wochenenden oder Feiertage statt. Es gab zum Zeitpunkt der Erhebungen keine besonderen Ereignisse (z. B. Markt, Volksfeste, Sportereignisse, Messen, etc.), welche das Parkverhalten im Untersuchungsgebiet beeinflussen könnten. Es gab bis auf die Baustelle am Kirmesplatz keine größeren Baustellen oder Sperrungen im Untersuchungsgebiet. Durch die Baustelle am Kirmesplatz konnten die Fahrer der Linienbusse der Vestischen Straßenbahnen GmbH diesen nicht mehr als Platz für Pausen nutzen. Aus diesem Grund wurden den Busfahrerinnen und -fahrern Parkmöglichkeiten auf der Schillerstraße bereitgestellt. Diese Parkmöglichkeiten für Busse schränken die Anzahl der öffentlichen Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr ein und verringern die Anzahl der Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet. Der Erhebungstag war ansonsten niederschlagsfrei und ohne besonderen Wettereinfluss. Angesichts der o.g. Rahmenbedingungen wurde das alltägliche Verkehrsgeschehen somit stellvertretend für den Regelfall vor Ort erfasst.

Die Kennzeichenerfassung (anonymisiert durch Auslassen der Ortskennung) erlaubt genaue Analysen der Parkdauer und -orte und lässt somit Rückschlüsse auf das Nachfrageverhalten und die Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Kurz-, Mittel- und Langzeitparker, Anwohner) zu. Die genaue Kenntnis über die erwähnten Nutzergruppen gibt nicht nur Aufschluss, wer die Parkplätze und Stellplätze nachfragt, sie ist auch Grundlage für eine differenzierte, fundierte und überzeugende Maßnahmenentwicklung, z. B. für groß- oder auch kleinräumliche sowie zeitliche Anpassungen der Parkraumbewirtschaftung zur effizienten Lenkung des Parkdrucks. Während es sich bei Dauer- und Langzeitparkern meist um Beschäftigte, Pendler und Dauerbesucher handelt, weisen Kunden, Patienten und Innenstadtbesucher in der Regel kürzere Parkdauern auf. Bewohnende der Innenstadt sind hingegen nachts als alleinige Nutzergruppe anzutreffen und identifizierbar.

Auslastung des Parkraumangebots im öffentlichen Raum – Ergebnisse

Die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt. Eine detaillierte Auswertung der Parkraumauslastung je Straßenabschnitt und Uhrzeit ist im Anhang vorzufinden.

Route 1: Rund 277 legale öffentliche Parkmöglichkeiten, davon:

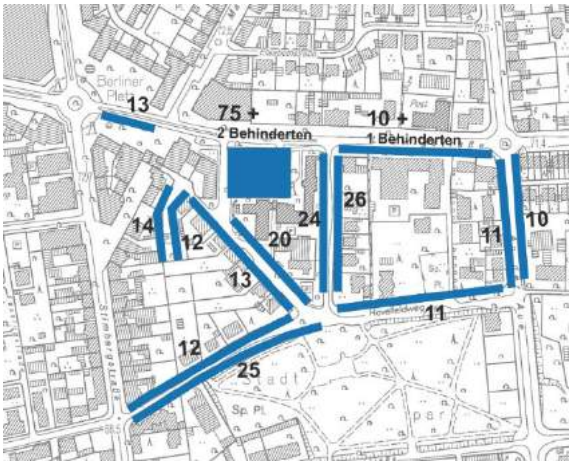
- 178 unbewirtschaftete Parkmöglichkeiten
- 96 Parkdauerbegrenzungen durch Parkscheibe
- drei Behindertenparkplätze

Die Auslastung des öffentlichen Parkraums ist zwischen 10 und 12 Uhr am höchsten. Sie beträgt in diesem Zeitraum 77 % (212 der 277 Parkmöglichkeiten belegt), was gemäß den EVE einen mittleren Parkdruck bedeutet. Zu diesem Zeitpunkt parken neben den Bewohnenden vor allem Beschäftigte und Besuchende der ansässigen Unternehmen und Dienstleistern im Straßenraum. Trotz der Spitzenstunde der Parkraumauslastung wird durch die gemessene Auslastung am Stichtag deutlich, dass zu diesem Zeitpunkt ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen.

Zwischen 16 und 18 Uhr ist ebenfalls eine erhöhte Nachfrage festzustellen (mittlerer Parkdruck). Der Grund für die hohe Auslastung liegt darin, dass die Beschäftigten um diese Uhrzeit z.T. das Untersuchungsgebiet verlassen und somit Platz für Innenstadt-Besuchende machen, die die frei gewordenen Parkmöglichkeiten wieder belegen. Zusätzlich kehren auspendelnde Personen von ihren Arbeitsorten zurück und parken in unmittelbarer Wohnungsnähe.

Zu den restlichen Untersuchungszeiten liegt mit unter 60 % Auslastung des öffentlichen Parkraums kein Parkdruck im Gebiet der Route 1 vor.

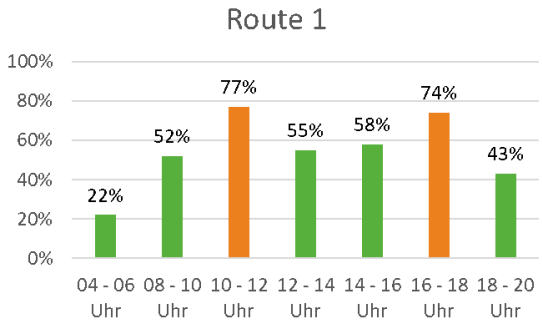
Abbildung 25: Parkplatzbestand Route 1



Quelle: Planersocietät;

Kartengrundlage: © Stadt Oer-Erkenschwick (DGK5)

Abbildung 26: Auslastung Route 1



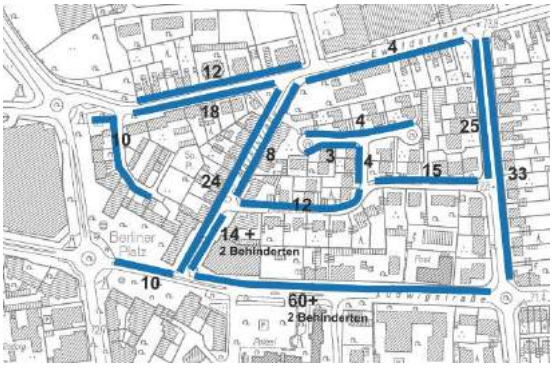
Quelle: Planersocietät

Route 2: Rund 265 legale öffentliche Parkmöglichkeiten, davon:

- 150 unbewirtschaftete Parkmöglichkeiten
- 111 Parkdauerbegrenzungen durch Parkscheibe
- vier Behindertenparkplätze

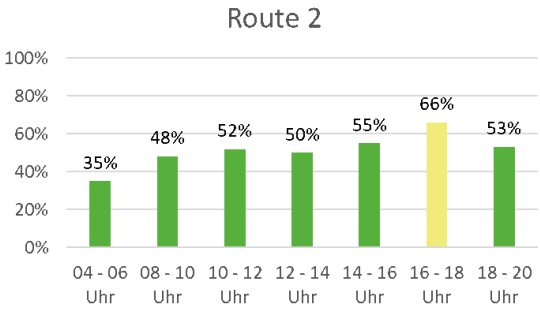
Die Auslastung des öffentlichen Parkraums bei der Erhebungsroute 2 bleibt im Tagesverlauf bis auf eine Ausnahme konstant unter 55 % und somit herrscht im Untersuchungsraum stets nahezu kein Parkdruck. Eine Ausnahme ist in der Zeit zwischen 16 und 18 Uhr vorzufinden, wo sich die Auslastung des öffentlichen Parkraums auf 66 % erhöht. Um diese Uhrzeit sind rund 175 der rund 265 öffentlichen Parkmöglichkeiten belegt. Diese Steigerung bedeutet gemäß EVE einen geringen Parkdruck, was vor allem auf die Besuchenden der Innenstadt und die Rückkehr der auspendelnden Personen zurückzuführen sein wird.

Abbildung 27: Parkplatzbestand Route 2



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Stadt Oer-Erkenschwick (DGK5)

Abbildung 28: Auslastung Route 2



Quelle: Planersocietät

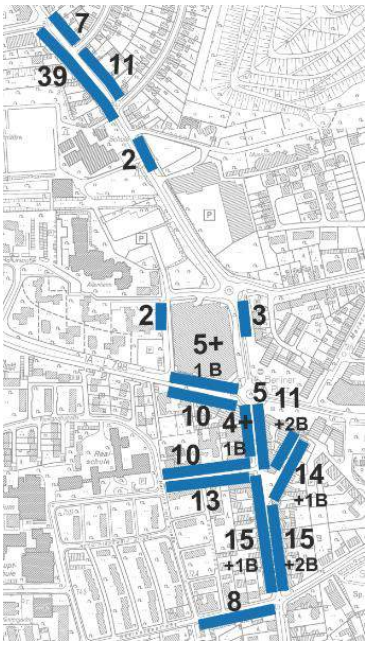
Route 3: Rund 186 legale öffentliche Parkmöglichkeiten, davon:

- 46 unbewirtschaftete Parkmöglichkeiten
- 132 Parkdauerbegrenzungen durch Parkscheibe
- acht Behindertenparkplätze

Die Spitzenstunde der Auslastung des öffentlichen Parkraums bei Route 3 wird zwischen 16 und 18 Uhr mit 68 % erreicht, eine leicht geringere Auslastung gibt es zwischen 10 und 12 Uhr (65%) und zwischen 14 und 16 Uhr (60 %). Innerhalb der benannten Zeiträume liegt somit mittlerer Parkdruck vor. Zum Zeitpunkt des Höchststands sind rund 126 von 186 öffentlichen Parkmöglichkeiten belegt. In den restlichen Untersuchungszeiträumen liegt kein Parkdruck vor.

Der höhere Auslastungsgrad zu diesen unterschiedlichen Zeitpunkten lässt sich zwischen 10 und 12 Uhr durch Bewohnende sowie Beschäftigte und Besuchende der ansässigen Unternehmen und Dienstleistern im Gebiet erklären. Der Rückgang des Parkdrucks zwischen 12 und 14 Uhr liegt an den wegfahrenden Teilzeitbeschäftigten, die in diesem Zeitraum Feierabend machen. Der

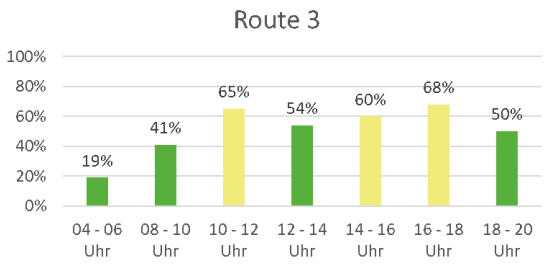
Abbildung 29: Parkplatzbestand Route 3



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Stadt Oer-Erkenschwick (DGK5)

folgende Anstieg resultiert wieder aus den zurückkehrenden auspendelnden Personen und Besuchende der Innenstadt. Eine detaillierte Auswertung je Straße- und Straßenabschnitt zu den unterschiedlichen Erhebungszeiträumen liegt im Anhang bei.

Abbildung 30: Auslastung Route 3



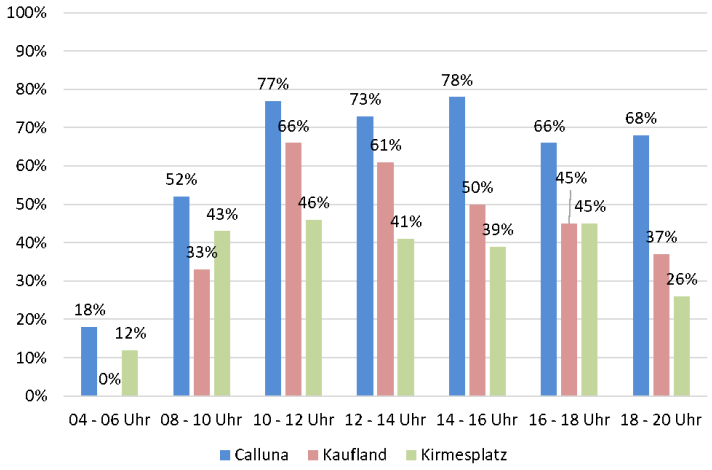
Quelle: Planersocietät

Im Rahmen der Parkraumuntersuchung wurden ebenso die Anzahl von Falschparkern im Untersuchungsgebiet erhoben. Insgesamt lässt sich festhalten, dass Oer-Erkenschwick kein Problem durch falsch parkende Kfz hat. Lediglich 4 % aller erfassten Kfz im gesamten Untersuchungszeitraum wurden an Standorten registriert, an denen gemäß StVO parken nicht zulässig ist.

Parkplätze Calluna, Kaufland und Kirmesplatz:

- Calluna: rund 124 unbewirtschaftete halb-öffentliche Parkmöglichkeiten, davon: vier Familienparkplätze und vier Behindertenparkplätze
- Kaufland: rund 260 unbewirtschaftete halb-öffentliche Parkmöglichkeiten, davon: zwölf Frauenparkplätze und acht Behindertenparkplätze
- Kirmesplatz: zur Zeit der Erhebung rund 152 unbewirtschaftete Parkmöglichkeiten (vor dem Umbau ca. 270)

Abbildung 31: Auslastung Calluna / Kaufland / Kirmesplatz



Quelle: Planersocietät

Auf diesen Parkmöglichkeiten wurde – wie bereits erwähnt – lediglich die Auslastung je Parkplatz zu den gleichen Erhebungszeiträumen wie bei den drei Routen erhoben. Die Ergebnisse zeigen im Allgemeinen, dass alle drei Parkplätze noch genügend freie Kapazitäten vorweisen.

Beim Parkplatz Kirmesplatz muss vorab erläutert werden, dass dieser mittlerweile (Stand Anfang 2021) bereits einer neuen Nutzung zugeführt wird (Schaffung von mehreren Wohneinheiten und weiteren Wohnheimplätzen, einem Hotel mit Beschäftigungsmöglichkeiten für Menschen mit einem Handicap, Quartiersplatz). Für die weitere Planung hinsichtlich Parkmöglichkeiten von Kfz wird der Kirmesplatz daher keine Rolle mehr spielen. Aufgrund der Bau- bzw. Umbauarbeiten standen zur Zeit der Erhebung nur noch 152 Parkflächen zur Verfügung, welche zum Zeitpunkt der Erhebung bereits kaum mehr genutzt wurden (höchste Auslastung im Tagesverlauf bei 46 % zwischen 10 und 12 Uhr)

Die beiden anderen Parkplätze um das Calluna Center und Kaufland weisen eine höhere Auslastung auf, dennoch haben auch sie noch weitere Kapazitäten frei, da sie vermutlich für Einkaufsspitzenzeiten wie bspw. am Wochenende ausgelegt sind. Die höchsten Auslastungen am Calluna Center liegen zwischen 10 und 12 Uhr bzw. 14 und 16 Uhr mit 77 bzw. 78 % vor.

Der Kaufland Parkplatz, der mehr als die doppelte Kapazität im Vergleich zum Parkplatz des Calluna Center aufweist, wird am meisten zwischen 10 und 12 Uhr und 12 und 14 Uhr genutzt. Hier liegen die Auslastungszahlen bei 66 % bzw. 61 %.

Auslastung des Parkraumangebots im öffentlichen Raum – Parkdauern

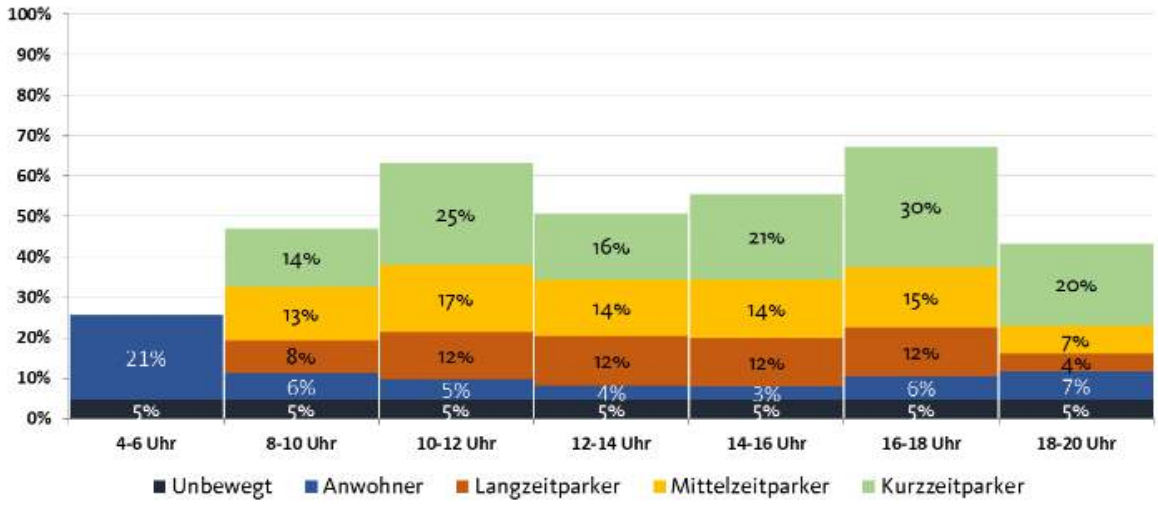
Anhand der erfassten Kfz und der durchgehenden Erhebungszeiträumen, ergibt sich die Möglichkeit, unterschiedliche Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet zu bilden und auszuwerten:

- Anwohner*innen (alle zwischen 4 und 6 Uhr erfassten Kfz)
- Kurzzeitparker (bis zu 2 Stunden)
- Mittelzeitparker (> 2 bis 6 Stunden)
- Langzeitparker (über 6 Stunden)
- Unbewegte Kfz (i.d.R. Anwohner*innen

Durch die Parkdauerverteilung wird untermauert, dass es insgesamt ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet gibt. Es gibt keine erkennbaren Nutzerkonflikte zwischen Externen und Anwohner*innen.

Die Anzahl der Anwohner*innen geht nach 6 Uhr zurück, da diese zur Arbeit fahren, womit die Zahl der freien Parkmöglichkeiten steigt. Diese werden von ankommenden Besucher*innen und Beschäftigten im Untersuchungsgebiet wieder aufgefüllt. Über den Tag verteilt bis hin zu den Abendstunden bleiben die Anteile relativ konstant. Die größte Nutzergruppe machen die Kurzzeitparkenden aus, welche konstant die größte Nutzergruppe darstellen. Die meisten Kfz haben im Untersuchungsgebiet somit eine geringe Verweildauer von bis zu 2 Stunden. Am häufigsten sind kurzeitparkende Kfz zwischen 16 und 18 Uhr vorzufinden, was darauf hindeutet, dass Beschäftigte nach ihrer Arbeitszeit in Richtung Stadtzentrum fahren, um Besorgungen und Erledigungen zu tätigen. Zu den Abendstunden hin erhöht sich langsam der Anteil der Anwohner*innen durch wiederkehrende Auspendler*innen, während die Anteile der anderen Nutzergruppen zurückgehen.

Abbildung 32: Nutzergruppenanteil an belegten Parkmöglichkeiten im gesamten Untersuchungsraum



Quelle: Planersocietät

Die Analyse der Nutzergruppen macht zusätzlich deutlich, dass der Anteil der Kfz, die den kompletten Tag über nicht bewegt worden sind, in Oer-Erkenschwick relativ gering ist. In der Summe wurden 35 parkende Kfz erhoben, die innerhalb des Untersuchungszeitraums nicht bewegt wurden. Dies macht einen Anteil von rund 2 % aller erhobenen Kfz im Untersuchungszeitraum aus. Trotz der geringen Anzahl der ganztags unbewegten Kfz, gilt es diesen Nutzer*innen ggf. vermehrt Anreize zur Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln zu bieten, damit ein kompletter Verzicht auf ein Kfz möglicher erscheint und diese Fahrzeuge nicht mehr im öffentlichen Raum Flächen einnehmen.

Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Stärken

- Diverse öffentlichen Parkmöglichkeiten in fußläufiger Distanz zur Innenstadt, die selbst zu Spitzenzeiten noch freie Kapazitäten aufweisen
- Falschparker spielen mit 4 %igen Anteil eine geringe Rolle
- Wegfall der Parkmöglichkeiten auf dem Kirmesplatz kann durch umliegende Parkmöglichkeiten aufgefangen werden
- Ausgewogenes Verhältnis zwischen den Nutzergruppen → keine Nutzungskonflikte

Schwächen

- Zahlreiche Parkplätze im Straßenraum führen zu negativen Erscheinungen
  → Parksuchverkehre, geringe Auslastung in Parkbauten (Calluna, Kaufland), Kfz-dominiertes Stadtbild, Eindruck eines „Überangebots"
- Konzentration von hohen Auslastungen auf einzelne Parkmöglichkeiten wie bspw. Rathausplatz

Chancen

- Fehlende (monetäre) Parkraumbewirtschaftung fördert dauerhafte Belegung bzw. Inanspruchnahme von öffentlichen Parkmöglichkeiten
- Mehrere Kfz werden den kompletten Tag über nicht bewegt

3.8 Wirtschaftsverkehr

Zum Wirtschaftsverkehr zählen grundsätzlich die Beförderung jeglicher Güter von A nach B sowie alle Wege und Fahrten, welche in Ausübung der beruflichen Tätigkeiten von Personen durchgeführt werden und nicht der unmittelbaren Befriedigung privater Bedürfnisse des Verkehrsteilnehmenden selbst dienen. Wie auch der private Personenverkehr lässt sich der Wirtschaftsverkehr in verschiedene Kategorien unterteilen:

Dabei umfasst

- der **Güterverkehr** die reine Beförderung von Gütern, mit der praktisch keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z.B. Installation der gelieferten Ware) verbunden ist.
- der **Personenwirtschaftsverkehr** Wege und Fahrten von Personen, die am Zielort eine Erwerbsarbeitsleistung erbringen. Ob hierbei weitere Güter oder Personen mitgenommen werden, ist zunächst nachrangig.

- der **Personenbeförderungsverkehr** die ausschließliche Beförderung von Personen, mit der keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z.B. Betreuung am Zielort) verbunden ist.

Die nachfolgenden Ausführungen zur Bestandsanalyse im Wirtschaftsverkehr beziehen sich in erster Linie auf Güterverkehre und Personenwirtschaftsverkehre mit Lkw mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Diese sind sowohl bezüglich der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Schadstoffe, Lärm, Straßenbeanspruchung) als auch bei der Ver- und Entsorgung der Stadt Oer-Erkenschwick und der dort beheimateten Wirtschaftsbetriebe von besonderer Relevanz.

Für die Güter- und Personenwirtschaftsverkehre, die mit Pkw bzw. Kleintransportern oder anderen Verkehrsmitteln abgewickelt werden, liegen keine spezifischen Daten für Oer-Erkenschwick vor. Da sie sich hinsichtlich ihrer Anforderungen an das Verkehrsangebot in den meisten Punkten nicht grundsätzlich vom privaten Personenverkehr unterscheiden, sind die Belange durch die allgemeinen Analysen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sowie den anderen Verkehrsarten ausreichend berücksichtigt. Der Bereich des Personenbeförderungsverkehrs ist im Wesentlichen durch die Bestandsanalyse zum öffentlichen Verkehrsangebot abgedeckt.

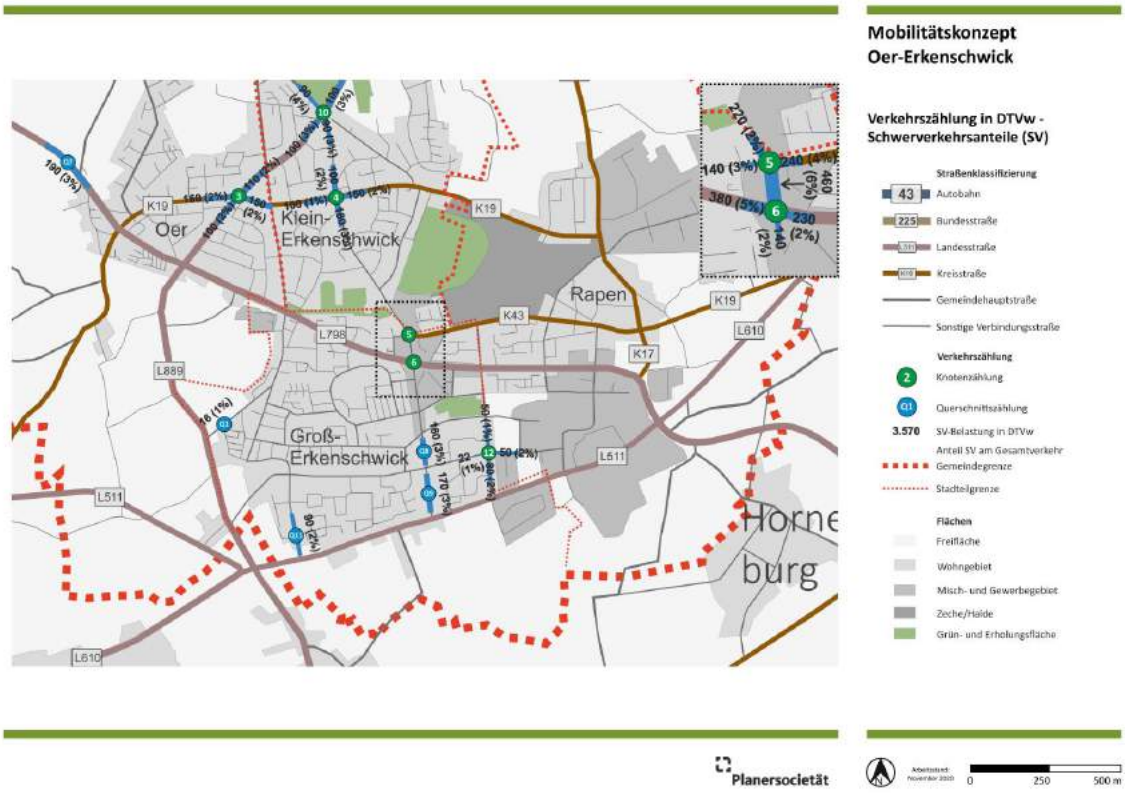
Aufgrund des nicht-vorhandenen Hafens bzw. Bahnanschlusses spielt der Güterverkehr auf Schiffen oder Zügen keinerlei Rolle in Oer-Erkenschwick und kann dementsprechend nicht analysiert werden.

Lkw-Wirtschaftsverkehr in Oer-Erkenschwick

Wie bereits erläutert, ist die Stadt Oer-Erkenschwick verkehrlich gut mit dem regionalen und überregionalen Straßennetz verbunden. Obwohl Oer-Erkenschwick über keine direkte Autobahnauffahrt/-abfahrt verfügt, kann der Wirtschaftsverkehr Oer-Erkenschwick schnell und zielgerichtet über die Autobahnanschlussstelle „Henrichenburg" auf der BAB 2 und über die Autobahnanschlussstelle „Recklinghausen-Herten" auf der BAB 43 erreichen. Nach den jeweiligen Abfahrten gibt es breit ausgebaute Bundes- und Landesstraßen (B 235, L 511), die Oer-Erkenschwick überregional anbinden.

Die Gewerbegebiete „Tüschenheide", „Hübelkamp" sowie „Horneburger Straße Süd (Westfleisch)" liegen direkt an der L 511. Der Schwerverkehr wird daher direkt in den „Außenbereich" geführt, ohne dass Quartiere mit Wohnbebauung durchquert werden müssen. Das Gewerbegebiet „Dillenburg" im Osten von Oer-Erkenschwick nördlich vom Stadtteil „Rapen" ist ebenfalls gut über die K 17 an das überregionale Straßennetz angebunden. Allerdings muss der vom Süden (BAB 2), vom Westen (BAB 43) oder vom Osten (L 610) kommende Schwerverkehr den Ortsteil „Rapen" durchqueren, so dass es dadurch mitunter zu Konflikten mit weiteren Verkehrsträgern und Anwohnenden kommen kann. Falls das Gewerbegebiet vom Münsterland aus nördlicher Richtung über die L 889 angefahren wird, muss ebenso eine entlang der Straße „Holtgarde" angrenzende Wohnbebauung tangiert werden. Die Verkehrszählung hat hier ergeben, dass der Schwerverkehrsanteil auf der K 17 7 % (210 Lkw am Tag) in nördlicher Richtung und 5 % (320 Lkw am Tag) in südlicher Richtung am Gesamtverkehrsaufkommen pro Tag beträgt. In der Spitzenstunde wurden 60 Lkws pro Stunde gezählt, d.h. dass in der Spitzenstunde durchschnittlich ein Lkw pro Minute die Strecke passiert. Dies deutet möglicherweise auf eine erhöhte Lärm- und Schadstoffproblematik hin. Auch Sicherheitsaspekte insbesondere mit Fahrradfahrenden und zu Fußgehenden gilt es hier zu beachten.

Abbildung 33: Ergebnisse der Lkw-Verkehrszählung in Oer-Erkenschwick



Quelle: Planersocietät; Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Insgesamt jedoch hat Oer-Erkenschwick vergleichsweise geringe Schwerverkehrsanteile im Stadtgebiet vorzuweisen. In den seltensten Fällen ist der Anteil am Schwerverkehr höher als 3 %. Eine Ausnahme ist hierbei die L 511, welche die zentrale Anfahrtsstraße für drei Gewerbegebiete bildet und eine hohe Bedeutung für den Durchgangs- bzw. regionalen Verkehr aufweist.

Der geringe Schwerverkehrsanteil ist – wie bereits geschildert – insbesondere auf die Lage der Gewerbegebiete und deren Zufahrtsachsen zurückzuführen. Bis auf ein Teil der L889, welche den Stadtteil „Oer" durchquert und die L 798, welche mitten durch das Stadtgebiet verläuft, wird der Schwerverkehr auf den überregionalen Straßen um die Stadt geführt. Zusätzlich gibt es an einigen Stellen Lkw-Durchfahrtsverbote (Anlieger ausgenommen) wie bspw. auf der L 798 zwischen Auekreis und L 889, die verhindern, dass Lkws die Stadt zentral in Ost-West und Nord-Süd Richtung bzw. umgekehrt durchqueren.

Abbildung 34: Lkw-Durchfahrtsverbot für die Kampstraße

Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Stärken

- Gute Anbindung der Gewerbegebiete an die Landesstraßen, die als Zufahrt zu den BAB 2 und BAB 43 dienen
- Empfindliche Siedlungsbereiche (Wohnsiedlungen, Schulen, Kindergärten) werden i.d.R. nicht durch Wirtschaftsverkehre tangiert
- Keine großen Schwerverkehrsmengen im Stadtgebiet von Oer-Erkenschwick (Ausnahme L 511 Horneburger Straße)
- Lkw-Durchfahrtsverbote für das Zentrum von Oer-Erkenschwick

Schwächen

- Fehlender Bahnanschluss, keine Möglichkeit Güter per Bahn zu transportieren
- Zufahrt zum Gewerbegebiet „Dillenburg" abschnittsweise mit Konfliktpotenzial

Chancen

- Gewerbegebiete haben noch Ausbaupotential

3.9 Radverkehr

Das Radfahren liegt immer mehr im Trend und vereint mehrere (nicht nur verkehrlich betrachtet) positive Eigenschaften mit sich: Es stellt eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart für fast alle Bevölkerungsgruppen dar. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten sowie der Typenvielfalt (z.B. E-Bikes, Lastenräder) und nicht zuletzt auch aufgrund der insbesondere im städtischen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit stellt das Radfahren eine sinnvolle und klimaneutrale Alternative zum Kfz dar und kann daher zur verkehrlichen Entlastung sowie zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen.

Grundvoraussetzung dafür ist jedoch das Vorhandensein einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur, die sich insbesondere durch ein feinmaschiges und sicheres Radverkehrsnetz sowie ein nutzerfreundliches und qualitätvolles Angebot an Radabstellanlagen ausdrückt.

Neben dem Radverkehr als rein städtisches Verkehrsmittel muss das Radfahren auch immer stärker regional gedacht werden, da sich durch elektrisch angetriebene Fahrräder die Reichweiten und Aktionsradien maßgeblich erhöhen. Damit einher gehen ebenfalls steigende Ansprüche an die Qualität und Sicherheit der Radwegeinfrastruktur sowie der Abstellanlagen.

Allgemeine Rahmenbedingungen

Für das Radfahren in Oer-Erkenschwick liegen grundsätzlich ideale Rahmenbedingungen vor. Die geringe topographische Bewegtheit und die kompakte Siedlungsstruktur begünstigen das Radfahren und sorgen für kurze Wege innerhalb der Stadt.

Zudem bietet sich Oer-Erkenschwick aufgrund seiner Lage als Startpunkt für Fahrradtouren in die nördlich gelegene, ca. 55 km² große Hügellandschaft ‚Die Haard' an. Dieses Potenzial wurde vor allem im Rahmen der Planungsradtour von den Teilnehmenden betont. In die Freizeit- und Themenrouten des Radverkehrsnetzes NRW ist Oer-Erkenschwick jedoch nicht eingebunden bzw. wird von diesen nur im nördlichsten Teil gestreift (Route H5 ‚Hügelland und Wasserwege').

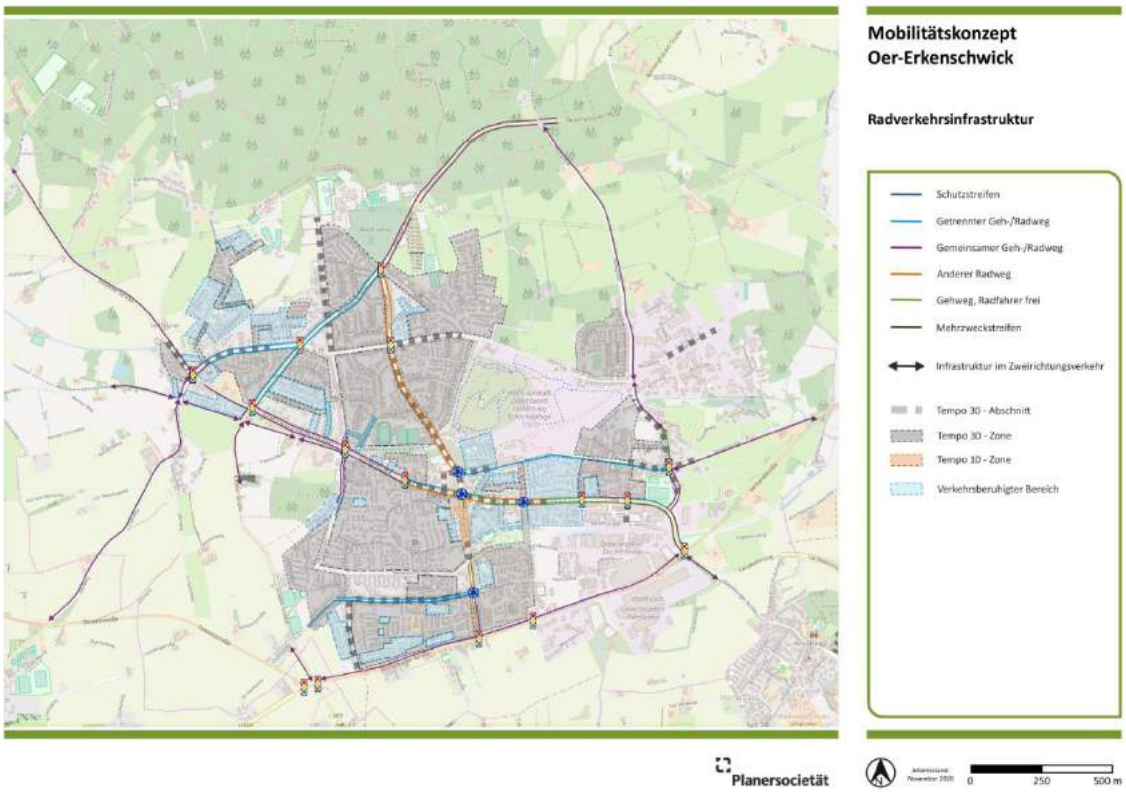
In Bezug auf die Radwegeinfrastruktur ist - vorab einer detaillierten Bewertung im nachfolgenden Kapitel - darauf hinzuweisen, dass die derzeit vorhandene Infrastruktur oftmals bereits sehr alt ist und bei der Entstehung dem damaligen Stand der Technik entsprach. Seitdem hat es jedoch mehrere gesetzliche Neufassungen bzw. Novellen gegeben; was damals „State of the Art" war, ist heute nicht mehr üblich oder erlaubt. Der heutige Eindruck eines „Flickwerkes" ist dementsprechend oftmals die notwendige Reaktion der Behörden auf die sich allgemein veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Netzelemente

In Oer-Erkenschwick erfolgt eine gesonderte Radverkehrsführung entlang von Straßen ausschließlich im Seitenraum; auf allen übrigen Abschnitten ohne spezielle Radverkehrsführung erfolgt die Führung im sog. ‚Mischverkehr', d.h. Radverkehr auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kfz-Verkehr.

Bei der Radverkehrsführung im Seitenraum handelt es sich zum überwiegenden Teil um die gemischte Führung mit dem Fußverkehr, entweder als gemeinsamer Geh-/Radweg (Zeichen 240) oder als ‚Gehweg, Radfahrer frei (Zeichen 239 in Verbindung mit Zusatzzeichen 1022-10). Darüber hinaus bestehen einige baulich angelegte Radwege, zum einen benutzungspflichtig ausgewiesen (getrennter Geh-/Radweg mit Zeichen 241), zum anderen ohne Benutzungspflicht (sog. anderer Radweg).

Abbildung 35: Radverkehrsinfrastruktur in Oer-Erkenschwick

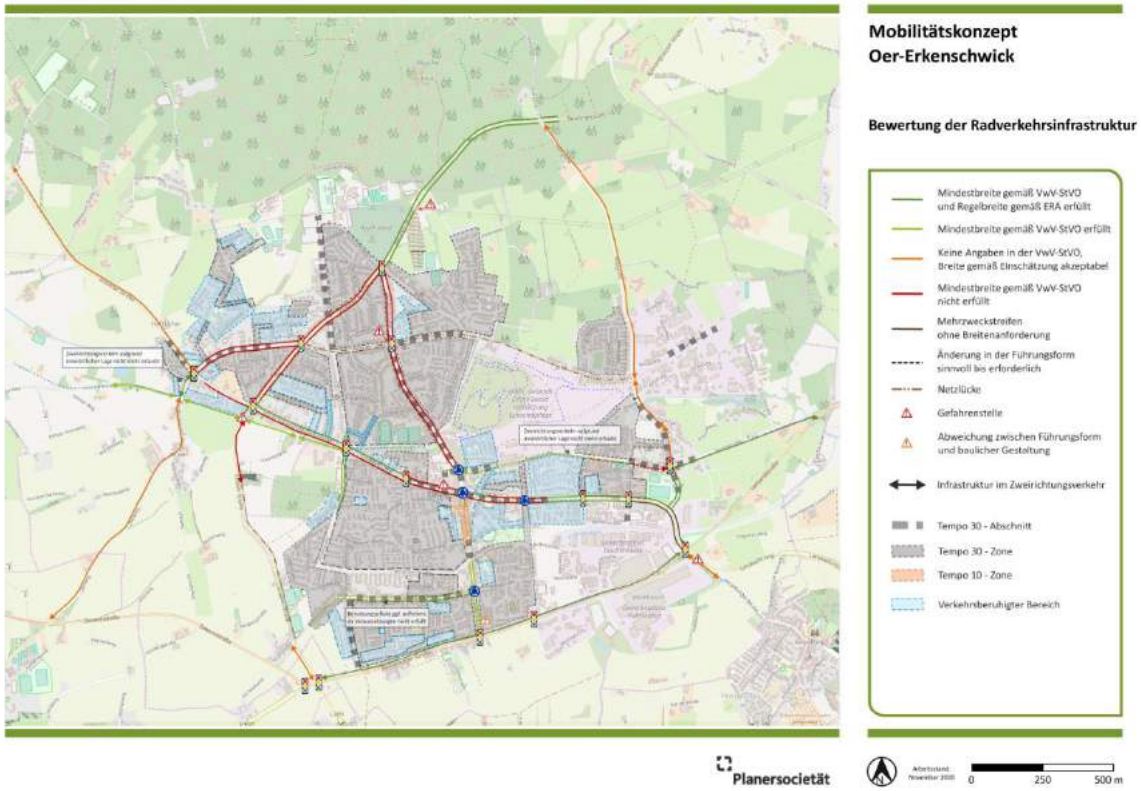


Quelle: Planersocietät; Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Die gemischte Führung des Radverkehrs ist gemäß dem aktuellen Regelwerk (ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) dort einzusetzen, wo wenig Fußverkehr vorhanden ist und eine entsprechende Breite des Seitenraums gegeben ist; sie sollte nicht zum Einsatz kommen, wenn auf dem Straßenabschnitt potenziell mit viel Fahrradverkehr und/oder mit einer erhöhten Anzahl an zu Fuß Gehenden gerechnet wird. Angesichts dieses Umstands sind die in Oer-Erkenschwick entlang von übergeordneten Verbindungsstraßen vorhandenen Netzstrukturen (z.B. Sinsener Straße, Recklinghäuser Straße südlich der Zechenbahntrasse) sinnvoll; die im zusammenhängend bebauten Bereich vorhandenen Netzstrukturen (z.B. Ludwigstraße) sind hingegen abschnittsweise kritisch zu hinterfragen.

Führungsformen im Straßenraum, d.h. Radfahr- und/oder Schutzstreifen, existieren derzeit in Oer-Erkenschwick (noch) nicht. Auch neuere Netzelemente, wie z.B. die Ausweisung von Fahrradstraßen, die die Attraktivität des Radverkehrs steigern und mehrere Vorteile (beispielsweise Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern erlaubt) aufweisen, oder spezielle Elemente an Knotenpunkten (z.B. vorgezogene Aufstellflächen) sind nicht vorhanden. Zudem existieren zahlreiche Netzlücken, d.h. Hauptverkehrsstraßen ohne spezielle Radwegeinfrastruktur, die im Sinne eines durchgängigen und sicheren Radverkehrsnetzes zu schließen sind (z.B. Klein-Erkenschwicker Straße zwischen Ahsener Straße und Steinrapener Weg, Esseler Straße zwischen Friedhof und Kiesenfeldweg); viele Netzlücken wurden insbesondere im Rahmen der Planungsradtour von der Bevölkerung thematisiert.

Abbildung 36: Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur in Oer-Erkenschwick



Quelle: Planersocietät; Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Die vorhandene Radwegeinfrastruktur wurde bezüglich der vorhandenen Breiten untersucht und mit den gängigen Mindest- und Regelbreiten abgeglichen. Hierbei zeigt sich, dass an vielen Stellen sogar die Mindestbreite der VwV-StVO (allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) unterschritten wird

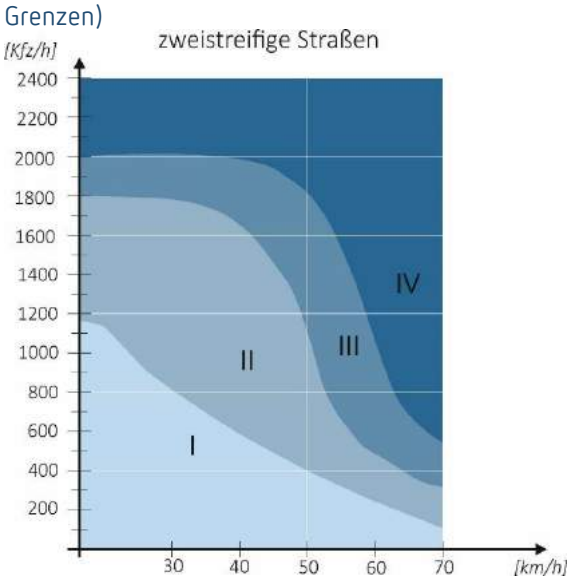
(z.B. gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr entlang der Esseler Straße zwischen Zechenbahntrasse und Friedhof);

im Gegenzug existieren einige Abschnitte, die die Regelbreite gemäß den ERA erfüllen bzw. darüber hinausgehen (z.B. gemeinsamer Geh-/Radweg entlang der Groß-Erkenschwicker Straße Richtung stadtauswärts zwischen Buschstraße und Ahsener Straße).

Zur Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht existiert seit 2010 in Deutschland ein zentrales Grundsatzurteil. Das Bundesverwaltungsgericht entschied, dass „eine Radwegebenutzungspflicht [...] nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt". Dieses Urteil macht das Radfahren auf der Straße zur Regel, wenn keine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden kann. Weder in der StVO (Straßenverkehrsordnung) noch in der dazugehörigen VwV sind Hinweise dazu zu finden, wie sich diese besondere Gefahrenlage darstellt. Die ERA geben zumindest entsprechende Anhaltspunkte für das Gefahrenpotenzial für Radfahrende bzw. zur geeigneten Führung des Radverkehrs auf einem Straßenabschnitt; hierbei spielen die Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs, die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie die Fahrbahnbreite eine besondere Rolle (vgl. nachfolgende Abbildung).

- Belastungsbereich I: Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Benutzungspflichtige Radwege sind nicht zulässig.
- Belastungsbereich II: Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Alternative Angebote (anderer Radweg, Gehweg „Radfahrer frei") sind empfohlen.
- Belastungsbereich III: Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist notwendig. In günstigen Fällen (geringes Schwerverkehrsaufkommen, übersichtliche Linienführung) kann auch eine nicht benutzungspflichtige Führungsform in Frage kommen.
- Belastungsbereich IV: Rad- und motorisierter Verkehr sind durch benutzungspflichtige Radwege zu trennen.
- Lesebeispiel: Bei einer Straße mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist die Führung des Radverkehrs auf der Straße im Mischverkehr (Belastungsbereich I) unproblematisch, solange die Belastung nicht über etwa 800 Kfz pro Stunde liegt. Von einer Benutzungspflicht ist daher abzusehen.
- Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Abbildung 37: Belastungsbereiche und geeignete Führungsformen des Radverkehrs (keine scharfen Grenzen)



Quelle: Planersocietät

Auch die Auswertung von Unfällen kann dafür ausschlaggebend sein, einen benutzungspflichtigen Radweg auszuweisen. Das heißt insgesamt, dass die Gefahrenlage demnach nur auf Grundlage aktueller, ortsspezifischer Verkehrserhebungen ermittelt werden kann.

Neben der Gefahrenlage spielen auch die Beschaffenheit und der Zustand des Radweges eine wichtige Rolle bei der Ausweisung der Benutzungspflicht. Ein wichtiges Merkmal ist die Breite der Radverkehrsanlage, für die seitens der VwV-StVO Vorgaben gemacht werden. Diese dürfen auf kurzen Strecken (bis zu 50 m) ausnahmsweise unterschritten werden.

Angesichts dieser aktuellen Rechtslage wurden einige Abschnitte im Radwegenetz von Oer-Erkenschwick identifiziert, bei denen entweder die Breite ein Ausschlusskriterium für eine Benutzungspflicht ist und/oder aufgrund von Belastungszahlen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kein bzw. nur ein niedriges Gefahrenpotenzial (und somit eine mögliche Aufhebung der Benutzungspflicht) abgeschätzt werden konnte, z.B. Kiesenfeldweg.

Weiterhin kritisch zu beurteilen ist die im zusammenhängend bebauten Bereich häufig vorzufindende Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr. Aufgrund des erhöhten Gefahrenpotenzials sieht die StVO innerorts eine Benutzung in Gegenrichtung nur im Ausnahmefall vor. Die Voraussetzungen hierfür (Vorhandensein einer entsprechenden Breite von i.d.R. 2,40 m bzw. mindestens 2,00 m und nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren) sind jedoch i.d.R. auf den meisten Straßenabschnitten in Oer-Erkenschwick aus gutachterlicher Sicht nicht gegeben (z.B. Ewaldstraße), so dass in diesen Fällen zukünftig andere Führungsformen zum Einsatz kommen sollten.

Positiv hervorzuheben ist grundsätzlich der abseits von Straßen, entlang der Trasse der ehemaligen Zechenbahn General Blumenthal VIII geführte Radwanderweg von Marl-Sinsen nach Oer-Erkenschwick (Endpunkt an der Ecke Bachstraße / Schillerstraße). Kritisch stellen sich hier jedoch die unzureichenden bzw. fehlenden Querungshilfen im Bereich der kreuzenden Hauptverkehrsstraßen (Esseler Straße mit fehlender Querungshilfe, Groß-Erkenschwicker-Straße mit umständlicher Querung und doppelter Wartezeit durch LSA) dar. Zur Querung der Recklinghäuser Straße wurde die zwischen 1995 und 2017 existierende Holzbrücke nach einer langjährigen umständlichen Übergangslösung (temporär ein leicht umwegiges Queren der Straße mittels einer Mittelinsel erforderlich) durch eine neue Brücke ersetzt.

Ebenfalls positiv zu erwähnen ist die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (z.B. Freiheitstraße), die Vorteile für den Radverkehr in Bezug auf Erschließung und Direktheit bieten.

Abstellanlagen

Sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr spielt der ruhende Verkehr eine entscheidende Rolle für die Akzeptanz des Fahrrades als Verkehrsträger. Zwar sind an einigen Stellen im Stadtgebiet Radabstellanlagen vorhanden. In Bezug auf Quantität (ausgewogenes Verhältnis zentral - dezentral) und Qualität (hochwertige und einheitliche Gestaltung, adäquate Anschließmöglichkeit, z.T. Witterungsschutz) ist das Angebot jedoch ausbaufähig. So existiert zwar beispielsweise an der Paul-Gerhardt-Schule eine größere überdachte Fahrradabstellanlage; gleichzeitig werden entlang der Christoph-Stöver-Straße jedoch viele Fahrräder „wild" abgestellt, da offensichtlich ein attraktives, gut nutzbares Angebot im östlichen Bereich des Schulkomplexes fehlt.

Abbildung 38: Abgestellte Fahrräder Schultenstraße

Quelle: Planersocietät

Ein weiteres, z.T. ebenfalls eher inkonsistentes Beispiel zeigt sich am neuen Einkaufszentrum Calluna-Center: Direkt vor dem Haupteingang wurden zwar qualitativ hochwertige Anlehnbügel installiert, die jedoch nicht über einen Witterungsschutz verfügen; die am nördlich gelegenen Discounter vorhandene Abstellanlage ist zwar witterungsgeschützt platziert, es handelt sich jedoch um eine Anlage mit Vorderradhalterungen mit entsprechenden Einschränkungen hinsichtlich Diebstahlschutz und Standfestigkeit. Insgesamt wird das vorhandene Angebot durch öffentliche oder private Abstellanlagen mit Vorderradhalterungen (i.d.R. ohne Überdachung) dominiert (z.B. am Matthias-Claudius-Zentrum und am evangelischen Gemeindezentrum); Anlehnbügel mit einer höheren Qualität in Bezug auf Anschließmöglichkeit und Standfestigkeit bilden bisher noch die Ausnahme (z.B. Stimbergstraße, Ecke Marktstraße). Des Weiteren konnte ein Bedarf an zusätzlichen Radabstellanlagen in einigen Straßen mit höherer Wohndichte festgestellt werden (z.B. Schultenstraße).

Für Langzeitparker (z.B. Auspendler an zentralen Haltestellen, Berufstätige in der Innenstadt) gibt es keine hinsichtlich Diebstahl- und Witterungsschutz speziellen Abstellmöglichkeiten, z.B. in Form von Fahrradboxen. Das derzeitige Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten (Anzahl und Qualität) wurde auch im Rahmen der Planungsradtour von den Teilnehmenden kritisch bemängelt. Vor allen an arbeitsplatzintensiven und von einem hohen Besucherstrom geprägten Bereichen wie dem Rathaus und an den Gesundheits- und Ärztehäusern ist die Ausstattung von Fahrradabstellanlagen hinsichtlich Qualität und Quantität als defizitär einzustufen.

Service / Öffentlichkeitsarbeit

Grundlegende Servicedienstleistungen und Notdienste sind im Kfz-Verkehr rund um die Uhr vorhanden. Für den Fahrradverkehr in Oer-Erkenschwick gibt es vereinzelte Angebote (E-Bike-Ladestation am Hünenplatz, gewerblich betriebene Leihmöglichkeiten und Bike Station Am Stimberg), die jedoch ausbaufähig sind (z.B. Bett & Bike zertifizierte Unterkünfte, Radfahrkurse für unerfahrene Kinder und Erwachsene).

Öffentlichkeitsarbeit, z.B. in Form von speziellen Informationen für Radfahrende auf der Homepage der Stadt Oer-Erkenschwick, der Bereitstellung eines Fahrrad-Stadtplans oder der Initiierung / Teilnahme an speziellen Aktionstagen oder Kampagnen, wird hingegen derzeit nicht betrieben.

Die Stadt Oer-Erkenschwick ist derzeit kein Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft der fahrrad- und fußgängerfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS).

Da die Anzahl an Teilnehmenden an den Fahrradklimatests 2016 und 2018 des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) zu gering ausfiel, konnten hieraus keine weiteren Erkenntnisse gewonnen werden.

Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Stärken

- Ideale Rahmenbedingungen für das Radfahren durch ebene Topographie und Kompaktheit der Stadt
- Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Erste Serviceangebote vorhanden (Ladestation am Hünenplatz, Bike Station Am Stimberg)

Schwächen

- Keine Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der Radverkehrs
- (Noch) keine neuartigen Elemente an Radinfrastruktur vorhanden (z.B. Fahrradstraße, Radaufstellbereiche an Knotenpunkten)
- Häufige Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr im zusammenhängend bebauten Bereich mit erhöhtem Gefahrenpotenzial

Chancen

- Grundlegendes Netz an Radverkehrsinfrastruktur vorhanden, jedoch mit Schwächen hinsichtlich Durchgängigkeit (Netzlücken) und Qualität (häufig zu geringe Breite)
- Attraktiver Radwanderweg auf der alten Zechenbahntrasse mit optimierungsbedürftigen Querungssituationen im Bereich der kreuzenden Hauptverkehrsstraßen
- In vielen Bereichen bereits Radabstellanlagen vorhanden; Angebot in Bezug auf Quantität und Qualität jedoch weiter ausbaufähig

3.10 Fußverkehr

Das Zufußgehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, denn nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern findet insbesondere ohne schädliche Umweltbelastungen statt. Im Gegensatz zu anderen Fortbewegungsformen ist das Zufußgehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen elementar. Die Fußgängerfreundlichkeit bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Fußgängeranzahl im öffentlichen Raum auch die Vielfalt und Urbanität sowie Lebensqualität einer Stadt wider. Höhere Passantenfrequenzen und längere Verweildauern im öffentlichen Raum begünstigen auch den Einzelhandelsumsatz.

Allgemeine Rahmenbedingungen

Die ebene Topographie sowie die kompakte Siedlungsstruktur führen – wie auch beim Radfahren – zu einer generell günstigen Ausgangssituation für das Zufußgehen in Oer-Erkenschwick. Durch die Hügellandschaft ‚Die Haard', das Gelände ‚Halde Ewald Fortsetzung' und den Stadtpark ist aus vielen Bereichen Oer-Erkenschwicks eine fußläufige Naherholung möglich.

Nahversorgung

Neben dem abgegrenzten Zentralen Versorgungsbereich ‚Oer-Erkenschwick Innenstadt (Stadtmitte)', der sich durch eine Multifunktionalität von Nutzungen (u.a. Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen) auszeichnet, existieren mehrere integrierte Nahversorgungsstandorte, die die Versorgungssituation im übrigen Stadtgebiet ergänzen, jedoch ein deutliches Ungleichgewicht in der räumlichen Verteilung nicht verhindern können. So ist beispielsweise die Versorgungssituation in Rapen aufgrund der Einzelhandelsbetriebe im Bereich zwischen Ludwig- und Horneburger Straße als gut zu bezeichnen. In Oer und Klein-Erkenschwick beträgt die Entfernung zum nächst gelegenen (größeren) Nahversorgungsstandort an der Stimberg- oder Bachstraße jedoch bereits bis zu 1,7 km, d.h. einer in Bezug auf diesen Verkehrszweck kaum mehr fußläufig zu bewältigenden Distanz. Einen Sonderfall stellt die peripher gelegene Honermann-Siedlung dar, die rein auf die Entfernung bezogen eher der Nahversorgung in Marl-Sinsen zuzuordnen ist.

Barrierefreiheit

Von der Barrierefreiheit und Sicherheit der Wege profitieren nicht nur die klassischen Zielgruppen wie kurz- und langfristig Mobilitätseingeschränkte oder Seniorinnen und Senioren, für die eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes die Grundvoraussetzung für eine aktive und eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist. Darüber hinaus sind ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen und leicht zu querende Straßen für alle von Vorteil.

In Bezug auf das Thema Barrierefreiheit gibt es in nahezu allen Bereichen des Stadtgebiets Nachholbedarf. Dies betrifft weniger die straßenbegleitenden Gehwege, die i.d.R. ausreichend dimensioniert sind, sondern vielmehr die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie die Querungssituationen von Hauptverkehrsstraßen. So weisen die entsprechenden Anlagen (Furten an Lichtsignalanlagen, Mittelinseln etc.) zwar Bordabsenkungen auf und sind somit für geheingeschränkte Personen nutzbar. Taktile Leitsysteme/-elemente fehlen jedoch nahezu gänzlich im gesamten Stadtgebiet. Zudem existiert kein barrierefreier Stadtplan, der eine wichtige Hilfestellung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen darstellen könnte (z.B. durch Hinweise auf Restriktionen, Routenempfehlungen).

Bei Neuplanungen bildet die Barrierefreiheit jedoch einen integralen Bestandteil. Dies wird am Beispiel des kürzlich erst eingerichteten neuen Fußgängerüberwegs auf der Ewaldstraße (Ecke „Am Förderturm") deutlich; bei der Planung und Umsetzung fanden sowohl die Bedürfnisse seh- als auch geheingeschränkter Personen Berücksichtigung.

Während des Planungsspaziergangs wurden von den Teilnehmer*innen die abschnittsweise rund um den Berliner Platz verlegten Streifen mit Kleinpflaster bemängelt. Diese führen insbesondere bei gehbehinderten Personen zu unangenehmen Erschütterungen. Als problematisch stellten sich auch die Umlaufsperren im Stadtgebiet heraus (z.B. am Stadtpark), die aufgrund des zu geringen Abstands der Schranken untereinander die Passierbarkeit insbesondere für Personen mit Hilfsmitteln wie Rollator, Rollstuhl o.ä. erschweren, z.T. sogar unmöglich machen.

Infrastruktur/Netz

Neben den straßenbegleitenden Gehwegen gibt es in Oer-Erkenschwick zahlreiche Kfz-freie Wegealternativen, wie beispielsweise entlang des Stimberg-Stadions, die die Durchlässigkeit für den Fußverkehr erhöhen. Eine Netzlücke wurde an der Schultenstraße festgestellt; hier endet der Gehweg abrupt auf der Nordseite von Westen her kommend vor dem Eingang zum Stadtpark (vor den Containern). Fußgänger*innen sind

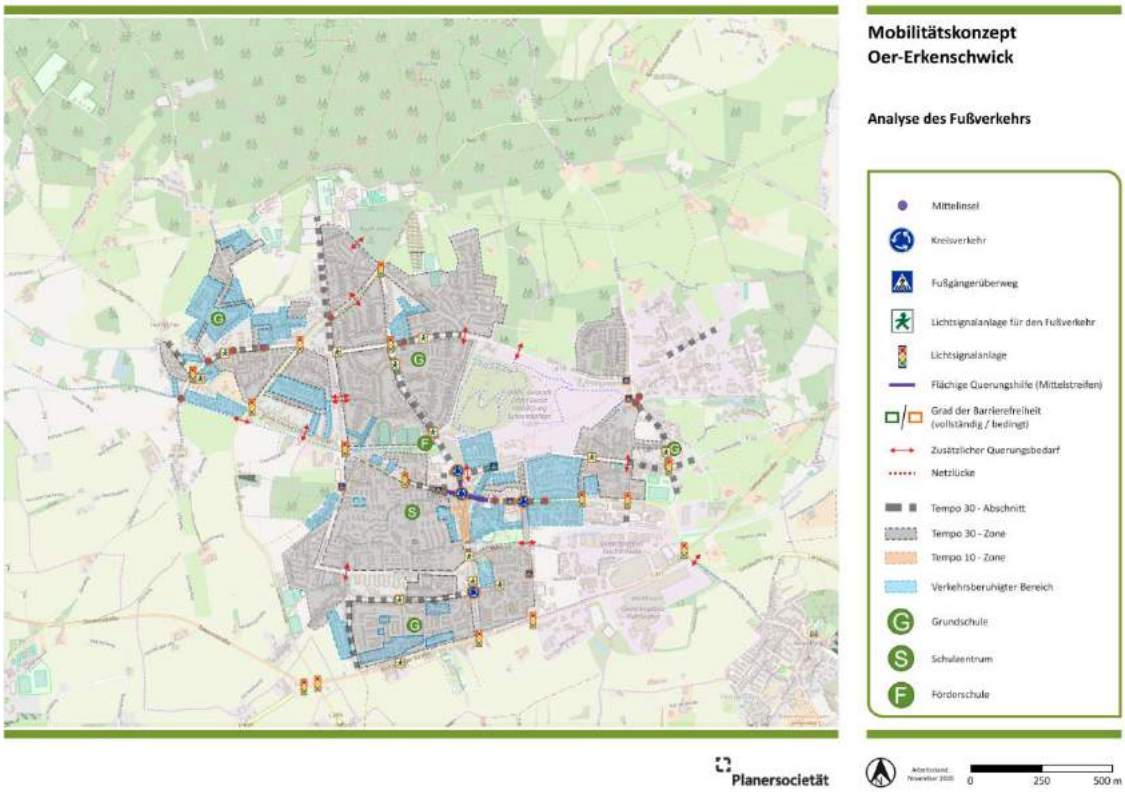
gezwungen, die Fahrbahn zu queren oder die Fahrbahn zu benutzen, um zum Stadtpark zu gelangen. Für gehbehinderte Personen wird die Situation dadurch erschwert, dass auf der gegenüberliegenden Seite erst in einiger Entfernung eine Absenkung vorhanden ist. Diese Personen benötigen daher eine lange Strecke zum Überqueren der Straße.

Querung von Hauptverkehrsstraßen

Mehrere Hauptverkehrsstraßen in Oer-Erkenschwick entfalten aufgrund des starken Kfz-Verkehrsaufkommens eine hohe Trennwirkung. Zwar erleichtern an vielen Stellen spezielle Querungshilfen (z.B. Mittelinseln, Fußgänger-Lichtsignalanlagen) die Überquerung von Straßen. Es existieren jedoch Straßenabschnitte mit erhöhtem Querungsbedarf bzw. Bereiche, in denen wichtige Wegebeziehungen über (Hauptverkehrs)Straßen hinweg verlaufen, die aber bisher über nur wenige (d.h. umwegige) bzw. keine entsprechenden Angebote/Einrichtungen verfügen. Zudem entspricht der überwiegende Teil der Querungsanlagen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik, insbesondere was das Thema Barrierefreiheit betrifft (siehe auch Unterpunkt ‚Barrierefreiheit').

Die an einigen Stellen in Oer-Erkenschwick errichteten Fahrbahnaufpflasterungen, z.B. am östlichen Ende der Schultenstraße, sind gerade für gehbehinderte Personen sehr hilfreich. Sie sind auf Basis des alten Verkehrskonzepts von 1990/1991 entstanden.

Abbildung 39: Fußverkehrsinfrastruktur in Oer-Erkenschwick



Quelle: Planersocietät; Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Sonstiges

Durch die oftmals gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum besteht ein erhöhtes Konfliktpotenzial, was auch im Rahmen des Beteiligungsprozesses (Planungsradtour und -spaziergang) thematisiert wurde. Beispielhaft seien an dieser Stelle die Klein-Erkenschwicker Straße bzw. Recklinghäuser Straße, insbesondere im Abschnitt zwischen Ahsener Straße und Sinsener Straße, und die Stimbergstraße (nördlicher Bereich) genannt.

Vielerorts dominiert der ruhende Kfz-Verkehr das straßenräumliche Erscheinungsbild. Partiell kommt es durch die Freigabe von Teilbereichen des Gehweges zum Parken zu Einschränkungen für den Fußverkehr (z.B. Grevelstraße).

Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Stärken

- Günstige Rahmenbedingungen zum Zufußgehen: Kompakte Stadtstruktur, ebene Topographie, Stadtzentrum mit sämtlichen Kernnutzungen, starke Naherholungspotenziale (i.d.R. in fußläufiger Entfernung)
- Zahlreiche Gebiete oder Teilbereiche als ‚verkehrsberuhigter Bereich' ausgewiesen
- Vom Kfz-Verkehr abseits geführte Wegeverbindungen zur Erhöhung der Durchlässigkeit und zur Verhinderung von Umwegen

Schwächen

- Überprägung des öffentlichen Raumes durch den ruhenden Kfz-Verkehr
- Kein Wegeleitsystem
- Häufig Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr durch gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum
- Netzlücke in der Schultenstraße

Chancen

- Vielerorts Querungsanlagen unterschiedlicher Art vorhanden (Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln), die jedoch einer Nachrüstung / Optimierung in Sachen Barrierefreiheit bedürfen; weiterhin hohe Barrierewirkung vieler Hauptverkehrsstraßen

4 Zielkonzept

Die Handlungsfelder thematisieren zum einen klassisch die vier Verkehrsträger (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr) und decken zum anderen Querschnittsthemen ab, die nicht unbedingt lediglich einem bestimmten Verkehrsträger zuzuordnen sind, aber die größte Schnittmenge mit dem jeweiligen Verkehrsträger aufweisen. Mit dem Handlungsfeld „Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit" werden weitere querschnittsorientierte Aspekte zusammengefasst, die alle Verkehrsträger gleichermaßen betreffen.

Für die Stadt Oer-Erkenschwick zeichnet sich eine Vielzahl verkehrlicher Herausforderungen für die kommenden Jahre ab. Diese sind zum Teil lokal bedingt, vor allem haben sie aber ihren Ursprung in den allgemeinen Mobilitätstrends. Allgemeine Trends sind, dass sich die Alltagsabläufe und Mobilitätsgewohnheiten der Menschen ändern. Ebenso gibt es mit dem demografischen Wandel gesellschaftliche Entwicklungen, die auch in Bezug zur Mobilität zu betrachten sind. Die lokalen verkehrlichen Herausforderungen treffen auch auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen der EU, des Bundes sowie die verkehrlichen Ziele des Landes.

Das Mobilitätskonzept Oer-Erkenschwick stellt die Weichen, um diesen Herausforderungen zu begegnen. Es ist die Grundlage für die Entwicklung und Abwicklung der Verkehre auf dem Stadtgebiet und stellt Oer-Erkenschwick im Bereich Mobilität und Verkehr zukunftsfähig auf. Den zu entwickelnden Maßnahmen des Mobilitätskonzepts liegt ein Zielkonzept zu Grunde, welches die lokalen Voraussetzungen der Stadt berücksichtigt und gleichzeitig anpassungsfähig für äußerliche Einflussfaktoren ist. Das Zielkonzept ist für das Mobilitätskonzept von entscheidender Bedeutung, da es als Vorgabe für die Entwicklung von Handlungsfeldern und Maßnahmen für eine attraktive und zukunftsfähige Mobilität dient.

Die verschiedenen Zieldimensionen des Mobilitätskonzepts wurden im Rahmen der Sitzungen des begleitenden Arbeitskreises erarbeitet und bauen auf der in den vorangehenden Kapiteln beschriebenen Bestandsaufnahme und -analyse auf. Dadurch entsteht ein differenziertes Zielkonzept, das auf einer breiten fachlichen Basis sowie einer breiten gesellschaftlichen Akzeptanz ruht. So haben in der ersten Lenkungskreissitzung die Teilnehmenden Visionen zur zukünftigen Mobilität und Gestaltung des öffentlichen Raumes in Oer-Erkenschwick formuliert. Aus dieser Vielzahl an Visionen wurden übergeordnete Zieldimensionen gebildet, die in der darauffolgenden Sitzung gemeinsam geschärft wurden. Ein zentrales Anliegen bei der Entwicklung des Zielkonzepts war die Prämisse, dass das Mobilitätskonzept ein integriertes Konzept für alle Verkehrsträger darstellen soll und diese sinnvoll miteinander verknüpft werden, sodass eine umsetzungsorientierte Planung gewährleistet wird. Im Ergebnis stehen die in nachfolgender Abbildung dargestellten Zieldimensionen. Da mit den Teilnehmenden des begleitenden Arbeitskreises eine Priorisierung der Zieldimensionen vorgenommen wurde, ist dieser Aspekt in die Darstellung der Abbildung eingeflossen, d.h. je höher eine Zieldimension steht, desto höher wurde diese von den Teilnehmenden des Arbeitskreises gewichtet.

Abbildung 40: Zielkonzept Mobilitätskonzept Oer-Erkenschwick

Quelle: Planersocietät

Das Zielkonzept formuliert und konkretisiert die grundsätzlichen Aussagen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrsentwicklung in Oer-Erkenschwick. Darüber hinaus dient es erstens als Bewertungsmaßstab für die Entwicklung von Maßnahmen, zweitens aber auch für die spätere Überprüfung der Zielerreichung.

Wirtschaftsverkehr verträglich & effizient abwickeln

Zielsetzung des Handlungsfeldes Wirtschaftsverkehr ist die Verbesserung der Erreichbarkeiten der Stadt selbst und innerhalb des Stadtgebiets für den Wirtschaftsverkehr und zugleich eine Reduzierung der negativen Wirkungen des Wirtschaftsverkehrs. Neben Zielen, den Wirtschaftsverkehr besser zu organisieren und zu lenken, bestehen Wechselwirkungen zu den anderen Handlungsfeldern. Das Ziel der Stärkung des Umweltverbundes, das zu einer nachhaltigen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf den Straßen führen soll, wird positive Wirkungen auf den straßenbezogenen Wirtschaftsverkehr haben: Zum einen werden Straßennetzüberlastungen und Zeitverluste abgebaut, zum anderen wird sich die Erreichbarkeit für Arbeitspendelnde verbessern (sowohl auf der Straße als auch im ÖPNV). In Anbetracht steigender Anforderungen des Klimaschutzes, gilt es auch zukunftsfähige Alternativen zu entwickeln, die auch den Wirtschaftsverkehr weniger straßenabhängig organisieren und, zumindest punktuell im Stadtgebiet, dessen Belastungen abbauen.

Durch die weiterhin zunehmende Entwicklung des Online-Handels ist davon auszugehen, dass die Belastung insbesondere durch KEP-Dienstleister im Stadtgebiet weiter steigen wird. Sensible Verkehrsbereiche, wie die Stimbergstraße und Wohnbereiche, sind verstärkt davon betroffen. Hierbei gilt es Lösungen zu finden, um einerseits die Zeitverluste (insbesondere für die Liefer- und Wirtschaftsverkehre) gering zu halten sowie andererseits Nutzungskonflikte bzw. Behinderungen für andere Verkehrsteilnehmende durch ein Falschparken der Fahrzeuge zu vermeiden (insbesondere auf Geh- und Radwegen).

Verkehrssicherheit erhöhen & Mobilitätskultur des Miteinander fördern

Grundsätzliche Zielsetzung in der Verkehrssicherheitsarbeit ist die kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen und insbesondere die Anzahl und Verletzungsschwere der Verunglückten. Dies entspricht dem von der EU und der Bundesregierung verfolgten Ansatz „Vision Zero". Für Oer-Erkenschwick ist derzeit eine steigende Anzahl an Verkehrsunfällen zu verzeichnen. Die Gesamtzahl der Verunglückten steigt ebenso, obwohl es nur noch eine Unfallhäufungsstelle im Stadtgebiet (Berliner Platz) gibt. Im Bereich des Fuß- und Radverkehrs ist eine zunehmende Anzahl an Verunglückten zu verzeichnen (insbesondere Schwerverletzte). Um die Verkehrssicherheit erhöhen zu können, muss diese Aufgabe als gesamtgesellschaftliche Aufgabe unter Einbezug und Mitarbeit aller relevanten Akteure verstanden werden. Nur so kann diese Aufgabe erfolgreich bewältigt werden. Ein ganzheitlicher und integrierter Ansatz bedeutet die umfassende Auseinandersetzung mit den vorhandenen Unfallkonstellationen, den betroffenen Verkehrsarten sowie dem gesamten Verkehrssystem vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit. Für diesen sind neben klassischen Ansätzen wie z.B. polizeiliche Unfallbearbeitung, Überwachung und Präventionsarbeit sowie Verkehrserziehung und Fahrausbildung auch darüberhinausgehende Aspekte des Unfall- und Verkehrsgeschehens sowie des Verkehrsverhaltens einzubeziehen. Zu letzteren gehören beispielsweise die strategische Verkehrsplanung der Stadt, die sichere Erreichbarkeit von Wohngebieten, Arbeitsplätzen sowie Bildungs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen sowie das Image und die Attraktivität von öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehrsmitteln.
Zusätzlich soll sich auf den Straßen von Oer-Erkenschwick eine Mobilitätskultur des Miteinanders entwickeln. Die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden steht dabei im Vordergrund. Das Thema Verkehrssicherheit sollte dabei offensiv angegangen werden. Dies kann einerseits durch weiche Maßnahmen wie Kampagnen oder Öffentlichkeitsarbeit geschehen. Andererseits sollen auch die passenden Infrastrukturen und bei Bedarf ordnungsrechtliche Konsequenzen gezogen werden.

Barrierefreiheit verbessern & gesellschaftliche Teilhabe sichern

Die Aspekte einer barrierefreien Gestaltung sind bei allen Neu- und Umbauten einzubeziehen und aktuelle Standards sind zu beachten. Die barrierefreie oder zumindest weitestgehend barrierearme Gestaltung, insbesondere an bedeutenden Querungen, Kreuzungen und Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs aber auch von Fußwegen generell, ist wesentliche infrastrukturelle Voraussetzung für die Gewährleistung der eigenständigen Mobilität von Menschen mit Behinderungen. Barrieren umfassen dabei nicht allein räumliche Hindernisse (Borde, Treppen, nicht stufenfreier Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln etc.), sondern auch akustische, haptische, optische und sprachliche Barrieren, die seh- oder hörgeschädigte, motorisch oder kognitiv eingeschränkte Personen in ihrer Mobilität beeinträchtigen. Von einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes profitieren zudem auch alle: Menschen mit Kinderwagen, Rollkoffer, etc.. Mobilitätsansprüche sind vielfältig – vom Kind bis zur älteren Person gilt es, gleichwertige Mobilitätschancen für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen zu schaffen, um die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten.

Zur Umsetzung möglichst barrierefreier Rahmenbedingungen müssen ggf. (leichte) Einschränkungen bei anderen Verkehrsteilnehmenden in Kauf genommen werden, z.B. im Rahmen der Berücksichtigung von längeren Zeitbedarfen an Querungen oder in Hinblick auf erforderliche Flächenbedarfe (beispielsweise Breite von Gehwegen).

Umweltverbund stärken & Potenziale aktivieren

Die Stadt Oer-Erkenschwick hat das Ziel, den Umweltverbund, also den öffentlichen Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr, zu stärken. Um einer nachhaltigen und insbesondere einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität einen höheren Stellenwert zu geben, muss das entsprechende Angebot verfügbar, nutzbar und bekannt gemacht werden. Dies bedeutet speziell die Bereitstellung attraktiver, sicherer und – soweit möglich – (zum eigenen Pkw) konkurrenzfähiger Mobilitätsalternativen. Um die Stärken der einzelnen Verkehrsmittel in einem integrierten Gesamtkonzept für den Umweltverbund nutzen zu können, sollen darüber hinaus die einzelnen Verkehrsmittel miteinander vernetzt werden. So können Angebotslücken einzelner Verkehrsmittel aufgefangen werden und der Komfort und die Angebotsqualität verkehrsmittelübergreifend gesteigert werden.

Lebenswerte & attraktive öffentliche Räume schaffen

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. Der öffentliche Raum ist nicht nur elementar für das Funktionieren des urbanen Lebens in Oer-Erkenschwick, sondern er kann gleichermaßen in Ausgestaltung und Präsenz auch Imagefaktor für die Stadt sein. Belebte öffentliche Räume werden allgemein als attraktiv empfunden und können sich positiv auf den Einzelhandelsumsatz auswirken. Kurze Wege und (durch zu Fuß Gehende und Radfahrende) belebte Straßen fördern den Austausch und die Nutzung des öffentlichen Raumes. Attraktive Gestaltungsmerkmale und Aufenthaltsqualitäten (Begrünung, attraktive Farbgebung, schöne Fassaden der Randbebauung, Sitzgelegenheiten und Ruheräume) fördern die Aufenthaltsqualität. Die Dominanz von Kfz (ob fahrend oder parkend) hingegen sorgt häufig für Konflikte und hemmt die Qualitäten im öffentlichen Raum. Ziel ist es somit, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum dauerhaft zu fördern und eine stärkere Verträglichkeit des (Kfz) Verkehrs anzustreben, damit die Belastung auf Mensch und Umwelt bestmöglich minimiert wird, so dass sich daraus eine positive Wirkung auf die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) entwickelt, die dann langfristig auch in der Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des Umweltverbunds erkennbar ist.

Erreichbarkeit sichern & optimieren

Eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsarten von außen, aber auch innerhalb der Stadt Oer-Erkenschwick ist ein wesentlicher Standortfaktor und essenziell für die Attraktivität der Stadt. Umweltfreundliche und stadtverträgliche Verkehrsinfrastrukturen verbinden die kompakte Stadtstruktur untereinander sowie Oer-Erkenschwick mit den Nachbarkommunen. Hierzu gehört neben der Kfz-Erreichbarkeit auch ein konkurrenzfähiger ÖPNV sowie ein ausgebautes regionales wie kommunales Radwegenetz. Hinsichtlich einer guten lokalen Erreichbarkeit gilt es zudem, im Rahmen der Stadtentwicklung die Stadt der kurzen Wege zu fördern. Oer-Erkenschwick bietet hierfür durch seine räumliche Ausprägung (nahezu) ideale Voraussetzungen.

Siedlungsentwicklung & Mobilität integriert betrachten

Die isolierte Betrachtung bzw. die alleinige Konzentration auf Mobilität und Verkehr ist i.d.R. wenig zielführend, da vielfältige und komplexe Zusammenhänge, Abhängigkeiten und Wechselwirkungen zu anderen Themen wie z.B. Siedlungs- und Gemeindeentwicklung, Wirtschaft oder Landschafts- und Umweltplanung bestehen; insofern ist neben dem sektoriellen auch der integrierte Ansatz wichtig, wenn nicht sogar unerlässlich. Gleichzeitig gewinnen – vor dem Hintergrund der engen finanziellen Spielräume der öffentlichen Hand und oftmals langwieriger Planungsverfahren – Bestandserhaltung und -optimierung an Bedeutung, um die bisherige Infrastruktur effizienter und flexibler zu nutzen. Hierbei ist wichtig, oftmals einen größeren, d.h. regionalen bzw. interkommunalen Betrachtungszusammenhang zu wählen.

Mobilitätstrends wahrnehmen & Oer-Erkenschwick kompatibel nutzen

Die Digitalisierung verändert Schritt für Schritt das heutige Leben und wirkt auch im Mobilitätssektor. Chancen ergeben sich vor allem durch einen schnellen und aktuellen Informationsfluss sowie einen vereinfachten Zugang zu verschiedenen Mobilitätangeboten und deren flexible Nutzung. Neuartige Mobilitätsdienstleistungen und -angebote sowie die Mobilitätsalternativen (zum Auto) gewinnen an öffentlicher Aufmerksamkeit. Intermodalität – die Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg – sowie intermodale Schnittstellen wie der Berliner Platz spielen eine immer größer werdende Rolle im Verkehrsgeschehen. Das Auto steht nicht mehr allein als Symbol für eine „Mobilitätsfreiheit". Durch die Digitalisierung eröffnen sich zudem Möglichkeiten, die Verkehrsinfrastruktur oder öffentliche Mobilitätsangebote effizienter zu nutzen. Allerdings lassen sich dauerhafte Veränderungen im Mobilitätsverhalten nicht ausschließlich durch teils aufwändige Infrastrukturmaßnahmen erreichen, sondern sind auch durch Information, Beratung und Marketing zu beeinflussen. An dieser Stelle setzen beispielsweise Maßnahmen und Ansätze eines kommunalen, betrieblichen und/oder schulischen Mobilitätsmanagements an.

Mit dem Zielkonzept, das die Bestandsanalyse, die lokalen Rahmenbedingungen, die Erkenntnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die aktuellen wesentlichen Chancen, Risiken und Herausforderungen der Mobilitäts- und Verkehrsplanung berücksichtigt, sind die Leitlinien für die künftige Ausrichtung der Verkehrsplanung und -politik in Oer-Erkenschwick bestimmt. Durch die Erarbeitung des Zielkonzepts ist zudem das Fundament für die Ableitung entsprechender Handlungsansätze und Maßnahmen gelegt.

5 Handlungsfelder und Maßnahmen

Basierend auf den Maßnahmen des ISEKs, den Ergebnissen der Bestandsanalyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung, den Erkenntnissen und Hinweisen aus den Sitzungen des Arbeitskreises sowie insbesondere den gemeinsam erarbeiteten Zielen leiten sich die nachfolgend dargestellten Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts ab.

Abbildung 41: Schematische Darstellung Erarbeitung von Maßnahmenfeldern / Maßnahmen

Quelle: Planersocietät

Insgesamt wurden fünf Handlungsfelder definiert:

A **Fußverkehr & Barrierefreiheit**

B **Radverkehr & Mikromobilität**

C **ÖPNV & Inter-/Multimodalität**

D **Kfz-Verkehr & Straßennetz**

E **Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit**

Die Handlungsfelder thematisieren zum einen klassisch die vier Verkehrsträger (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr) und decken zum anderen Querschnittsthemen ab, die nicht unbedingt lediglich einem bestimmten Verkehrsträger zuzuordnen sind, aber die größte Schnittmenge mit dem jeweiligen Verkehrsträger aufweisen. Mit dem Handlungsfeld „Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit" werden weitere querschnittsorientierte Aspekte zusammengefasst, die alle Verkehrsträger gleichermaßen betreffen.

Die Handlungsfelder wurden in der Ausarbeitung grundsätzlich nicht isoliert betrachtet, sondern greifen ineinander: So existieren oftmals Synergieeffekte und Abhängigkeiten zwischen den Handlungsfeldern und den jeweiligen Maßnahmen, die sich auch inhaltlich ver- oder überschneiden können. In Einzelfällen kann es

sein, dass Maßnahmen unterschiedlicher Handlungsfelder in Teilaspekten/ -ausprägungen miteinander konkurrieren, sei es räumlich oder im Ansprechen unterschiedlicher Zielgruppen. Dies muss in späteren Planungsprozessen entsprechend berücksichtigt werden.

Die einzelnen Maßnahmenpakete stellen entweder ein Bündel von weiter aus- und abzuarbeitenden Einzelmaßnahmen oder Daueraufgaben dar.

Einige Maßnahmen sind bereits im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts Innenstadt (ISEK) vorgeschlagen und angestoßen worden. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen, die den Innenstadtbereich betreffen (Stichwort Berliner Platz). Diese sollen im Rahmen des Mobilitätskonzepts verstetigt bzw. ausgeweitet werden und stellen einen (ergänzenden) Teil der umfassenden Verkehrsentwicklungsstrategie von Oer-Erkenschwick dar. Somit kann von einer direkten Einleitung der Umsetzung des Mobilitätskonzepts gesprochen werden, was positiv zu bewerten ist und erste Erfolge und Maßnahmen bereits kurzfristig sichtbar machen könnte.

Da nicht alle Maßnahmen, Maßnahmenprogramme oder -pakete aus Gründen der personellen und finanziellen Ressourcen gleichzeitig angegangen werden können, ist eine Priorisierung erforderlich. Diese fußt insbesondere auf dem Zielbeitrag, aber auch der Dringlichkeit, welche sich aus dem Planungsprozess heraus ergeben hat.

Nach einer kurzen Einleitung pro Handlungsfeld werden die einzelnen erarbeiteten Maßnahmen im Folgenden in Form von detaillierten Maßnahmensteckbriefen dargestellt. Diese enthalten Informationen zum Hintergrund und zur Umsetzung der Maßnahme sowie relevante Aspekte (z.B. Priorität, Akteure, zeitlicher Rahmen). Zum Teil wurden ergänzend Fotos, Karten oder Skizzen verwendet.

Nachfolgend wird der Aufbau der Steckbriefe erläutert:

Zeitrahmen der Umsetzung:

Kurzfristig, 2021-2025 umsetzbar
Mittelfristig, ab ca. 2025 umsetzbar
Langfristig, ab ca. 2030 umsetzbar

Grobe Einschätzung der Kosten bis 2035:

€€€ bis ca. 100.000 €
€€€ bis ca. 500.000 €
€€€ über 500.000 €

Einstufung der Maßnahmen:

Schlüsselmaßnahme: ☆
Hohe Priorität: ! ! !
Mittlere Priorität: ! ! !
Niedrige Priorität: ! ! !

1	Handlungsfeld Maßnahmenbezeichnung	Priorität	☆
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	mittelfristig

Anlass

Beschreibung von Anlass und Zielsetzung der Maßnahme / des Maßnahmenfeldes.

Umsetzungsschritte

- Hier werden die zentralen Bausteine der Maßnahme und deren Umsetzung erläutert, ggf. mit Fotos, Karten oder Skizzen ergänzt

Herkunft		Mögliche Förderung	
Zentrale Akteure		Maßnahmenart	

Herkunft der Maßnahme:

Auflistung der Herkunft der erarbeiteten Maßnahmen / Maßnahmenfelder

Zentrale Akteure:

Auflistung von Akteuren, die bei dieser Maßnahme / diesem Maßnahmenfeld zu beteiligen sind

Mögliche Förderung:

Auflistung von möglichen Förderungsrichtlinien je Maßnahmen / Maßnahmenfeld

Einstufung der Maßnahmenart des Maßnahmenfeldes:

- Maßnahmenprogramm (kontinuierlicher Ansatz)
- Maßnahmenpaket (mehrere i Zusammenhang stehende Maßnahmen)
- (bauliche und/oder organisatorische) Einzelmaßnahme(n)
- Daueraufgabe

5.1 Fußverkehr & Barrierefreiheit

Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Der Fußverkehr als elementarstes Mittel der Fortbewegung ist in der Stadt- und Verkehrsplanung in den letzten Jahrzehnten häufig lediglich als Randthema behandelt worden, obwohl die eigenen Füße vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung sind.

Zusätzlich hat der Fußverkehr eine hohe soziale Bedeutung, da er kostenlos ist und somit niemand vom Fußverkehr ausgeschlossen wird. Des Weiteren verursacht der Fußverkehr weder Schadstoffe noch Lärm. Hinzu kommt, dass zu Fuß Gehende zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden benötigen. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass das Zufußgehen gesund ist, die selbständige Mobilität vor allem für Gruppen wie z. B. Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte sichert sowie vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle einnimmt.

Städte und Kommunen leben von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Fußgänger tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und können Standortvorteile für Handel, Dienstleistungen und Tourismus schaffen, weshalb Stadtzentren und Einkaufszonen häufig als reine Fußgängerbereiche ausgestaltet sind. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert" einer Kommune aus.

Auch das Zufußgehen besonders betreffende Aspekte wie die Barrierefreiheit gewinnen weiter an Bedeutung. Barrierefreie Verkehrssysteme ermöglichen Mobilität für Menschen mit Einschränkungen und erhöhen die Attraktivität der Wege für alle Menschen. Vor allem hinsichtlich des Aspekts des demographischen Wandels muss die Barrierefreiheit stets mitbedacht werden. Zu bedenken sind aber auch weitere unterschiedliche Fußverkehrsgruppen (z.B. Kinder / Jugendliche / Spaziergänger / Sportler), die unterschiedliche objektive und subjektive Anforderungen an den Raum stellen.

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

- Ausbau/Umbau von Querungsmöglichkeiten
- Optimierung von Umlaufsperren
- Schließen einer Netzlücke auf der Schultenstraße
- Öffnung und Aufwertung des Zugangs zur Halde
- Schaffung barrierearmer, sicherer und attraktiver Fußwege
- Fußgängerfreundliche Knotenpunkte

1	Fußverkehr & Barrierefreiheit **Ausbau/Umbau von Querungsmöglichkeiten**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurz- bis mittelfristig

Anlass

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

Abbildung 42: Neue Querungsmöglichkeit an der Ewaldstraße nach aktuellen Regelwerken

Umsetzungsschritte

- Erarbeitung eines Maßnahmenprogramms zur Verbesserung der Querung von Straßen: Allgemeine und konkrete Empfehlungen zur Einrichtung und Aufwertung von Querungsmöglichkeiten in Oer-Erkenschwick
- Planungsrechtliche Schritte: Klärung der Zuständigkeit / Baulast, Detailprüfung der Standorte in Hinblick auf die räumlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen, Abwägung der in Frage kommenden Optionen, ggf. Akquirierung von Fördermitteln
- Planung und Umsetzung nach aktuellen Regelwerken

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, ISEK	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinien Nahmobilität
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Kreis Recklinghausen, Straßen.NRW (richtet sich nach der Zuständigkeit/Baulast)	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

2	Fußverkehr & Barrierefreiheit **Optimierung von Umlaufsperren**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€~~€€~~
		Zeitrahmen	kurz- bis mittelfristig

Anlass

Umlaufsperren stellen im Stadtgebiet von Oer-Erkenschwick aufgrund ihrer Ausgestaltung i.d.R. Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Personen dar und sind schlecht bzw. im Extremfall nicht passierbar. Vereinzelt kommen weitere Erschwernisse, insbesondere was topografische Gegebenheiten oder Bodenbeschaffenheit anbelangt, hinzu. Des Weiteren ist die Passierbarkeit der Umlaufsperren für bestimmte Fahrzeugarten (z.B. Fahrrad mit Anhänger) ebenfalls nicht gegeben und die Erkennbarkeit der Umlaufsperren als solche ist zum Teil eingeschränkt.

Alle Umlaufsperren in Oer-Erkenschwick sollen daher einer Detailprüfung unterzogen werden, um daraus einen etwaigen Handlungsbedarf ableiten zu können. Daraufhin sind entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der jeweiligen Situation umzusetzen, die die örtlichen Rahmenbedingungen bestmöglich berücksichtigen.

Umsetzungsschritte

- Detailprüfung aller Umlaufsperren (u.a. in Bezug auf Erkennbarkeit, Zustand bzw. Beschaffenheit der Oberflächen, Barrierefreiheit) und Feststellung des Handlungsbedarfs
- Eruieren von geeigneten Lösungsansätzen für die jeweiligen Situationen (Vergrößerung des Mindestabstandes der Umlaufgitter auf 1,50m, Ersatz der Umlaufsperren durch markierte Absperrpfosten)

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinien Nahmobilität, Investitionskredit Kommunen – Barrierearme Stadt
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

3	Fußverkehr & Barrierefreiheit **Schließung einer Netzlücke auf der Schultenstraße**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€€€ / €€€
		Zeitrahmen	kurzfristig (Netzlücke bis zum Stadtpark), langfristig (Weiterbau bis „An der Aue")

Anlass

Auf der Schultenstraße endet der Gehweg von Westen kommend auf der Nordseite vor dem Eingang zum Stadtpark vor den Containern. Fußgänger*innen sind gezwungen, die Fahrbahn zu queren oder zu benutzen. Zusätzlich herrschen erschwerte Bedingungen für Gehbehinderte, da auf der gegenüberliegenden Seite keine Absenkung vorhanden sind. Der Ausbau der Schultenstraße als wichtige Fußverkehrsachse hat eine hohe Bedeutung für die innerstädtische fußläufige Erschließung der angrenzenden Gebiete.

Umsetzungsschritte

- Schließung der Netzlücke bis zum Stadtpark
- Optimierung der bestehenden Umlaufsperre am Zugang zum Stadtpark
- Perspektivisch: Weiterbau des Gehwegs bis zur Straße „An der Aue"

Abbildung 43: Schließung der Netzlücke auf der Schultenstraße

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis	**Mögliche Förderung**	Investitionskredit Kommunen – Barrierearme Stadt, ggf. Förderrichtlinien Nahmobilität
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahme

4	Fußverkehr & Barrierefreiheit **Öffnung und Aufwertung des Zugangs zur Halde über das ehem. Zechengelände**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€ / €€€
		Zeitrahmen	kurzfristig

Anlass

Bislang ist ein offizieller Zugang auf die Bergehalde in Oer-Erkenschwick nur über die Straße "Am Ziegeleitor", von einem Fußweg neben der Von-Waldthausen-Straße oder von der Klein-Erkenschwicker-Straße aus möglich. Somit gibt es aktuell beispielsweise keine direkte, attraktive Wegeverbindung vom Stadtzentrum aus zu dieser zentral gelegenen Naherholungsfläche. Mit der Schaffung einer Wegeverbindung soll die Halde von der Ewaldstraße in Höhe der Straße „Am Förderturm" geradeaus in Richtung Norden begehbar gemacht und die Halde mit dem Innenstadtbereich besser verbunden werden (befestigte und beleuchtete Wegeverbindung). In diesem Zusammenhang sollte auch geprüft werden, ob ein weiterer Zugang, z.B. aus Richtung Nordwesten, eine sinnvolle Ergänzung darstellen könnte.

Umsetzungsschritte

- Klärung der Eigentumsverhältnisse (Grunderwerb bzw. Aushandlung des Wegerechts) und der Nutzung → In diesem Arbeitsschritt werden auch Verantwortlichkeiten für Pflege, Instandhaltung und Verkehrssicherheit mit den betroffenen Grundeigentümer*innen geklärt (u.a. rechtssichere Vereinbarung in Bezug auf die Verkehrssicherungspflicht)
  Hinweis: Dieser Arbeitsschritt ist weitgehend abgeschlossen (fertiger Grundstückskaufvertrag, Vermessung vorliegend, Verkehrssicherungspflicht bei der Stadt). Die Maßnahme wird im Rahmen des ISEK gefördert und in 2021 fertig gestellt.
- Schaffung einer direkten Wegeverbindung über das ehem. Zechengelände zwischen Stadtzentrum und Halde
- Prüfung eines weiteren Zugangs aus Richtung Nordwesten

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, ISEK	**Mögliche Förderung**	Förderung IGA 2027 Land NRW, Förderrichtlinien Nahmobilität
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Grundstückseigentümer*innen	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahmen

5	Fußverkehr & Barrierefreiheit **Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurz- bis mittelfristig

Anlass

Mit Hilfe der Steigerung der Sicherheit und des Komforts beim Zufußgehen sowohl innerhalb und zwischen den Stadtteilen sowie bei einer stärkeren Berücksichtigung der Ansprüche unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen können Potenziale im Fußverkehr ausgeschöpft werden. Die kompakte Stadtstruktur von Oer-Erkenschwick ist eine gute Ausgangslage zur Steigerung des Anteils des Fußverkehrs am Modal Split. Barrierearme, sichere und attraktive Fußwege sollen ganzheitlich dem Ziel dienen, die Qualität des Zufußgehens für Alle zu verbessern. Die Maßnahme setzt daher darauf, die Chancen der kompakten Stadtstruktur zu nutzen, insbesondere bei den Fußwegen aus den Wohngebieten wie Rapen oder Oer ins Stadtzentrum oder zu Freizeiteinrichtungen. Hier müssen sowohl die Qualität und Ausstattung der Fußwege als auch eine stringente Wegweisung berücksichtigt werden. Engpässe, Hindernisse, Konflikte mit parkenden Kfz oder dem Radverkehr müssen vermieden werden; Barrieren wie bspw. Hauptverkehrsstraßen sollten ohne Umwege querbar sein, Netzlücken müssen geschlossen werden (vgl. Maßnahmen ‚Schließen der Netzlücke westlich Eingang Stadtpark auf der Schultenstr.' und ‚Öffnung und Aufwertung des Zugangs zur Halde über das ehem. Zechengelände'). Wichtig ist zudem, hierbei das Thema Barrierefreiheit weiterzuverfolgen, insbesondere an Straßenquerungen (vgl. Maßnahme ‚Ausbau/Umbau von Querungsmöglichkeiten'), aber auch bei der Wegweisung. Unter Beachtung des Netzcharakters sind entsprechend bei Bedarf Querungshilfen aufzuwerten oder neu einzurichten. Darüber hinaus kann mit Komfortelementen und Attraktionen, bspw. hochwertige Infopunkte, Ruhezonen oder Spiel- und Sportgeräte, das Zufußgehen gefördert werden. Viel hängt auch von einer ganzheitlichen hochwertigen Straßenraumgestaltung ab. Die Standards der FGSV insbesondere bezüglich der Breite von Gehwegen sollten dabei entsprechend zugrunde gelegt werden.

Umsetzungsschritte

- Erarbeitung eines Detailkonzepts zur Aufwertung von Gehwegverbindungen in und außerhalb des Zentrums als langfristige Aufgabe mit u.a. folgenden Themen/Zielsetzungen: Verbreiterung von Gehwegen, Abbau von Konflikten mit ruhendem Verkehr u. dem Radverkehr, Stärkung der Sichtbeziehung zwischen Verkehrsarten (insbes. an Knotenpunkten, siehe Maßnahme ‚Fußgängerfreundliche Knotenpunkte'), subjektive Sicherheit (Beleuchtung etc.), Ausbau von Aufenthaltsräumen sowie Sitz- und Spielgelegenheiten
- Kurz- bis mittelfristige Festlegung eines Pilotprojekts, bei dem für eine beispielhafte Wegeverbindung eine konkretisierte, vertiefte Fachplanung durchgeführt und die Umsetzung evaluiert wird (Gewährleistung der Übertragbarkeit)
- Fortführung des Konzepts für weitere Wegeverbindungen

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, ISEK	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinien Nahmobilität, Investitionskredit Kommunen – Barrierearme Stadt
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Kreis Recklinghausen, Straßen.NRW	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

6	Fußverkehr & Barrierefreiheit **Fußgängerfreundliche Knotenpunkte**	**Priorität**	++
		Kostenschätzung	€€
		Zeitrahmen	kurz- bis mittelfristig (2-3 Pilotprojekte), langfristig (übriges Stadtgebiet)

Anlass

Die Knotenpunkte im Stadtgebiet von Oer-Erkenschwick sind zumeist auf die Belange des Kfz-Verkehrs im Sinne einer optimalen Leistungsfähigkeit ausgerichtet. Die Belange des Fußverkehrs treten oftmals dahinter zurück. Im Rahmen eines ganzheitlichen Ansatzes sollte versucht werden, die Knotenpunkte systematisch auf die aktuellen und zukünftigen (Stichwort: demografischer Wandel) Bedürfnisse des Fußverkehrs zu hinterfragen (z.B. Sind die Wartezeiten bei den bedarfsgesteuerten Fußgängerlichtsignalanlagen vertretbar? Sind die angesetzten Freigabe- und Räumzeiten für den Fußverkehr an den einzelnen Lichtsignalanlagen vor allem in Hinblick auf die jeweilige Lage und Nachfragehäufigkeit noch adäquat? Ist die Sicht auf den querenden Fußverkehr aus allen Richtungen gegeben oder existieren sichtbehindernde Elemente?). Darauf aufbauend werden zunächst allgemeine, dann jedoch im Einzelfall zu überprüfende Lösungsansätze entwickelt. Durch die beabsichtigte integrierte Gestaltung werden Knotenpunkte zu sicheren und für alle Verkehrsarten gut nutzbaren Bestandteilen der Verkehrsinfrastruktur und fügen sich in das jeweilige städtebauliche Umfeld ein

Umsetzungsschritte

- Aufstellung von Prüfkriterien und Zielwerten, anhand derer die Knotenpunkte untersucht werden sollen (z.B. Warte-, Freigabe- und Räumzeiten an Lichtsignalanlagen, Sichtfelder)
- Zusammenstellung und Abwägung von Lösungsansätzen für eine fußgängerfreundlichere Gestaltung der Knotenpunkte (z.B. Verlängerung von Grün-/Freigabezeiten, Trennung vom Radverkehr, vorgezogene Seitenräume im Nebennetz an markanten Punkten)
- Beispielhafte Umsetzung und Evaluierung der Lösungsansätze an unterschiedlichen Knotenpunktstypen, um daraus eine Übertragbarkeit auf ähnliche Situationen ableiten zu können
- Fortführung des Konzepts für weitere Knotenpunkte

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, ISEK	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinien Nahmobilität, Investitionskredit Kommunen – Barrierearme Stadt
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Kreis Recklinghausen, Straßen.NRW	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

5.2 Radverkehr & Mikromobilität

Das Radfahren gewinnt zunehmend an Bedeutung und Popularität. In Deutschland wurden 2019 mit Fahrrädern und E-Bikes gut 4,2 Milliarden Euro umgesetzt, das war ein Plus von 34 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Seit Ausbruch der COVID-19 Pandemie ist die Nachfrage noch einmal stark angestiegen. Zudem wurden dem Radverkehr aufgrund des steigenden Verkehrsanteils während der Pandemie vielerorts zusätzliche Flächen zur Verfügung gestellt. So wurden in vielen Städten weltweit (Berlin, Stuttgart, Köln, Paris, London, Bogota, etc.) kurzfristige Fahrradwege, sog. Pop-up Bike-lanes markiert, welche auch teilweise nach der überstandenen Pandemie Bestand haben sollen.

Bereits vor der Pandemie konnte beobachtet werden, dass das Radfahren aufgrund seiner emissionsfreien, preiswerten und zugleich auch schnellen Fortbewegungsart, vor allem im Stadtverkehr mit dem Kfz-Verkehr oder dem ÖPNV konkurrieren kann. Radfahren ist zudem gesund und trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt bei. Durch den geringen Flächenverbrauch stellt der Radverkehr eine komfortable und klimaneutrale verkehrliche Alternative dar und kann insbesondere auf Wegen bis zu 5 km Länge deutlich zur verkehrlichen Entlastung im Stadtgebiet beitragen. Dieser Aspekt ist in Oer-Erkenschwick besonders wichtig, da für das Radfahren in Oer-Erkenschwick grundsätzlich ideale Rahmenbedingungen vorliegen (vgl. Bestandsanalyse). Die geringe topographische Bewegtheit und die kompakte Siedlungsstruktur begünstigen das Radfahren und sorgen für kurze Wege innerhalb der Stadt, so dass der Radverkehr zu einer verkehrlichen Entlastung Oer-Erkenschwicks beitragen kann. Grundsätzlich stellt der Radverkehr durch die mittlerweile vielfältigen Fahrzeugvarianten (Lastenräder etc.) auch im Alltagsverkehr in den meisten Fällen eine Alternative dar. Mit E-Bikes und Pedelecs sind auch größere Distanzen einfacher zu bewältigen, so dass das Radfahren auch auf Pendeldistanzen – und gerade Oer-Erkenschwick zeichnet sich durch ein hohes Pendleraufkommen aus – für viele Arbeitnehmende zu einer Alternative geworden ist; auch eine bewegte Topografie rückt dadurch als Hemmnis zunehmend in den Hintergrund. Die Verkaufszahlen von elektrisch unterstützten Fahrrädern erzielten bereits vor der COVID-19 Pandemie jährlich neue Höchstwerte. Pedelecs haben sich als fester Bestandteil des Verkehrs etabliert und haben für den Radverkehr neue Zielgruppen erschlossen.

Um die grundsätzlich positiven Rahmenbedingungen und Entwicklungstendenzen im Radverkehr zu nutzen, bedarf es einer verstärkten Radverkehrsförderung seitens der Stadt Oer-Erkenschwick, aber auch der weiteren involvierten Straßenbaulastträger. Auch wenn seit einigen Jahren Radverkehrsinfrastruktur mitgedacht und umgesetzt wurde, hat Oer-Erkenschwick an vielen Stellen noch Nachholbedarf (vgl. Bestandsanalyse).

Das Hauptaugenmerk sollte beim Radverkehr in Oer-Erkenschwick auf die Schaffung und Etablierung eines zusammenhängenden, durchgängigen und möglichst umwegfreien Radverkehrsnetzes nach aktuellen Standards der Regelwerke mit direktem Übergang zu den angrenzenden Städten und Kommunen gelegt werden. Dies betrifft insbesondere die Schließung von zentralen Netzlücken; darüber hinaus müssen auch die Stadtteile in das Radverkehrsnetz eingebunden sein und direkte, komfortable Verbindungen in die umliegenden Kommunen geschaffen werden, vor allem zwischen Recklinghausen und Oer-Erkenschwick sowie Datteln und Oer-Erkenschwick.

Neben dem Radverkehr spielen die Verkehrsarten der Mikromobilität in diesem Handlungsfeld ebenfalls eine Rolle. Dazu gehören schon seit langem Skateboards oder Krankenfahrstühle, seit 2019 sind zusätzlich immer mehr E-Scooter (private oder von Leihanbietern zur Verfügung gestellt) im öffentlichen Raum zu beobachten. Da diese auf den für Radfahrende vorgesehenen Wegen unterwegs sind, steigt der Bedarf nach einer attraktiven und sicheren Radwegeinfrastruktur. In Oer-Erkenschwick werden zwar derzeit noch keine E-Scooter

zum Verleih angeboten, eine Ausweitung des Marktes der Leihanbieter auch auf Städte mittlerer und kleinerer Größe gilt aber als durchaus wahrscheinlich. Daher werden im Handlungsfeld Radverkehr auch diese neuen Konzepte der Mikromobilität betrachtet.

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

Definition eines Radverkehrsnetzes

Im Rahmen des Mobilitätskonzept wurde bereits ein Radverkehrsnetz entwickelt, welches auf Basis einer Betrachtung der Quell- und Zielorte (Wunschliniennetz, vgl. Kartenband) die Bedeutung einzelner Straßenabschnitte für den Radverkehr definiert und zentrale Routen festlegt, die in den nächsten Jahren prioritär qualifiziert und aufgewertet werden sollten. Auf dem definierten Radwegenetz soll insbesondere eine sichere und durchgängige Befahrbarkeit ermöglicht werden; dies bezieht sich neben einer ausreichenden Wegebreite auch auf die Oberflächengestaltung und eine jahreszeitenabhängige Pflege der Netzelemente. Das Radverkehrsnetz ist grundsätzlich in Hauptrouten (prioritäre Wegeverbindungen) und Nebenrouten (weitere wichtige Wegeverbindungen) unterteilt; hinzu kommt die Verbindung „Alte Zechenbahn" bzw. „König-Ludwig-Trasse" als Sonderform. Gemäß der jeweiligen Einteilung in der Netzstruktur sollte die Installation einer jeweils passenden Radführungsform geprüft werden; hierzu werden entsprechende Empfehlungen genannt (Haupt- und Nebenroutennetz; vgl. Kartenband). Da mit einer Zunahme an Fahrradtypen (wie Lastenräder, Fahrradanhänger) und Fahrzeugen der Mikromobilität (insbes. E-Scooter) zu rechnen ist und damit mit einer zunehmenden Zahl an Überholvorgängen, ist die Gewährleistung entsprechender Wegebreiten von hoher Bedeutung. Das Radverkehrsnetz diente als Basis für die tabellarische Zusammenstellung von Handlungsempfehlungen einzelner Streckenabschnitte im Rahmen der Maßnahme ‚Maßnahmenprogramm Radverkehr - durchgängige und sichere Radwegeverbindungen'.

Insgesamt haben sich im Bereich „Radverkehr & Mikromobilität" die folgenden zentralen Handlungserfordernisse und Maßnahmen ergeben:

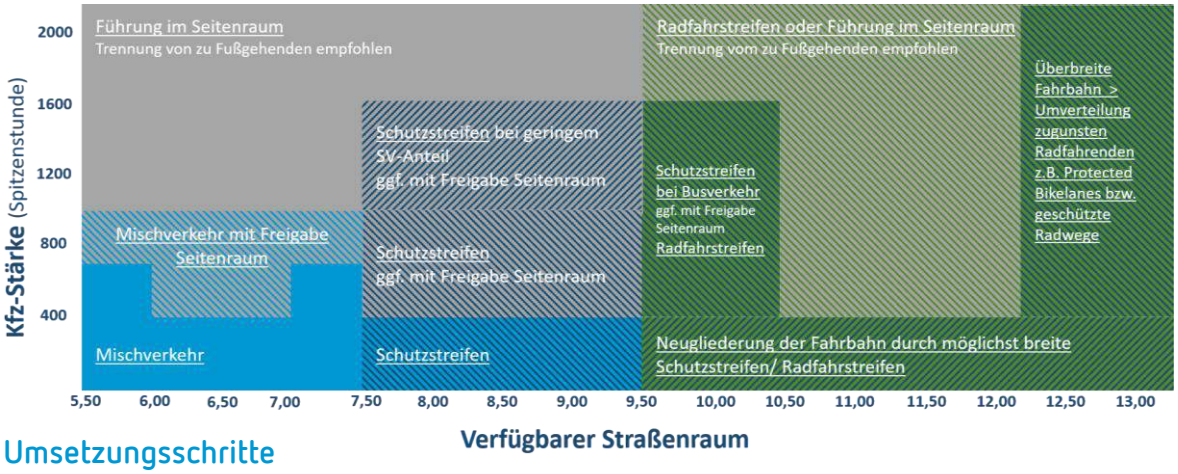
- Maßnahmenprogramm Radverkehr (durchgängige und sichere Radwegeverbindungen)
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Herausbildung von Radpendlerrouten
- König-Ludwig-Trasse und innerstädtische Anbindung
- Einheitliche und durchgängige Beschilderung
- Förderung / Implementierung von Verleihangeboten

1	Radverkehr & Mikromobilität **Maßnahmenprogramm Radverkehr – durchgängige und sichere Radwegeverbindungen**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	mittelfristig

Anlass

In Oer-Erkenschwick ist ein grundlegendes Netz an Radverkehrsinfrastruktur vorhanden, jedoch weist dieses Schwächen hinsichtlich Durchgängigkeit (Netzlücken) und Qualität (u. a. häufig zu geringe Breite) auf. Ein geringer Ausbaustandard und viele Netzlücken senken die Attraktivität des Radfahrens und stellen in einigen Bereichen ein Verkehrssicherheitsrisiko dar. Das folgende Maßnahmenpaket greift diese Problematik auf. Ziel der Maßnahme sind infrastrukturelle Verbesserungen im definierten Radverkehrsnetz auf Basis von Standards, die den derzeitigen Richtlinien und Regelwerken (vorrangig der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen", kurz ERA) entsprechen. Bei der Definition des Radverkehrsnetzes wurden bereits Empfehlungen für mögliche Führungsformen abgegeben. Darüber hinaus wurden konkrete Lösungsansätze für die meisten Streckenabschnitte entwickelt (siehe zugehörige Tabelle), die jedoch noch einer detaillierten Prüfung hinsichtlich ihrer Machbarkeit bedürfen.

Abbildung 44: Führungsformen nach ERA und gängigen Vorgaben (zweispurig, Tempo 50, innerorts)



Umsetzungsschritte

- Detailprüfung des vorgeschlagenen Maßnahmenkatalogs in Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern, Festlegung der für die einzelnen Streckenabschnitte anzustrebenden/möglichen Führungsform
- Aufstellung eines konkreten Umsetzungsplans (Festlegung von Umsetzungsabschnitten, Prioritäten-/Zeitplanung, Abklärung Finanzierungsmodalitäten / Haushaltsplanung)
- Planungs- und Genehmigungsverfahren, Bau

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, ISEK, IKSK	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinien Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie"
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Kreis Recklinghausen, Straßen.NRW	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

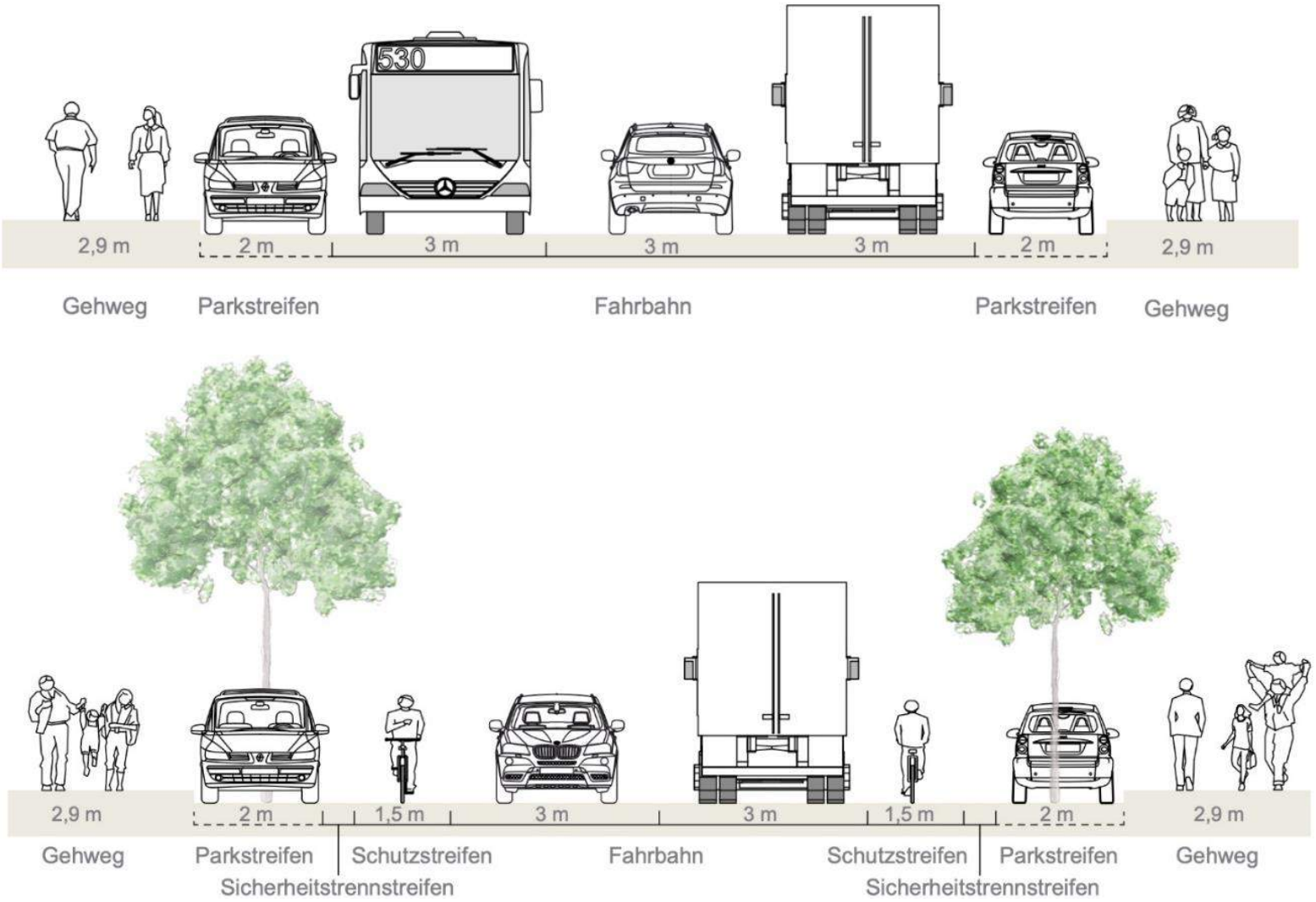
Maßnahmen entlang von Strecken

Straße	zwischen	und	Anzustrebende Führungsform	Bemerkung / Sonstiges
Buschstraße	Freibad	Schillerstraße	Fahrradstraße	Bisher: T30-Zone zwischen Freibad und Ahsener Straße, T30-Strecke zwischen Ahsener Straße und Klein-Erkenschwicker Straße
Klein-Erkenschwicker Straße bzw. Recklinghäuser Straße	Sinsener Straße	Ahsener Straße	Durchgängig Ausweisung T30; Aufhebung der derzeitigen Benutzungspflicht des getrennten Geh-/Radweges	Radverkehrsanlage im Seitenraum zu schmal, Straßenquerschnitt (Fahrbahnbreite ca. 6,0-6,2m) lässt keine separate Führungsform auf der Straße zu
Klein-Erkenschwicker Straße	Ahsener Straße	Stimbergstraße	Schutzstreifen / Radfahrstreifen	Aufhebung der separaten Linksabbiegestreifen zur Buschstraße → Schaffung einer überbreiten Fahrbahn im Kreuzungsbereich; im weiteren Verlauf Richtung Osten Umwidmung des derzeitigen Parkstreifens auf der Südseite zu einem Radfahrstreifen
Klein-Erkenschwicker Straße	Stimbergstraße	Holtgarde	Schutzstreifen im anbaufreien Abschnitt; Ausweisung T30 im angebauten Bereich	Straßenquerschnitt (Fahrbahnbreite ca. 7,0-7,2m) lässt nur im anbaufreien Bereich die Anlage beidseitiger Schutzstreifen zu; im angebauten Bereich reicht Platzbedarf aufgrund des notwendigen Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr nicht aus
Recklinghäuser Straße	Brücke Alte Zechenbahntrasse	Groß-Erkenschwicker Straße	Neuanlage Schutzstreifen in FR Norden	Derzeit Zweirichtungsradweg auf Westseite, als Führungsform innerorts nicht mehr zulässig
Groß-Erkenschwicker Straße	Recklinghäuser Straße	Friedhofstraße	Schutzstreifen; Aufhebung der derzeitigen Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh-/Radweges, ggf. Ausweisung „Gehweg, Radfahrer frei"	Seitenraumbreite abschnittsweise grenzwertig; Konfliktpotenzial im Seitenraum zwischen Rad- und Fußverkehr u.a. an Bushaltestelle „Oer-Mitte"; Fahrbahnbreite mit ca. 7,8m gut geeignet zur Anlage von beidseitigen Schutzstreifen

Straße	zwischen	und	Anzustrebende Führungsform	Bemerkung / Sonstiges
Groß-Erkenschwicker Straße	Friedhofstraße	Buschstraße	Schutzstreifen, abschnittsweise ggf. Radfahrstreifen; Aufhebung der derzeitigen Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh-/Radweges, ggf. Ausweisung „Gehweg, Radfahrer frei"	Seitenraumbreite abschnittsweise grenzwertig; Konfliktpotenzial im Seitenraum zwischen Rad- und Fußverkehr sowie an privaten Zufahrten; Fahrbahnbreite mit mind. 7,8m gut geeignet zur Anlage von beidseitigen Schutzstreifen; Radverkehrsinfrastruktur kann zur Gliederung des abschnittsweise recht breit wirkenden Querschnitts beitragen
Schillerstraße	Buschstraße	Berliner Platz	Ausweisung T30	Straßenquerschnitt (Fahrbahnbreite ca. 6,8-7,2m) lässt die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen nicht zu, der Platzbedarf reicht aufgrund des erforderlichen Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr nicht aus
Ludwigstraße	An der Aue	Walterstraße	Schutzstreifen / Radfahrstreifen	Aufhebung der Linksabbiegestreifen an den Knotenpunkten → Schaffung einer überbreiten Fahrbahn in den Kreuzungsbereichen (ermöglicht langsames Vorbeifahren an wartendem Linksabbieger); im weiteren Verlauf Richtung Osten Umwidmung des derzeitigen Parkstreifens auf der Südseite zu einem Radfahrstreifen; langfristig: komplette Neugestaltung
Ludwigstraße	Walterstraße	Horneburger Straße	Umwidmung Mehrzweckstreifen zu Radfahrstreifen	Ggf. Absicherung der Radfahrstreifen durch Vertikalelemente wie z.B. Leitpfosten, flexible Pfosten
Ewaldstraße	Stimbergstraße	Steinrapener Weg	Schutzstreifen in FR Westen; Aufhebung Zweirichtungsverkehr auf getrenntem Geh-/Radweg	Derzeit auf Südseite getrennter Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr, als Führungsform innerorts nicht mehr zulässig
Verbandsstraße	Ludwigstraße	Ewaldstraße	Herstellung Lückenschluss: Bau eines Geh-/Radweges im Seitenraum	Übergänge bei Seitenwechseln beachten und mit entsprechenden Maßnahmen wie z.B. Mittelinsel sichern (im Abschnitt Horneburger Straße wird Radverkehr auf Nordseite, im Abschnitt Verbandsstraße östlich Ewaldstraße auf Südseite)

Straße	zwischen	und	Anzustrebende Führungsform	Bemerkung / Sonstiges
Esseler Straße	Alte Zechen-bahntrasse	Friedhof	Ausbau des separat geführten Geh-/Radweges	Derzeit ist die Mindestbreite der VwV-StVO nicht erfüllt
Esseler Straße	Friedhof	Kiesenfeldweg	Separat geführter Geh-/Radweg	Derzeit Netzlücke
Westerbach	Schultenstraße	Ludwigstraße	Separat geführter Geh-/Radweg	Entlang dem renaturierten Westerbach auf dem Lippeverbands-gelände, Anbindung an Ludwigstraße erforderlich
Steinrapener Bach	Holtgarde	Ewald-/ Verbandsstraße	Separat geführter Geh-/Radweg	Entlang dem renaturierten Steinrapener Bach, Umbau Knoten-punkt Ewald-/Verbandsstraße erforderlich

Abbildung 45: Prinzipskizze Querschnitt Ludwigstraße (Ist-Zustand oben / Soll-Zustand unten)



Quelle: Planersocietät

Punktuelle Maßnahmen

Straße	Standort	Maßnahme	Bemerkung
Bachstraße	Südlich Haydnstraße, FR Süden	Überleitung Radverkehr Seitenraum - Straße	Ende eines benutzungspflichtigen Geh-/Radwegs; Überführung des Richtungsradweges in Fahrbahnführung
Stimbergstraße	Vor Knoten Klein-Erkenschwicker Straße, beide FR	Überleitung Radverkehr Seitenraum - Straße	Führung des Radverkehrs im Knotenbereich auf Fahrbahnniveau zur besseren Sichtbarkeit; Radwege im Seitenraum enden derzeit im Knotenbereich vor Absperrungen
Recklinghäuser Straße	Höhe Brücke Alte Zechenbahntrasse	Überleitung vom Zweirichtungsradweg auf einen neu anzulegenden Schutzstreifen in FR Norden	Querungshilfe (Mittelinsel) bereits vorhanden
Steinrapener Weg	Vor Knoten Ewaldstraße, FR Norden	Überleitung Radverkehr Seitenraum - Straße	Führung des Radverkehrs im Knotenbereich auf Fahrbahnniveau zur besseren Sichtbarkeit mittels Absenkung; Radweg im Seitenraum endet derzeit im Knotenbereich vor Absperrungen
Esseler Straße	Zwischen Im Heitkamp und Kiesenfeldweg	Anlage einer Mittelinsel (Breite mind. 2,50m)	Dient sowohl als Querungshilfe für Fußgänger*innen als auch als Überleitung vom separat geführten Geh-/Radweg von Süden (auf der Westseite der Esseler Straße) auf den neu anzulegenden separat geführten Geh-/Radweg nach Norden (voraussichtlich auf der Ostseite der Esseler Straße)
Horneburger Straße	Knoten Horneburger Straße/Hagemer Weg	Anlage einer Mittelinsel (Breite mind. 2,50m)	Dient sowohl als Querungshilfe für Fußgänger*innen zur Haltestelle „Verbandsstraße" als auch als Überleitung zwischen den Radwegen auf dem Hagemer Weg und Hubbertweg (beide Wege Teil des Nebenroutennetzes)

Sonstige Maßnahmen

- Roteinfärbung von Furten (z.B. Schutzstreifen) an konfliktträchtigen und/oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten
- Vorgezogene Haltlinie oder aufgeweiteter Radaufstellstreifen an allen Knotenpunkten des Rad-Hauptroutennetzes als Standardlösung

Exkurs: Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind ein vergleichsweises schnell umzusetzendes und öffentlichkeitswirksames Element der Radverkehrsförderung (steigende Akzeptanz des Radverkehrs und geringeres Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden, Kfz und zu Fuß Gehenden) und mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar, da in vielen Fällen Beschilderungen und Bodenmarkierungen sowie ggf. punktuelle bauliche Maßnahmen an Kreuzungen ausreichen.

Rechtliche Rahmenbedingungen

- Kommen in Frage auf Abschnitten, auf denen der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist (VwV StVO).
- Sind mit den Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 zu kennzeichnen, in der Regel auch für den Kfz-Verkehr freigegeben.
- Keine Vorgaben zur baulichen Ausgestaltung.

Ausgestaltung von Fahrradstraßen

- Begegnungsverkehr erfordert Fahrbahnbreiten von 4,00 m (zuzüglich Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz); Seitenraumparken ist möglichst zu vermeiden.
- Auf Hauptrouten sollte die bevorrechtigte Querung von Straßenzügen geprüft werden.
- Neben der Beschilderung von Beginn und Ende der Fahrradstraße, wird die Markierung regelmäßiger Piktogramme empfohlen, die auf die Fahrradstraße hinweisen. Optional können auch lineare Markierungen am Fahrbahnrand vorgenommen werden.

Abbildung 46: Beispielhafte Beschilderung und Markierung einer Fahrradstraße in Kiel

Öffentlichkeitsarbeit

Die Neuausweisung von Fahrradstraßen und damit einhergehenden Veränderungen sollten durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Abbildung 47: Temporäre Hinweise über Regeln und Nutzung einer Fahrradstraße in Reutlingen

Anwendungsbereiche in Oer-Erkenschwick

- Mögliche Straßen (in Abgleich mit dem definierten Radverkehrsnetz: Buschstraße, Weidenstraße, Von-Waldthausen-Straße
- Weitere Implementierung insbesondere im Umfeld von Schulen und Kindergärten, um die eigenständige Mobilität und die Verkehrssicherheit zu fördern (Synergieeffekte Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements)

2	Radverkehr & Mikromobilität **Ausbau von Radabstellanlagen**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	Dauer-aufgabe

Anlass

Ein ausreichendes und qualitativ hochwertiges Angebot an Radabstellanlagen ist eine weitere wesentliche Rahmenbedingung zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs. Oer-Erkenschwick verfügt zwar über Radabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet; Anzahl und Qualität sind jedoch defizitär und daher unbedingt auszubauen, da dieser Umstand als Nutzungshemmnis für den Radverkehr wirkt. So sollten insbesondere Zielorte mit einer hohen Frequenz (z.B. Schulen, Stadtverwaltung/Rathaus) entsprechend ausgestattet sein; an prominenter Lage platziert können Radabstellanlagen zudem eine Signalwirkung zur Förderung des Radverkehrs haben. Als mögliches Beispiel kann hier der Rathausplatz genannt werden: Durch den Bau einer hochwertigen Abstellanlage zulasten einiger (weniger) Kfz-Stellplätze kann eine Förderung des Radfahrens bei Besucher*innen und Mitarbeiter*innen erreicht werden; aufgrund des geringeren Flächenverbrauchs von Fahrrädern würden somit sogar theoretisch mehr Personen eine Abstellmöglichkeit für ein Fahrzeug erhalten. Eine höherwertige Ausstattung ist insbesondere an Standorten mit längeren Abstellzeiten sinnvoll (u.a. ÖPNV-Schnittstellen wie Berliner Platz, größere Arbeitgeber wie Westfleisch, Schulen etc.); für verdichtete Wohngebiete bieten sich beispielsweise gemeinschaftlich genutzte Fahrradhäuser an.

Es sollte generell geklärt werden, ob quantitative und qualitative Vorgaben für Fahrradabstellplätze im Rahmen einer kommunalen Stellplatzsatzung festgelegt werden sollten (vgl. hierzu auch Maßnahme ‚Aufstellung einer Stellplatzsatzung'), so dass hierbei eine klarere Handhabe vorliegt.

Umsetzungsschritte

- Definition von stadteigenen Ausstattungsmerkmalen von Radabstellanlagen (Definition von Mindestqualitätsstandards, ggf. Festlegung eines bestimmten Anlagetyps bzw. mehrerer Anlagetypen im Sinne eines Corporate Designs)
- Detailprüfung der Potenzial-Standorte, insb. hinsichtlich Flächenpotenzial, Zufahrtssituation und Erreichbarkeit, Flächenverfügbarkeit / Eigentumsverhältnisse und Ausstattungsoptionen
- Ausarbeitung eines konkreten Umsetzungsplans (auf Basis der Ergebnisse der o.g. Detailprüfung), inkl. Klären von Finanzierung und Verantwortlichkeiten
- Ggf. Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung bzw. Integration von Vorgaben in Bezug auf den Radverkehr

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, ISEK, IKSK	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie"
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Stadtmarketing, Einzelhandel, Bürgerschaft, Interessensgemeinschaften	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

3	Radverkehr & Mikromobilität **Herausbildung von Radpendlerrouten**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	mittel- bis langfristig

Anlass

Abbildung 48: Beispiel für Radpendlerroute

Rund 76 % aller Pendlerbewegungen sind Auspendler, so dass Oer-Erkenschwick als Auspendlerstadt klassifiziert werden kann. Besonders starke Pendlerverflechtungen bestehen dabei zu den Nachbarkommunen (Recklinghausen, Datteln, Marl, etc.). In der Regel sind die Entfernungen nicht größer als 10 km. Ein grundlegendes Netz an Radverkehrsinfrastruktur ist vorhanden, jedoch mit Schwächen hinsichtlich Durchgängigkeit (Netzlücken) und Qualität (häufig zu geringer Breite). Entlang der Hauptverbindungen zu den benachbarten Kommunen finden sich straßenbegleitende Radwege (i.d.R. gemeinsame Geh-/Radwege, z.T. mit Handlungsbedarf). Die Herausbildung eines durchgängigen und hierarchischen Netzes sollte das Ziel sein, damit Pendler leichter auf das Rad umsteigen können. Die Qualifizierung der bestehenden Verbindungswege zu den benachbarten Kommunen hinsichtlich Zustand, Beschaffenheit, Breite und Beleuchtung sollte hierbei eine hohe Priorität einnehmen. Entsprechend ist auch für sie ein Standard anzustreben, der über den Mindestanforderungen der ERA liegt und am Standard „Radhauptverbindung" des RVR orientiert ist. So ist beispielsweise bei einer eigenständigen Führungsform im Zweirichtungsverkehr eine Breite von 3 m anzustreben.

Umsetzungsschritte

- Herausbildung eines durchgängigen und hierarchischen Netzes Qualifizierung der bestehenden Verbindungswege zu den benachbarten Kommunen (z.B. hinsichtlich Zustand, Beschaffenheit, Breite und Beleuchtung)
- Kooperation und Abstimmung mit Straßenbaulastträgern / Nachbarkommunen, Anbindung an geplante/bestehende Radpendlerrouten (Radhauptverbindungen) der benachbarten Kommunen wie bspw. Dortmunder Straße und Oerweg in Richtung Recklinghausen

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, ISEK, IKSK	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinien Nahmobilität
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Kreis Recklinghausen, Straßen.NRW	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

4	Radverkehr & Mikromobilität König-Ludwig-Trasse und innerstädtische Anbindung	Priorität	++
		Kostenschätzung	€€
		Zeitrahmen	mittel- bis langfristig

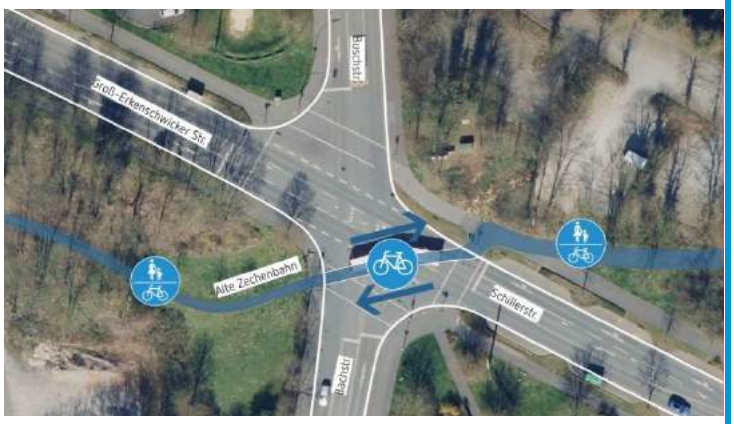
Anlass

Rund neun Kilometer Radweg sind bisher auf der König-Ludwig-Trasse realisiert worden; dieser reicht derzeit vom Rhein-Herne-Kanal in Castrop-Rauxel bis zur Horneburger Straße südlich des Naturschutzgebietes Becklemer Busch in Recklinghausen-Suderwich. Im Rahmen der IGA 2027 ist die Weiterführung bis zur Halde Ewald in Oer-Erkenschwick vorgesehen. Hier möchte der RVR einen Anschluss an Die Haard realisieren; des Weiteren existiert aktuell keine durchgehende und attraktive Verbindung zwischen dem bestehenden Radweg „Alte Zechenbahn" und dem geplanten Verlauf des Radwegs auf der König-Ludwig-Trasse. Neben der Realisierung des Radweges auf der König-Ludwig-Trasse gilt es daher, die entsprechenden Anschlüsse und Weiterführungen auf Oer-Erkenschwicker Stadtgebiet mitzudenken, sei es in infrastruktureller Hinsicht oder in Bezug auf die Wegweisung.

Umsetzungsschritte

- Unterstützung / Begleitung der Planungen zur König-Ludwig-Trasse im Rahmen der IGA 2027
- Detailplanung der Verbindung zwischen König-Ludwig-Trasse und „Alte Zechenbahn" (Aufwertungsmöglichkeiten wie z.B. Beleuchtung und Bodenbelag; Lückenschluss zwischen König-Ludwig-Trasse und „Alte Zechenbahn"; Umgang mit Querungssituationen an zu querenden Straßen)

Abbildung 49: Beispielskizze einer Diagonalquerung (etwaige Umsetzung am Knotenpunkt Schillerstraße / Bachstraße / Buschstraße / Groß-Erkenschwicker Straße)



- Weiterführung von Maßnahmen zur Ertüchtigung / Optimierung der Trasse „Alte Zechenbahn" (Querungshilfe Esseler Straße)

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, ISEK	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinie Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie"
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, RVR, bei Bedarf weitere Straßenbaulastträger	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahmen

5	Radverkehr & Mikromobilität **Einheitliche und durchgängige Radwegebeschilderung**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	mittel- bis langfristig

Anlass

Da nur vereinzelte Routen des Radverkehrsnetzes NRW durch Oer-Erkenschwick verlaufen (i.d.R. Alltagsrouten, spezielle Freizeit- und Themenrouten nicht bzw. nur in Randbereichen; vgl. Kapitel Bestandsanalyse), existiert nur entlang dieser Routen eine entsprechende Radwegebeschilderung. In Anlehnung an das definierte Radverkehrsnetz bietet sich jedoch ein zusätzliches Wegweisungssystem für eine bessere Orientierung an (zusätzliche Beschilderung oder Ergänzung der bestehenden Wegweiser), das sowohl wichtige Wegeverbindungen als auch wichtige innerstädtische wie stadtgrenzenüberschreitende Zielorte einbindet.

Umsetzungsschritte

- Aufstellung eines detaillierten Konzepts für ein Wegweisungssystem (Festlegung grundlegender Beschilderungsinhalte wie insbesondere Zielnennung und Fahrzeit/Entfernung, Festlegung der auszuweisenden Zielrelationen, Standortbestimmung der Wegweiser)
- Umsetzung

Abbildung 50: Beispiele für Radverkehrsbeschilderung

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, ISEK, IKSK	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinien Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie"
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Kreis Recklinghausen, Straßen.NRW	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

6	Radverkehr & Mikromobilität **Förderung / Implementierung von Verleihangeboten**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurz- bis mittelfristig (z.T. auch von Interesse Dritter abhängig)

Anlass

Shared Mobility gewinnt immer mehr an Bedeutung und ist nicht länger ein Großstadtphänomen. Verleih- und Sharingangebote wie Bike- und Car-Sharing haben sich in den letzten Jahren auch in vielen Mittelstädten etabliert, ebenso wie das Angebot von E-Scooter-Sharing. Die Stadt Oer-Erkenschwick strebt eine Attraktivierung des Radverkehrs sowie auch der kombinierten Verkehrsmittelnutzung an. Dazu kann die Etablierung von Sharingsystemen beitragen, das neue Mobilitätsoptionen eröffnet und die Wahlfreiheit von Verkehrsmitteln in der Stadt stärkt. Aufgrund der Größe Oer-Erkenschwicks und der stadtgrenzenüberschreitenden Verflechtungen ist es sinnvoll, dass eine Kooperation mit den Nachbarkommunen bzw. mit dem übergeordneten Anbieter (metropolradruhr) statt einer kommunalen (Einzel-)Lösung vorangetrieben wird.

Abbildung 51: Beispiele für Shared-Mobility Angebote

Umsetzungsschritte

- Kontaktaufnahme mit Nachbarkommunen bzw. übergeordnetem Anbieter (metropolradruhr) zur Implementierung eines Bikesharing-Angebots (Potenzialabschätzung, Kosten/Finanzierung etc.), Einbezug der Standorte von Mobilstationen (Berliner Platz, Oer-Mitte, Steinrapener Weg; vgl. Maßnahme Umbau Berliner Platz zu einer Mobilstation und Maßnahme Ausbau Bike & Ride Anlagen)
- Klärung des Umgangs mit möglichen Anbietern von E-Scooter-Sharing (Nutzungsbereiche, Verhinderung von ungeordnetem Abstellen, Sanktionen bei Fehlverhalten gegenüber Anbieter oder Nutzenden, Tarifverbindungen mit dem ÖPNV)

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, IKSK	**Mögliche Förderung**	Sponsoring (insbesondere Bikesharing)
Zentrale Akteure	Stadtverwaltung Oer-Erkenschwick, Nachbarkommunen, Dienstleister	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

5.3 ÖPNV & Inter-/Multimodalität

Ein gut ausgebauter ÖPNV ermöglicht allen Menschen unabhängig ihrer persönlichen, finanziellen und körperlichen Situation die Mobilität und so die gesellschaftliche Teilhabe. Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Der ÖPNV ist ein unverzichtbares Verkehrsmittel, insbesondere in solch einer Pendlerkommune wie Oer-Erkenschwick, die zum einen im erweiterten Verflechtungskontext des Ruhrgebiets liegt und zum anderen über keinen SPNV-Anschluss verfügt. Trotz des fehlenden SPNV-Zugangs steigen auf dem Stadtgebiet von Oer-Erkenschwick rund 4.000 Menschen pro Tag an den Haltestellen ein/aus.

Immer mehr Aspekte der Verkehrswende und alternativer Mobilitätsangebote erhalten hierzulande einen wachsenden Stellenwert. Es ist festzustellen, dass die Bedeutung des eigenen Pkws partiell abnimmt und sich vor allem junge Menschen multimodal fortbewegen. Dies bedeutet, dass sie bspw. mal mit dem Bus, dem Fahrrad oder aber auch zu Fuß unterwegs sind. Hinzu kommt in der älteren Generation eine steigende Führerscheinbesitzquote (v.a. bei Frauen). Damit steigt insgesamt der Anteil der wahlfreien Verkehrsteilnehmenden, also Fahrgästen, welche sich bewusst für oder gegen den ÖPNV entscheiden können. Die Bahn- und Busangebote (inkl. Tarifen/Marketing/Information) müssen daher verstärkt auf diese Nutzergruppen eingehen, indem Nutzungshemmnisse abgebaut werden und das Image des ÖPNV verbessert wird.

In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen für den Busverkehr, Maßnahmen für eine garantierte Grundmobilität, gleichzeitig aber auch wichtige ergänzende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds von Bedeutung, indem alle umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in einem Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr verstanden werden. Häufig wird inzwischen die Bezeichnung „Rückgrat des Umweltverbunds" verwendet. Insofern besteht der kommunale Auftrag, im Mindestfall ein akzeptables ÖPNV-Angebot im Rahmen der mobilitätsbezogenen Daseinsvorsorge bereitzustellen. Um jedoch (mehr) Menschen zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen und eine umweltfreundliche Mobilität zu fördern, bedarf es eines hohen Angebotsstandards sowie einer einfachen Systemzugänglichkeit.

Trotz der Skepsis gegenüber des ÖPNV in der Pandemiezeit hat sich die Stadt Oer-Erkenschwick das Ziel gesetzt, mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot den Anteil des ÖPNV am Modal Split weiter zu steigern.
Im Bereich „ÖPNV & Intermobilität" haben sich die folgenden zentralen Handlungserfordernisse und Maßnahmen ergeben:

- Umbau der Haltestelle Berliner Platz zu einer Mobilstation
- Optimierung und Ausbau des Schnellbusangebots
- Qualifizierung der Haltestellen
- Ausbau B+R-Anlagen
- Anpassung des Busnetzes zur besseren Anbindung unterversorgter Bereiche
- Weiterentwicklung der Tarifstruktur
- Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsform
- Ausbau des SPNV-Angebots
- Bau eines Busparkplatzes an der Ewaldstraße östlich der Zeche Ewald

1	ÖPNV & Intermobilität **Umbau der Haltestelle Berliner Platz zu einer Mobilstation**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurz- bis mittelfristig

Anlass

Die Haltestelle „Berliner Platz" befindet sich an zentraler Lage in unmittelbarer Nähe zum Schulzentrum sowie in fußläufiger Entfernung zu vielen relevanten Alltags- und Freizeitzielen und ist mit über 3.000 Ein- und Aussteigern pro Tag der zentrale Verknüpfungspunkt in Oer-Erkenschwick. Gemäß den Plänen des VRR soll die Haltestelle „Berliner Platz" zu einer Mobilstation umgebaut werden. Mobilstationen fördern multi- und intermodales Verkehrsverhalten. Im Personenverkehr bedeutet Multimodalität die grundsätzliche Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel an unterschiedlichen Tagen zu nutzen. Intermodalität ergänzt dies durch die Möglichkeit, an Umsteigepunkten während einer Fahrt direkt zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln. Mobilstationen dienen als Schnittstellen des Umweltverbunds mit systematischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Nähe und verdeutlichen das lokale Mobilitätsangebot. Dementsprechend sollen sie zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel animieren. Sie sollten kreis- und landesweit einen einheitlichen Qualitätsstandard aufweisen und zudem für die Nutzenden durch eine einheitliche Gestaltung, eine einheitliche Kundeninformation und einem Leitsystem erkennbar sein.

Abbildung 52: Markenlogo Corporate Design von mobil.nrw

Neben den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten sollten an Mobilstationen auch bestimmte Komfortelemente und weitere Ausstattungsmerkmale integriert werden, um die Multifunktionalität und die Aufenthaltsqualität zu unterstreichen (z.B. Integration einer Paketstation, Sitzmöglichkeiten).

Umsetzungsschritte

- Begleitung der weiteren Detailplanung seitens des VRR (Einbringen von lokalen Bedürfnissen, Abstimmung der Planung der Mobilstation mit den Planungen zur städtebaulichen und gestalterischen Aufwertung des Umfeldes)

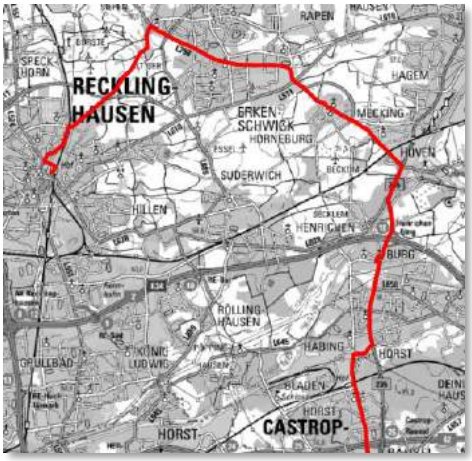
Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, ISEK, IKSK	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
Zentrale Akteure	VRR, Vestische, Stadt Oer-Erkenschwick, Stadtmarketing, Zukunftsnetz Mobilität NRW	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahme

2	ÖPNV & Intermobilität **Optimierung und Ausbau des Schnellbusangebots**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurz- bis mittelfristig

Anlass

Gemäß den Planungen des VRR soll die Attraktivität des Schnellbusangebots durch Angebotsausweitungen und Fahrzeitverkürzungen erhöht werden. So soll die heutige SB24 zukünftig als Querverbindung zwischen den SPNV-Achsen fungieren, indem sie zwischen Recklinghausen, Oer-Erkenschwick, Datteln, Waltrop und Lünen verkehrt. Ergänzend ist eine neue SB-Linie vorgesehen mit einem Linienverlauf zwischen Recklinghausen und Castrop-Rauxel über Oer-Erkenschwick. Durch die Überlagerung beider Linien würde zwischen Recklinghausen Hauptbahnhof und Berliner Platz voraussichtlich ein 15-Minuten-Takt entstehen, so dass sich gegenüber dem derzeitigen Zustand eine erhebliche Verbesserung in der Verknüpfung Bahn/Bus ergibt; zudem entsteht eine schnelle Direktverbindung zwischen Oer-Erkenschwick und Castrop-Rauxel. Parallel existiert eine Machbarkeitsstudie zur Beschleunigung des SB24, um Fahrzeitverluste zu minimieren und somit die Attraktivität der Linie zu verbessern; hierbei stehen neben Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen auch bauliche und betriebliche Veränderungen (z.B. Kreisverkehr Ewaldstraße / Verbandsstraße) im Fokus der Betrachtung.

Abbildung 53: Routenverläufe Schnellbusse



Umsetzungsschritte

- Begleitung der weiteren Detailplanung seitens des VRR in Bezug auf das Schnellbusangebot (Einbringen von lokalen Bedürfnissen, Abstimmung der Planung mit den Inhalten des Mobilitätskonzepts)
- Begleitung der weiteren Detailplanung seitens des Vestischen in Bezug auf die Beschleunigung des SB 24 (Einbringen von lokalen Bedürfnissen, Abstimmung der Planung mit den Inhalten des Mobilitätskonzepts)

Herkunft	Akteursgespräche	**Mögliche Förderung**	
Zentrale Akteure	VRR / Vestische, Stadt Oer-Erkenschwick	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahme / Maßnahmenprogramm

3	ÖPNV & Intermobilität **Qualifizierung der Haltestellen**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurz- bis mittelfristig

Anlass

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass in Bezug auf die Barrierefreiheit der Haltestellen noch Ausbaubedarf besteht. Das Personenbeförderungsgesetz schreibt als Zieljahr für ein barrierefreies (Bahn- und) Busangebot das Jahr 2022 vor. Bis dahin wird aller Voraussicht nach nicht jede Haltestelle im Stadtgebiet barrierefrei umgebaut werden können. Es gilt daher weiterhin, auf Basis ausschlaggebender Kriterien (insbesondere Nutzungsfrequenz, Quell- und Zielorte im Einzugsbereich der Haltestelle) Prioritäten zu definieren und begründete Ausnahmen festzulegen.

Ebenso zeigte sich, dass die Ausstattung der Bushaltestellen z. T. nicht mehr dem heutigen Standard entspricht. Sie sind teilweise defizitär ausgestattet (z. B. fehlender Witterungsschutz, keine Sitzmöglichkeiten, i.d.R. nur analoge Informationen) und weisen partiell ein unattraktives Erscheinungsbild auf, was auch zu Hemmnissen in der Nutzung des ÖPNV beitragen kann.

Umsetzungsschritte

- Aufstellung eines Haltestellenkatasters mit Zusammenstellung aller Attribute der jeweiligen Haltestelle (u.a. Grad der Barrierefreiheit, vorhandene Komfortelemente wie z.B. Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten, Linienangebot, Abfahrten pro Tag/Stunde, Anzahl Ein- und Aussteiger)
- Festlegung von Standards in Bezug auf Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen (auch in Abstimmung mit den Vorgaben des NVP des Kreises Recklinghausen, dort S. 208 ff.), zusätzlich Möglichkeiten zur Ausweitung digitaler Fahrgastinformation an Haltestellen (bzw. deren Umfeld) berücksichtigen

Abbildung 54: Hohe optische Qualität, einheitliche Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, ÖV-Informationen) und barrierefreie Gestaltung am Bsp. einer Haltestelle der BoGestra

- Erstellung bzw. Fortführung des Haltestellenausbauprogramms (auch in Anlehnung an die Prioritätenliste des NVP des Kreises Recklinghausen für den barrierefreien Haltestellenausbau, dort Anlagenband III / Anlage 3)

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, ISEK	**Mögliche Förderung**	Förderung nach §13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG NRW (barrierefreie Gestaltung)
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Vestische, Zukunftsnetz Mobilität NRW	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

4	ÖPNV & Intermobilität Ausbau B+R-Anlagen	Priorität	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurzfristig

Anlass

Oer-Erkenschwick hat starke Pendlerverflechtungen v.a. mit Recklinghausen, Datteln und Marl. Zu diesen Kommunen bestehen grundsätzlich gute ÖPNV-Verbindungen (SB24: Datteln, Recklinghausen; 226: Marl) und es sind weitere Angebotsverbesserungen im ÖPNV geplant (vgl. Maßnahme ‚Optimierung und Ausbau des Schnellbusangebots'). Zur Förderung der Nutzung des Fahrrads als Zubringer zum ÖPNV sollten insbesondere jedoch die in Bezug auf die genannten Buslinien bedeutenden Haltepunkte mit adäquaten Radabstellanlagen ausgestattet werden. Ziel ist es, B+R-Anlagen an strategisch gut gelegenen Haltestellen im Stadtgebiet zu etablieren. Diese sollten so ausgestattet sein, dass sie über Möglichkeiten verfügen, den Fahrradrahmen anzuschließen; aufgrund der langen Standzeiten der Fahrräder sollten sie darüber hinaus - wenn möglich - über einen Witterungsschutz verfügen. Im Rahmen der Detailplanung sollte zudem geprüft werden, ob ggf. ein Teil der Abstellplätze in Form von Fahrradboxen realisiert wird und/oder weitere Serviceangebote (wie z.B. Verleihwerkzeug, Luftpumpe) integriert werden.

Gemäß der Linienverläufe, der Erschließungsbereiche und der derzeitigen Frequentierung sollten neben der Haltestelle „Berliner Platz" in einem ersten Schritt die Haltestellen „Oer-Mitte" und „Steinrapener Weg" zur Qualifizierung von B+R-Angeboten vorgesehen werden.

Umsetzungsschritte

- Detailplanung der B+R-Anlagen an den Haltestellen „Oer-Mitte" und „Steinrapener Weg", möglichst in Anlehnung an den Standard „Mobilstationen" des Landes: u.a. Klären von Aspekten wie Flächenabgrenzung / Eigentumsverhältnisse, Kapazität / ggf. Erweiterungspotenziale, Ausstattungsmerkmale, Zuwegung, Kosten / Finanzierung
- Langfristig: Qualifizierung der Haltestellen zu Mobilstationen durch Implementierung weiterer Mobilitäts- und/oder Serviceangebote

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter, Akteursgespräche, ISEK, IKSK	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinien Nahmobilität, Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie"
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, VRR, Vestische, Zukunftsnetz Mobilität NRW, ggf. Grundstückseigentümer*innen	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahmen

5	ÖPNV & Intermobilität **Anpassung des Busnetzes zur besseren Anbindung unterversorgter Bereiche**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€ / €€€
		Zeitrahmen	mittelfristig

Anlass

Im Rahmen der Analyse wurden einige Bereiche in Oer-Erkenschwick identifiziert, deren Anbindung an den ÖPNV unzureichend ist bzw. bei denen lange Zugangswege zur nächstgelegenen Haltestelle bestehen. Zur Optimierung der Anbindung werden nachfolgend einige Vorschläge unterbreitet; diese müssten gemeinsam mit der Vestischen im Detail ausgearbeitet und umgesetzt werden, ggf. im Rahmen eines zunächst befristeten Testbetriebs:

- Linien 230: Hier stellt sich die Option eines leicht veränderten Linienverlaufs. So könnte die Linie statt über die Ludwigstraße über die Norbertstraße geführt werden und würde somit den nördlichen Bereich des Gewerbegebiets Tüschenheide tangieren sowie auch eine bessere Erreichbarkeit des dort gelegenen Vollsortimenters bedeuten. Die zusätzliche Fahrzeit von schätzungsweise 1-2 Minuten sollte mit dem Puffer, der derzeit an der Haltestelle ‚Walterstraße' besteht (i.d.R. 4 Minuten), vereinbar sein. Die Haltestelle ‚Walterstraße' könnte dann jedoch nicht mehr regulär angefahren werden, sondern müsste verlegt werden.

Abbildung 55: Mögliche Anpassung der Linie 230

- Linie 231: Derzeit wird die Linie direkt über die Ludwigstraße Richtung Verbandstraße bzw. Horneburg geführt. Ein leicht veränderter Linienverlauf könnte zu einer Erschließung sowohl des Gewerbegebiets Tüschenheide als auch Hübelkamp führen. Im Vergleich zur früheren Linie 230, die eine Art Sticherschließung bis zum Kreisverkehr Hübelkamp bildete, aufgrund der niedrigen Fahrgastzahlen aber eingekürzt wurde, könnte hier mit einer vergleichsweise geringen Fahrzeitverlängerung eine erneute Bedienung dieser zentralen Arbeitsplatzstandorte gewährleistet werden.

Abbildung 56: Mögliche Anpassung der Linie 231

5	ÖPNV & Intermobilität **Anpassung des Busnetzes zur besseren Anbindung unterversorgter Bereiche**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€ / €€€
		Zeitrahmen	mittelfristig

- Linie 232: Derzeit wird die Linie via Stimbergstraße und Horneburger Straße geführt. Ein veränderter Linienverlauf über Kiesenfeldweg und Voßacker konnte eine bessere Erschließungsqualität des Wohngebiets gewährleisten. Aufgrund der alternierenden Parkstände ist jedoch möglicherweise kein störungsfreier Ablauf bei einer solchen Linienführung gegeben. Hier wären dementsprechend in einem ersten Schritt Testfahrten zu empfehlen, um etwaige Verzögerungen quantifizieren und bewerten zu können. Die Wegnahme einzelner Parkstände könnte eine Option darstellen; diese sind aber bewusst als Geschwindigkeitsdämpfung angelegt aufgrund des geradlinigen Verlaufs des Kiesenfeldwegs.

Abbildung 57: Mögliche Anpassung der Linie 232

- Siedlungsrandbereiche: Einige Randbereiche Oer-Erkenschwicks sind nicht hinreichend mit dem ÖPNV erschlossen (z.B. August-Schmidt-Straße / Lohhäuser Straße, Haardstraße). Aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen wird die Erschließung mit einem regulären Standardbus vermutlich nicht möglich sein, so dass hierbei ein Kleinbus zum Einsatz kommen könnte, z.B. in alternierender Bedienung unterschiedlicher Gebiete oder in Form eines On-Demand-Systems, bei welchem nach Bedarf gefahren wird und die Fahrgäste mittels eines intelligenten Routings zum Zielort gebracht werden.

Umsetzungsschritte

- Klärung der Voraussetzungen bzw. Gespräche mit der Vestischen / mit dem Kreis Recklinghausen mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen und Potenziale der genannten Maßnahmen im Detail zu klären (konkrete Linienführung, Erforderlichkeit baulicher und betrieblicher Maßnahmen, Sicherstellung Finanzierung etc.) und bei positivem Ergebnis die Maßnahmen in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.

Herkunft	Gutachter	**Mögliche Förderung**	
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Vestische, Kreis Recklinghausen	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahmen

6	ÖPNV & Intermobilität **Weiterentwicklung der Tarifstruktur**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	mittelfristig

Anlass

Tarifsysteme stehen immer im Spannungsfeld zwischen „möglichst einfach" (jede Fahrt zum selben Preis), „möglichst gerecht" (Preise nach Entfernungen, Alter und Fahrtenhäufigkeit) und „möglichst wirtschaftlich" (Kostendeckung). Daraus resultiert eine hohe Komplexität; spiegelt sich diese auch beim Fahrkartenkauf des Kunden wider, schreckt dies gerade potenzielle Neukunden ab. Verstärkt wird dieser Effekt durch Fahrkartenautomaten, die nicht für alle Menschen leicht zu bedienen sind, was ein weiteres großes Nutzungshemmnis darstellt. Lösungsansätze sind neue technische Möglichkeiten für Fahrtberechtigungen und Ticketerwerb. Mobilcards/-apps, wie sie beispielsweise bereits in Hannover (GVH MobilCard) oder Hameln (MobilCard Hameln) eingesetzt werden, stellen hierzu eine gute Möglichkeit dar. Die Einflussnahme der Stadt Oer-Erkenschwick auf die Preisstrukturen im ÖPNV sind beschränkt. Entsprechend sollte die Stadt Oer-Erkenschwick im Rahmen der Weiterentwicklung des Nahverkehrsplan und in Verhandlungen mit dem VRR auf die Umsetzung folgender Bausteine hinwirken:

- Elektronisches Preis- und Abrechnungssystem (MobilCard): u.a. Einführung eines elektronischen Fahrscheins in Verbindung mit einem neuen Abrechnungssystem (An- und Abmeldung zu Beginn und am Ende einer Fahrt; Software-basierte Tarifberechnung), Ausrüstung aller Busse mit Terminals in den Türbereichen zur An- und Abmeldung, Zugangsmöglichkeit über Chipkarte und App, Integration der kontaktlosen Bezahlmöglichkeit Vpay, Beibehaltung des Fahrkartenkaufs im Fahrzeug als (mittelfristige) Alternative für die weniger Smartphone-/technikaffinen Kunden, Integration einfacher verbundübergreifenden Angebote
- Transparente, attraktive und zielgruppenspezifische Tarife: Mittel- bis langfristige Einführung eines Kilometerkostensatzes der auf Luftlinien-km basiert (zwischen Start- und Endhaltestelle), Bereitstellung strukturierter u. leicht verständlicher Buchungsmöglichkeiten für weiterführende Angebote (z.B. Freizeit-, Wochenend-, Gruppen- und Familientarife), langfristig Umstellung des bestehenden Fahrkartensystems aus tariflichen Strukturen und den bisherigen Vertriebswegen der Fahrkarten auf das neue Preis- und Abrechnungssystem zur Vermeidung paralleler Kostenstrukturen, Vermarktung neu geschaffener Angebote
- Integration weiterer Angebote des Umweltverbunds in die MobilCard (z.B. Leihfahrräder, Carsharing-Fahrzeuge sowie ggf. neue Angebote wie On-Demand-Dienste, E-Scooter oder auch konventionelle Taxidienstleistungen)

Umsetzungsschritte

- Begleitung der weiteren Detailplanung seitens VRR (Einbringen von lokalen Bedürfnissen)

Herkunft	Gutachter	**Mögliche Förderung**	
Zentrale Akteure	VRR, Vestische, Stadt Oer-Erkenschwick, Zukunftsnetz Mobilität NRW	**Maßnahmenart**	Maßnahmenpaket

7	ÖPNV & Intermobilität **Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsform**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	mittelfristig: Pilot-/ Testphase; langfristig: Umstellung der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe

Anlass

Ab 2021 verpflichtet die Europäische Union die Länder, Städte und Verkehrsunternehmen dazu, dass 22,5 % aller Neuanschaffungen emissionsfrei sind (2021-2025: 45 %, Clean Vehicle Directive). Bei zukünftigen Neuanschaffungen sind daher insbesondere Elektro-Hybrid- und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge zu berücksichtigten. Diese sind aktuell z.T. noch sehr kostenintensiv und nicht immer marktreif. Dementsprechend ist eine Umstellung mittelfristig im Rahmen der ohnehin turnusmäßigen Neubeschaffungen von Fahrzeugen umzusetzen. Mit fortlaufender technischer Entwicklung (insbesondere Batterietechnik) und steigender Fahrzeugverfügbarkeit sind sinkende Anschaffungskosten zu erwarten.

Mit dem geplanten Bau einer Wasserstofftankstelle bis 2024 auf dem Betriebshof der Vestischen in Herten wird deutlich, dass die Vestische alternative Antriebe im Regelverkehr für die Zukunft mit einbeziehen möchte. Die Stadt Oer-Erkenschwick sollte in Zusammenarbeit mit dem Kreis Recklinghausen der Vestischen hierbei unterstützend zur Seite stehen.

Abbildung 58: E-Ladeinfrastruktur der STOAG im laufenden ÖPNV-Betrieb in Oberhausen

Umsetzungsschritte

- Begleitung der weiteren Detailplanung seitens VRR (Einbringen von lokalen Bedürfnissen)

Herkunft	Vestische, Gutachter	**Mögliche Förderung**	Förderprogramm-Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr
Zentrale Akteure	Vestische, Kreis Recklinghausen, Stadt Oer-Erkenschwick	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

8	ÖPNV & Intermobilität Ausbau des SPNV-Angebots	Priorität	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	langfristig

Anlass

Oer-Erkenschwick und auch die Nachbarkommune Datteln gehören zu den 15 größten Mittelstädten in Deutschland ohne eigenen SPNV (Schienenpersonennahverkehr)- oder Stadtbahnanschluss. Derzeit existieren mehrere Ideen und Visionen, den SPNV in der Region auszubauen. Nachfolgend werden diejenigen, die einen Bezug zu Oer-Erkenschwick aufweisen, kurz benannt:

- Stadtbahn-Ausbau Herne – Recklinghausen – Oer-Erkenschwick – Datteln:
  Im Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr des Regionalverbands Ruhr (RVR) wird diese Schienenverbindung als eine Option aufgeführt, die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht werden könnte. Gemäß den ersten Betrachtungen wären auf Stadtgebiet Oer-Erkenschwick drei Haltepunkt denkbar.

- Reaktivierung der Hamm-Osterfelder-Bahn für den SPNV:
  Die Trasse der Hamm-Osterfelder-Bahn wird derzeit nur für den Güterverkehr genutzt. Die Reaktivierung für den Personenverkehr ist ebenfalls Bestandteil des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts, welches vom RVR als regionales Verkehrsprojekt zur Förderung der Infrastruktur und Beschleunigung benannt wird. Die Verbindung würde Recklinghausen Suderwich, Datteln, Waltrop und Bergkamen wieder an die Bahn anschließen. Zwar führt die Trasse nicht durch das Stadtgebiet von Oer-Erkenschwick - sondern südlich an Oer-Erkenschwick vorbei; nichtsdestotrotz könnten sich dadurch in den benachbarten Kommunen attraktive ÖPNV-Verknüpfungspunkte ergeben, die – eine entsprechenden Ein- bzw. Anbindung vorausgesetzt – auch positive Auswirkungen für den ÖPNV in Oer-Erkenschwick bedeuten könnten.

Umsetzungsschritte

- Begleitung und Unterstützung von Planungen in Bezug auf den Ausbau des SPNV-Angebots (Einbringen von lokalen Bedürfnissen, ggf. Freihalten von erforderlichen Trassen, proaktives Vorgehen)

Herkunft	Gutachter / Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr des RVR	**Mögliche Förderung**	Förderung nach §13 Abs. 1 Nr. 4 ÖPNVG NRW
Zentrale Akteure	VRR, NWL, RVR, Land NRW, Stadt Oer-Erkenschwick sowie weitere betroffene Kreise und Kommunen	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahmen

9	ÖPNV & Intermobilität **Bau eines Busparkplatzes an der Ewaldstraße östlich der Zeche Ewald**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurzfristig

Anlass

Durch den Umbau des Kirmesplatzes steht dieser nicht mehr als Parkmöglichkeit zur Verfügung. Bis zum Umbau wurde der Kirmesplatz u. a. auch als Busparkplatz genutzt, vor allem für die Busfahrer*innen des Linienverkehrs der Vestischen, die dort ihre Pausenzeiten abgehalten haben. Aktuell wird ein Bereich für die Busse auf der Straße „Am Schillerpark" mit Hilfe von Halteverbotsschildern für den Busverkehr freigehalten, was eine Übergangslösung darstellt. Durch die Pläne zur Neuordnung des Kfz-Verkehrs rund um den Berliner Platz (siehe Kapitel 5.4) bedarf es umso mehr einer dauerhaften Lösung. Durch einen neuen Busparkplatz können auch Parkmöglichkeiten für Reisebusse geschaffen werden. Dieses Thema gewinnt vor dem Hintergrund der IGA 2027 an Bedeutung, bei der mit einem höheren touristischen Besucheraufkommen aufgrund der Haard zu rechnen ist.

Aufgrund der guten Erreichbarkeit, der Nähe zum Berliner Platz (kurze Wege für die Linienbusfahrer*innen), der Nähe zur Haard und dem Bergbaumuseum sowie aufgrund des Zustandes (brachliegende Fläche) und der Flächenverfügbarkeit eignet sich der Bereich östlich der Zeche Ewald für den Bau des Busparkplatzes.

Damit die Busfahrer*innen ihre Pausen nicht in ihren Fahrzeugen verbringen müssen, sollten auf dem Parkplatz zusätzliche Pausenräume für die Busfahrer*innen entstehen.

Abbildung 59: Neuer Standort des Busparkplatzes an der Ewaldstraße

Umsetzungsschritte

- Erwerb der Fläche
- Begleitung und Unterstützung von Planungen und Bau des Parkplatzes

Herkunft	Stadt Oer-Erkenschwick, Gutachter	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau, ggf. Städtebauförderung
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Vestische, Stadtmarketing	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahme

5.4 Kfz-Verkehr & Straßennetz

Der motorisierte Kfz-Verkehr steht bislang stark im Vordergrund von Planungen und ist im Stadtgebiet omnipräsent. Trotz einer unter dem bundesweiten Durchschnitt liegenden Pkw-Besitzquote in Oer-Erkenschwick sind die Verkehrsanlagen und Straßenräume sehr stark auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet.

Die Ursachen hierfür liegen u. a. in der geographischen Lage sowie der Raumstruktur von Oer-Erkenschwick und dem Umland. Wie bereits erläutert, besitzt Oer-Erkenschwick ein dichtes und kompaktes Straßennetz, welches die verschiedenen Siedlungsbereiche des Stadtgebiets alle gut miteinander verbindet. Daraus resultieren geringe Fahrtzeiten und gute Erreichbarkeiten innerhalb des Stadtgebiets. Darüber hinaus bietet das gut ausgebaute regionale, überregionale und innerstädtische Straßennetz sehr gute Kfz-Erreichbarkeiten mit kurzen Fahrzeiten für Pendlerverkehre in die Umlandkommunen und in die Kerngebiete der Metropole Ruhr. Aufgrund der Angebotssituation anderer Verkehrsträger und der aktuellen Reisezeitvorteile des Kfz gegenüber den anderen Verkehrsträgern werden die Wege von und nach Oer-Erkenschwick sowie innerhalb der Stadt überwiegend mit Kfz absolviert.

Hieraus resultieren in Teilen von Oer-Erkenschwick hohe Verkehrsbelastungen und Verkehrsemissionen (Luftschadstoffe, Lärm). Insbesondere im Zentrum, welches durch eine sensible Mischnutzung geprägt und dementsprechend besonders schützenswert ist, fallen die Verkehrsmengen vergleichsweise hoch aus (z.B. Bereich um Berliner Platz, Klein-Erkenschwicker-Straße). Negative Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs führen so zu erheblichen Unverträglichkeiten im Stadtgebiet, woraus sich ein dringender Handlungsbedarf ergibt. Zusätzlich erfordert die Straßeninfrastruktur einen hohen Unterhaltungsaufwand.

Das Handlungsfeld Kfz-Verkehr & Straßennetz unterscheidet sich von den bereits genannten Handlungsfeldern. Während mit den bereits genannten Handlungsfeldern Anreize zur verstärkten Nutzung des Umweltverbundes geschaffen werden sollen, wären Maßnahmen, die zu einer verstärkten Nutzung des Kfz-Verkehrs führen würden, gegenüber einer Vielzahl der gemeinsam erarbeiteten Ziele des Mobilitätskonzepts nicht zu vereinbaren. Vielmehr stehen hier Optimierungen der bestehenden Rahmenbedingungen und Verkehrsflüsse sowie eine umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Vordergrund der nachfolgend dargestellten Handlungsansätze. Auch infrastrukturelle Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehrsströmen, zur Vermeidung von Durchgangsverkehren in bestimmten Korridoren oder auch eine Reorganisation des ruhenden Verkehrs gehören zum Maßnahmenportfolio, das intensiv geprüft wurde.

Durch die Maßnahmen in den anderen Handlungsfeldern werden zudem in vielen Fällen Ansprüche an bisher vom Kfz-Verkehr genutzte bzw. ausschließlich dem Kfz-Verkehr vorbehaltene Flächen gestellt, so dass sich im Rahmen der Maßnahmenabwägung damit auseinandergesetzt werden muss, wie der verbleibende und durch die Maßnahmen nicht verlagerbare Kfz-Verkehr weiter verträglich abgewickelt werden kann.

Bei allen Maßnahmen muss berücksichtigt werden, dass auch zukünftig motorisierte Individualverkehre und Wirtschaftsverkehre stattfinden werden. Ziel ist daher nicht die Unterbindung von Kfz-Verkehren, sondern ihre Reduzierung durch attraktive Alternativen sowie die optimierte und umweltverträgliche Führung und Abwicklung aller verbleibenden Kfz-Fahrten.

Insgesamt haben sich im Bereich „Kfz-Verkehr & Straßennetz" die folgenden zentralen Handlungserfordernisse und Maßnahmen ergeben:

- Umstufungskonzept
- Neuordnung des Kfz-Verkehrs rund um den Berliner Platz
- Harmonisierung der Geschwindigkeitsregelungen
- Umgestaltung Stimbergstraße
- Förderung alternativer Antriebe
- Umbau von Knotenpunkten
- Verkehrsberuhigung in Wohngebieten/-quartieren
- Optimierung der Parkraumnutzung
- Aufstellung einer Stellplatzsatzung
- Lieferverkehr verträglich organisieren

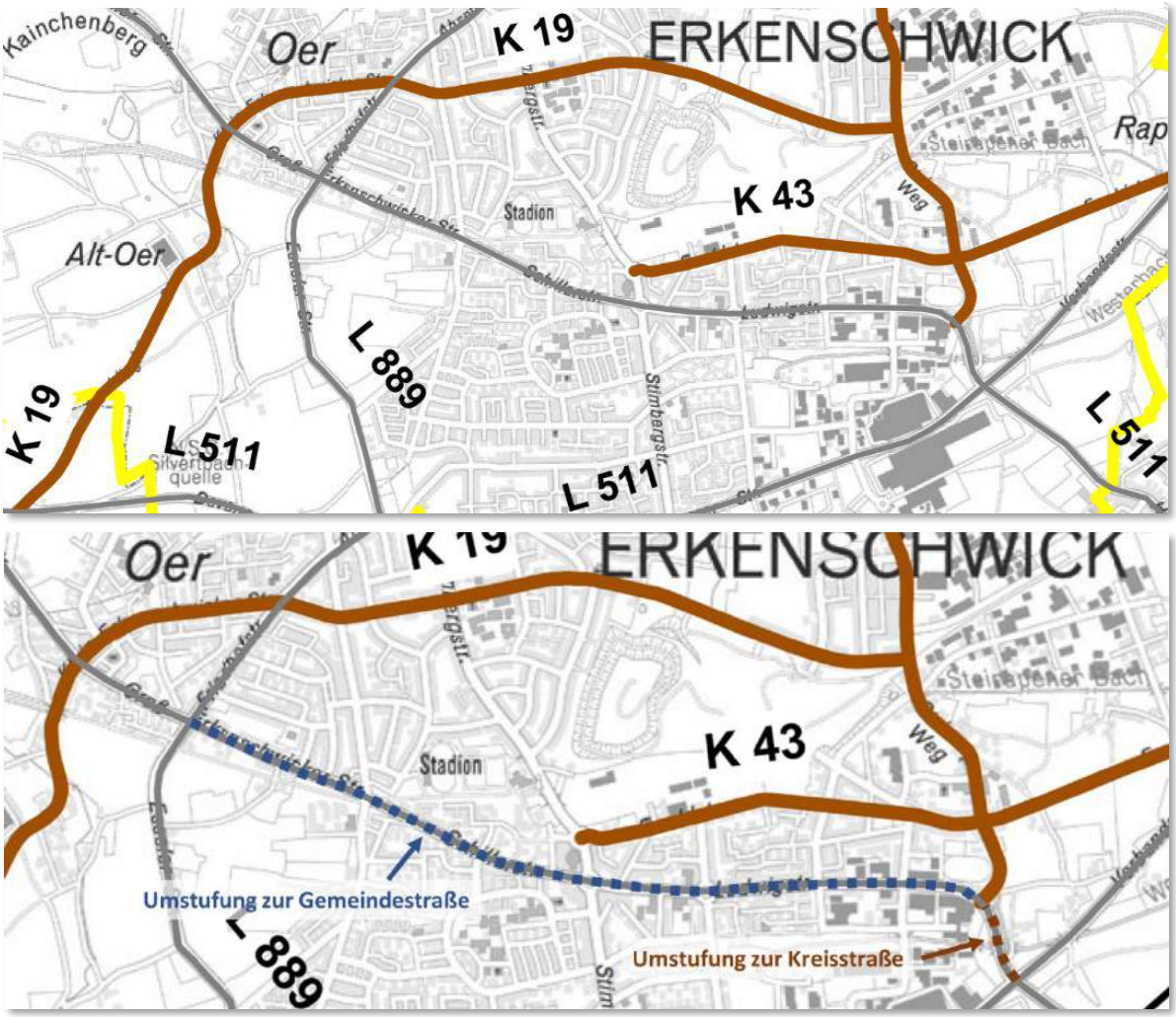
1	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Umstufungskonzept**	Priorität	☆
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurzfristig

Anlass

Von Seiten des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen bestehen Überlegungen zu einer Bereinigung des klassifizierten Straßennetzes in Oer-Erkenschwick. Hiervon ist insbesondere die L 798 in Oer-Erkenschwick betroffen. Es sind derzeit folgende Umstufungen vorgesehen:

- Ludwigstraße zwischen Steinrapener Weg und Horneburger Straße: Umstufung zur Kreisstraße (K 17)
- Ludwigstraße – Schillerstraße – Groß-Erkenschwicker Straße zw. Steinrapener Weg und Esseler Straße: Umstufung zur Gemeindesstraße

Abbildung 60: Derzeitige Klassifizierung (oben) und Umstufungskonzept (unten)



1	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Umstufungskonzept**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurzfristig

Gegen die Um- bzw. Abstufungen bestehen von Seiten der Stadtverwaltung grundsätzlich keine Bedenken. Für die Straßenachse, die zur Gemeindestraße herabgestuft werden soll, sollte jedoch bis zur Übernahme der Baulast eine ordnungsgemäße Unterhaltung sichergestellt sein (Abschnitt zwischen Esseler Straße und ‚An der Aue') bzw. eine Erneuerung der Fahrbahn erfolgen (Abschnitt ‚An der Aue' bis Steinrapener Weg). Hinzu kommt, dass auf dieser Straßenachse alle Lichtsignalanlagen ihre kalkulatorische Nutzungsdauer bereits überschritten haben und vor Übernahme der Baulast erneuert werden müssten (hierbei wären auch andere im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen und Handlungsansätze zu berücksichtigen); alternativ wäre die Ablösung der Kosten im gegenseitigen Einvernehmen möglich.

Eine Umsetzung des Gesamtkonzeptes kann gemäß Auskunft des Ministeriums für Verkehr erst nach Abschluss der Baumaßnahme B 474 OU Datteln erfolgen (Fertigstellung voraussichtlich in 2023 ohne Berücksichtigung möglicher Verzögerungen). Eine Umstufung könnte demnach zum 01.01.2024 erfolgen. Ein als Voraussetzung für die Umsetzung des Umstufungskonzepts auf Oer-Erkenschwicker Stadtgebiet entsprechender Ratsbeschluss wurde bereits verabschiedet und an Straßen.NRW weitergeleitet

Umsetzungsschritte

- Vorantreiben und Begleitung des Umstufungskonzepts:
  Bei bis zum Zeitpunkt der Umstufung anstehenden Bau- und/oder Erneuerungsmaßnahmen Berücksichtigung anderer Teilaspekte des Mobilitätskonzepts, wie z.B. LSA-Beeinflussung durch den ÖPNV (vgl. ‚Optimierung und Ausbau des Schnellbusangebots') und Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehr (vgl. ‚Maßnahmenprogramm Radverkehr')

Herkunft	Ministerium für Verkehr NRW, Straßen.NRW, Gutachter	**Mögliche Förderung**	
Zentrale Akteure	Ministerium für Verkehr NRW, Straßen.NRW, Kreis Recklinghausen, Stadt Oer-Erkenschwick	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahme

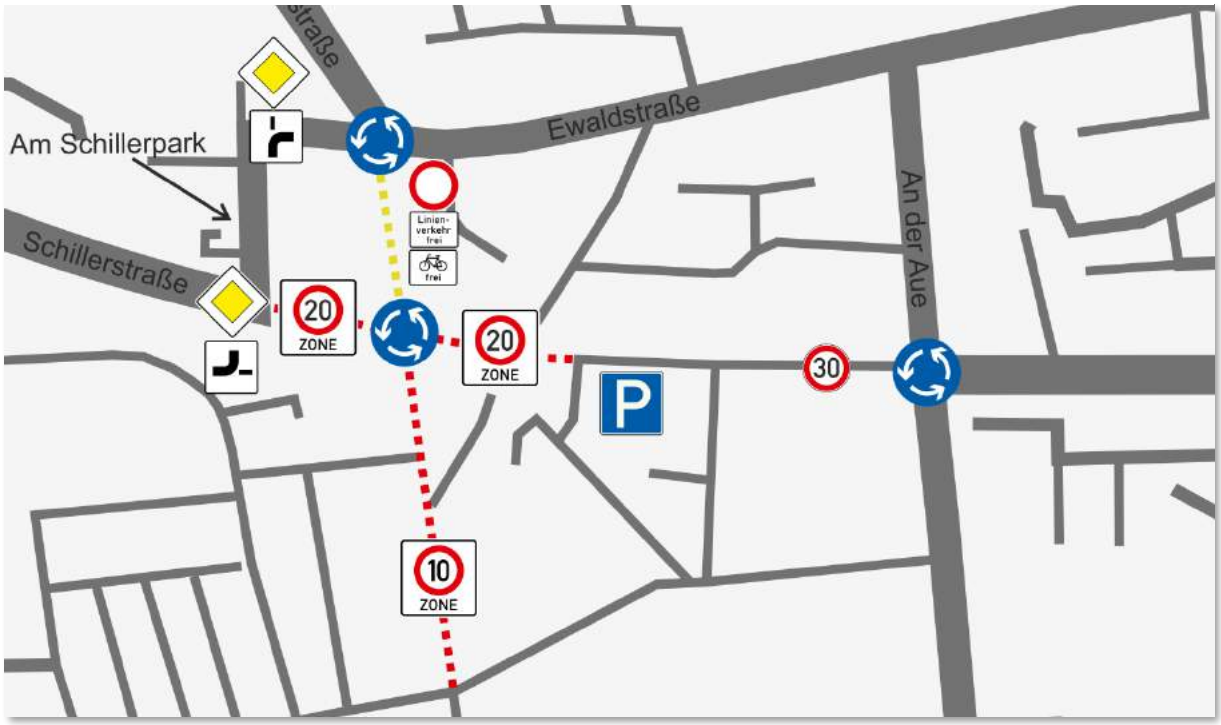
2	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Neuordnung des Kfz-Verkehrs rund um den Berliner Platz**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	mittel- bis langfristig

Anlass

Die Straßen rund um den Berliner Platz weisen relativ hohe Verkehrsbelastungen auf. Daraus resultieren entsprechende Barrierewirkungen für den Fuß- und Radverkehr und Einbußen hinsichtlich der Aufenthaltsqualität. Während der verkehrlichen Spitzenzeiten kommt es mitunter zu Konfliktsituationen zwischen dem fließenden Verkehr und den Ein- /Aussteigenden an der Haltestelle Berliner Platz sowie zu längeren Wartezeiten für den Kfz-Verkehr am Kreisverkehr Berliner Platz. Mithilfe eines Maßnahmenbündels zur Neuordnung der verkehrlichen Regelungen rund um den Berliner Platz soll hier Abhilfe geschaffen werden:

- Stärkung der Verkehrsachse ‚Am Schillerpark' – Ewaldstraße: Ausbau der Straße ‚Am Schillerpark' (angrenzende Grundstücke befinden sich in städtischem Eigentum), verkehrslenkende Umgestaltung der Knotenpunkte (z.B. abknickende Vorfahrten), neue Geschwindigkeitsregelungen (z.B. Schillerstraße und Teile der Ludwigstraße verkehrlich beruhigen)
- Stimbergstraße: Befahrbarkeit zwischen Kreisverkehren Berliner Platz und Ewaldstraße nur noch für den Bus- und Radverkehr
- ‚An der Aue': Umbau der Straße zwischen Ludwig- und Ewaldstraße, z.B. Neuordnung des Querschnitts mit Integration von beidseitigen Radverkehrsanlagen, ggf. Beseitigung der heutigen Einbauten)

Abbildung 61: Prinzipskizze Neuordnung des Kfz-Verkehrs rund um den Berliner Platz



2	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Neuordnung des Kfz-Verkehrs rund um den Berliner Platz**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	mittel- bis langfristig

Es handelt sich hierbei um ein erstes Grobkonzept, durch das jedoch eine erhebliche Verkehrsentlastung des Zentrumsbereichs erreicht werden kann. Insofern müssen – eine positive politische Weichenstellung vorausgesetzt – in einem nächsten Schritt weitere Machbarkeiten und Rahmenbedingungen geprüft werden, z.B. Berücksichtigung bzw. Gewährleistung der Anforderungen und Bedürfnisse seitens Kaufland (Abwicklung der Anlieferverkehre) und des Matthias-Claudius-Zentrums (sichere Querbarkeit der Straße ‚Am Schillerpark'), tatsächliche Verlagerungswirkungen (insbesondere auf die Straße ‚An der Aue'), ggf. verkehrliche Optimierungsmöglichkeiten des Knotenpunkts Ewaldstraße / An der Aue (um Zusatzverkehre leistungsfähig und sicher abwickeln zu können). Auch bei der verkehrlichen Beruhigung von Abschnitten der Schiller- und der Ludwigstraße sind weitergehende gestalterische Umbauten / Anpassungen erforderlich; hier müssen straßenverkehrsrechtlicher Rahmen und bauliche Ausgestaltung aufeinander abgestimmt sein[11]. Voraussetzung für die Maßnahme ist zudem das Umstufungskonzept (vgl. vorherige Maßnahme).

Umsetzungsschritte

- Erarbeitung einer vertieften Machbarkeitsstudie zur Abklärung der verkehrlichen Machbarkeit sowie der rechtlichen und baulichen Voraussetzungen
- Je nach Ergebnis der Machbarkeitsstudie Einleitung weiterer Planungsschritte
- Begleitung der weiteren Detailplanung seitens des Vestischen in Bezug auf die Beschleunigung des SB 24 (Einbringen von lokalen Bedürfnissen, Abstimmung der Planung mit den Inhalten des Mobilitätskonzepts)

Herkunft	Gutachter	**Mögliche Förderung**	Aktive Zentren, Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau, ggf. Städtebauförderung
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Kreis Recklinghausen, Straßen.NRW	**Maßnahmenart**	Maßnahmenpaket

[11] So sollte beispielsweise bei der Ausweisung eines sog. ‚Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs' der Straßenraum als Mischverkehrsfläche gestaltet sein oder zumindest eine weiche Separation zwischen Fahrbahn und Seitenräumen bestehen.

3	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Harmonisierung der Geschwindigkeitsregelungen**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	Daueraufgabe

Anlass

Die Einsatzmöglichkeiten von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind 2016 erweitert worden, ihre Anordnung ist für Kommunen nun in schutzbedürftigen Bereichen (z.B. vor Schulen, Kitas, Krankenhäusern und Seniorenheimen) ohne den Nachweis einer überdurchschnittlichen „Gefahrenlage" für bestimmte Rechtsgüter die Regel (Verkehrssicherheit, Ordnung des Verkehrs, Erhaltung der öffentlichen Sicherheit, Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, Erholung, Arten- oder Biotopschutz).

Diese Möglichkeiten hat die Stadt Oer-Erkenschwick bereits weitgehend genutzt, dennoch werden hier weitere Ausweitungsmöglichkeiten gesehen. Weitere Anwendungsmöglichkeiten von Tempo 30 ergeben sich insbesondere aus Lärmschutzgründen und zur Integration des Radverkehrs (sofern keine die Verkehrsarten trennende Radverkehrsanlage vorhanden bzw. möglich ist). Mit langfristiger Perspektive können sich – abhängig von weitergehend möglichen Änderungen in der StVO – zusätzliche Anwendungsspielräume für Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz ergeben, so eben für Straßenabschnitte, auf denen Geschwindigkeitsbeschränkungen heute noch an den rechtlichen Rahmenbedingungen scheitern. Daher ist die Prüfung von Tempo 30 als Maßnahme zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs in dichter bebauten Gebieten eine Daueraufgabe unter Beachtung der jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen, aber auch der Belange des Busverkehrs, der ebenfalls von Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten betroffen sein kann.

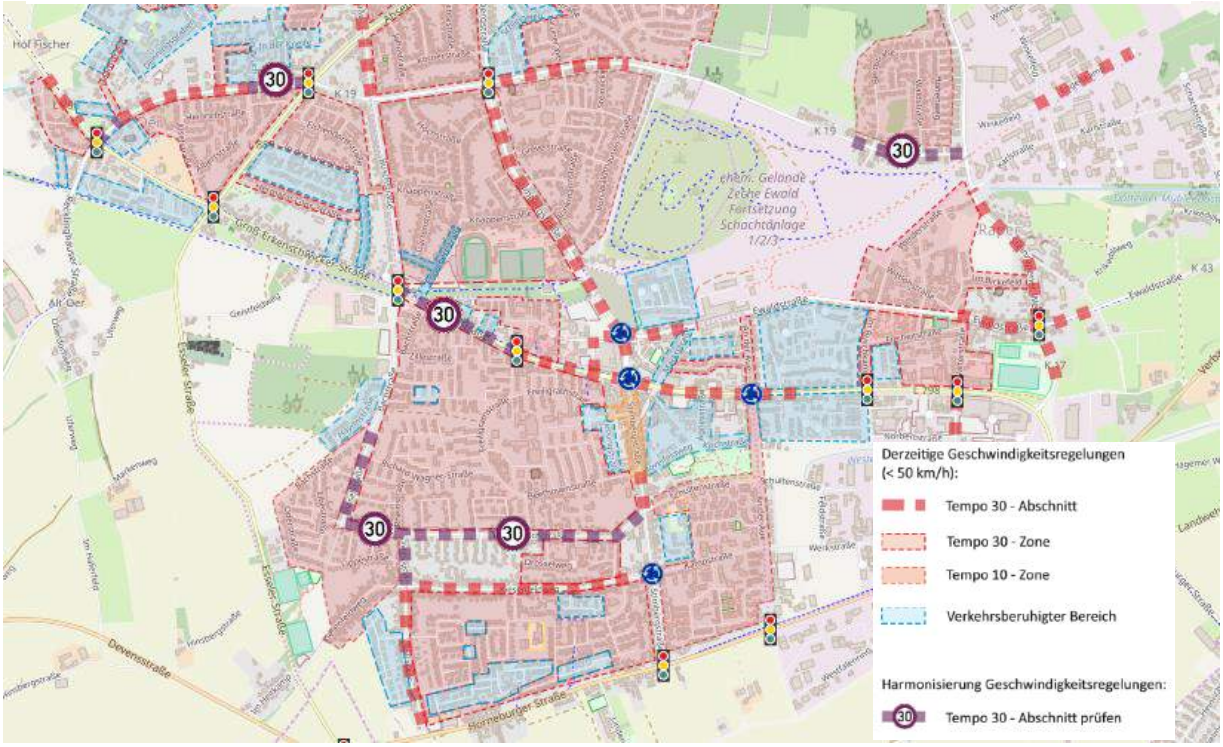
Aus gutachterlicher Sicht ist zur Verflüssigung des Kfz-Verkehrs von häufigen Tempowechseln abzusehen und eine möglichst einheitliche zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Straßenzügen anzustreben. Insofern können die Maßnahmen zu einer Harmonisierung der Geschwindigkeitsregelungen (und auch deren Einhaltung) beitragen.

Folgende Straßen / Abschnitte bieten sich für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an und sollten in Bezug auf die Geschwindigkeitsregelung geprüft werden:

- Klein-Erkenschwicker-Straße zwischen Bergstraße und Holtgarde: Führung des Radverkehrs nur im Mischverkehr möglich, zwei Bushaltestellen)
- Klein-Erkenschwicker bzw. Recklinghäuser Straße zwischen Sinsener bzw. Groß-Erkenschwicker Straße und Ahsener Straße: durchgängige Ausweisung T30 anzustreben, bisher lediglich im Abschnitt Haardstraße bis Albertstraße der Fall; regelkonforme Führung des Radverkehrs nur im Mischverkehr möglich
- Schillerstraße zwischen Buschstraße und Brechtstraße: regelkonforme Führung des Radverkehrs nur im Mischverkehr möglich, erweiterter Einzugsbereich des Schulzentrums
- Verbindung Moselstraße – Westerbachstraße – Voßacker: Wohngebiet; Fahrzeitverluste für den Busverkehr sind aufgrund der per se erforderlichen Abbiegevorgänge kaum zu erwarten
- Westerbachstraße zwischen Voßacker und Stimbergstraße: Wohngebiet; könnte ggf. auch Bestandteil einer größeren T30-Zone werden (dies könnte dazu beitragen, die Anzahl der Verkehrszeichen in diesem Bereich maßgeblich zu reduzieren)

3	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Harmonisierung der Geschwindigkeitsregelungen**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	Daueraufgabe

Abbildung 62: Übersicht der Abschnitte mit möglichen Anpassungen der Höchstgeschwindigkeit



Umsetzungsschritte

- Prüfung von Handlungsspielräumen zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in den genannten Abschnitten
- Projekt „Freiwillig Tempo 30“: Auf Abschnitten, auf denen die Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Hürden kurzfristig nicht umzusetzen ist, bietet sich „Freiwillig Tempo 30“ oder ggf. auch „Freiwillig Tempo 40“ an.
- Die Stadt Offenburg machte im Rahmen eines Modellprojektes gute Erfahrungen mit freiwilligen Tempobeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen. Unterstützt durch Markierungen, Spruchbänder und/oder Geschwindigkeitsdisplays konnten die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der Kfz um 5 bis 8 km/h gesenkt, die Lärmbelastungen entsprechend vermindert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter	**Mögliche Förderung**	
Zentrale Akteure	Straßen.NRW, Kreis Recklinghausen, Stadt Oer-Erkenschwick (richtet sich nach der Zuständigkeit/Baulast)	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

4	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Umgestaltung Stimbergstraße**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurzfristig (temporäre Interventionen im Sinne eines Pilotprojekts), mittelfristig (Umgestaltung von Teilbereichen)

Anlass

Derzeit ist die Stimbergstraße zwischen dem Kreisverkehr Berliner Platz und der Beethovenstraße als Tempo 10-Zone ausgewiesen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten liegen z.T. über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit; gemäß eigenen Beobachtungen und der Rückmeldungen im Planungsdialog (insbesondere beim Planungsspaziergang) ist i.d.R. zumindest ein rücksichtsvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gegeben. Die Querbarkeit der Straße ist durch die parkenden Fahrzeuge jedoch stark eingeschränkt.

Daher wird die vereinzelte Aufhebung von Stellplätzen im Abschnitt zwischen Goethestraße und Beethovenstraße empfohlen (derzeit 30 Parkplätze + 3 Behindertenstellplätze). Eine Reduzierung um beispielsweise 5-8 Stellplätze wäre problemlos möglich, da die Parkraumuntersuchung für diesen Abschnitt der Stimbergstraße eine maximale Auslastung der Parkplätze von 60% zeigte. Die vereinzelte Aufhebung von Stellplätzen könnte insbesondere dazu beitragen, die Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden, die die Straße überqueren möchten, und dem fließenden Verkehr zu verbessern; der Aspekt ‚sehen und gesehen werden' bildet nach wie vor die Grundvoraussetzung für eine hohe Verkehrssicherheit. Die wegfallenden Parkstände könnten umgenutzt werden, z.B. für Außengastronomie, Verweilmöglichkeiten oder Radabstellanlagen.

Abbildung 63: Prinzipskizze Draufsicht Stimbergstraße (links: Ist-Zustand; rechts: Soll-Zustand

4	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Umgestaltung Stimbergstraße**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurzfristig (temporäre Interventionen im Sinne eines Pilotprojekts), mittelfristig (Umgestaltung von Teilbereichen)

Angesichts drohender Akzeptanzprobleme und Befürchtungen insbesondere auf Seiten des Einzelhandels wird empfohlen, zunächst ein temporäres Pilotprojekt durchzuführen und die vereinzelte Aufhebung von Stellplätzen zunächst über einen begrenzten Zeitraum zu testen. Idealerweise sollte der Testzeitraum während der Sommermonate stattfinden, um den Raum auch tatsächlich für das öffentliche Leben nutzbar machen zu können.

Ggf. sollten auch zusätzliche Maßnahmen geprüft bzw. vorgesehen werden, um eine Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus zu erreichen. So könnten Gehwegnasen bzw. Verengungen eingebaut werden, um die Linearität der Straße zu mindern.

Umsetzungsschritte

- Durchführung eines Pilotprojekts: Räumliche Detailplanung (vorgesehene Fläche, Festlegung von konkreten Alternativnutzungen für die Fläche), Abklären der Genehmigungserfordernisse (Gemeingebrauch vs. Sondernutzung; von konkreter Nutzung abhängig), Dialog mit den Akteuren vor Ort, begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- Je nach Ergebnis der Pilotphase Einleitung weiterer Planungsschritte

Herkunft	Gutachter	**Mögliche Förderung**	Aktive Zentren
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Einzelhandel, Stadtmarketing	**Maßnahmenart**	Maßnahmenpaket

5	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Förderung alternativer Antriebe**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurzfristig (z.B. kommunales E-Mobilitätskonzept, Ausbau Ladeinfrastruktur), mittelfristig (Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte)

Anlass

Trotz der Förderung des Umweltverbunds durch dieses Mobilitätskonzept wird zukünftig weiterhin ein erheblicher Teil des Unterwegsseins mit dem Kfz abgewickelt. Daher stellt die Förderung emissionsfreier bzw. -armer Antriebe einen weiteren wichtigen Ansatz dar, die verbleibenden Kfz-Verkehre stadt- und umweltfreundlicher abzuwickeln. Dafür kommen aktuell besonders Elektroantriebe in Frage; hier ist seit kurzem – angesichts der Fördermöglichkeiten und der zunehmenden Angebotsvielfalt, eine stark dynamische Entwicklung erkennbar. Es gilt jedoch, auch weitere technologische Entwicklungen (bspw. Wasserstoff) im Blick zu behalten.

Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur kann häufige Bedenken bzgl. geringer Reichweite und fehlender Lademöglichkeiten senken und die Attraktivität E-Fahrzeugen steigern. Bisher existiert nur ein begrenztes Angebot an öffentlichen Lademöglichkeiten in Oer-Erkenschwick.

Umsetzungsschritte

- Erarbeitung eines kommunalen E-Mobilitätskonzepts zur Schaffung von Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Fahrzeuge sowie die Einrichtung einer Kompetenzstelle für alternative Antriebe im Kfz-Verkehr sowie der Aufbau einer E-Ladeinfrastruktur (ggf. zukünftig auch für gas-/wasserstoffbetriebene Fahrzeuge) im öffentlichen Raum
- Sukzessive Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte auf Fahrzeuge mit emissionsarmen/-freien Antrieben (hier kann auf den bisherigen Erfahrungen der Verwaltung und des Bauhofs aufgebaut werden)
- Anstoßen von Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Überzeugungsarbeit für innovative Fahrzeuge (im Sinne einer Kampagne „Oer-Erkenschwick fährt elektrisch")
- Nutzung der neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen, z. B. Ausweisung gesonderter Stellplätze für Elektrofahrzeuge

Herkunft	Arbeitskreis, Gutachter, IKSK	**Mögliche Förderung**	Förderprogramm Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Dtl., progres.nrw - Programm für Rationelle Energieverwendung, Regenerative Energien und Energiesparen - Programmbereich Emissionsarme Mobilität (städt. Fahrzeugflotte), Förderrichtlinie E-Mobilität
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Energieversorger, Stadtmarketing, ggf. Unternehmen / Private	**Maßnahmenart**	Maßnahmenpaket

6	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Umbau von Knotenpunkten**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	von Handlungsbedarf abhängig

Anlass

Kreisverkehre kommen derzeit nur an einzelnen Stellen im Stadtgebiet von Oer-Erkenschwick, vorwiegend im Stadtzentrum zum Einsatz. Sie tragen jedoch zu einem stetigen Verkehrsfluss bei und verlangsamen gleichzeitig die Geschwindigkeiten, sodass die Unfallgefahr bzw. -schwere sinkt. Kreisverkehre bieten außerdem die Möglichkeit einer attraktiven und ortsbildprägenden Gestaltung.

Daher wird zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die Prüfung von Kreisverkehren an verschiedenen Stellen empfohlen. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass Kreisverkehre mitunter einen erhöhten Flächenbedarf aufweisen; demzufolge müssen geeignete räumliche Rahmenbedingungen (Knotenpunktgeometrie, Lage von Gebäuden) sowie auch entsprechende Flächenverfügbarkeiten (ggf. über zusätzlichen Grunderwerb) bestehen. Des Weiteren sollten im Einzelfall konkrete Gründe (z.B. unzureichende Leistungsfähigkeit, Unfallhäufungspunkt, beabsichtigte Verkehrslenkung, Sanierungsbedarf) zur Entscheidungsfindung vorliegen. Die übergeordneten Straßenbaulastträger setzen diesbezüglich das Vorhandensein von gegenständlichen Defiziten bzw. Handlungsbedarfen in Bezug auf den Umbau einer Kreuzung zu einem Kreisverkehr voraus; bei Nichtvorliegen werden i.d.R. keine finanziellen Beteiligungen gewährt. Im Einzelfall muss zudem geprüft werden, welche Knotenpunktform am besten für einen Knotenpunkt geeignet ist.

Folgende Knotenpunkte bieten sich für eine vertiefte Prüfung eines Kreisverkehrs an:
Ludwigstr. / Im Buschkamp, Ludwigstr. / Walterstr. / Industriestr., An der Aue / Kampstr. / Werkstr. (Minikreisverkehr), Stimbergstr. / Klein-Erkenschwicker-Str., Schillerstr. / Bachstr. / Buschstr. (Abgleich mit Maßnahme ‚König-Ludwig-Trasse und innerstädtische Anbindung' in Bezug auf die Knotenpunktgestaltung), Ahsener Str. / Am Stimbergpark / Stimbergstr., Ewaldstr. / Verbandsstr.

Nachrichtlich soll an dieser Stelle erwähnt werden, dass derzeit auf Recklinghäuser Stadtgebiet eine Verkehrsuntersuchung für den Doppelknoten L511/L610 (Horneburger Str. / Dortmunder Str. / Devensstr.) und L511/L889 (Horneburger Str. / Esseler Str.) läuft. Der Knotenpunkt stellt eine Unfallhäufungsstelle dar. Derzeit wird hier der Bau eines Schlaufenkreisverkehrs geprüft, wie er in Recklinghausen am Knotenpunkt Hohenzollernstr. / Mühlenstr. / Kemnastr. bereits im Einsatz ist.

Umsetzungsschritte

- Bei Vorliegen von Defiziten und Handlungsbedarfen (z.B. Entstehung einer Unfallhäufungsstelle, anstehender Sanierungsbedarf) Einzelfallüberprüfung, ob für die genannten Knotenpunkt der Umbau zu einem Kreisverkehr möglich und sinnvoll ist

Herkunft	Arbeitskreis, Gutachter	**Mögliche Förderung**	Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau
Zentrale Akteure	Straßen.NRW, Kreis Recklinghausen, Stadt Oer-Erkenschwick (richtet sich nach der Zuständigkeit/Baulast)	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahmen

7	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Verkehrsberuhigung in Wohngebieten/-quartieren**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€ / €€€
		Zeitrahmen	Daueraufgabe

Anlass

Die Straßen im Wohnumfeld sind der tägliche Lebensraum von Anwohnenden. Neben der Funktion als Verkehrsstraße – hierbei sind alle Verkehrsarten gleichermaßen gemeint – übernehmen Straßen in Wohngebieten/-quartieren insbesondere sozialisierende, kommunikative und integrierende Funktionen. Dies betrifft beispielweise ein einfaches Gespräch mit dem Nachbarn oder spielende Kinder auf den Straßen im Wohnumfeld. Insbesondere für Kinder sind Straßen im Wohnumfeld ein täglicher Erfahrungs- und Spielraum mit vielseitiger sozialer Interaktion. Eine weitgehend monofunktionale Ausrichtung von Straßen auf den Kfz-Verkehr ist optisch und auch funktional unattraktiv.

Die Gestaltung der geschwindigkeitsreduzierten Wohngebiete/-quartiere in Oer-Erkenschwick entspricht weitgehend den gängigen Gestaltungsprinzipien. So werden in den verkehrsberuhigten Bereichen häufig Mischverkehrsflächen ausgewiesen, die eine gemeinsame Nutzung des Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmenden vorsehen und eine gegenseitige Rücksichtnahme forcieren; die Eingänge zu den verkehrsberuhigten Bereichen sind i.d.R. durch ein Schachbrettmuster gekennzeichnet, so dass ein stadtweites Erkennungsmerkmal besteht. Auch die Eingänge der Tempo 30-Zonen weisen überwiegend eine spezielle Gestaltung auf (fahrbahnbreite Bodenmarkierung, z.T. gestalterisches Tor), die jedoch vielerorts nicht mehr aktuellen gestalterischen Ansprüchen entspricht.

Daher bieten sich vielerorts gestalterische Optimierungen bzw. Nachrüstungen an. Neben kostenintensiveren Ansätzen (z.B. bautechnische Eingriffe), die eher für Neubaugebiete oder ohnehin anstehende Sanierungs-/Umbauarbeiten in Wohnstraßen in Frage kommen, gibt es zahlreiche einfache und flexible Maßnahmen für Straßen im Bestand, die schneller umgesetzt werden und bei etwaigen Problemen rückgängig gemacht werden können (z.B. Markierungen, Mobiliar).

Umsetzungsschritte

- Bei Neubaugebieten ist für Wohnstraßen ein obligatorischer verkehrsberuhigter und nahmobilitätsfreundlicher Ausbau zu empfehlen. I.d.R. ist ein niveaugleicher Ausbau für Verkehrsberuhigte Bereiche (Mischprinzip), teils auch für Tempo 30-Zonen sinnvoll. Hierbei sollten Spielbereiche für Kinder sowie Sitzgelegenheiten und eine Begrünung integriert werden. Je nach Größe des Wohnquartiers sollte auf eine möglichst direkte und attraktive Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr sowie eine gute Erschließung mit dem ÖPNV geachtet werden.
- Für bestehende Straßen in Wohngebieten ist ein nahezu vollständiger Umbau u.a. aufgrund der hohen Investitionskosten schwierig umsetzbar. Nichtsdestotrotz entsprechen die Querschnitte oftmals nicht mehr den heutigen Ansprüchen (Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs und keine/geringe Aufenthaltsqualität). Hier bieten sich jedoch punktuelle Maßnahmen (Begrünung, Einengungen, Gehwegnasen, Aufpflasterungen etc.) an, um eine Wohnumfeldverbesserung bzw. ein Mehr an Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit zu generieren.

Herkunft	Gutachter	**Mögliche Förderung**	
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm

Neue Wohnquartiere | Straßenumbau | Flexible Maßnahmen im Bestand

Markierung

Weitere Markierungsoptionen: Tempo 30, Knotenpunkte, Einmündungsbereiche

Einengung

Verengung der Fahrspur durch Begrünungselemente oder Radabstellanlagen, Geschwindigkeitsreduzierung

Querungsstellen

Gehwegnasen, Querungshilfe, Fußgängerüberwege, LSA

Sitz- & Spielgelegenheiten

Kleine Spielelemente zur Förderung der Aufenthalts- und Spielqualität
Foto: Website Spielplatztreff

Fahrradstraße

Bevorrechtigung & Bündelung des Radverkehrs

Bodenschwellen/-kissen

Fahrbahnerhebungen zur Temporeduzierung

Neue Wohnquartiere | Straßenumbau

Aufpflasterung

Deutliche Temporeduzierung an Knotenpunkten
(mit Höhenunterschied oder nur Belagswechsel)

Pflasterung + Einengung

Am Quartierseingang oder in Bereichen mit sensibler Nutzung zur Verdeutlichung der Aufenthaltsbetonung und erhöhten Achtsamkeit

Gehwegüberfahrt

Vorrang und niveaugleiche Querung für zu Fuß Gehende, Verkehrsberuhigung, Straßennetzhierarchisierung, Verdeutlichung Quartierseingang

Niveaugleicher Umbau

Barrierefreie Querung, Verkehrsberuhigung (insbesondere in Neubaugebieten, aber auch im Bestand)

Abbindung von Straßen

Diagonalsperren, Durchfahrtsverbot, Einbahnstraßen, Erhöhung des Widerstands für Kfz, durchlässig für Fuß- und Radverkehr, Aufenthaltsqualitäten schaffen

Spiel-/Aufenthaltsbereiche

Verkehrsberuhigter Bereich, punktuell umgestaltete Sitz-, Spiel- und Aufenthaltsbereiche

8	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Optimierung der Parkraumnutzung**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurzfristig (Harmonisierung der Parkregelungen), mittelfristig (monetäre Parkraumbewirtschaftung)

Anlass

Die Parkraumuntersuchung hat gezeigt, dass die Parkraumbewirtschaftung i.d.R. funktioniert und für alle Nutzergruppen (sowohl Langzeitparker wie beispielsweise Beschäftigte als auch Kurzzeitparker wie beispielsweise Einkaufs-/Erledigungsverkehre) ein adäquates Angebot im Zentrumsbereich von Oer-Erkenschwick zur Verfügung steht. Insofern besteht zunächst nur geringfügiger Handlungsbedarf. Neben einer Harmonisierung der Regelungen sollte langfristig jedoch auch eine monetäre Bewirtschaftung der zentral gelegenen Parkplätze erwogen werden, um dadurch einen Beitrag zu den mit dem Mobilitätskonzept beabsichtigen Zielen (insbesondere Stärkung des Umweltverbundes und Klimaschutz) zu leisten. Hierbei bietet es sich an, zunächst in einem klar umgrenzten Bereich (beispielsweise Rathausplatz) einen Testbetrieb durchzuführen, um die damit einhergehenden Auswirkungen wie Veränderungen in der Parkraumnachfrage und Einnahme-/Kostenbilanzierung prüfen zu können. Im Rahmen einer monetären Parkraumbewirtschaftung können auch spezielle Tarife (z. B. „Brötchentaste" = 20 Minuten kostenloses Parken oder ein vergünstigter Tagestarif für beispielsweise 2 EUR) zum Einsatz kommen, die zur Akzeptanzförderung beitragen.

Umsetzungsschritte

- Harmonisierung der Parkregelungen, z.B. möglichst Vereinheitlichung der Zeitfenster (beispielsweise Mo-Fr 8-18 Uhr, Sa 8-14 Uhr) und möglichst homogene Bereiche mit einheitlicher Höchstparkdauer (beispielsweise rund um den Berliner Platz max. 1 Stunde, rund um das Gesundheitshaus max. ½ Stunde)
- Bereiche mit möglichem Anpassungsbedarf: Marktstraße zwischen Stimbergstraße und Ludwigstraße (derzeit keine Parkraumbewirtschaftung; ggf. starke Reduzierung des Stellplatzangebots gemäß Maßnahme 2.9 des ISEK); Berliner Platz Nordostseite (derzeit Höchstparkdauer 2 Stunden; ggf. Reduzierung des Stellplatzangebots gemäß Maßnahme 2.2 des ISEK)
- Einführung einer monetären Parkraumbewirtschaftung mit Berücksichtigung spezieller Tarife je nach örtlichen Gegebenheiten (z.B. „Brötchentaste" für kostenloses Kurzparken, kostengünstige Tagestarife)

Herkunft	Gutachter	**Mögliche Förderung**	
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Stadtmarketing	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahmen

9	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Aufstellung einer Stellplatzsatzung**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurz- bis mittelfristig

Anlass

Der Landtag NRW hat am 21. Juli 2018 die Novelle der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen beschlossen. Darin werden in § 48 die Bestimmungen zu Stellplätzen, Garagen und Fahrradabstellplätzen umfassend neu geregelt. Mit der Novellierung eröffnet sich Kommunen die Möglichkeit, eine eigene Stellplatzsatzung aufzustellen, die neben der konkreten Regelung der örtlichen Gegebenheiten in Bezug auf den Stellplatzbedarf auch zu einer nachhaltigen Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik beitragen kann.

Zusammen mit weiteren Maßnahmen aus dem Feld des kommunalen Mobilitätsmanagements wie Parkraummanagement oder ÖPNV- und Radverkehrsförderung kann die Stellplatzsatzung weitere Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept unterstützen, indem sie Stellplatzbau in einem sinnvollen Maß vorschreibt und zugleich Mechanismen zur Förderung nachhaltigerer Verkehrsarten – vom Umweltverbund bis zur Elektromobilität – integrieren kann.

Mit einer Stellplatzsatzung können das Stellplatzangebot von Neubauten (unabhängig der Art der Nutzung) stärker gesteuert und nachhaltige Mobilitätsformen gefördert werden. So kann die Stadt Oer-Erkenschwick mit der Stellplatzsatzung Einfluss auf die Anzahl und die Ausgestaltung von Stellplätzen im privaten Raum nehmen. Außerdem kann sie insbesondere die Einrichtung von qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen, von Carsharing-Stellplätzen oder Mobilitätsmanagementmaßnahmen forcieren.

Umsetzungsschritte

- Prüfung der Anwendungsmöglichkeiten und -potenziale einer Stellplatzsatzung in Oer-Erkenschwick
- Erstellung einer Stellplatzsatzung anhand des „Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW" vom Zukunftsnetz Mobilität NRW (ggf. mit externer Unterstützung)

Herkunft	Gutachter	**Mögliche Förderung**	
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Zukunftsnetz Mobilität NRW, ggf. externer Dienstleister	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahme

10	Kfz-Verkehr & Straßennetz **Lieferverkehr verträglich organisieren**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurzfristig (Einrichtung von Ladezonen), mittelfristig (öffentliche Quartiers-/Paketboxen)

Anlass

Durch das Wachstum des Online-Handels ist davon auszugehen, dass die Frequentierung der Straßen insbesondere durch Kurier-Express-Paket (KEP)-Dienstleister weiter steigen wird. Auch der bundesweite Vergleich zeigt, dass dieser Trend auch in Zukunft eine wichtige Rolle im verkehrsplanerischen Bereich einnehmen wird. Sensible Bereiche (z.B. Stimbergstraße oder gesamtes Umfeld des Berliner Platzes sind verstärkt von einer verringerten Aufenthaltsqualität, möglichen Nutzungskonflikten und einer sinkenden Verkehrssicherheit betroffen. Die Stadt Oer-Erkenschwick sollte eine impulsgebende und koordinierende Rolle hinsichtlich einer stadtverträglichen Abwicklung von Wirtschaftsverkehren einnehmen und Maßnahmen erörtern sowie umsetzen, die den Lieferverkehr verträglich organisieren.

Umsetzungsschritte

- Einrichtung von störungsreduzierenden Ladezonen / Logistikpunkten: Markierung und Beschilderung von speziellen Räumen für den Lieferverkehr, ggf. Festlegung einer maximalen Ladedauer und/oder nur temporäre Ausweisung von Ladezonen, d.h. Freigabe zu Randzeiten auch für andere Verkehre möglich

Abbildung 64: Ladezone in Dortmund

- Prüfung der Integration von öffentlichen Quartiers-/Paketboxen an geeigneten Standorten wie den zukünftige Mobilstationen, im Umfeld von öffentlichen Einrichtungen (bspw. Stadtverwaltung, Schulzentrum, Waldfriedhof, etc.) oder an stark frequentierten Orten (bspw. Hünenplatz, Maritimo, Gewerbegebiete) zur Minimierung der erfolglosen Zustellvorgänge

Herkunft	Gutachter	**Mögliche Förderung**	
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Wirtschaftsförderung, IHK, Stadtmarketing, KEP-Dienstleister	**Maßnahmenart**	Maßnahmenprogramm / Einzelmaßnahmen

5.5 Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen im gesamten Mobilitäts- und Verkehrssystem wirken nur dann schnell und erfolgreich, wenn die Veränderungen bei den potentiellen Nutzenden bekannt sind und wahrgenommen werden. Daher müssen die Mobilitätsangebote durch eine dauerhafte öffentliche Präsenz von mobilitätsbezogenen Themen, bspw. in Form spezifischer Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit, bekannt gemacht werden. Um ein modernes Mobilitätssystem umsetzen zu können, müssen Vorbehalte und emotionale Barrieren insbesondere gegenüber neuen und auch unkonventionellen Angeboten sowie Veränderungen in der Straßenraumaufteilung abgebaut werden. Dies gilt gerade auch im Zusammenhang mit anstehenden Baumaßnahmen im Straßenraum, die für eine Erreichung der Mobilitätswende notwendig sind, aber während der Bauzeiten zu Einschränkungen für umliegende Einrichtungen und Bewohnerschaft führen können. Letztlich soll die 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 der Öffentlichkeitsarbeit ist zu berücksichtigen, welche Kommunikationsziele verfolgt, welche Zielgruppen angesprochen (bspw. Beschäftigte, Schulkinder) und wie und mit welchen Methoden kommuniziert werden soll (bspw. ernst / lustig, Zeitungsaufmacher / Aktionstage).

Ebenso stellt die Verkehrssicherheit in Oer-Erkenschwick ein Querschnittsfeld dar, das im Zusammenhangmit mit der Öffentlichkeitsarbeit und zahlreichen anderen Maßnahmen- und Themenfeldern steht. Verkehrssicherheitsarbeit soll als gesamthafte Aufgabe verstanden werden, die nur unter Einbezug und Mitarbeit aller relevanten Akteure erfolgreich sein kann. Neben den für die Verkehrsinfrastruktur und die -organisation zuständigen Stellen sind hier insbesondere auch die Verkehrsteilnehmenden und Multiplikatoren selbst anzusprechen (z.B. Kitas, Schule, Fahrschulen, Sportvereine oder Freizeiteinrichtungen). Trotz Reduzierung bzw. Beseitigung der Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet von Oer-Erkenschwick steigt die Anzahl der Verkehrsunfälle seit 2013 kontinuierlich an. Dementsprechend besteht weiterhin Handlungsbedarf. Grundsätzliche Zielsetzung in der Verkehrssicherheitsarbeit ist die kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen und insbesondere der Anzahl und Verletzungsschwere der Verunglückten. Letztlich sollte für Oer-Erkenschwick auch das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes NRW mit der „Vision Zero" als Maßstab und Leitbild fungieren. Sichere Mobilität ist ein übergeordneter Anspruch in der Mobilitäts-/Verkehrsplanung. Im Vordergrund steht dabei die Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Damit sind vordergründig Kinder, Jugendliche und ältere Personen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gemeint. Angesichts des demographischen Wandels ist in den nächsten Jahren von einem deutlichen Zuwachs der letztgenannten Gruppen auszugehen.
Es haben sich hier die folgenden zentralen Handlungserfordernisse und Maßnahmen ergeben:

- Verbesserung Verkehrssituation Schulzentrum / Etablierung eines schulischen Mobilitätsmanagements
- Mitgliedschaft „Zukunftsnetz Mobilität NRW"
- Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW
- Ausbau und Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung
- (Laufende) Öffentlichkeitsarbeit
- Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds
- Etablierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

1	Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit **Verbesserung Verkehrssituation Schulzentrum / Etablierung eines schulischen Mobilitätsmanagements**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurzfristig (Initiierung / Umsetzung von Maßnahmen), Daueraufgabe (schulisches MM)

Anlass

Die Probleme und Konflikte aufgrund des elterlichen Hol- und Bringverkehrs konzentrieren sich hauptsächlich auf das Schulzentrum. Gemäß Einschätzung der örtlichen Polizei kommt es an den anderen Schulen zu keinen großen Problemen; teilweise sind dort bereits geeignete Maßnahmen umgesetzt worden. So wurden bspw. an der Ewaldschule als verkehrslenkende Ansätze eine Einbahnstraßenregelung und drei „Elternhaltestellen" eingeführt; zusätzlich informiert die Schule die Eltern diesbezüglich per Elternbriefen und Homepage und nimmt am Programm „Zu Fuß zur Schule" teil.

Am Schulzentrum entstehen die Probleme naturgemäß aufgrund des hohen Aufkommens an Schülerverkehren. In Kombination mit den begrenzten Platzverhältnissen ergeben sich zahlreiche Konfliktsituationen: Parkende Fahrzeuge in zweiter Reihe als Hindernisse und Sichtbehinderung, Entstehung von längeren Rückstauungen, häufige Wendemanöver, Vielzahl an Verkehrsteilnehmenden im gesamten Straßenraum, unkontrollierte Fahrmanöver infolge Ungeduld / Zeitdruck und Parkplatzsuche, häufige Überschreitung der zulässigen Schrittgeschwindigkeit. Trotz häufiger Präsenz der örtlichen Polizei sind keine Verhaltensänderungen erkennbar.

Aufgrund der vielschichtigen Problemlage erscheint lediglich ein Bündel aus baulich-regulatorischen und partizipativ-informatorischen Maßnahmen geeignet, um hier Abhilfe zu schaffen und eine sichere sowie nachhaltige Mobilität der Kinder und Jugendlichen zu erreichen. Mögliche Lösungsansätze sind:

- Einführung von zeitlich begrenzten Hol- und Bringzonen auf ausgewiesenen Stellplätzen der Schillerstraße (von dort existieren mehrere kurze Fußwegeverbindungen zum Schulzentrum); würde dazu beitragen, dass weniger Kfz-Verkehre bis zum Schulzentrum vordringen
- Ausweisung der gesamten Christoph-Stöver-Straße als Einbahnstraße
- Temporäre Straßensperrungen, z.B. Christoph-Stöver-Straße (Erreichbarkeit des Schulzentrums für Lehrpersonal gewährleisten)
- Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehren (z.B. Flyer / Info-Material, Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Schulfesten in Zusammenarbeit mit der Polizei)
- Anstoß regelmäßiger Aktionen zu den Themen „Verkehrssicherheit" und „umweltbewusste Mobilität" (z.B. Projektwoche)
- Reaktivierung / Einsatz von Schülerlotsen

1	Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit **Verbesserung Verkehrssituation Schulzentrum/Etablierung eines schulischen Mobilitätsmanagements**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurzfristig (Initiierung/Umsetzung von Maßnahmen), Daueraufgabe (schulisches MM)

Schließlich geht es aber auch um den Aufbau eines gesamtstädtischen schulischen Mobilitätsmanagements mit der Zusammenstellung und Etablierung von Maßnahmen im Sinne einer Toolbox, so dass je nach örtlichen Gegebenheiten ein maßgeschneidertes Maßnahmenbündel zur Anwendung kommt und Schulen und Akteure (Schüler*innen, Eltern, Lehrkräfte) dazu animiert werden, möglichst eigenständige und für ihren Schulstandort geeignete Maßnahmen anzustoßen. Neben den bereits o.g. Maßnahmen bieten sich an Grundschulen weitere Ansätze an, wie beispielsweise:

- Anregung und Unterstützung bei der Organisation von Walking-Bus- (Gruppe, die begleitet von Eltern zur Schule gehen) und/oder Cycle-Train-Projekten (Schüler-Radgruppe, die begleitet von Eltern zur Schule fahren)
- Erstellung von Schulwegplänen (kartografische Darstellungen des Umfelds einer Schule, die sichere Querungsstellen, Gefahrenstellen und deren Bewältigung sowie geeignete Wege vom Wohnort der Kinder zur Schule aufzeigen)
- Aktion „mein Schulweg": geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung), Teilnahme am „Verkehrszähmer-Programm", das Grundschulkindern das Thema Verkehrserziehung spielerisch nahebringen soll. Bei dem „Verkehrszähmer-Programm" geht es zum einen, dass Kinder Kompetenzen erlernen, die sie für die Bewältigung des Straßenverkehrs benötigen und zum anderen, dass sie Spaß am Erleben und an der Bewegung erfahren.

Umsetzungsschritte

- Detailplanung von baulich-regulatorischen Maßnahmen für das Umfeld des Schulzentrums in Abstimmung mit den Vertreter*innen der Schulen und der Polizei
- Aufbau eines gesamtstädtischen schulischen Mobilitätsmanagements, Zusammenstellung und Etablierung einer Toolbox an Maßnahmen, Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch der Schulen untereinander

Herkunft	Arbeitskreis, Akteursgespräche, Gutachter	**Mögliche Förderung**	Förderprogramm Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement, Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Vertreter*innen aller Schulen in Oer-Erkenschwick, Polizei, Zukunfts-netz Mobilität NRW	**Maßnahmenart**	Maßnahmenpaket

2	Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit **Mitgliedschaft im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“**	**Priorität**	☆
		Kostenschätzung	€~~€€~~
		Zeitrahmen	kurzfristig

Anlass

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt mit den vier Koordinierungsstellen, das neue Verständnis von Mobilität dauerhaft im alltäglichen Planen und Handeln der gesamten Verwaltung zu verankern. Es hilft beim Aufbau einer Organisationsstruktur für das kommunale Mobilitätsmanagement (MM). Oer-Erkenschwick ist aktuell kein Mitglied im Zukunftsnetz. Alle umgebenden Kommunen bis auf Haltern am See sind bereits Mitglied.

Das Zukunftsnetz ist auf Initiative des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW initiiert worden, um Kommunen bei der Umsetzung der Mobilitätswende zu unterstützen. Das Zukunftsnetz ist eine Art „Werkzeugkasten“ für viele kommunale, mobilitätsbezogene Handlungsfelder. Über die regionalen Koordinierungsstellen können praxisorientierte Angebote für verschiedene Zielgruppen genutzt werden, u.a. verschiedene Fachgruppen und -foren zu Themen wie betriebliches Mobilitätsmanagement, kommunale Mobilitätskonzepte, Mobilitätsmanagement für Senioren oder Schüler, vernetzte Mobilität, Stadt- und Dorfentwicklung. Innerhalb der Fachgruppen findet ein kommunalübergreifender, interdisziplinärer Austausch statt. Auch Weiterbildungsveranstaltungen z. B. zum Thema „öffentliche Fahrradverleihsysteme im ländlichen Raum“ werden kostenlos angeboten. Darüber hinaus bietet die Mitgliedschaft im Zukunftsnetz die Möglichkeit der Teilnahme an den Fußverkehrs Checks NRW oder die gemeinsame Teilnahme an der europäischen Mobilitätswoche. Darüber hinaus kann das Zukunftsnetz stetige Hilfestellung beim Ausschöpfen von Fördermitteln leisten.

Umsetzungsschritte

Die Mitgliedschaft im Zukunftsnetz ist an Bedingungen geknüpft, die herausstellen sollen, dass die Mitgliedskommune bestimmte Qualitäten im Bereich des kommunalen MM verfolgt. Folgende Voraussetzungen sind für eine Mitgliedschaft zu erfüllen:

- Vorstellung des Ansatzes des kommunalen MM durch Vertreter der Koordinierungsstelle auf Leitungsebene der Kommune (Verwaltungsvorstand)
- Festlegung einer Rahmenvereinbarung mit der Koordinierungsstelle, darin u.a. geregelt: Benennung einer verantwortlichen Ansprechperson, deren Aufgaben ggf. in einer Dienstanweisung zu regeln sind; Durchführung eines verwaltungsinternen Workshops zum Thema "Nachhaltige Mobilitätsentwicklung"; Einrichtung eines verwaltungsinternen fachbereichsübergreifenden Arbeitskreises
- Unterzeichnung Rahmenvereinbarung (durch Oberbürgermeister/Bürgermeister/Landrat)
- Zwei Jahre nach Unterzeichnung: Evaluation (Prüfen, ob Voraussetzungen für Mitgliedschaft weiter erfüllt sind)

Herkunft	Gutachter	**Mögliche Förderung**	
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Zukunftsnetz Mobilität NRW	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahme

3	Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit **Teilnahme beim Fußverkehrs-Check NRW**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurzfristig

Anlass

Die Fußverkehrs-Checks haben sich insgesamt als partizipatives Verfahren sowie als Einstiegsinstrument für eine kommunale Fußverkehrsförderung bereits in Baden-Württemberg seit 2015 sehr bewährt und sind sowohl in der Medienanalyse als auch in der kommunalen Reflexion als sehr gelungen eingeschätzt worden. Die Fußverkehrs-Checks bildeten damit einen wichtigen Meilenstein zur systematischen Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg und konnten zur Sensibilisierung der Akteure auf kommunaler und Landesebene für Fußverkehrsbelange beitragen.

Das Bundesland NRW folgt dem Vorbild von Baden-Württemberg und führt seit dem Jahr 2019 ebenfalls Fußverkehrs-Checks durch. Mit den Fußverkehrs-Checks wird in NRW ebenfalls ein landesweiter Weg eingeschlagen, um Fußverkehrsbelange auf kommunaler Ebene stärker zu thematisieren und ins Bewusstsein von Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit zu rücken.

Fußverkehrs-Checks bieten die Möglichkeit, einen Prozess zur Förderung des Fußverkehrs in einer Kommune zu initiieren, erste Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs umzusetzen, die Verwaltung und Politik für die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden zu sensibilisieren und gleichzeitig die Zielgruppe (besser) zu beteiligen. Mithilfe des Leitfadens vom Zukunftsnetz Mobilität NRW kann ein Fußverkehrs-Check selbst durchgeführt werden - oder die Stadt bewirbt sich um eine professionelle Begleitung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW und einem Fachbüro. Dieses Angebot wird jährlich für zwölf Kommunen, die jedoch Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW sein müssen, kostenlos möglich gemacht.

Abbildung 65: Impression eines Fußverkehrschecks in Bergkamen

Umsetzungsschritte

- Voraussetzung: Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW (siehe Maßnahme „Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW")
- Bewerbung um die Teilnahme am Fußverkehrs-Check

Herkunft	Gutachter	**Mögliche Förderung**	keine Kosten bei erfolgreicher Bewerbung am landesweiten Wettbewerb
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Zukunftsnetz Mobilität NRW	**Maßnahmenart**	Einzelmaßnahme

4	Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit **Ausbau und Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€~~€€~~
		Zeitrahmen	kurzfristig

Anlass

Um Mobilitätsmanagement (MM) als Instrument in Oer-Erkenschwick zu etablieren, sind verwaltungsinterne Strukturen weiterzuentwickeln, die den Wissenstransfer ermöglichen, Anreize sowohl nach innen als auch nach außen setzen und MM-Prozesse koordinieren. Weiterhin sollte die Stadt mit ihrer Vorbildfunktion vorausgehen und ein eigenes betriebliches MM initiieren.

Kommunales MM ist ein zentrales Instrument, um bauliche, infrastrukturelle Maßnahmen durch Information, Austausch und Weiterbildung zu ergänzen und die Mobilitätskultur hin zu einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Um die Bedeutung des kommunalen MM zu betonen und Prozesse lenken und koordinieren zu können, ist zur zügigen Umsetzung auch eine personelle Verankerung zu empfehlen (Festlegen einer zentralen Verantwortlichkeit für das kommunale MM). Kernaufgabe ist die Weiterentwicklung und Umsetzung der MM-Maßnahmen des Mobilitätskonzepts: Ansprechpartner für das Thema Mobilität in der Öffentlichkeit, Querschnitts-/Koordinierungsfunktion innerhalb der Verwaltung (Informationsversorgung, Beratung aller Führungskräfte), Wissenstransfer an interessierte Unternehmen, Schulen und weitere öffentliche Einrichtungen, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Evaluation des Fortschritts. Denkbar ist auch die Einrichtung eines durch die verschiedenen Fachabteilungen der Verwaltung besetzten Arbeitskreises, welcher die Umsetzung des Mobilitätskonzepts begleitet.

Um der Vorbildfunktion der Verwaltung und weiterer städtischer Betriebe gerecht zu werden, ist zudem die Einführung eines betrieblichen MM anzustreben. Dies zielt auf die Vermeidung von Fahrten, die häufigere Nutzung des Umweltverbundes sowie die umweltfreundliche Abwicklung der verbleibenden Kfz-Fahrten der Mitarbeitenden ab. Zunächst wird ein Grundsatzbeschluss zur Einführung des BMM in der Verwaltung empfohlen, um so den eindeutigen Willen für ein BMM zu verdeutlichen und ggf. erste Projekte zu definieren. Im Rahmen des BMM sind unterschiedlichste Ansätze denkbar: Homeoffice erleichtern und bewerben, Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen am Rathaus, Ausbau des Angebots an Dienst-Pedelecs, Befragung der Mitarbeitenden zur Ermittlung von Potenzialen und Akzeptanz von Maßnahmen, Durchführung von Erreichbarkeitschecks, Mitfahrerportal.

Umsetzungsschritte

- Einrichtung eines kommunalen MM: Festlegung einer Verantwortlichkeit bzw. personelle Verankerung des Themas ‚MM', ggf. Einrichtung eines verwaltungsinternen Arbeitskreises
- Einführung eines BMM in der Verwaltung und ggf. weiterer städtischer Betriebe: Grundsatzbeschluss zur Einführung des BMM, inhaltliche Ausgestaltung unter Partizipation der Mitarbeitenden (u.a. Befragung zur Ermittlung von Potenzialen und Akzeptanz von Maßnahmen)

Herkunft	Gutachter	**Mögliche Förderung**	Förderprogramm Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Zukunftsnetz Mobilität NRW	**Maßnahmenart**	Daueraufgabe

5	Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit (Laufende) Öffentlichkeitsarbeit	Priorität	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurz- bis mittelfristig

Anlass

Das Mobilitätskonzept sollte durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit (Marketing und öffentliche, positive Kommunikation) begleitet werden. Selbstbewusst sollte über das Mobilitätskonzept selbst (strategische Gesamtausrichtung, Zusammenhänge zu anderen Planungsprozessen) sowie die darin enthaltenen vielschichtigen Aspekte, Aktivitäten und Projekte berichtet werden, so dass Akteure und Bevölkerung für das Thema nachhaltige Mobilität sensibilisiert und motiviert werden, um so dauerhaft ein stärkeres Bewusstsein für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in der Stadtgesellschaft zu erzeugen. Durch die Mitnahme und Partizipation der Öffentlichkeit in unterschiedlicher analoger und digitaler Form (z.B. Aktionen, Veranstaltungen, Wettbewerbe und Kampagnen sowie ein gut aufbereitetes Informationsangebot an zentraler Anlaufstelle) können weite Teile der Bevölkerung erreicht werden. Durch die so entstehende Transparenz können insbesondere auch die Akzeptanz und die Wirksamkeit von Maßnahmen verbessert werden.

Umsetzungsschritte

- Dauerhaftes „Sichtbarmachen" des Mobilitätskonzepts (Hintergründe, Zusammenhänge, Zielsetzung, Inhalte) durch Öffentlichkeitsarbeit in analoger und digitaler Form
- Durchführung von weiteren öffentlichkeitswirksamen und -beteiligenden Formaten zu spezifischen Themen (bspw. Umgestaltung Berliner Platz, Ausbau und Verortung von Radabstellanlagen, etc.), partizipative Ausarbeitung und Umsetzung von Schlüssel- und/oder Pilotprojekten
- Wiederaufnahme des „WhatsApp-Service" der Stadt zur Aufbereitung und Umsetzung des Mobilitätskonzepts mit einem alternativen Anbieter
- Schaffung von Identifikationspunkten durch dauerhafte „Einarbeitung" bzw. Mitnahme der Bevölkerung in Planungs- und Umsetzungsprozesse
- Dauerhafte transparente Evaluation des Mobilitätskonzepts (z.B. Umsetzungsanalyse und Umsetzungsbericht, siehe Kapitel 6)
- Installation einer qualifizierten Anlauf- und Beratungsstelle für interessierte Bürger*innen, Unternehmen und Akteure (Mobilitätsmanager*in)

Herkunft	Stadt Oer-Erkenschwick, Gutachter	**Mögliche Förderung**	Förderprogramm Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Stadtmarketing, Zukunftsnetz Mobilität NRW	**Maßnahmenart**	Daueraufgabe

6	Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit **Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds**	**Priorität**	++~~+~~
		Kostenschätzung	€~~€€~~
		Zeitrahmen	kurz- bis mittelfristig

Anlass

Medienpräsenz und öffentliche Aufmerksamkeit schaffen Bewusstsein für ein Thema und können das Verhalten von Bevölkerung und Stadtgesellschaft beeinflussen. Um Aspekte der Mobilitätswende in eine nachhaltige und stadtverträgliche Richtung umzusetzen, bedarf es kontinuierlicher Anreize und Informationen. Das Mobilitätskonzept setzt verstärkt auf Anreize den Umweltverbund stärker zu nutzen. Erfahrungen zeigen jedoch, dass die Bandbreite und die Nutzungsmöglichkeiten alternativer Verkehrsarten in der Öffentlichkeit oftmals noch nicht ausreichend bekannt sind. Um dem entgegenzuwirken, ist eine umfassende Informations- bzw. Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Ebenso können Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds Einschnitte für den Kfz-Verkehr bedeuten, dies lässt sich aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit nicht immer vermeiden. Ein „Marketing Mobilitätswende" soll dabei helfen, das Verständnis für derartige Maßnahmen sowie Akzeptanz und Bewusstsein für die Mobilitätswende insgesamt zu erhöhen.

Umsetzungsschritte

- Herausarbeitung einer Dachmarke für die Mobilitätswende als Basis einer guten Kommunikationsstrategie: Handlungsleitfäden zur öffentlichen Pressearbeit, einheitliche Designs sowie professionell aufbereitete Informationen zu Aktivitäten und Neuigkeiten als auch Informationen zur Nutzung von Angeboten und Dienstleistungen
- Sensibilisierung für Klimaschutz und Verkehrswende sowie Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten durch Informationen und Informationsmöglichkeiten: Nutzung der Social Media - Auftritte der Stadt Oer-Erkenschwick (aktuell Facebook und Instagram) und von klassischen Printmedien, aber auch im öffentlichen Raum via digitaler Infobildschirme oder analog über Plakate an Haltestellen etc.
- Schaffung bzw. Bewerbung von zielgruppenspezifischen Angeboten: z.B. E-Bike-Schulungen für Senior*innen in Zusammenarbeit mit Polizei, Kreis RE und Kreisverkehrswacht; Neubürgermarketing; PoliTour in Zusammenarbeit mit Polizei und Kreis RE
- Durchführung von speziellen Aktionen: z.B. Aktionstag „autofreie Stimbergstraße" (mit Möglichkeiten alternative Verkehrsmittel testen zu können, Aufzeigen von Alternativnutzungen im öffentlichen Raum ohne Kfz), Aktionstag „kostenloser ÖPNV" (bspw. zu größeren Festivitäten wie Stimberg-Festival oder ‚OE schlemmt'), Teilnahme an der europäischen Mobilitätswoche, erneute Teilnahme und Durchführung der Klimawochen (letztmalig 2016), Teilnahme am internationalen Parking-Day

Herkunft	Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbeitskreis, Gutachter	**Mögliche Förderung**	Förderprogramm Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Stadtmarketing, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Polizei, Kreis Recklinghausen, externe Dienstleister	**Maßnahmenart**	Daueraufgabe

7	Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit **Etablierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements**	**Priorität**	+++
		Kostenschätzung	€€€
		Zeitrahmen	kurz- bis mittelfristig

Anlass

Die Konzentration des Gewerbes in Oer-Erkenschwick verteilt sich auf vier Standorte im (Süd)-Osten der Stadt, wo z.T. mehrere große Betriebe beheimatet sind. Die räumliche Konzentration weist auf ein hohes Potenzial für betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) hin. Im BMM sollte die Stadt Oer-Erkenschwick koordiniert und zielgerichtet ihr Engagement zur aktiven Ansprache und Beratung von ansässigen Betrieben erhöhen (Interesse wecken, Vorteile aufzeigen); im Idealfall kann ein Netzwerk aus interessierten Unternehmen aufgebaut werden.

Darauf aufbauend sind eigene (Pilot-)Projekte und/oder (Beratungs-)Programme zu entwickeln und umzusetzen. Um möglichst große Effekte zu erzielen, sollte neben Einzelberatungen auch ein standortbezogenes MM (bspw. für das Gewerbegebiet Hübelkamp) entwickelt bzw. koordiniert werden. Dies wird umso wichtiger hinsichtlich der prognostizierten Ansiedlung von weiteren großen Betrieben wie bspw. Harry oder die potenzielle Vergrößerung von Westfleisch. Langfristig sind selbstlaufende Organisationsstrukturen in den Betrieben anzustreben. Begleitend ist eine nutzerfreundliche Infrastruktur und Serviceangebote (v. a. für Radverkehr und ÖPNV) z.B. an den Gewerbestandorten herzustellen. Auch hier kann die Stadtverwaltung eine beratende Funktion übernehmen.

Alle Prozesse und Projekte sollten wenn möglich evaluiert und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Dadurch lassen sich zum einen Imagegewinne für die Stadt Oer-Erkenschwick und die beteiligten Unternehmen generieren als auch weitere Akteure und Projektpartner gewinnen.

Umsetzungsschritte

- Gezielte und aktive Ansprache von Unternehmen(sleitungen) und Gewinnung interessierter Unternehmen, Bildung eines Netzwerkes bzw. eines runden Tisches; langfristiges Ziel: Schaffung selbstlaufender Organisationsstrukturen in den Betrieben und/oder standort-/gewerbegebietsbezogen
- Gemeinsame Entwicklung und Initiierung von (Pilot-)Projekten und/oder (Beratungs-)Programmen; Beispiele: Fahrzeugpooling von benachbarten Unternehmen, Förderung von Fahrgemeinschaften, Förderung des Radfahrens durch Etablierung von Bikeleasing und qualitätvolle Radabstellanlagen, Prüfung von ergänzenden ÖV-Angeboten zu Schichtzeiten

Herkunft	Arbeitskreis, Gutachter	**Mögliche Förderung**	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“, Förderrichtlinie-Betriebliches Mobilitätsmanagement
Zentrale Akteure	Stadt Oer-Erkenschwick, Wirtschaftsförderung, interessierte Unternehmen, Zukunftsnetz Mobilität NRW	**Maßnahmenart**	Daueraufgabe

Abbildung 66: Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Quelle: ivm GmbH

6 Evaluation

Ein Evaluationskonzept hilft, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept für Oer-Erkenschwick sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss bei Bedarf kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

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

- Umsetzungsanalyse und -bericht: etwa alle zwei Jahre
- Zielerreichungsanalyse: ca. alle fünf Jahre (ggf. seltener)
- Evaluationsbericht: ca. alle fünf Jahre (fasst Umsetzungs- und Zielerreichungsanalyse zusammen)
- Detailevaluation einzelner Projekte: laufend

Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung der Maßnahmen, sondern auch für den Evaluierungsprozess gewisse Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten. Gemäß den Empfehlungen zur Einrichtung einer zentralen Verantwortung im kommunalen Mobilitätsmanagement (vgl. Maßnahme ‚Ausbau und Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung' im Handlungsfeld ‚Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit') ist die Federführung in Bezug auf Evaluation und Controlling auch an dieser Stelle anzusiedeln.

Umsetzungsanalyse und Umsetzungsbericht

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

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen etwa alle zwei Jahre erfolgen und mit einem kurzen Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden. Die Basisvariante der Evaluation stellt eine Art Ampelsystem dar: In den Maßnahmentabellen wird eine Spalte „Aktueller Stand" eingefügt und je nach Bearbeitungsstand eingefärbt:

- Grün: Maßnahme(n) bereits vollständig umgesetzt
- Gelb: Maßnahme(n) in Umsetzung oder in Detailprüfung
- Orange: Maßnahme(n) noch nicht umgesetzt
- Rot: Maßnahme(n) wird bzw. werden nicht weiterverfolgt

Die Hintergründe der Einstufungen sollten durch kurze Kommentare zum aktuellen Stand erläutert werden.

Zur weitergehenden Umsetzungsanalyse können bei Bedarf für bestimmte Maßnahmen bzw. Maßnahmenfelder spezifische Indikatoren entwickelt werden, die einen messbaren Umsetzungsfortschritt ermöglichen. Nachfolgend sind einige Maßnahmen und Indikatoren beispielhaft dargestellt. Die Handhabbarkeit dieser Indikatoren ist seitens der Verwaltung zu prüfen:

Maßnahmenfeld	Maßnahme und Indikator
Fußverkehr & Barrierefreiheit	Ausbau/Umbau von Querungsmöglichkeiten: Anzahl modernisierter bzw. neu eingerichteter Querungen
	Optimierung von Umlaufsperren: Anzahl bzw. Anteil der geprüften / optimierten Umlaufsperren
	Fußgängerfreundliche Knotenpunkte: Anzahl der systematisch geprüften Knotenpunkte
Radverkehr & Mikromobilität	Maßnahmenprogramm Radverkehr: Länge mindestens ERA-konform gestalteter Strecken, Anzahl bzw. Länge eingerichteter Fahrradstraßen
	Ausbau von Radabstellanlagen: Anzahl neu eingerichteter / aufgewerteter Radabstellanlagen (ggf. differenziert nach Zielorten)
ÖPNV & Inter-/Multimodalität	Qualifizierung der Haltestellen: Anzahl aufgewerteter Haltestellen (Ausstattungsliste, Grad der Barrierefreiheit)
Kfz-Verkehr & Straßennetz	Förderung alternativer Antriebe: Zusammensetzung der städtischen Fahrzeugflotte nach Antriebsformen, Anzahl an Ladesäulen / Ladepunkten (ggf. nach räumlicher Verteilung)
Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit	Etablierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements: Größe des Netzwerks bzw. Anzahl der für die Teilnahme am BMM gewonnenen Unternehmen

Zielerreichungsanalyse

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

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

Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein Zyklus von etwa 5, ggf. auch eher 10 Jahren empfohlen. Dazu sind u.a. folgende Wirkungsindikatoren von möglicher Relevanz:

Methodik / Instrument	Wirkungsindikator
Haushaltsbefragung	Entwicklungen im Modal-Split (insbesondere Verhältnis Umweltverbund zu Kfz-Verkehr)
	Zufriedenheit mit Mobilitätsangeboten
Verkehrserhebungen	Entwicklungen von Verkehrsmengen (insbesondere Kfz- und Radverkehr) an ausgewählten wichtigen Querschnitten
	Entwicklung von ÖPNV-Fahrgastzahlen
Auswertung von Statistiken und Messungen, Raumanalysen	Entwicklung von Unfallzahlen und -schweren
	Erschließungsgrad der Siedlungsfläche durch den ÖPNV (als erschlossen gelten Bereiche bis zu 300m entfernt von Haltestellen)

Evaluationsbericht

Mit einem Instrument in Form eines ‚Evaluationsberichts' sollten die im Rahmen der Umsetzungs- und der Zielerreichungsanalyse gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet, anhand bestimmter Regeln bewertet sowie anschließend kommuniziert werden. Der Evaluationsbericht sollte – in Abgleich mit den Elementen der Zielerreichungsanalyse – ca. alle 5 Jahre aufgestellt werden und Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- Umsetzungsstand:
  Darstellung des Stands der Umsetzung mit allgemeinen Aussagen je Maßnahme (bspw. wie „abgeschlossen", „in Bearbeitung", „noch nicht begonnen" oder auch „wird nicht weiterverfolgt").

- Umsetzungsanalyse:
  Zusammenfassung der Umsetzungsanalyse (siehe oben) und Darstellung der Entwicklung einiger besonders wichtiger Maßnahmen und Indikatoren, aber auch qualitative Aussagen zu Erarbeitungs-/Umsetzungsstand von im Mobilitätskonzept empfohlenen planerischen Konzepten

- Zielerreichungsanalyse:
  Zusammenfassung der Ergebnisse der Zielerreichungsanalyse anhand der Entwicklung von Kennwerten und Daten der Mobilität

- Rahmenbedingungen des Mobilitätskonzepts:
  Zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts wurden Empfehlungen unterschiedlicher Art formuliert (mögliche Umsetzungsschritte bzw. Vorgehensweise, Einbindung bestimmter Akteure je Maßnahme). Das Wirken dieser Ansätze und Methoden sollte an dieser Stelle begutachtet werden.

- Empfehlungen zur Fortschreibung:
  Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollten Empfehlungen zur Fortschreibung des Mobilitätskonzepts sowie zur Fortführung / Anpassung der Rahmenbedingungen getroffen werden.

Detailevaluation von Projekten

Im Mobilitätskonzept sind einige Maßnahmen benannt, die Ansätze enthalten, die von außerordentlichem öffentlichen und/oder stadtgrenzenüberschreitendem Interesse sind oder werden können. Dies sind insbesondere die Radpendlerrouten, die König-Ludwig-Trasse, die Implementierung von Verleihangeboten, die Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW und die Verbesserung der Verkehrssituation am Schulzentrum.

Es wird daher empfohlen, deren Umsetzung im Detail zu evaluieren, um die gewonnenen Erfahrungen solide bewerten zu können. Eine fundierte und kritische Begleitung dieser „Pilotprojekte" ermöglicht Konsequenzen im Hinblick auf eine Multiplikation von neuen Handlungsansätzen sowohl in der Stadt Oer-Erkenschwick selbst als auch in weiteren (Nachbar-)Kommunen.

7 Resumee

Mit dem Mobilitätskonzept liegt der Stadt Oer-Erkenschwick ein aktuelles strategisches Grundkonzept für die kurz-, mittel- und langfristige sowie perspektivische Entwicklung des Verkehrs (und des öffentlichen Raumes) vor. Dieses ist seit Anfang 2019 im Dialog mit der breiten Stadtgesellschaft in Form von Verwaltung, Politik, unterschiedlichen Akteuren und Bürgerinnen und Bürgern aus Oer-Erkenschwick erarbeitet worden. Das Mobilitätskonzept gibt die verkehrsplanerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele und Leitlinien der kommenden 15 Jahre vor, koordiniert die zukünftigen Aufgaben und gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung und Dringlichkeit von Teil- und Einzelmaßnahmen.

Schwerpunkt dieses Mobilitätskonzepts ist die Förderung des Umweltverbunds mit dem Ziel, die entsprechenden Verkehrsarten (öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr) in ihrer Bedeutung und Wahrnehmung wesentlich zu stärken. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sehen daher insbesondere einen deutlichen Ausbau der Radinfrastruktur, die Qualitätssteigerungen im ÖPNV und die Stärkung von Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrsarten vor. Letzteres ist mit den Umbauabsichten der Haltestelle ‚Berliner Platz' zu einer Mobilstation z.T. bereits eingeleitet (Konzept Mobilstationen des VRR). Weitere Maßnahmenfelder zielen auf eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Fußwegeinfrastruktur und damit auch des öffentlichen Raumes in Oer-Erkenschwick ab. Dies wird sich auch positiv auf das Image der Stadt auswirken und dazu beitragen, die weichen Standortfaktoren Oer-Erkenschwicks zu stärken.

Da das Mobilitätsverhalten des Einzelnen immer auch stark von Routinen geprägt ist, liegt ein weiterer Schwerpunkt des Mobilitätskonzepts auf den Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und der Öffentlichkeitsarbeit. Diese sollen die infrastrukturellen Veränderungen vorbereiten, begleiten und bewerben; denn letztlich hängt eine nachhaltigere Ausrichtung der Mobilität nicht nur mit einer attraktiven Verkehrsinfrastruktur zusammen, sondern auch mit den Menschen, die diese nutzen und mitgestalten.

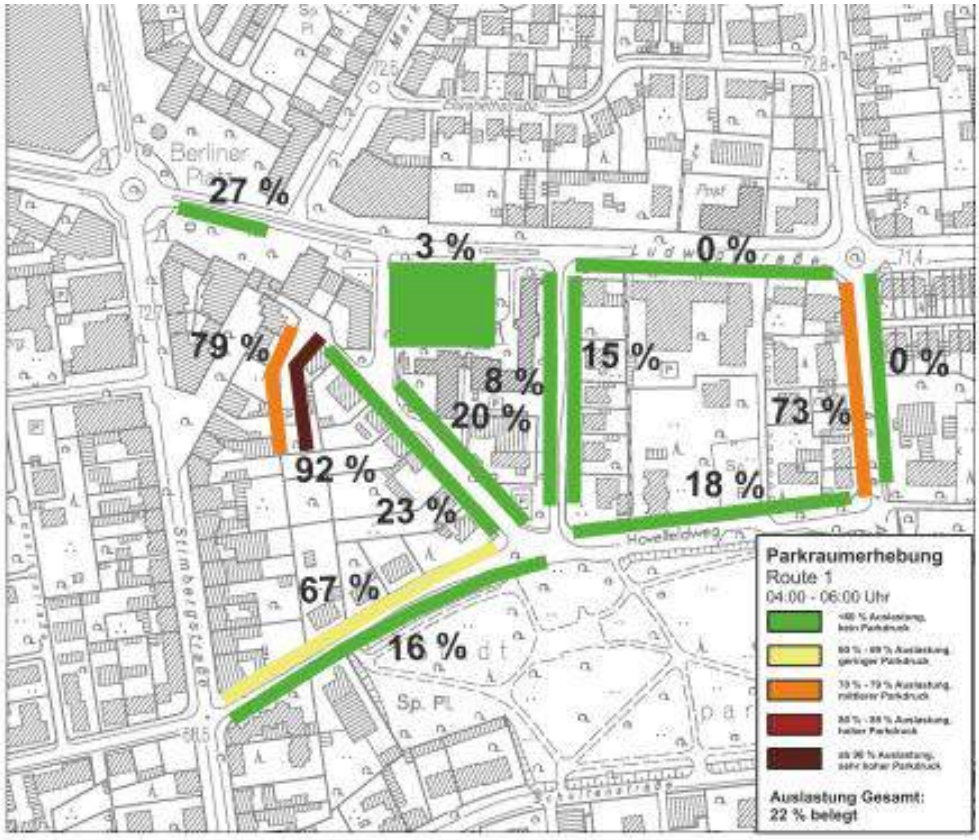
Das Mobilitätskonzept gibt mit einer Vielzahl an Maßnahmen deutliche Empfehlungen zur zukünftigen Gestaltung der Verkehrssysteme und der Straßen- bzw. öffentlichen Räume. Die volle Wirkung entfaltet es jedoch erst bei Umsetzung aller Maßnahmen bzw. bei Integration aller Maßnahmen bzw. Maßnahmenfelder. Hinzu kommt, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen und voneinander abhängig sind; die Umsetzung möglichst aller empfohlenen Maßnahmen und Ansätze ist daher umso wichtiger. Dabei ist es wichtig, dass das Maßnahmenkonzept nicht als starres Werk aufgefasst wird, sondern flexibel anzuwenden ist, um auf unvorhergesehene Umstände und Entwicklungen reagieren zu können. Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation sollten aufgegriffen und neue Projektansätze in die jeweiligen Maßnahmenfelder integriert und so adäquat angepasst werden.

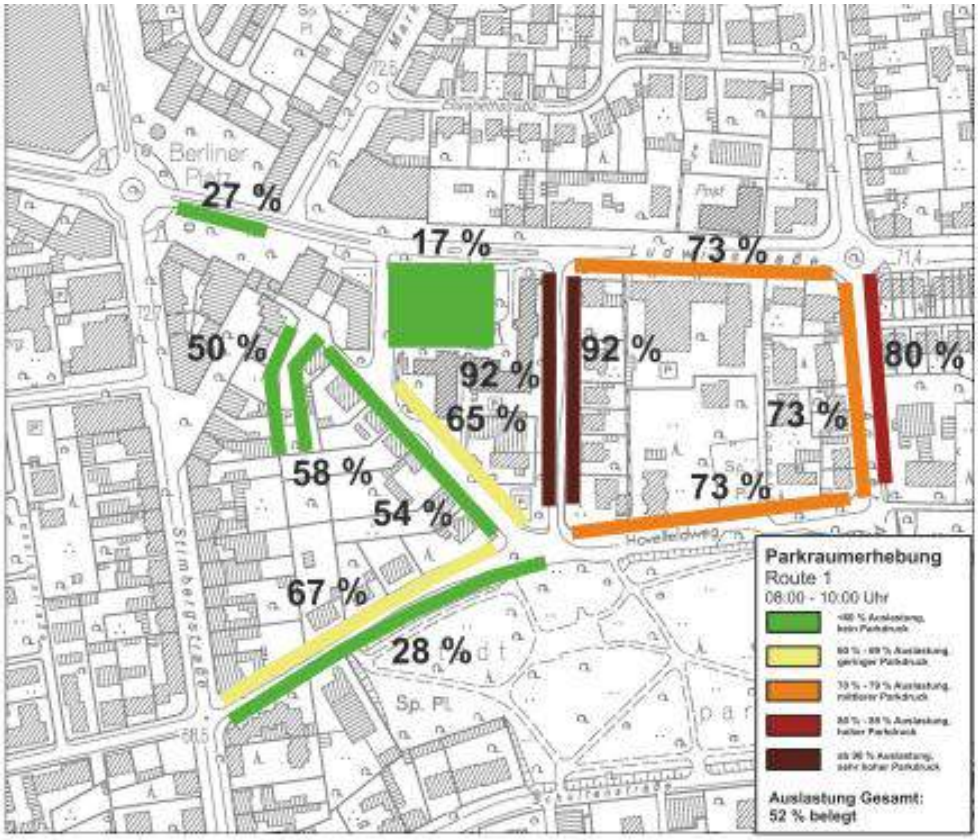
Mit der Fertigstellung des Mobilitätskonzepts wird der Prozess erst beginnen. Nach der Beschlussfassung startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung. Die Arbeiten zum Mobilitätskonzept werden demzufolge in der Erwartung abgeschlossen, dass nach der Beratung in den politischen Gremien die im Handlungskonzept enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen sukzessive umgesetzt, vorbereitet oder einer vertieften Prüfung unterzogen werden. Hierfür sind jedoch auch die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen bereit zu stellen.

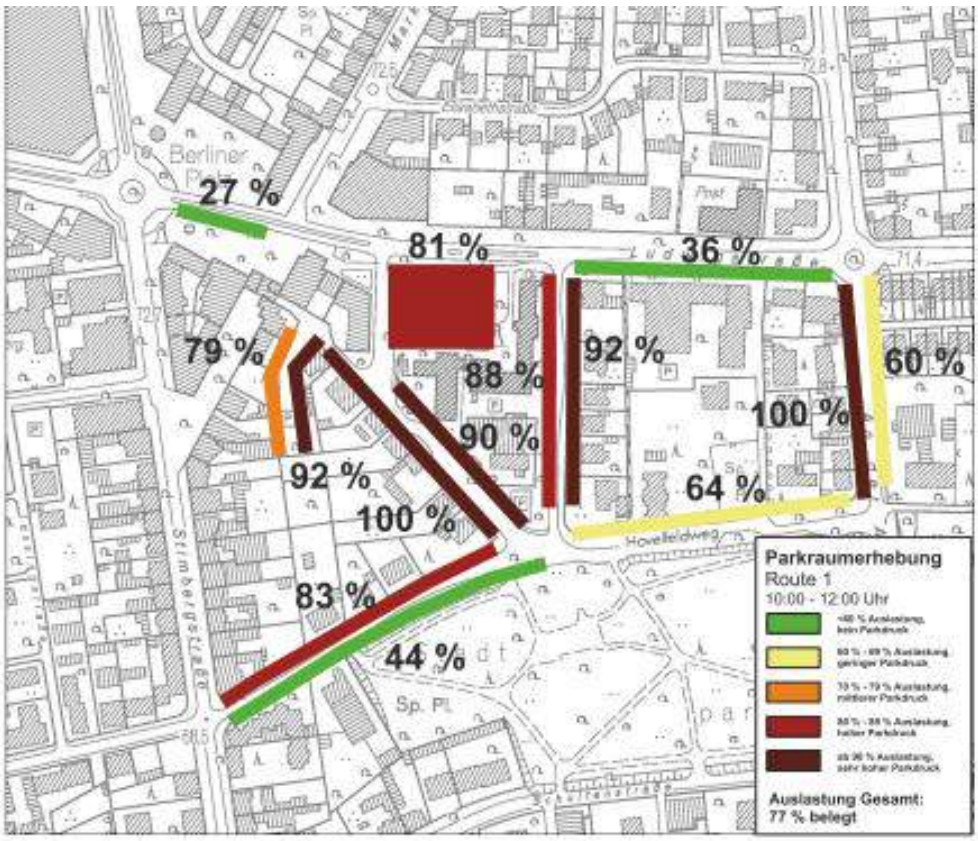
Für die Umsetzung einiger Maßnahmen wird politischer Mut und Durchhaltevermögen erforderlich sein. Doch letztlich zeigen auch Beispiele anderer Städte, dass sich mitunter laute Proteste nach der Umsetzung rasch in deutliche Unterstützung von weiteren Maßnahmen verwandeln können.

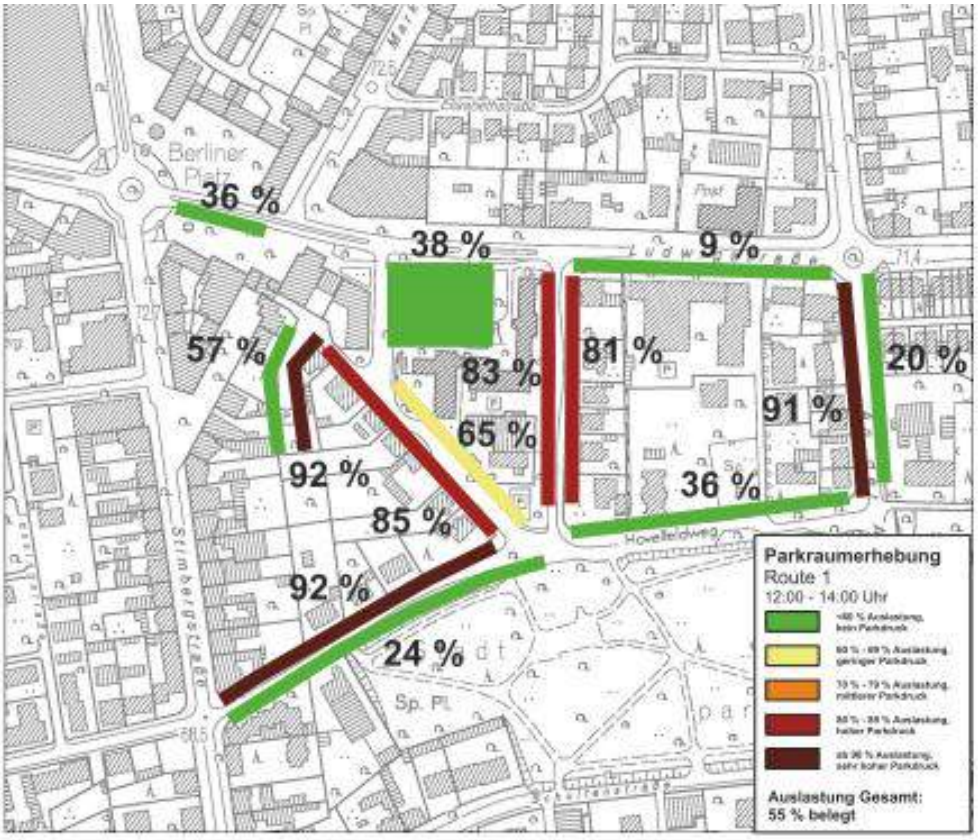
Zuletzt sind die im Maßnahmenkonzept enthaltenen, oftmals innovativen Ansätze und Ideen nicht nur als reine Lösung von verkehrlichen Problemen zu verstehen; sie prägen vielmehr die Entwicklung Oer-Erkenschwicks und die Mobilität ihrer Bürgerinnen und Bürger als Ganzes.

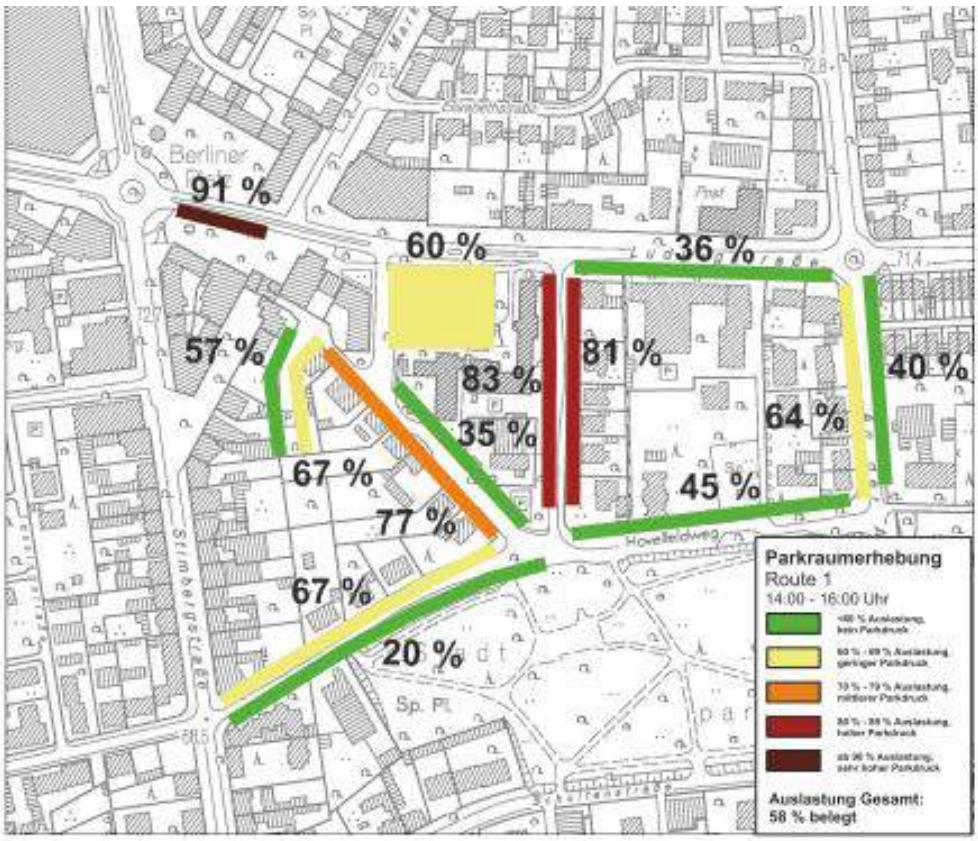
Anhang

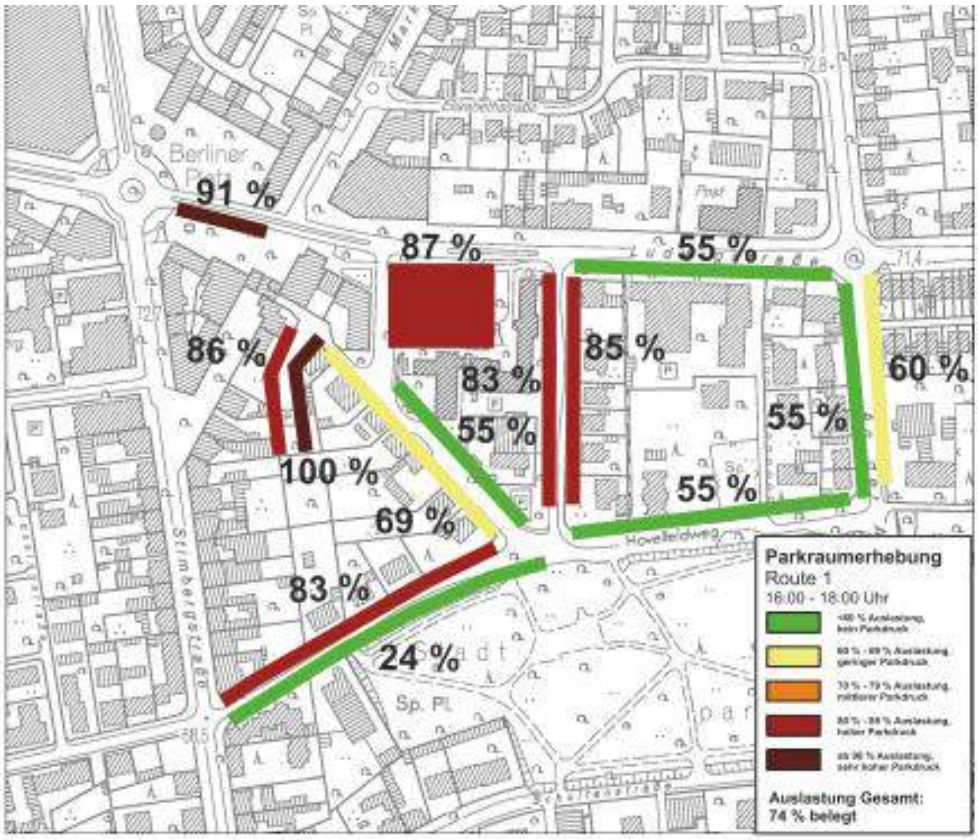

27 %
3 %
0 %
79 %
8 %
15 %
0 %
20 %
73 %
92 %
18 %
23 %
67 %
16 %
Parkraumerhebung
Route 1
04:00 - 06:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
22 % belegt

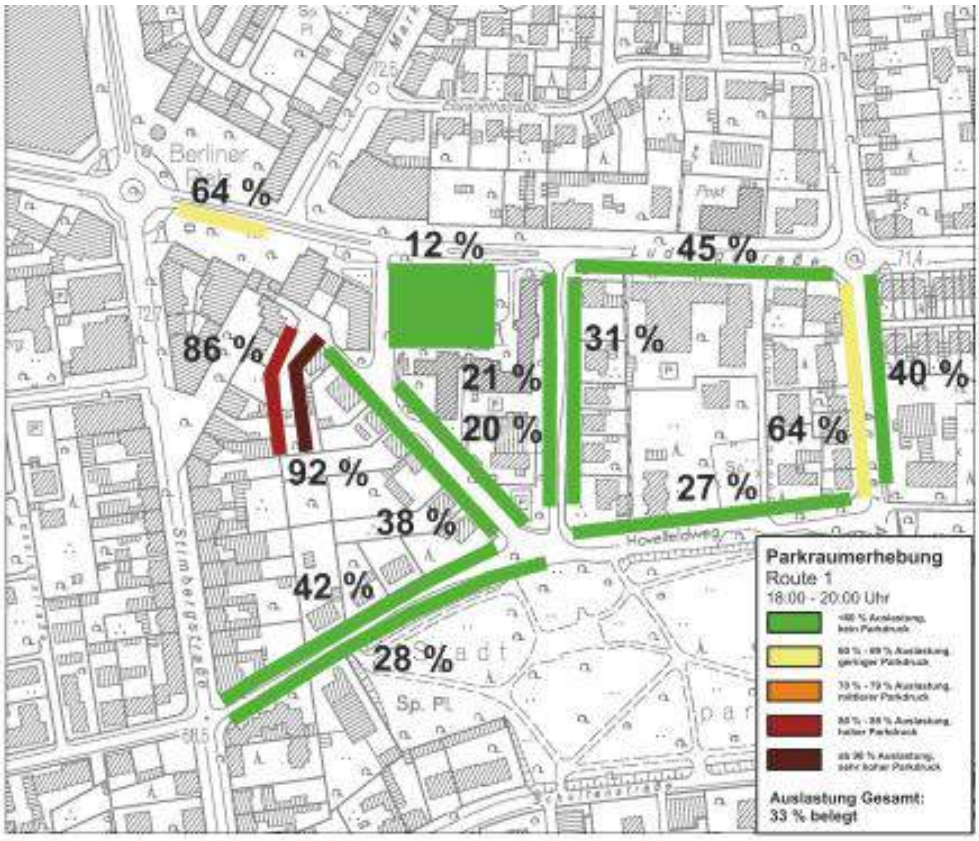

27 %
17 %
73 %
50 %
92 %
92 %
80 %
65 %
73 %
58 %
73 %
54 %
67 %
28 %
Parkraumerhebung
Route 1
08:00 - 10:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
52 % belegt

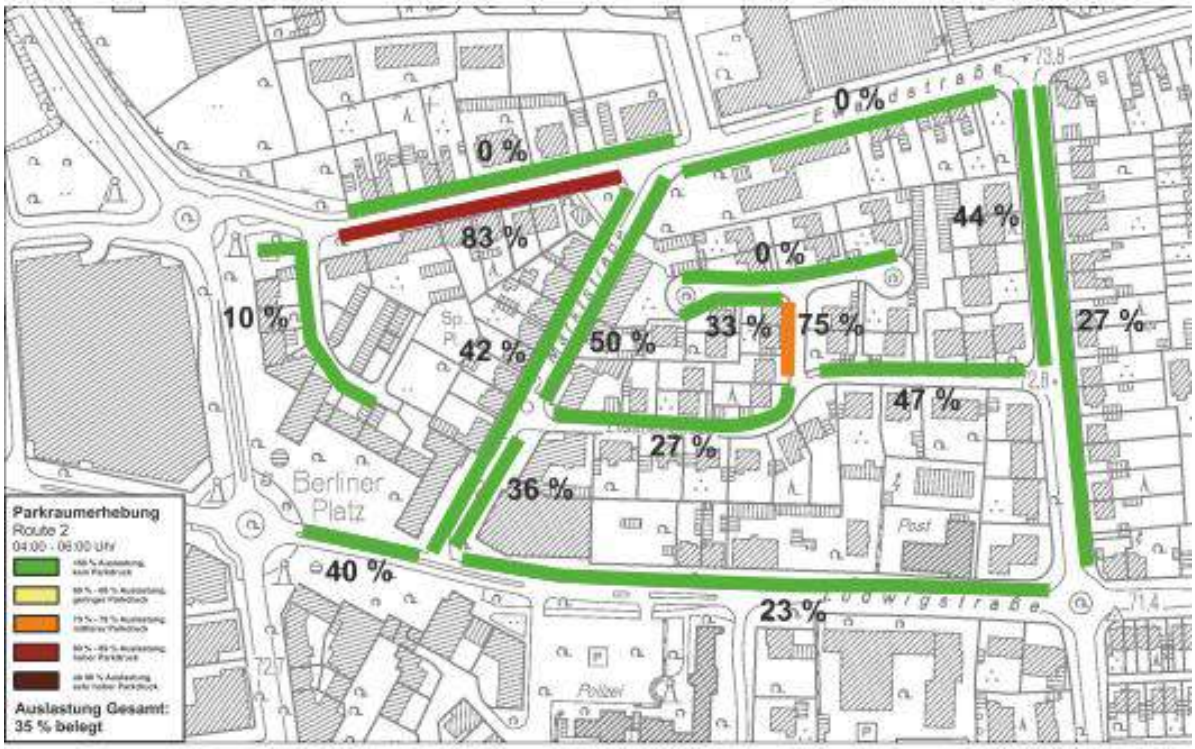

27 %
81 %
36 %
79 %
88 %
92 %
60 %
100 %
90 %
92 %
64 %
100 %
83 %
44 %
Parkraumerhebung
Route 1
10:00 - 12:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
77 % belegt

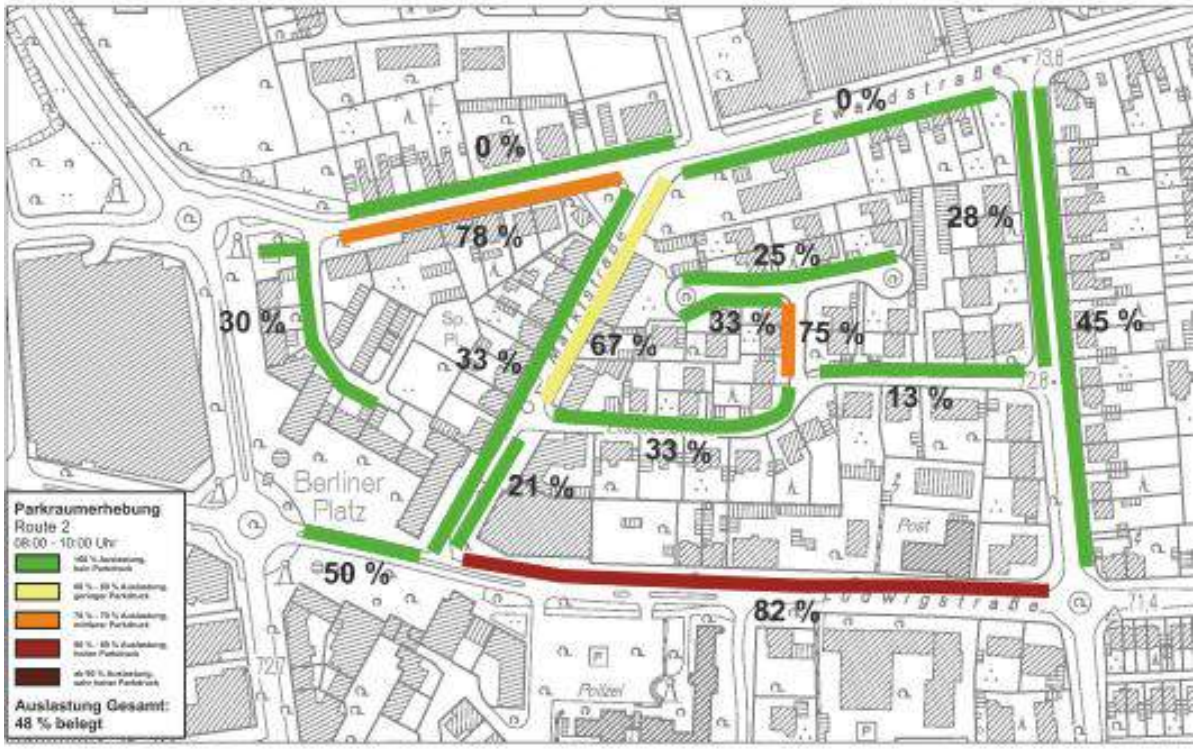

36 %
38 %
9 %
57 %
83 %
81 %
20 %
91 %
65 %
92 %
36 %
85 %
92 %
24 %
Parkraumerhebung
Route 1
12:00 - 14:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
55 % belegt

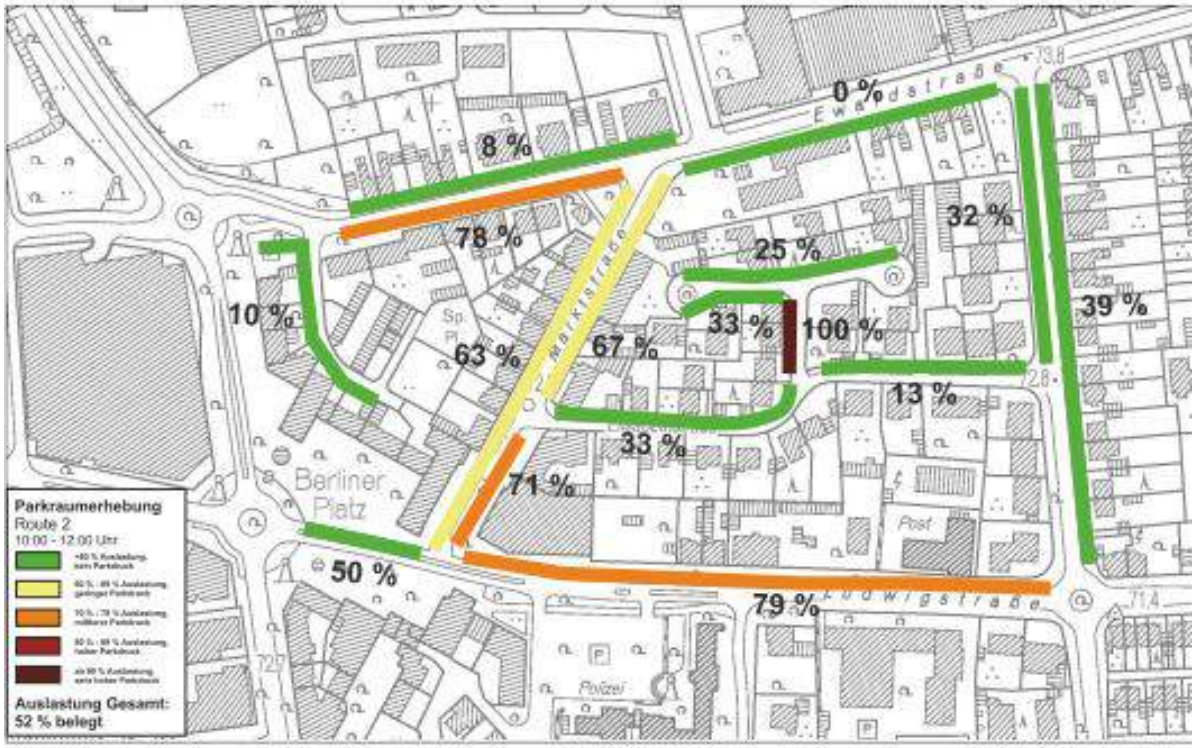

91 %
60 %
36 %
57 %
83 %
81 %
40 %
35 %
64 %
67 %
45 %
77 %
67 %
20 %
Parkraumerhebung
Route 1
14:00 - 16:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
58 % belegt

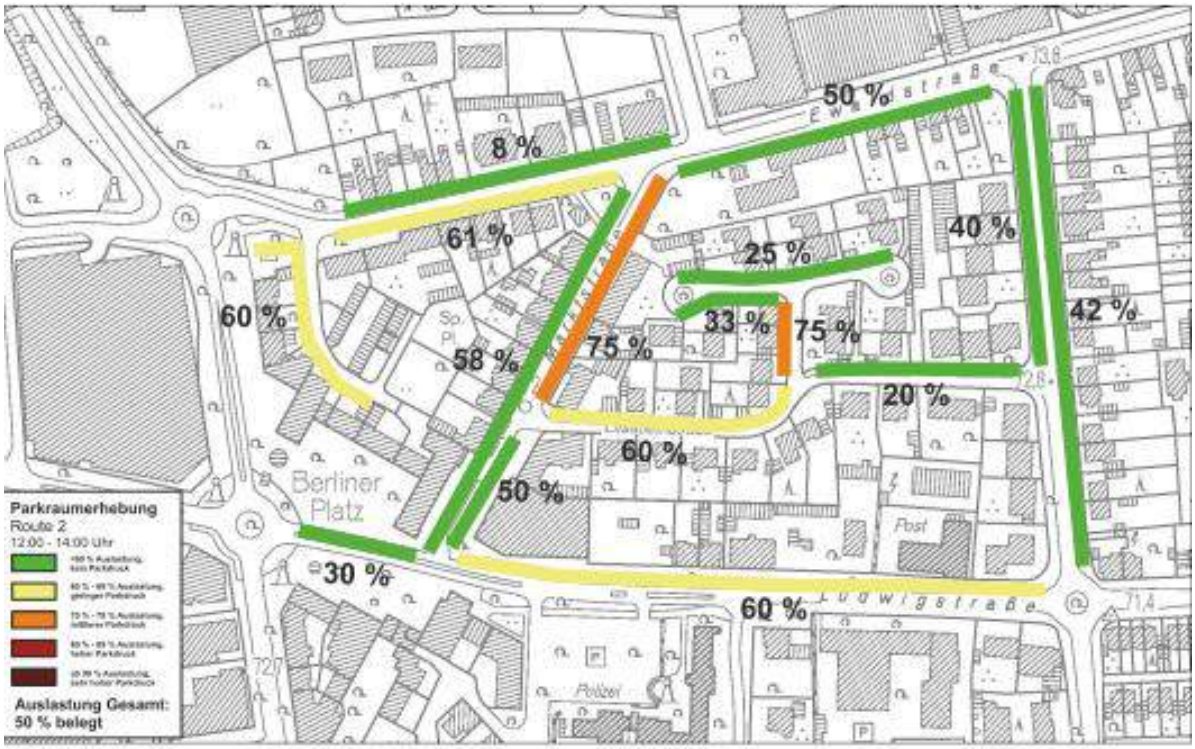

91 %
87 %
55 %
86 %
85 %
60 %
83 %
55 %
55 %
100 %
55 %
69 %
83 %
24 %
Parkraumerhebung
Route 1
16:00 - 18:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
74 % belegt

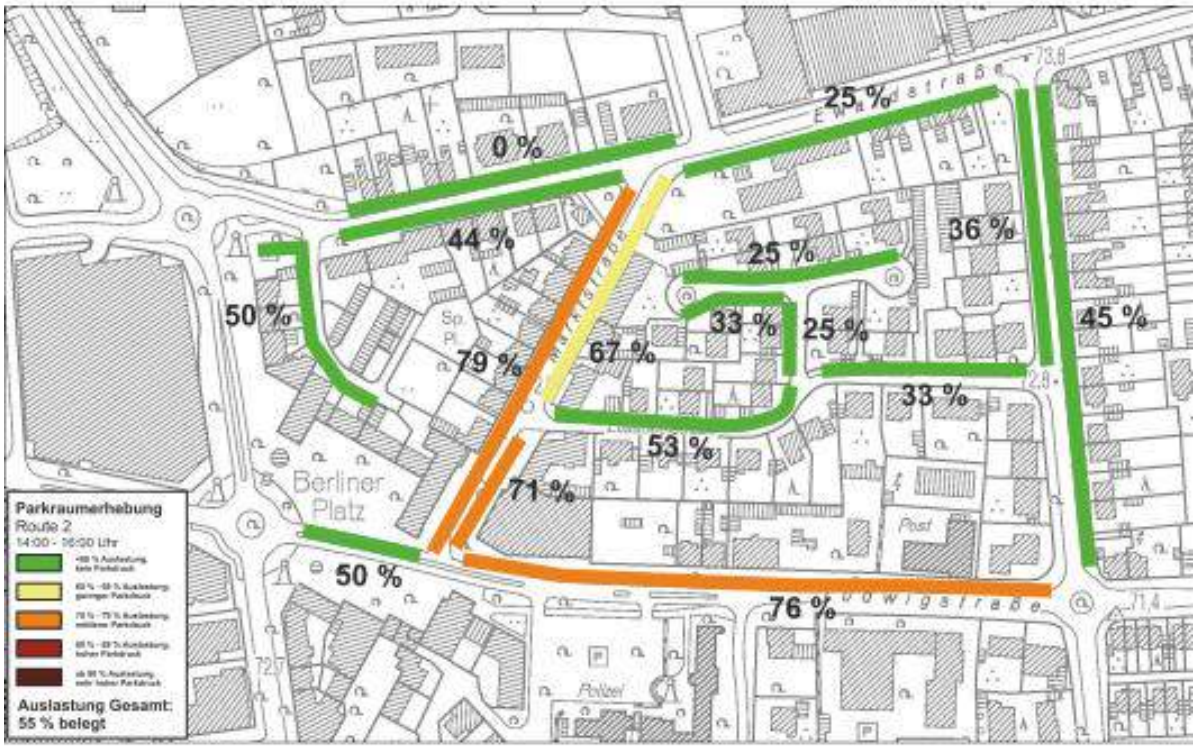

64 %
12 %
45 %
86 %
31 %
21 %
40 %
20 %
64 %
92 %
27 %
38 %
42 %
28 %
Parkraumerhebung
Route 1
18:00 - 20:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
33 % belegt

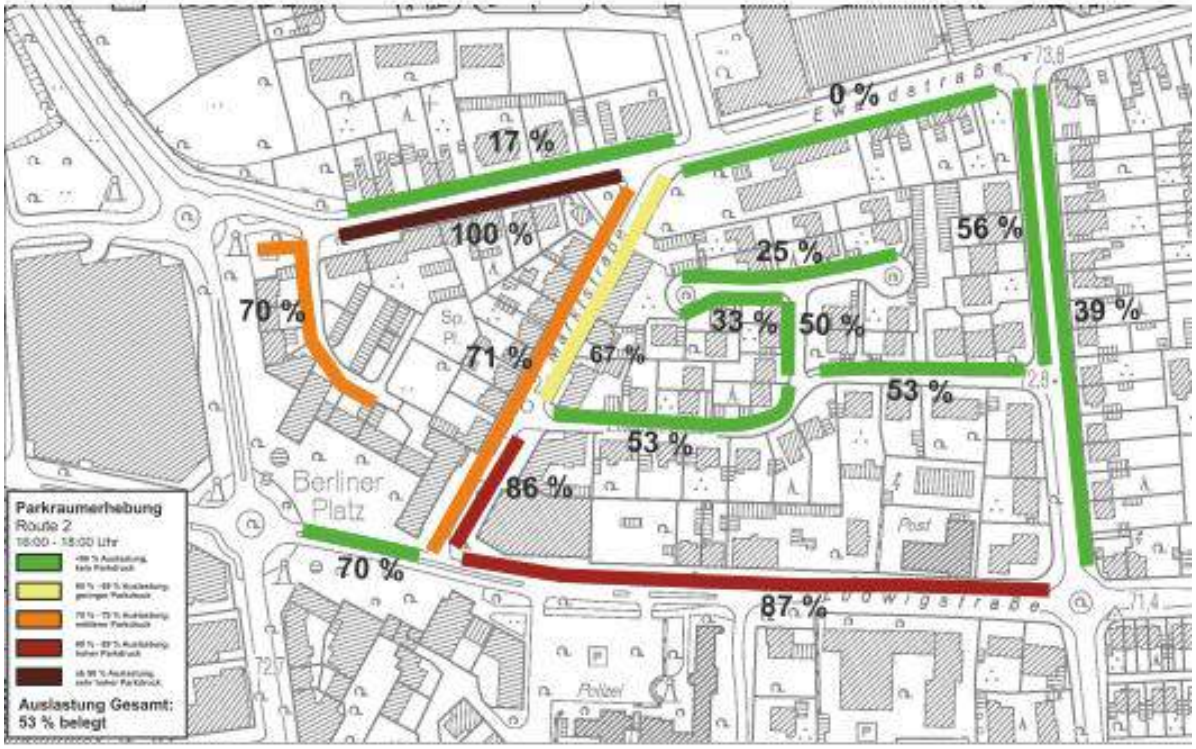

0 %
0 %
83 %
44 %
0 %
10 %
42 %
50 %
33 %
75 %
27 %
47 %
27 %
36 %
Berliner Platz
Post
40 %
23 %
Ludwigstraße
Polizei
Parkraumerhebung
Route 2
04:00 - 06:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
35 % belegt

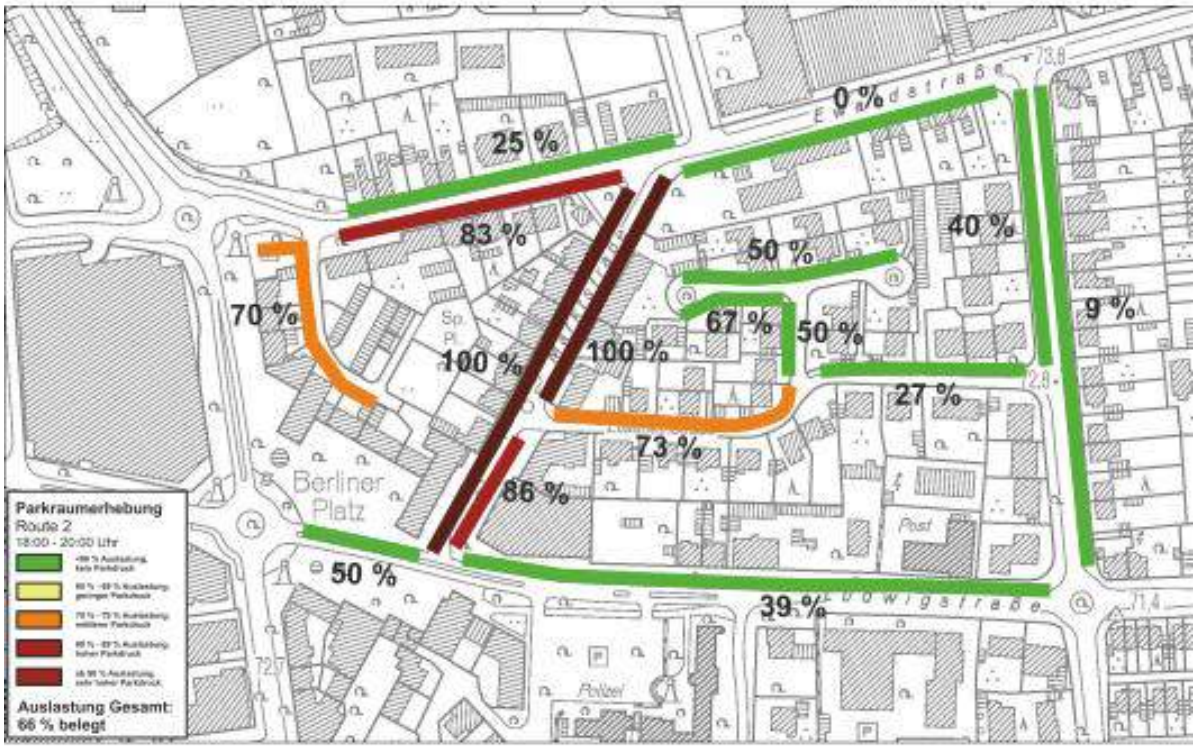

0 %
0 %
78 %
28 %
25 %
30 %
33 %
67 %
33 %
75 %
45 %
13 %
33 %
21 %
Berliner Platz
Post
50 %
82 %
Ludwigstraße
Polizei
Parkraumerhebung
Route 2
08:00 - 10:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
48 % belegt

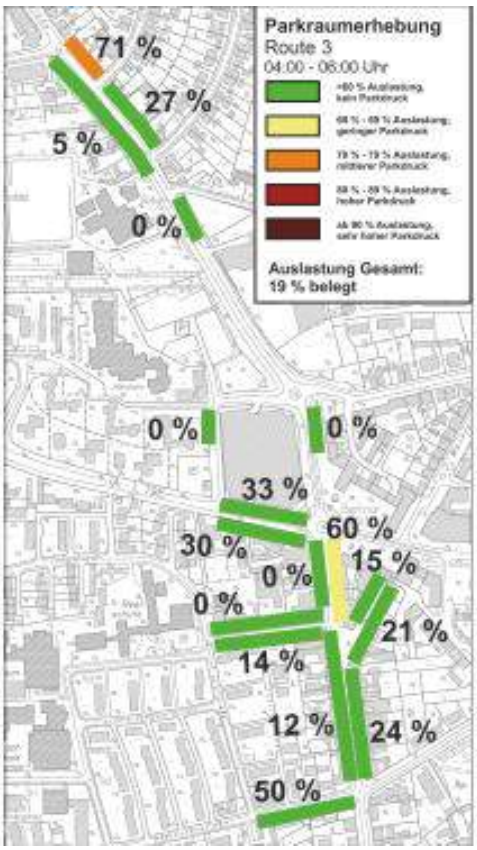

0 %
8 %
78 %
32 %
25 %
10 %
39 %
33 %
100 %
63 %
67 %
13 %
33 %
71 %
Berliner Platz
Post
50 %
79 %
Ludwigstraße
Polizei
Parkraumerhebung
Route 2
10:00 - 12:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
52 % belegt

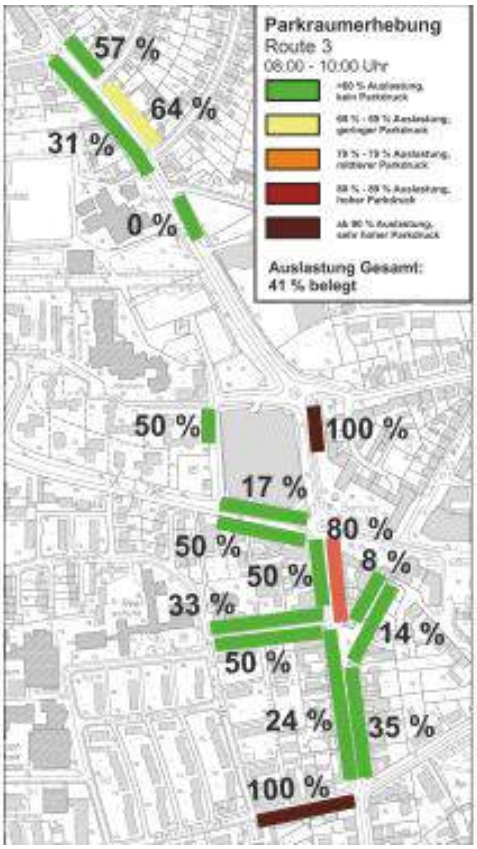

50 %
8 %
61 %
40 %
25 %
60 %
42 %
33 %
75 %
75 %
58 %
20 %
60 %
50 %
Berliner Platz
Post
30 %
60 %
Ludwigstraße
Polizei
Parkraumerhebung
Route 2
12:00 - 14:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
50 % belegt

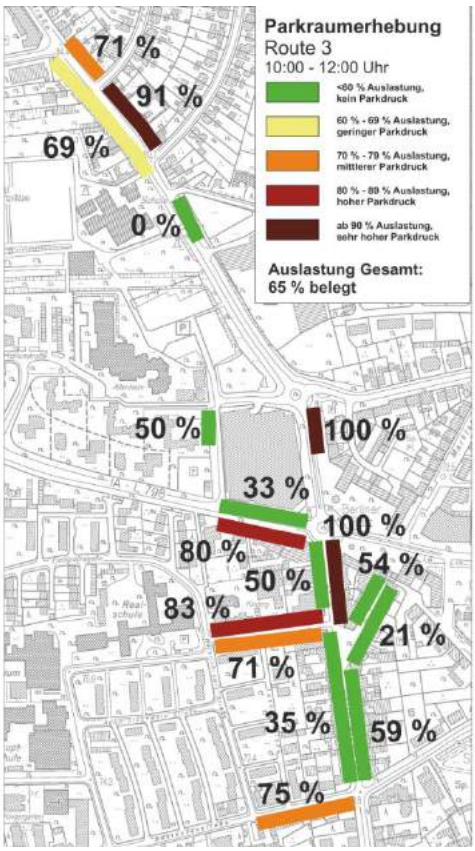

25 %
0 %
44 %
36 %
25 %
50 %
33 %
25 %
45 %
79 %
67 %
33 %
53 %
71 %
Berliner Platz
Post
50 %
76 %
Polizei
Parkraumerhebung
Route 2
14:00 - 16:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
55 % belegt

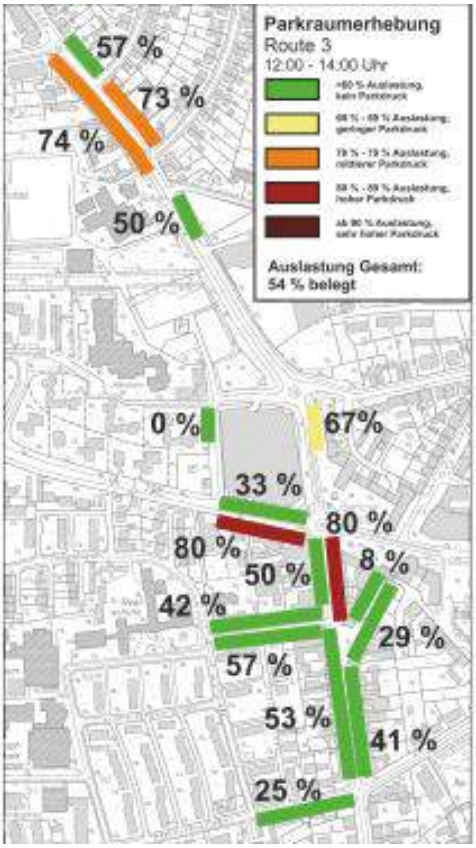

0 %
17 %
100 %
56 %
25 %
70 %
33 %
50 %
39 %
71 %
67 %
53 %
53 %
86 %
Berliner Platz
Post
70 %
87 %
Polizei
Parkraumerhebung
Route 2
16:00 - 18:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
53 % belegt

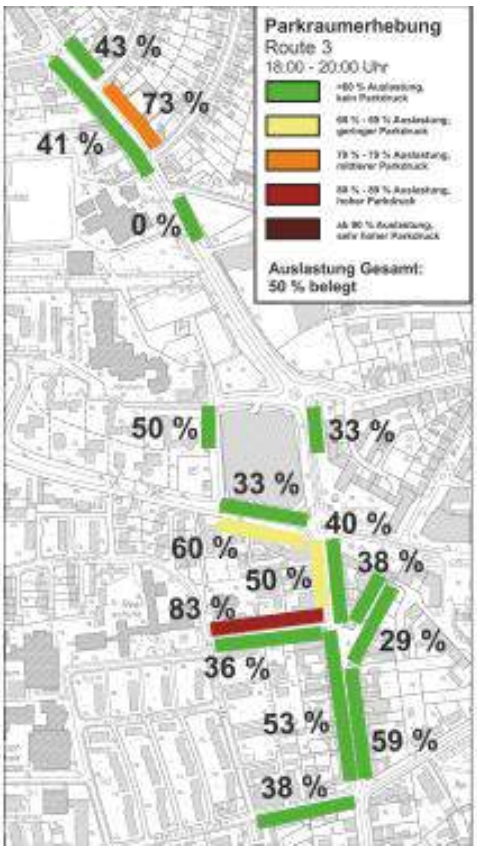

0 %
25 %
83 %
50 %
40 %
70 %
67 %
50 %
9 %
100 %
100 %
27 %
73 %
86 %
Berliner Platz
50 %
39 %
Post
Polizei
Parkraumerhebung
Route 2
18:00 - 20:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
66 % belegt

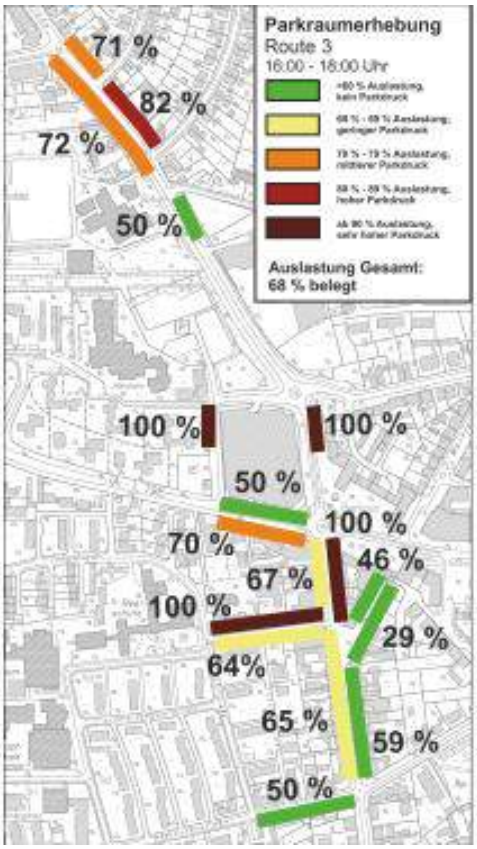

Parkraumerhebung
Route 3
04:00 - 06:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
19 % belegt
71 %
27 %
5 %
0 %
0 %
0 %
33 %
60 %
30 %
15 %
0 %
0 %
21 %
14 %
12 %
24 %
50 %

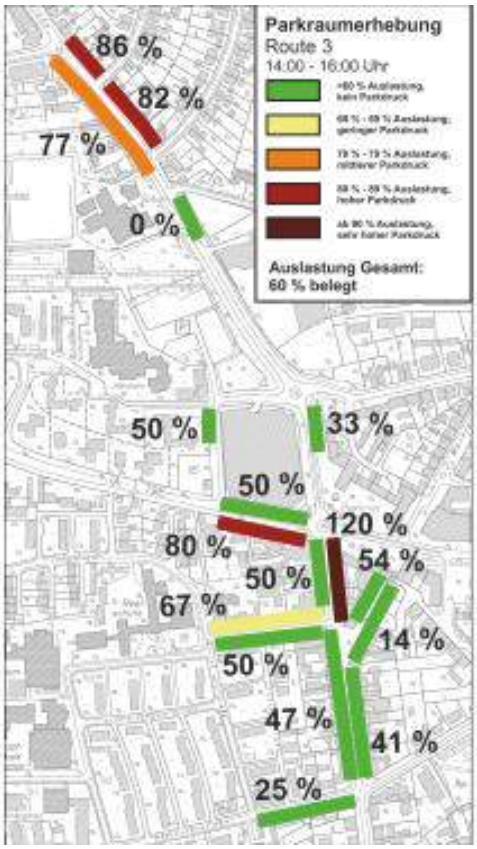

Parkraumerhebung
Route 3
08:00 - 10:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
41 % belegt
57 %
64 %
31 %
0 %
50 %
100 %
17 %
80 %
50 %
8 %
50 %
33 %
14 %
50 %
24 %
35 %
100 %


Parkraumerhebung
Route 3
10:00 - 12:00 Uhr
<60 % Auslastung, kein Parkdruck
60 % - 69 % Auslastung, geringer Parkdruck
70 % - 79 % Auslastung, mittlerer Parkdruck
80 % - 89 % Auslastung, hoher Parkdruck
ab 90 % Auslastung, sehr hoher Parkdruck
Auslastung Gesamt:
65 % belegt
71 %
91 %
69 %
0 %
50 %
100 %
33 %
100 %
80 %
54 %
50 %
83 %
21 %
71 %
35 %
59 %
75 %


Parkraumerhebung
Route 3
12:00 - 14:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
54 % belegt
57 %
73 %
74 %
50 %
0 %
67%
33 %
80 %
80 %
8 %
50 %
42 %
29 %
57 %
53 %
41 %
25 %


Parkraumerhebung
Route 3
18:00 - 20:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
50 % belegt
43 %
73 %
41 %
0 %
50 %
33 %
33 %
40 %
60 %
38 %
50 %
83 %
29 %
36 %
53 %
59 %
38 %


Parkraumerhebung
Route 3
16:00 - 18:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
68 % belegt
71 %
82 %
72 %
50 %
100 %
100 %
50 %
100 %
70 %
46 %
67 %
100 %
29 %
64%
65 %
59 %
50 %


Parkraumerhebung
Route 3
14:00 - 16:00 Uhr
Auslastung Gesamt:
60 % belegt
86 %
82 %
77 %
0 %
50 %
33 %
50 %
120 %
80 %
54 %
50 %
67 %
14 %
50 %
47 %
41 %
25 %