



ERGEBNISBERICHT

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Sprockhövel



Auftraggeberin:

Stadt Sprockhövel
Die Bürgermeisterin
Planen und Umwelt

Ansprechpartnerin:

Frau Rabea Heyer
Rathausplatz 4
45549 Sprockhövel
Tel. 02339/917-282
E-Mail: heyer@sprockhoevel.de

Köln und Leverkusen im Mai 24

Auftragnehmende:



Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6
50667 Köln

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing (Raumpl.) Herbert Eidam

M.Sc. Geogr. David Philipps

M.Sc. Joel Kruber

Tel.: 0221 – 789 527 – 27

E-Mail: herbert.eidam@VIAKoeln.de

Internet: www.viakoeln.de

Kooperationspartner:



ISAPLAN Ingenieur GmbH

Brückenstraße 4
51379 Leverkusen

Ansprechpartner:

B.Eng. Svenja Gest

M.Sc. Elias Droste

Tel: 02171 - 36 355 - 0

E-Mail: droste@isaplan.net

Internet: www.isaplan.net

Inhaltsverzeichnis

1.	Das integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Sprockhövel – wegweisend zur nachhaltigen Mobilität	1
1.1.	Aufbau und Grundlagen des Mobilitätskonzepts	1
1.2.	Stellenwert des integrierten Mobilitätskonzepts in der kommunalen Verkehrsplanung der Stadt Sprockhövel	3
2.	Beteiligung	5
2.1.	Beteiligungsverfahren	5
2.2.	Wegedetektiv	8
3.	Grundlegende Informationen zur Mobilität in Sprockhövel	13
3.1.	Raumstruktur	13
3.2.	Grundstruktur des Verkehrs	15
3.3.	Mobilitätsverhalten und Verkehrsaufkommen	18
3.4.	Wegelänge	20
4.	Bestandsaufnahme und Stärken-Schwächen-Analyse	22
4.1.	ÖPNV und vernetzte Mobilität	23
4.2.	Nahmobilität mit dem Rad	27
4.3.	Nahmobilität zu Fuß	33
4.4.	Fließender und ruhender motorisierter Individualverkehr	39
5.	Ziele für ein nachhaltiges Mobilitätssystem in Sprockhövel	46
6.	Evaluation und Indikatoren	48
7.	Handlungskonzept mit Projektsteckbriefen	50
7.1.	Charakter des Handlungskonzeptes	50
7.2.	Wirkungsprognose für die einzelnen Maßnahmen, Umsetzung und Kosten	51
7.3.	Grundnetze als planerische Grundlage für das Handlungskonzept	52

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Prozess zur Projektentwicklung des Mobilitätskonzepts der Stadt Sprockhövel; Darstellung: VIA eG.....	2
Abbildung 2-1:	Prinzipskizze zum „geschichteten Ebenenkonzept“ im Beteiligungsprozess: Schrittweise Beteiligung von inneren Kreis nach außen; Darstellung: VIA eG	5
Abbildung 2-2:	Eindrücke aus der ersten Bürgerwerkstatt; Fotos: VIA eG	7
Abbildung 2-3:	Screenshot „Wegedetektiv“, Ausschnitt aus dem Stadtgebiet; Quelle: freiluftkonzepte	8
Abbildung 2-4:	Anteil der Meldungen nach Verkehrsarten aus der Online- Beteiligung „Wegedetektiv“; Quelle: VIA eG	9
Abbildung 2-5:	Oberthemen zum Thema Radverkehr anhand der Anregungen aus der Online-Beteiligung „Wegedetektiv“; Quelle: VIA eG	9
Abbildung 2-6:	Oberthemen zum Thema Fußverkehr anhand der Anregungen aus der Online-Beteiligung „Wegedetektiv“; Quelle: VIA eG	10
Abbildung 2-7:	Oberthemen zum Thema Kfz-Verkehr anhand der Anregungen aus der Online-Beteiligung „Wegedetektiv“; Quelle: VIA eG	11
Abbildung 2-8:	Oberthemen zum Thema ÖPNV anhand der Anregungen aus der Online-Beteiligung „Wegedetektiv“; Quelle: VIA eG	11
Abbildung 2-9:	Darstellung der verschiedenen Anregungen nach räumlichen Hotspots	12
Abbildung 3-1:	Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland	14
Abbildung 3-3:	Verkehrsanbindung der Stadt Sprockhövel; Darstellung: VIA eG.....	16
Abbildung 3-4:	Verkehrsmittelwahl in Sprockhövel im Vergleich zum Typus Mittelstadt im städtischen Raum allgemein.....	17
Abbildung 3-5:	Verkehrsmittelwahl in Sprockhövel und dem Ennepe-Ruhr-Kreis im Vergleich	18
Abbildung 3-6:	Verkehrsverflechtungen der Stadt Sprockhövel: Stadtgrenze überschreitende Quell- und Zielverkehre	20
Abbildung 3-7:	Kumulierte Verteilung der Wegelängen, die von der Sprockhöveler Bevölkerung zurück gelegt werden	21
Abbildung 4-1:	Hinweise und Parameter zur Erarbeitung des Stärken-Schwächen-Profiles.....	22
Abbildung 4-2:	ÖPNV-Erschließung und -Angebot in Sprockhövel nach ÖPNV-Güteklassen	24
Abbildung 4-3:	Reisezeitvergleich ab Haßlinghausen Rathaus in Minuten (Isochronen für einen repräsentativen Werktag, 9 Uhr)	25
Abbildung 4-4:	Reisezeitvergleich ab Niedersprockhövel Kirche in Minuten (Isochronen für einen repräsentativen Werktag, 9 Uhr)	26
Abbildung 4-5:	Erfassung des Untersuchungsnetzes nach Streckenabschnitten und Knotenpunkten; Darstellung: VIA eG	29
Abbildung 4-6:	Radverkehrsinfrastruktur im Bestand; Darstellung: VIA eG	30
Abbildung 4-7:	Bilder der Bestandserfassung Radverkehr; Fotos: VIA eG (oben links: Friedhofstraße / Glückauf-Trasse; oben rechts: Hauptstraße, Niedersprockhövel, unten links: Glückauf-Trasse, Niedersprockhövel; unten rechts: Glückauf-Trasse).....	31
Abbildung 4-8:	Beispiel für eine qualitativ minderwertige Fahrradabstellanlage am Freibad in Niedersprockhövel (links) und eine qualitativ hochwertige überdachte Abstellanlage am Bürgerhaus in Niedersprockhövel (rechts); Fotos: VIA eG.....	32
Abbildung 4-9:	Querungsstelle am Kreisverkehrsplatz Hauptstraße / L70n, Niedersprockhövel mit differenziertem Doppelbord; Foto: VIA eG	35
Abbildung 4-10:	Querungsstelle an der Hauptstraße, Niedersprockhövel; Foto: VIA eG	36
Abbildung 4-11:	Punktuell Eingeschränkte Gehwegbreiten in Niedersprockhövel, Hauptstraße; Foto: VIA eG	37
Abbildung 4-12:	Spielgeräte an der Glückauf-Trasse (links) und Stadtmöbilierung (rechts) in Niedersprockhövel; Fotos: VIA eG	37
Abbildung 4-13:	Übersicht der Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet	41

Abbildung 4-14:	Mittelstraße in Haßlinghausen (l.); neugebaute Glückauf-Allee (L70n);Fotos: ISAPLAN, VIA eG	42
Abbildung 4-15:	Beispiel einer geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahme (l.); zentraler Kreisverkehr in Niedersprockhövel (r); Fotos: ISAPLAN	42
Abbildung 4-16:	Übersicht der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Stadtgebiet; Darstellung: ISAPLAN ..	43
Abbildung 4-17:	Sichtverhältnisse am Knotenpunkt am Rennebaum; Foto: ISAPLAN	43
Abbildung 4-18:	Hauptstraße in Niedersprockhövel (l.); Parkplatzsituation am Schulcampus Haßlinghausen (r.); Fotos: ISAPLAN	44
Abbildung 7-1:	Kostenklassen nach gutachterlicher Ersteinschätzung.....	52
Abbildung 7-2:	Führungsformen im Gelb-Grünen-Netz mit Beispielfotos; Fotos: VIA eG	54
Abbildung 7-3:	Grundnetz Radverkehr 2035	54
Abbildung 7-4:	Grundnetz Kfz-Verkehr 2035	56

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Übersicht über die Stakeholdergespräche zum Mobilitätskonzept.....	7
Tabelle 3-1:	Bevölkerungsverteilung nach Stadtteilen 2022	15
Tabelle 3-2:	Ein- und Auspendelndenströme Stand 2020	16
Tabelle 3-3:	Wege der Sprockhöveler Bevölkerung.....	19
Tabelle 6-1:	Indikatoren für die Leitzielkontrolle und Veränderungsziele	49

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW
AT	Aufgabenträger ÖPNV
B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Anlagen des Radverkehrs
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FGÜ	Fußgängerüberweg
FNP	Flächennutzungsplan
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
InHK	Integriertes Handlungskonzept
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
KVP, KP	Kreisverkehrsplatz
LSA	Lichtsignalanlage
Lkw	Lastkraftwagen
MID	Studie zum Mobilitätsverhalten in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUNV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SDR	Seitenradar
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
THG	Treibhausgas
T20, T30	Tempo 20, Tempo 30
VER	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
WSW	Stadtwerke Wuppertal

Anmerkung zum gendergerechten Sprachgebrauch

Im folgenden Text wurde darauf geachtet, dass der Genderaspekt hinreichende Berücksichtigung findet. Wir haben daher, um alle Geschlechtsformen in gleicher Weise anzusprechen, die Schreibweise mit „:“ gewählt, wie z.B. „Fußgänger:innen“ oder die neutrale Form, wie z.B. “zu Fuß Gehende”. Falls dies in einigen Fällen versehentlich nicht beachtet wurde, bitten wir dies zu entschuldigen. Dies soll keinesfalls eine Geschlechterdiskriminierung oder eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes bedeuten.

1. Das integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Sprockhövel – wegweisend zur nachhaltigen Mobilität

1.1. Aufbau und Grundlagen des Mobilitätskonzepts

Das vorgelegte Mobilitätskonzept für die Stadt Sprockhövel bildet die zukünftige Planungsgrundlage zur Entwicklung einer zukunftsfähigen nachhaltigen Mobilitätsstrategie, an der sich alle folgenden Detailplanungen für die verschiedenen Mobilitätsbereiche ausrichten. Die hier beschriebenen Maßnahmen sollen eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie beschreiben, die es erlaubt, den Verkehr in der Stadt Sprockhövel nachhaltiger, das heißt klima-, umwelt- sowie sozialverträglicher, auszugestalten.

Mit dem Mobilitätskonzept erhält die Stadt Sprockhövel also einen **leitbildorientierten strategischen Handlungsrahmen**, der eine Art „Rezeptbuch“ mit exemplarischen Maßnahmenvorschlägen für die Mobilität der Zukunft darstellt. **Dieser strategische Handlungsrahmen verankert das Nachhaltigkeitsparadigma in sämtlichen mobilitätsrelevanten Planungsprozessen.**

Das heißt, alle konzeptionellen Planungen, die von der Stadt Sprockhövel ausgehen oder von dieser begleitet, unterstützt oder genehmigt werden, sollen im Hinblick auf die im Mobilitätskonzept verankerten Leitziele harmonisiert werden. Im Vorfeld und ebenso als Wirkungskontrolle sollen diese mit den zur Verfügung gestellten Indikatoren überprüft und bei Nichterfüllung soweit wie möglich korrigiert werden.

Von besonderer Bedeutung ist die **Verankerung der Strategie in der Bürgerschaft, bei den lokalen Akteuren sowie in der Politik**. Dies wurde im Zuge der Projektbearbeitung durch eine Bürgerversammlung sowie eine gut genutzte Bürgerbeteiligung sichergestellt. Außerdem wurden in zwei Stakeholdergesprächen mit Vertreter:innen lokaler Interessengemeinschaften und mit den Nachbarkommunen und dem Ennepe-Ruhr-Kreises weitere Akteure beteiligt. Im weiteren Verfahren sind auch Gespräche mit Straßen.NRW geplant, diese können sinnvollerweise erst dann geführt werden, wenn konkretere Planungen vorliegen und zur Abstimmung anstehen, also erst im künftigen Verlauf der Umsetzungsplanung.

Das Beteiligungsverfahren wird in Kapitel 2.1 ausführlich dokumentiert.

Auf der **verkehrsplanerischen Fachebene** wurden die Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Erstellung von Kommunalen nachhaltigen Mobilitätsplänen (SUMP, engl. **Sustainable Urban Mobility Plan**) berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund wurden folgende **Leitfragestellungen** beantwortet:

- Welche Ausgangssituation wird vorgefunden?
- Wie ist diese Situation verkehrsplanerisch zu bewerten? Welche Stärken und Schwächen ergeben sich?
- Wie wird diese Situation von Bürgerschaft, lokalen Stakeholdern, Verwaltung und Politik eingeschätzt?

- Welche Ziele für die künftige Mobilitätsstrategie werden daraus abgeleitet?
- Welche Handlungsspielräume gibt es, und wo kann mit einem Transformationsprozess angesetzt werden?
- Welche konkreten Maßnahmen lassen sich herleiten?

Das nachstehende Schema gibt einen Überblick über die einzelnen Bausteine des Mobilitätskonzepts:



Abbildung 1-1: Prozess zur Projektentwicklung des Mobilitätskonzepts der Stadt Sprockhövel (Darstellung VIA eG)

Ergänzend zu den planerischen Überlegungen stand die Maßgabe im Mittelpunkt, pragmatische und vor allem **realistisch umsetzungstaugliche Vorschläge** zu entwickeln, die in einem überschaubaren Zeitrahmen bereits Wirkung zeigen können. Es gilt auch hinsichtlich der in der Vergangenheit stark auf den motorisierten Individualverkehr fixierten Sichtweise, den Blick auf alternative Fortbewegungsmöglichkeiten und deren Vernetzung zu richten, diese auszubauen und dort wirkungsvoll anzusetzen, wo bereits gute Voraussetzungen bestehen.

Weitreichende Maßnahmen, bei denen die Stadt Sprockhövel nicht in erster Linie zuständig bzw. im Einfluss begrenzt ist, werden zwar in das Mobilitätskonzept aufgenommen, jedoch nicht in den Mittelpunkt gestellt, da das Hauptkriterium die Umsetzungsorientierung ist. Dies schlägt sich dann auch in der Gesamtbewertung der Maßnahmen nieder, welche die Kommune im Fokus hat.

Zu den **zugrunde liegenden Daten** sei darauf hingewiesen, dass es nicht Gegenstand der Untersuchungen war, eigenständige Verkehrserhebungen, Modellrechnungen, Fahrgastzählungen etc. durchzuführen, sondern auf das zurückzugreifen, was an Daten vorhanden ist. Dennoch wurden die Datengrundlagen im Rahmen der Möglichkeiten der Stadt Sprockhövel in wesentlichen Punkten aktuell erhoben:

Durchgeführt wurden **systematische Befahrungen des Radverkehrsnetzes sowie des Straßennetzes**.

Weitere vorliegende verkehrstechnische Daten, wie z.B. DTV-Werte der alle 5 Jahre durchgeführten Straßenverkehrszählung NRW, dienen als Grundlage zur verkehrlichen Bewertung.

1.2. Stellenwert des integrierten Mobilitätskonzepts in der kommunalen Verkehrsplanung der Stadt Sprockhövel

Bei der Einordnung des Mobilitätskonzepts in die Instrumente der kommunalen Verkehrsplanung der Stadt Sprockhövel **ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die hier entwickelten Maßnahmenvorschläge keine letztgültigen Planungen sind, die so wie beschrieben umzusetzen sind. Vielmehr handelt es sich um eine Empfehlung aus fachlicher Sicht, wie die verkehrlichen und städtebaulichen Defizite im Mobilitätssystem behoben werden können.**

Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es weiterer ausführlicher Beratungen mit den verschiedensten Akteuren, auf deren Grundlage eine Feinplanung vorgenommen werden kann. Das Mobilitätskonzept ist mit seinen Projektsteckbriefen modular aufgebaut, so dass die Stadt flexibel agieren kann: Jederzeit ist es möglich, Bausteine umsetzungsreif zu machen und kontinuierlich aufeinander aufbauend die Situation zu verbessern. Im Laufe der Zeit werden sich weitere Aspekte und innovative Lösungsansätze über das Beschriebene hinaus eröffnen. Das Mobilitätskonzept ist daher offen und kann jederzeit fortgeschrieben werden, es stellt ein Gesamtpaket mit Maßnahmenvorschlägen dar, die sowohl im Block als auch in Einzelbausteinen umsetzbar sind.

Zusammenfassend lässt sich das Mobilitätskonzept wie folgt charakterisieren:

Rahmenplan für Mobilitätsbelange

Das integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Sprockhövel ist ein Rahmenplan für die künftige Ausgestaltung der Mobilität im Stadtgebiet.

Auf Grundlage einer umfassenden Analyse- und Bürgerbeteiligungsphase wurde ein Zielsystem hergeleitet, Handlungsfelder abgesteckt und darauf basierend Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese wurden intensiv verwaltungsintern sowie im politischen Raum diskutiert.

Ziele der Maßnahmenvorschläge

Die Maßnahmenvorschläge tragen dazu bei, das Mobilitätsgeschehen in Sprockhövel zukünftig stadtverträglich und nachhaltig auszugestalten.

Die Kernaufgabe liegt dabei darin, alle Verkehrsarten mit ihren Stärken und Schwächen zu betrachten, die Dominanz des Kfz-Verkehrs zurück zu nehmen und die Angebote der Nahmobilität (Rad, Fuß, ÖPNV) in ihrer Vernetzung deutlich zu stärken. Hiermit wird ein Beitrag zu einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität geleistet, sofern dies im kommunalen Einfluss erfolgen kann.

Verbindlichkeit als Rahmen, nicht im Detail

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Ausführungen in den Projektsteckbriefen keine abgeschlossenen Planungen sind, die exakt wie beschrieben umgesetzt werden müssen. Das Mobilitätskonzept ist kein rechtlich bindendes Instrument wie z.B. ein Flächennutzungsplan, sondern ein informeller Rahmenplan.

Es handelt sich um eine Empfehlung und Diskussionsgrundlagen aus fachlicher Sicht, wie verkehrliche und städtebauliche Defizite im Hinblick das Mobilitätssystem behoben werden können. Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es eines weiteren Beratungsprozesses zur genauen Ausgestaltung der Vorschläge in den einzelnen Steckbriefen, auf deren Grundlage im nächsten Schritt eine Feinplanung vorzunehmen ist.

Beschlussfassung bedeutet eine konkretisierte Arbeitsgrundlage für die Stadt

Eine Beschlussfassung des integrierten Mobilitätskonzepts bedeutet, dass dieses eine verbindliche Arbeitsgrundlage für die weitere Mobilitätsplanung darstellt.

Die Projektsteckbriefe bilden die Basis für die weitere Arbeit und Abstimmung mit den Beteiligten.

2. Beteiligung

2.1. Beteiligungsverfahren

Da Mobilität ein stark interdisziplinärer Gegenstand ist und die künftige Mobilitätsentwicklung von vielen unterschiedlichen infrastrukturellen, räumlichen und sozialen Anforderungen abhängt, fand im Rahmen der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes eine umfangreiche Beteiligung von Öffentlichkeit, Politik, lokalen Akteuren und Verwaltung am Planungsprozess statt. Unabhängig vom Mobilitätskonzept wurden im Rahmen des von VIA durchgeführten Fußverkehrschecks weitere Beteiligungsformate durchgeführt, die im Zusammenhang mit dem hier beschriebenen Komplex zu sehen sind.

Grundlage für die Beteiligung war das sogenannte „geschichtete Ebenenkonzept“, das im Folgenden dokumentiert wird. Das Konzept umfasst eine Vorgehensweise, die eine Beteiligung schrittweise von „innen“ (Verwaltung und Politik) nach „außen“ (breite Bevölkerung) vorsieht, so dass die jeweiligen Ansichten im Mobilitätskonzept stufenweise zusammengeführt werden und für die Konzeptphase verwertet werden konnten. Diese Vorgehensweise diente ebenso dazu, die Akzeptanz in Politik, Verwaltung und Bürgerschaft durch aktive Einbindung zu stärken und fördern.

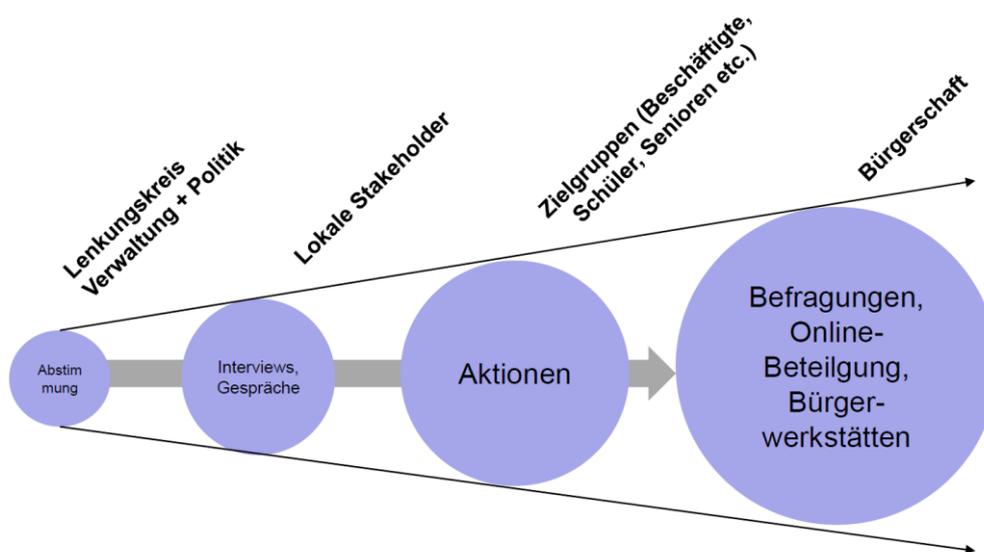


Abbildung 2-1: Prinzipiskizze zum „geschichteten Ebenenkonzept“ im Beteiligungsprozess:
Schrittweise Beteiligung von inneren Kreis nach außen (Darstellung: VIA eG)

Zunächst erfolgte die Abstimmung im inneren Verwaltungskreis, darauf folgten Stakeholdergespräche mit Interessenvertreter:innen. Die breite Kommunikation und Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer Onlinebeteiligung mit dem Online-Beteiligungstool „Wegedetektiv“ sowie zwei Bürgerveranstaltungen, davon eine als Bürgerwerkstatt und eine als Bürgerinformation durchgeführt, haben den Prozess zusätzlich unterstützt. Die Einbindung der Politik erfolgte dem Arbeitsfortschritt entsprechend im Rahmen des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Verkehr, öffentliche Sicherheit und Ordnung in regulären Sitzungen sowie einer öffentlichen Sondersitzung als Gemeinschaftssitzung mit dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Denkmalschutz im März 2024.

Beteiligung der Verwaltung

In einem ersten Workshop im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzeptes am 10.11.2022, wurden die Verwaltungsmitarbeiter:innen eingeladen, um sich über die Berührungspunkte der Mobilität in den verschiedenen Ämtern auszutauschen, mit dem Ergebnis, dass das Thema nachhaltige Mobilität in der Verwaltung ein Querschnittsthema darstellt, das in vielen Projekten verschiedener Fachbereiche angesiedelt ist. Diese reichen beispielsweise von der Bereitstellung von E-Ladesäulen und (Fahrrad-) Stellplätzen an städtischen Liegenschaften über die Beschaffung von Dienstfahrzeugen, Schülerspezialverkehr, die Planung und Umsetzung von Straßen- und Wegebaumaßnahmen, den barrierefreien Ausbau von Haltestellen oder auch die Kommunikation nach außen über Öffentlichkeitsbeteiligung und Pressearbeit zu Mobilitätsthemen. Im Anschluss an die Themen- und Schnittstellensammlung, hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, an verschiedenen Thementischen gemeinsam über die „Vision 2035/2040“ zum Thema nachhaltige Mobilität in Sprockhövel zu diskutieren.

Bürger:innen-Beteiligung

Im Vorfeld des Mobilitätskonzeptes wurden im Rahmen der vom Zukunftsnetz Mobilität NRW initiierten Fußverkehrs-Checks im Jahr 2022 bereits zwei Workshops mit Bürgerinnen und Bürgern sowie zwei Begehungen in Niedersprockhövel und Haßlinghausen durchgeführt. Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks wurden in das Mobilitätskonzept eingearbeitet.

Zum öffentlichen Projektstart startete auch die digitale Online-Bürger:innenbefragung über das Beteiligungstool „Wegedetektiv“. Die Bürgerschaft konnte hier auf einem digitalen Lageplan des gesamten Stadtgebiets Anregungen und Wünsche, aber auch Kritikpunkte und Defizite zum Mobilitätssystem äußern.

Eine erste Bürger:innenwerkstatt fand am 9. Mai 2023 in der Glückauf-Halle in Niedersprockhövel statt. Unter dem Titel „Wie soll die Mobilität in der Stadt Sprockhövel im Jahr 2035/2040 aussehen?“ wurden zunächst Grundlagen des Mobilitätskonzeptes sowie die Ergebnisse der digitalen Beteiligung und der verkehrsplanerischen Bestandserfassung erläutert. An verschiedenen Thementischen konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger dann in Kleingruppen über ihre Mobilitäts-Vision und deren Umsetzung intensiv diskutieren.

Wegedetektiv und Bürger:innenwerkstatt waren wesentliche Elemente, die in der Bestandserfassung Berücksichtigung fanden.

In einer Bürger:inneninformationsveranstaltung am 10. April 2024 konnten sich die Bürgerinnen und Bürger über die Maßnahmensteckbriefe des Handlungskonzeptes informieren.



Abbildung 2-2: Eindrücke aus der ersten Bürger:innenwerkstatt (Fotos: VIA eG)

Stakeholder-Beteiligung

Die Einbindung lokaler Stakeholder war eine zentrale Aufgabe des Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens. Es wurden gezielt Personen ausgewählt, die als Multiplikator zu den von ihnen vertretenen Organisationen wirken. Dabei wurde zwischen Fachöffentlichkeit und Interessensgemeinschaften (u.a. ADFC, Verein Glückauf-Trasse) und den kommunalen Akteuren (u.a. Nachbarkommunen, Verkehrsbetriebe) differenziert. In zwei gesonderten Terminen wurde jeweils der Bearbeitungsstand beim Mobilitätskonzept dargestellt und im Anschluss daran Ideen und Anregungen auf Grund der umfangreichen Expertise dieser Personen für die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes eingeholt. Der Austausch hat sichergestellt, dass bei der Konzeptentwicklung die spezifischen Bedürfnisse auch aus Sicht der Stakeholder berücksichtigt wurden.

Die Ergebnisse der Bürger:innen- und Stakeholder-Beteiligungen sind in die Erarbeitung der Bestandsaufnahme, sowie in die Zielvorstellungen und das Maßnahmenkonzept eingeflossen.

Eine Übersicht über die Gespräche mit den lokalen Akteur:innen aus Verbänden, Kommunen und Institutionen sowie weiteren Stellen mit Bezug zum Thema Mobilität zeigt die nachfolgenden Tabelle:

Tabelle 2-1: Übersicht über die Stakeholdergespräche zum Mobilitätskonzept (Darstellung: VIA eG)

Datum	Institutionen/Akteure	Themen
22.05.2023	Zivilgesellschaft, Verbände <ul style="list-style-type: none"> ADFC-Kreisverband Seniorenbeirat AK Radverkehrsförderung Bürgergemeinschaft Herzkamp Verein Glückauf-Trasse 	Input: <ul style="list-style-type: none"> Vorstellung der Ergebnisse der Online-Bürger:innenbeteiligung Ergebnisse Stärken-Schwächen Analyse Darstellung des Leitbildes Output/Diskussion: <ul style="list-style-type: none"> Probleme und Handlungsbedarf aus Sicht der Stakeholder Chancen und Risiken Aktuelle Planungen öffentlicher Stellen Austausch mit den Nachbarkommunen
05.05.2023	Interkommunal <ul style="list-style-type: none"> Ennepe-Ruhr-Kreis Verkehrsunternehmen (VER, BOGESTRA, WSW) AVU (Energieversorger) Zukunftsnetz Mobilität NRW Südwestfälische Industrie- und Handelskammer 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtmarketing- & Verkehrsverein Sprockhövel • Stadt Schwelm • Stadt Gevelsberg • Stadt Hattingen • Stadt Wetter • Stadt Witten 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung für die Belange der Stadt Sprockhövel
--	--	--

2.2. Wegedetektiv

Der „Wegedetektiv“ war im Zeitraum von Anfang Dezember 2022 bis Ende Januar 2023 freigeschaltet. Interessierte konnten ihre Anregungen zur stadtweiten Mobilität zu den Themen Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Fußverkehr und Sharing-Dienste eintragen. Insgesamt sind in dem oben genannten Zeitraum 313 Einzelmeldungen mit sehr konstruktiven Beiträgen und 820 Reaktionen darauf eingegangen.



Abbildung 2-3: Screenshot „Wegedetektiv“, Ausschnitt aus dem Stadtgebiet (Quelle: freiluftkonzepte)

Die Einträge und Anregungen der Bürger:innen erfolgten differenziert nach den Verkehrsarten Radverkehr, Fußverkehr, MIV und ÖPNV. Deutlich wurde, dass aus Sicht der Sprockhöveler Bürgerschaft großer Handlungsbedarf im Bereich der nachhaltigen Mobilität, insbesondere im Rad- und Fußverkehr besteht. Auf den Umweltverbund, bestehend aus ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr, entfielen 58 % aller Meldungen. Insgesamt häufigstes Thema sind Temporeduktion und Verkehrsberuhigung sowie die Verbesserungswünsche im städtischen Radverkehrsnetz.

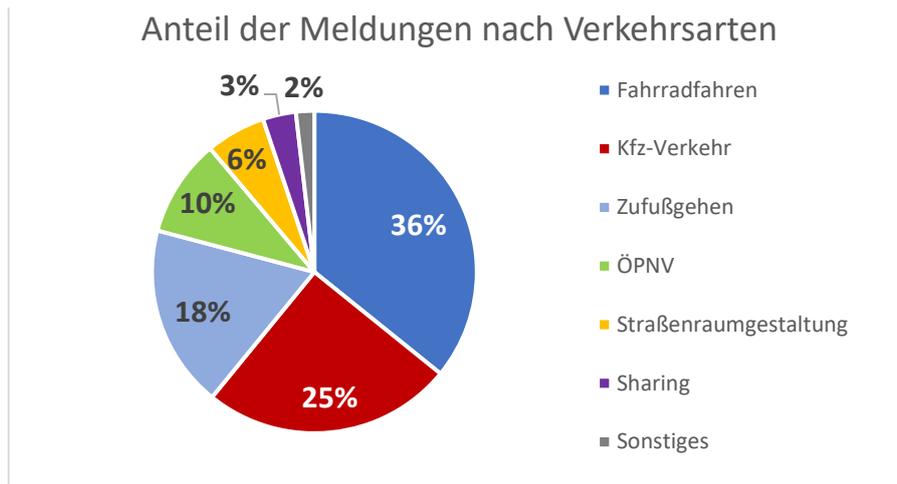


Abbildung 2-4: Anteil der Meldungen nach Verkehrsarten aus der Online-Beteiligung „Wegedetektiv“ (Quelle: VIA eG)

Die höchste Anzahl an Meldungen betrifft den **Radverkehr**, gefolgt vom Kfz- und Fußverkehr. Dabei wurde beim Radverkehr besonders die Kategorie der fehlenden Verbindungen genannt. Hier wurde vor allem auf Netzlücken und bisher nicht ausgebaute Wegeverbindungen in die umliegenden Städte hingewiesen. Weiterhin werden die teilweise erheblichen Oberflächenschäden und gefährlichen Querungen, zum Beispiel an der Glückauf-Trasse / Quellenburgstraße in Schee, genannt.

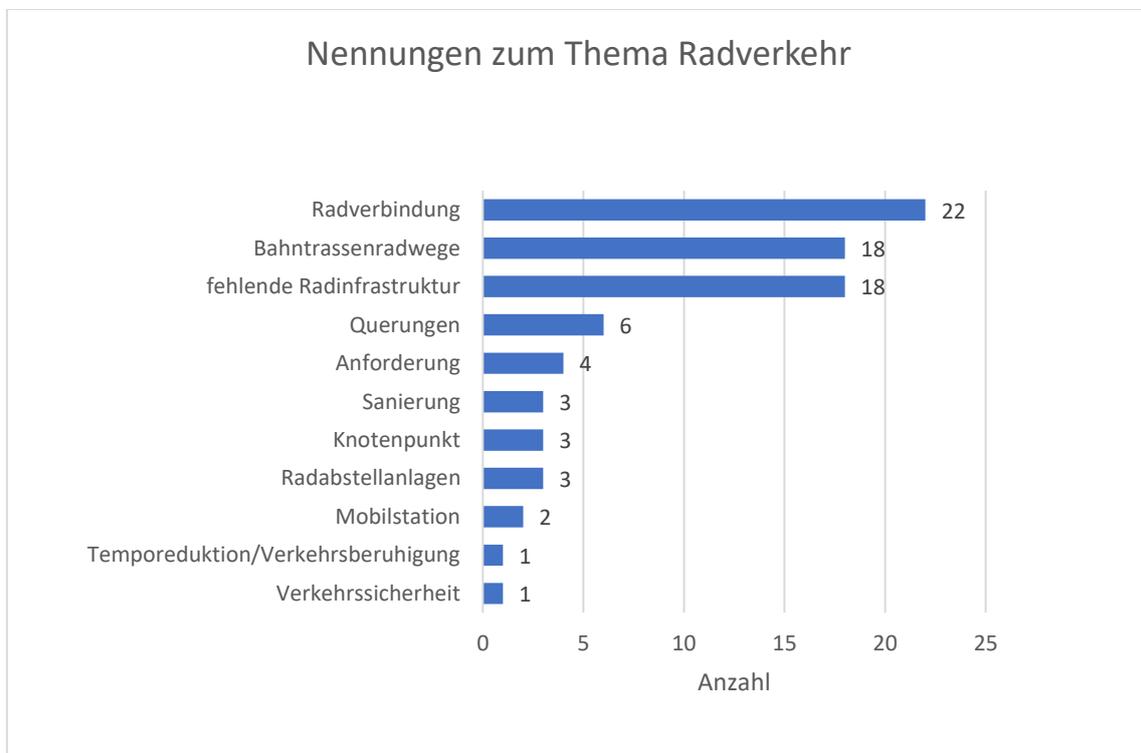


Abbildung 2-5: Oberthemen zum Thema Radverkehr anhand der Anregungen aus der Online-Beteiligung „Wegedetektiv“ (Quelle: VIA eG)

Beim **Fußverkehr** wünschten sich die Teilnehmenden einerseits das Anlegen fehlender Gehwege, andererseits wurde auf fehlende Fußwegeverbindungen hingewiesen. Weiterhin waren nicht

ausreichende Querungsmöglichkeiten, insbesondere auf der Mittelstraße in Haßlinghausen und der Hauptstraße in Niedersprockhövel, angemerkt. Bemängelt wurde außerdem die nicht ausreichend breiten und zugestellten Gehwege. Ebenfalls häufig genannt wurden die Themen Verkehrsberuhigung an der Mittelstraße in Haßlinghausen und Aufenthaltsqualität an der Hauptstraße in Niedersprockhövel.

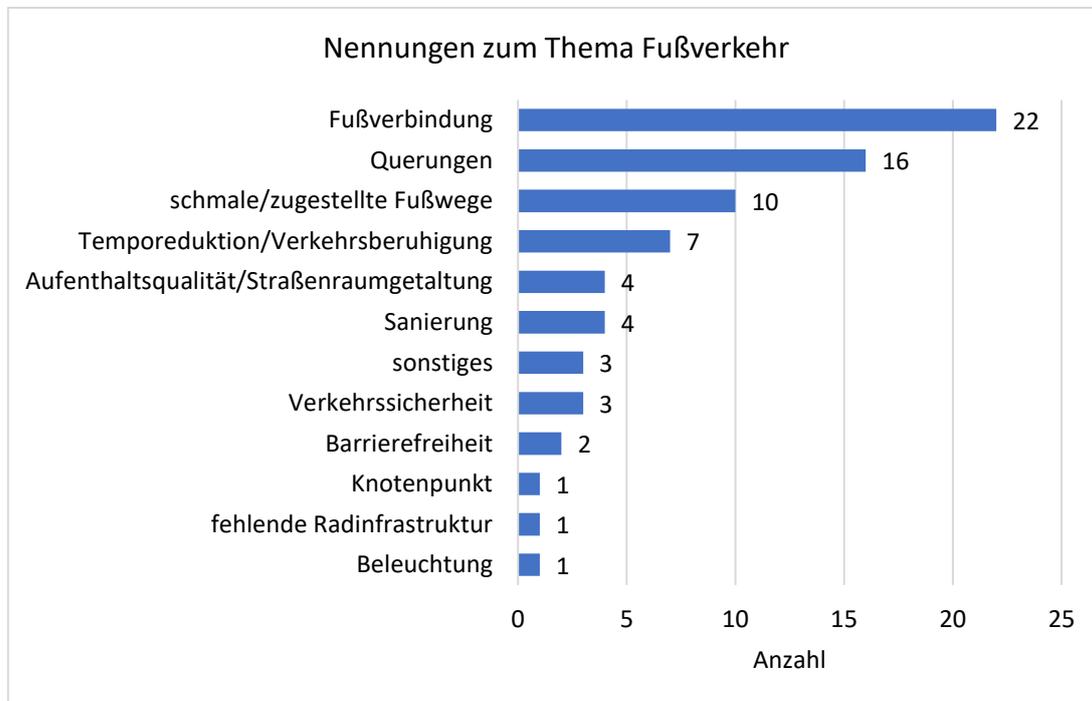


Abbildung 2-6: Oberthemen zum Thema Fußverkehr anhand der Anregungen aus der Online-Beteiligung „Wegedetektiv“ (Quelle: VIA eG)

Beim **Kfz-Verkehr** galten die meisten Nennungen den Themen Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsberuhigung. Hier war es der Wunsch aus der Bevölkerung, vor allem in den zentralen Bereichen in Haßlinghausen und Niedersprockhövel eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 zu prüfen, um so die Verkehrssicherheit und die Lärmbelastung, insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende, zu erhöhen. Dazu wurden häufig die aus Sicht der Nahmobilität nicht zufriedenstellende Gestaltung einiger Knotenpunkte im Straßennetz genannt. Im Fokus stehen hier die vorhandenen Sichtbeziehungen sowie die Schaltungen vorhandener Lichtsignalanlagen.

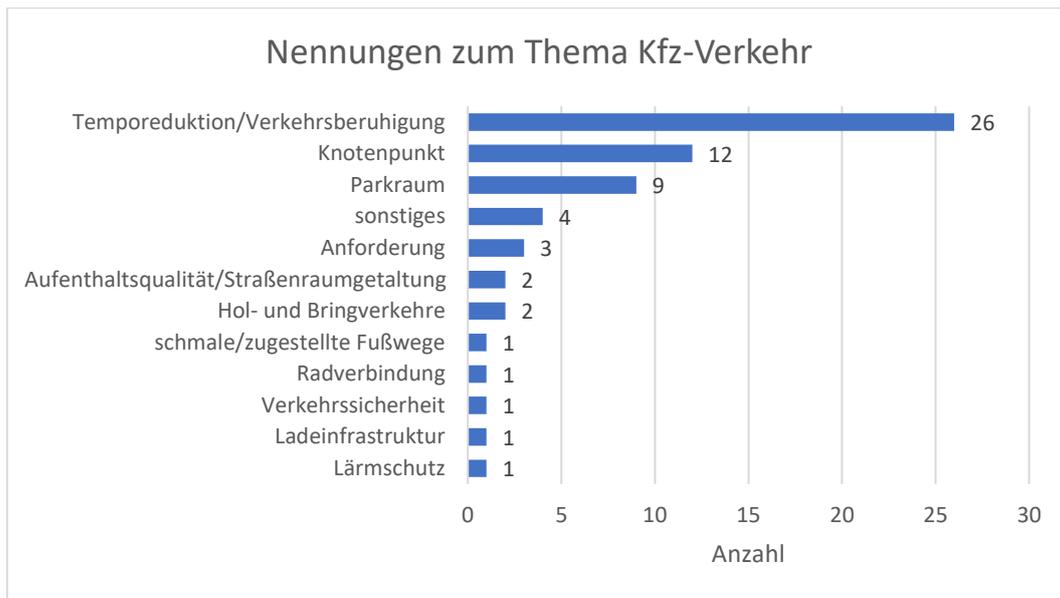


Abbildung 2-7: Oberthemen zum Thema Kfz-Verkehr anhand der Anregungen aus der Online-Beteiligung „Wegedetektiv“ (Quelle: VIA eG)

Beim **ÖPNV** bestand der große Wunsch, eine flächendeckende ÖPNV-Anbindung zu schaffen und das bestehende Angebot auszuweiten. Besonders Einwohnende in Gennebreck und Horath wünschen sich eine bessere Anbindung ihrer Stadtteile. Das heutige in einigen Teilen des Stadtgebietes vorhandene Angebot in Form eines 2-Stunden-Taktes (Linie 330) wird als ungenügend angesehen. Auch die Barrierefreiheit an der Haltestelle „Niedersprockhövel Kirche“ sowie Querungsmöglichkeiten zur Erreichbarkeit der Haltestelle „Hiddinghausen Kaninchenweg“ wurden hervorgehoben. Weiterhin wurde eine Busbeschleunigung beim Einbiegen der Busse auf die Hauptstraße in Niedersprockhövel gewünscht.

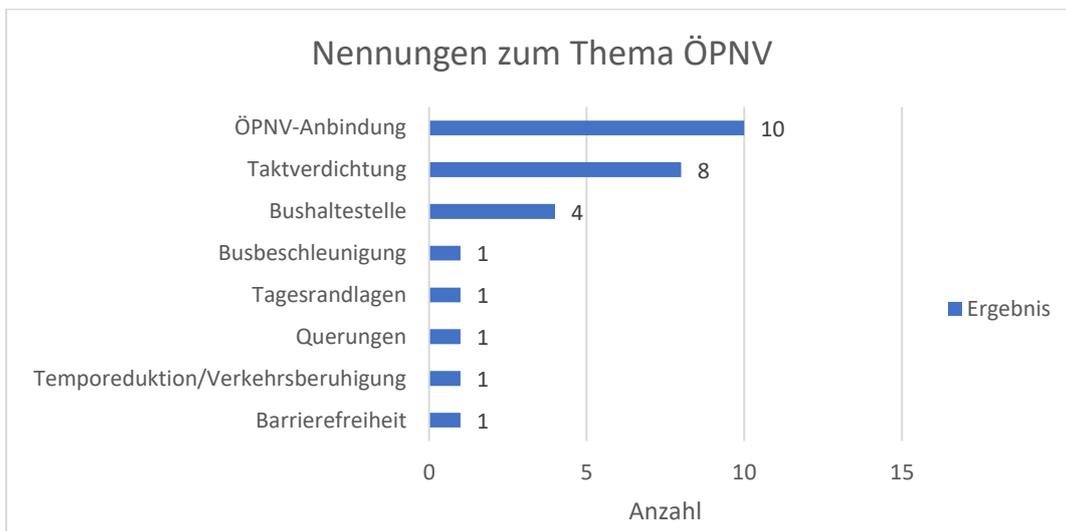


Abbildung 2-8: Oberthemen zum Thema ÖPNV anhand der Anregungen aus der Online-Beteiligung „Wegedetektiv“ (Quelle: VIA eG)

Nachfolgende Karte stellt die räumlichen Hotspots der übergreifenden Themen zusammenfassend dar.

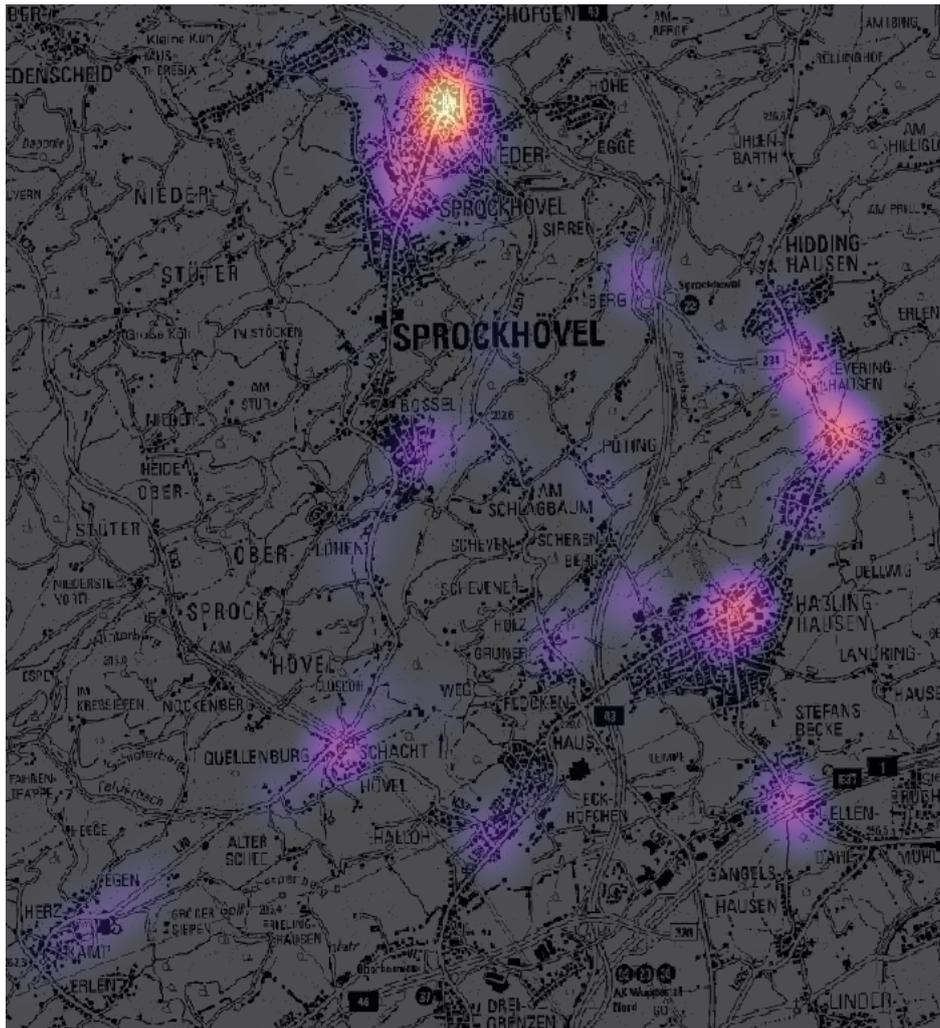


Abbildung 2-9: Darstellung der verschiedenen Anregungen nach räumlichen Hotspots¹ (Darstellung: VIA eG)

¹ Anm.: Je heller der Bereich, desto mehr Nennungen sind eingegeben worden.

3. Grundlegende Informationen zur Mobilität in Sprockhövel

Im Folgenden werden allgemeine Daten zum Verkehr und zum Mobilitätsgeschehen in der Stadt Sprockhövel dargestellt. Hierzu wurden vorhandene Daten und Materialien zur Grundstruktur des Verkehrs im Stadtgebiet sowie zum Mobilitätsverhalten der Bürger:innen zusammengetragen und in einer Synopse zusammengeführt.

3.1. Raumstruktur

Die Stadt Sprockhövel ist eine kreisangehörige Stadt im Ennepe-Ruhr-Kreis und liegt im südlichen Ruhrgebiet im Bundesland Nordrhein-Westfalen. Das Stadtgebiet liegt im westlichen Teil des Ennepe-Ruhr-Kreises und nord- bzw. südöstlich der Ballungkerne Wuppertal und Essen. Die Entfernung zu weiteren Ballungsräumen des Ruhrgebiets Dortmund, Bochum und Hagen und auch zur Landeshauptstadt Düsseldorf ist ebenfalls nicht allzu weit. Die Stadt ist aufgeteilt in sechs Stadtteile: Gennebreck, Haßlinghausen, Hiddinghausen, Niedersprockhövel, Niederstüter und Obersprockhövel. Die beiden Stadtteile mit den meisten Einwohnenden, Niedersprockhövel und Haßlinghausen, liegen etwa 7 Kilometer voneinander entfernt und bilden beide eigenständige Grundversorgungszentren für die Einwohnenden. Von Nord nach Süd verläuft die BAB 43 quer durch das Sprockhöveler Stadtgebiet, südlich besteht die Anbindung an die BAB 46, die BAB 1 und das Kreuz Wuppertal-Nord, welches sich noch auf Sprockhöveler Gemarkung befindet. Durch die für den Eisenbahnverkehr stillgelegte Glückauf-Trasse Wuppertal-Wichlinghausen – Hattingen (Kohlenbahn) mit Abzweig von Schee über Haßlinghausen und Hiddinghausen nach Silschede (finale Stilllegung 1988/98), die in einen gemeinsamen Geh-/Radweg umgewandelt wurde, sind einige Stadtteile sowie Nachbarregionen über eine attraktive Nahmobilitätsachse miteinander verbunden.

Gemäß Landesentwicklungsplan von Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) besitzt Sprockhövel die Funktion eines **Mittelzentrums** und bildet mit zahlreichen zentralen Einrichtungen sowie Einkaufsmöglichkeiten eines der Versorgungszentren im Ennepe-Ruhr-Kreis.

Mit zurzeit 24.838 Einwohnenden (Stand 31.12.2022) zählt Sprockhövel nach den Raumtypen des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zu den „**Mittelstädten in Stadtregionen**“ (siehe Abbildung 3-1).



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung

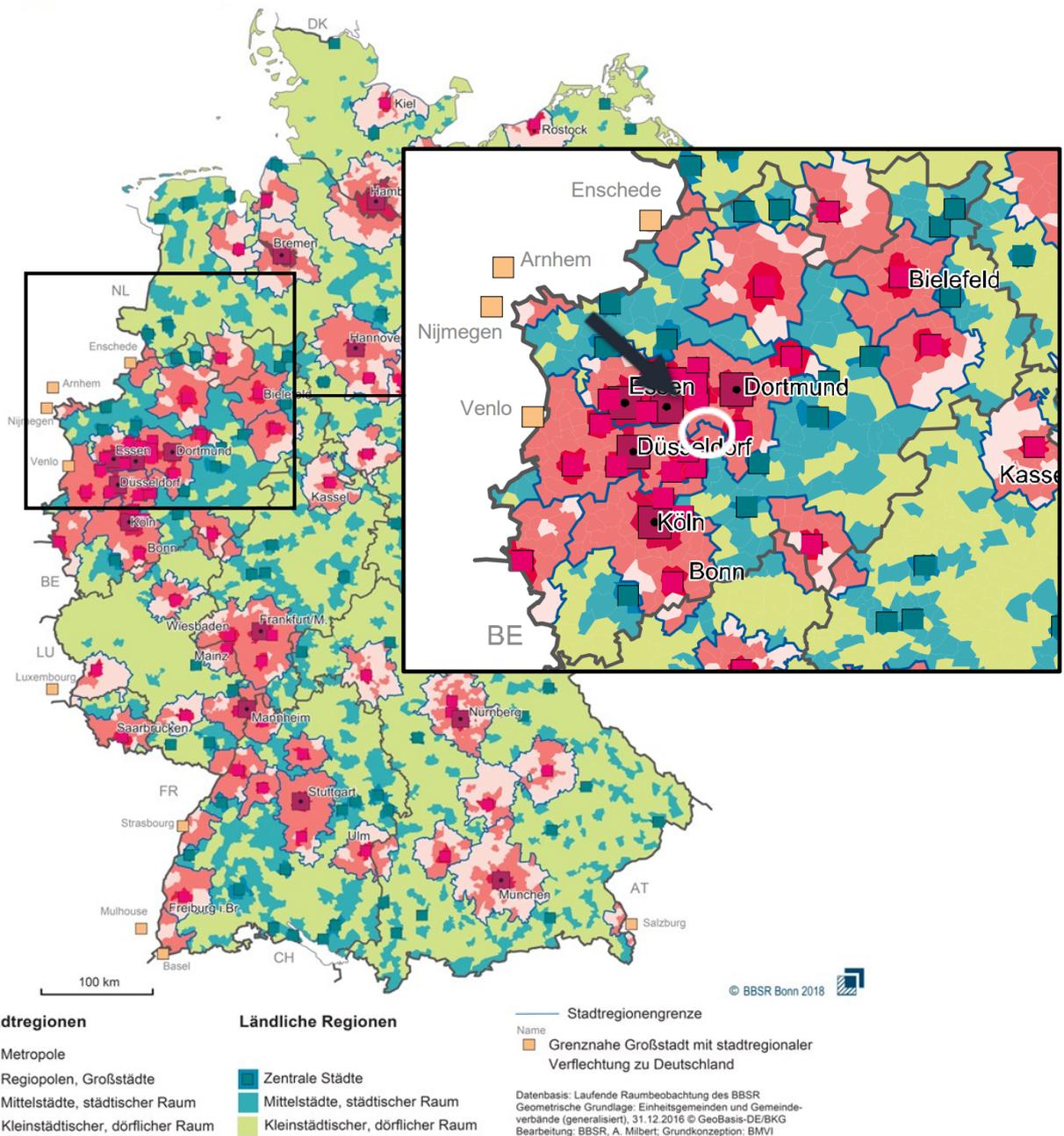


Abbildung 3-1: Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland (BBSR 2018 nach Mobilität in Deutschland 2018)

Das Stadtgebiet von Sprockhövel erstreckt sich insgesamt über eine **Fläche** von rund 48 km², womit die Stadt zu den mittleren Flächenkommunen im Ennepe-Ruhr-Kreis zählt². Der abseits der Hauptorte Niedersprockhövel und Haßlinghausen ländlich strukturierte Siedlungsraum ist geprägt durch größere Wald- und Ackerbauflächen. Bezogen auf die gesamte Stadtfläche ergibt sich eine durchschnittliche **Bevölkerungsdichte** von ca. 514 Einwohner:innen pro Quadratkilometer (Stand 2022³). Im Vergleich

² IT NRW (2022): Kommunalprofil Sprockhövel 2022.

³ IT NRW (2022): Kommunalprofil Ennepe-Ruhr-Kreis 2022.

zu den Bevölkerungsdichten im Land Nordrhein-Westfalen mit rund 525 und dem Ennepe-Ruhr-Kreis mit 793 Einwohner:innen pro Quadratkilometer⁴ ist Sprockhövel für ländliche Räume entsprechend mittel bis dicht besiedelt. Allerdings sind die Siedlungsflächen ungleichmäßig im Gemeindegebiet verteilt^{5 6}.

Den **Siedlungsschwerpunkt** bilden Ortsteile Haßlinghausen und Niedersprockhövel, in denen auch mehr als zwei Drittel der Bürgerschaft wohnen und leben. In beiden Ortsteilen mit dörflicher Struktur befinden sich die Versorgungszentren der Stadt Sprockhövel mit zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs und darüber hinaus.

Tabelle 3-1: Bevölkerungverteilung nach Stadtteilen 2022 (Quelle: Stadt Sprockhövel 2022)

Stadtteil	Einwohnerzahlen (Stand 04.10.2022)
Niedersprockhövel	9.368
Haßlinghausen	8.767
Gennebreck	1.881
Hiddinghausen	1.810
Niederstüter	1.751
Obersprockhövel	1.544
Gesamt	25.121

3.2. Grundstruktur des Verkehrs

Im **Straßenverkehr** ist das Stadtgebiet über die Bundesautobahnen BAB 1, BAB 43 und BAB 46 an das Ruhrgebiet sowie Richtung Süden an das bergische Städtedreieck und den Großraum Köln hervorragend angebunden. Weiterhin ist über die BAB 46 auch die Landeshauptstadt Düsseldorf gut erreichbar.

Die Bundesstraße B 234 bindet Sprockhövel in Richtung Hagen an und bildet einen Teil der Querspanne, die ab der Anschlussstelle Sprockhövel an der BAB 43 in die L 651 in Richtung Hattingen übergeht.

Die Landesstraßen L 70 und L 531 bilden die zentralen Nord-Süd-Achsen innerhalb des Stadtgebietes. Seit März 2024 ist auch die L 70n als Ortsumgehung in Niedersprockhövel eröffnet und dient als wesentliche Entlastung für die Hauptstraße in Niedersprockhövel.

Die Landestraße L 58 bildet eine wichtige Ost-West-Achse und verläuft quer durch den Siedlungsschwerpunkt Haßlinghausen. Bei Verkehrsstörungen oder Baustellen auf der BAB 1 kommt es allerdings zu einem enormen Verkehrsaufkommen im Zentrum von Haßlinghausen durch Umleitungsverkehre.

⁴ IT NRW (2022): Kommunalprofil Ennepe-Ruhr-Kreis 2022.

⁵ Regionalatlas Deutschland (2020): Bevölkerungsdichte (EW je qkm)

⁶ IT.NRW (2021): Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen

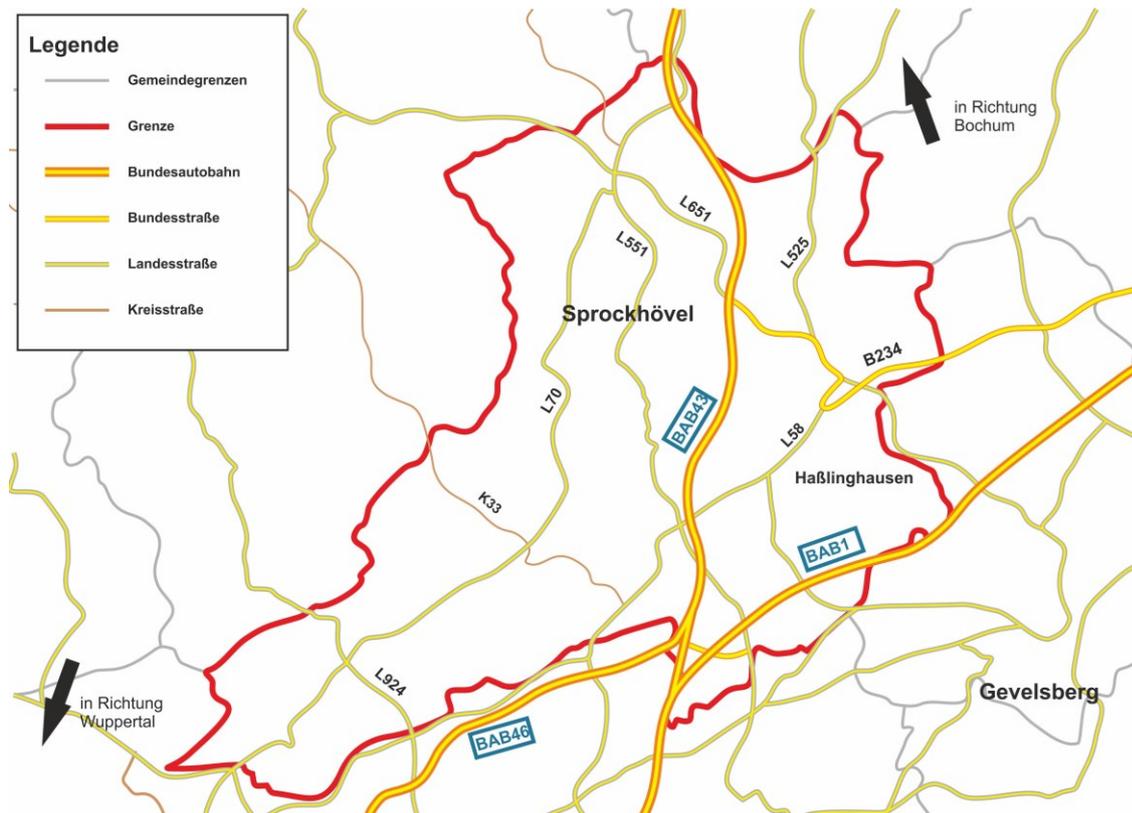


Abbildung 3-2: Verkehrsanbindung der Stadt Sprockhövel (Darstellung: VIA eG)

Auf der Bahnstrecke Hattingen Bf – Niedersprockhövel – Wuppertal-Wichlinghausen wurde 1979 der Personen- und 1984 der Gesamtverkehr eingestellt. In den Jahren 1991 bis 1992 wurde die Strecke größtenteils abgebaut. Die nächstgelegenen Anschlüsse an den Bahnverkehr sind heute in Hattingen Mitte (S-Bahn), Schwelm (Regional- und S-Bahnverkehr) sowie Wuppertal-Oberbarmen (Regional- und S-Bahnverkehr).

Die Stadt Sprockhövel verfügt über ein **Pendelaufkommen** von insgesamt 19.252 pendelnden Personen, wobei hiervon 6.287 Menschen nach Sprockhövel ein- und 9.915 aus Sprockhövel auspendeln. 3.050 pendeln innerhalb der Stadtgrenzen zu ihrem Arbeitsplatz. In der nachfolgenden Grafik sind die wichtigsten Ströme der Ein- und Auspendelnden dargestellt.⁷

Tabelle 3-2: Ein- und Auspendelndenströme Stand 2020 (Quelle: IT NRW 2023⁸)

Herkunft	Einpendelnde	Auspendelnde
Wuppertal	1.060	2.150
Hattingen	1.074	991
Bochum	460	923
Gevelsberg	615	516
Schwelm	399	496
Witten	421	492

⁷ IT.NRW, Düsseldorf, 2023; Pendlerrechnung der Länder, Stichtag 30.06.2022

⁸ Statistisches Landesamt NRW (2022): Pendlerrechnung in Nordrhein-Westfalen

Wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in Sprockhövel hat die **Verkehrsmittelwahl** der Einwohner:innen. Aus der Haushaltsbefragung zur Mobilität im Ennepe-Ruhr-Kreis⁹ aus dem Jahre 2021 ($n_{\text{EN-Kreis}}=1018$ Pers. ; $n_{\text{Sprockhövel}}=108$ Pers.) geht hervor, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) in Sprockhövel einen Anteil von knapp 69 % am Verkehrsaufkommen aufweist. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes kommen dementsprechend auf einen Anteil von über 30 %. Im Einzelnen aufgegliedert besitzt der Fußverkehr den höchsten Anteil mit knapp 16 %, gefolgt vom Öffentlichen Verkehr mit einem Anteil von 9 % und dem Radverkehr auf 5 %. Im Vergleich zu den Werten des Typus „Mittelstadt“ aus der Studie Mobilität in Deutschland ist der Anteil des Umweltverbundes deutlich niedriger, nur der Radverkehr liegt in Sprockhövel leicht darüber.

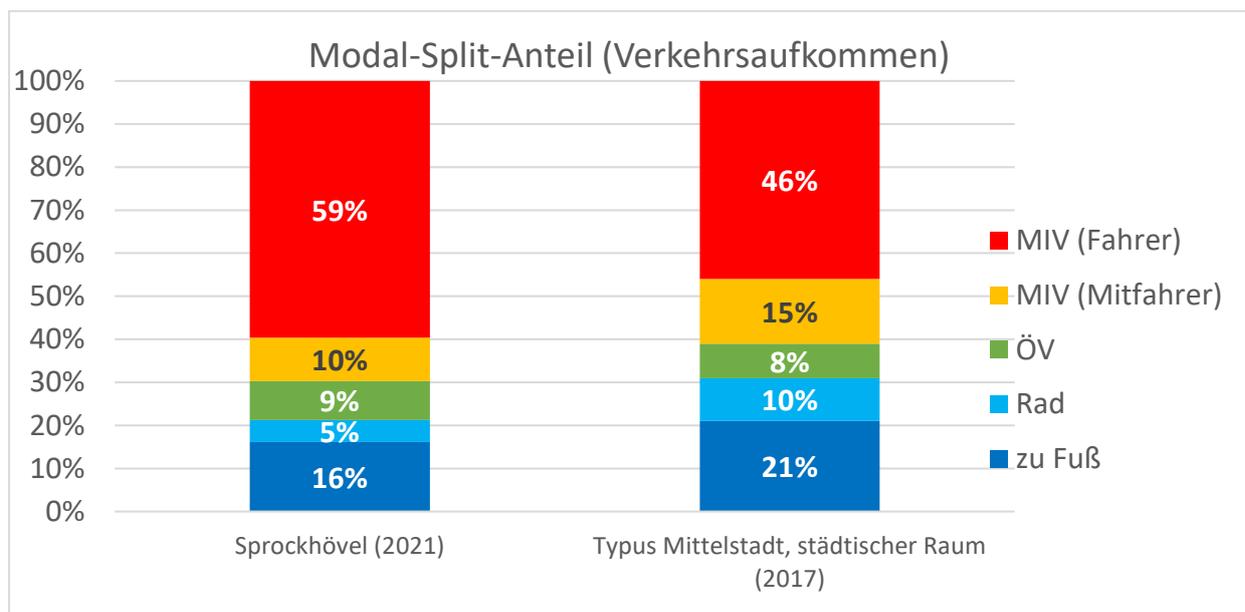


Abbildung 3-3: Verkehrsmittelwahl in Sprockhövel im Vergleich zum Typus Mittelstadt im städtischen Raum allgemein (Quelle: Mobilitätsbefragung EN-Kreis¹⁰)

Zwischen dem Mobilitätsverhalten der Einwohner:innen von Sprockhövel und dem im gesamten Ennepe-Ruhr-Kreis sind signifikante **Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl** festzustellen. Erwartungsgemäß wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) von den Bewohner:innen Sprockhövels in stärkerem Umfang genutzt als der kreisweite Durchschnitt im Ennepe-Ruhr-Kreis, da in einigen Städten des Kreises eine, mit Sprockhövel verglichen, weitaus höhere Zieldichte vorhanden ist. Dies führt zu einer im Durchschnitt geringeren Wegelänge, so dass das Zufußgehen und das Radfahren dort eher begünstigt wird.

So beträgt der Anteil der MIV-Fahrer bei den Bewohner:innen von Sprockhövel 69 % (Mitfahrer: 10 %) und im Kreis 64 % (Mitfahrer: 11 %). Fuß- und der Radverkehrsanteil liegen im Kreis deutlich höher im Vergleich zum Durchschnitt in Sprockhövel (Fuß: 21 % zu 16 %, Rad: 8 % zu 5 %). Der ÖPNV, mit dem in der Regel eher längere Distanzen überwunden werden, hat bei den Wegen im Ennepe-Ruhr-Kreis einen Anteil von 7 %, während er in der Sprockhövel 9 % beträgt.

⁹ Planersocietät 2021: Mobilitätsbefragung im Auftrag des Ennepe-Ruhr-Kreis

¹⁰ebd., BBSR Bonn (2018), entnommen aus MID 2018

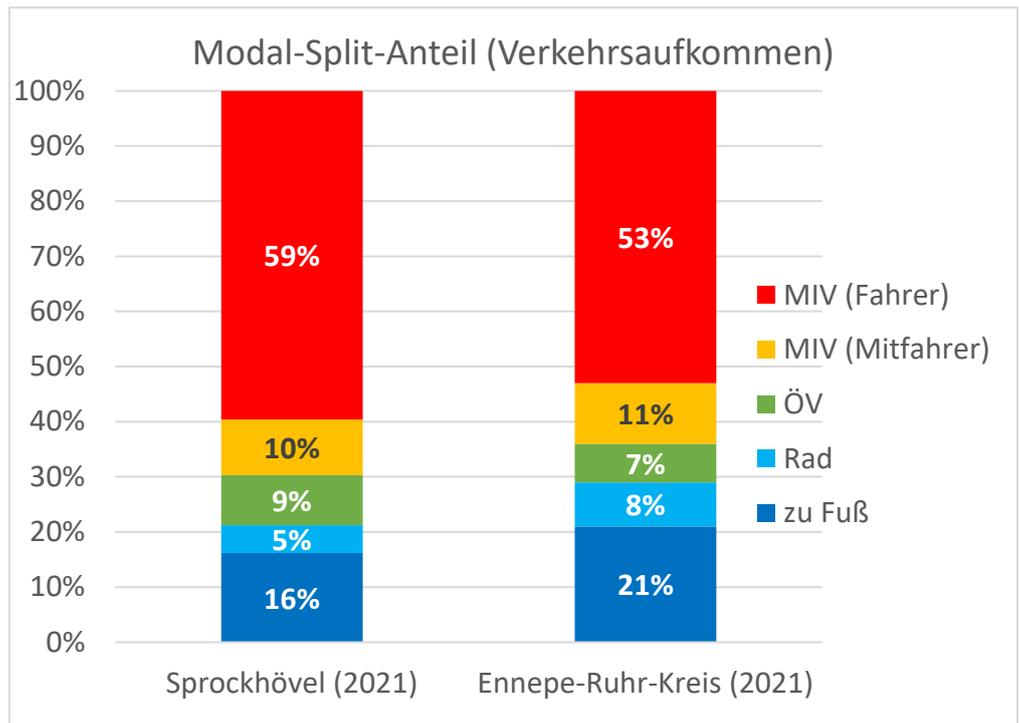


Abbildung 3-4: Verkehrsmittelwahl in Sprockhövel und dem Ennepe-Ruhr-Kreis im Vergleich (Quelle: Mobilitätsbefragung EN-Kreis¹¹)

3.3. Mobilitätsverhalten und Verkehrsaufkommen

Im Folgenden wird die Struktur des Mobilitätsverhaltens der Sprockhöveler Bevölkerung räumlich-quantitativ dargestellt. Die Verkehre im Stadtgebiet von Sprockhövel lassen sich räumlich-funktional gliedern in:

- Binnenverkehre
- Quell- und Zielverkehre
- Durchgangsverkehre.

Der Binnenverkehr beschreibt dabei alle Verkehre, die innerhalb des Stadtgebietes stattfinden, der Quell- und Zielverkehr erfasst Verkehre, bei denen der Beginn oder das Ziel eines Weges im Stadtgebiet Sprockhövel liegen. Beim Durchgangsverkehr besteht dagegen kein Bezug des jeweiligen Weges zur Stadt selbst, die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen werden nur zur Überbrückung verwendet.

Insgesamt konnte in der Haushaltsbefragung festgestellt werden, dass es an einem repräsentativen Werktag ein Verkehrsaufkommen von ca. 123.000 Wegen im Binnen-, Quell- und Zielverkehr gibt.

Die Verflechtungen gliedern sich dabei wie folgt auf:

- 23,6 % der Wege der Sprockhöveler Bevölkerung sind **Binnenwege** innerhalb der Stadtgrenze (29.000 Wege)
- 76,4 % der Wege führen von Sprockhövel **nach außerhalb oder zurück (Quell- und Zielverkehr, 93.800 Wege)**.

¹¹ ebd.

Tabelle 3-3: Wege der Sprockhöveler Bevölkerung (Quelle: Mobilitätsbefragung EN-Kreis¹²)

	Binnenwege	Quell- und Zielverkehr	Gesamt
<i>Sprockhövel</i>	29.000	93.800	122.800

Die **Verflechtungen** von Sprockhövel mit dem restlichen Ennepe-Ruhr-Kreis (46.900 Wege) machen etwa 39 % aller Wege aus. Das entspricht der Hälfte des Quell- und Zielverkehrs. Vor allem mit der Stadt Hattingen bestehen die größten Verflechtungen mit einem Anteil von 12 % aller Wege im Ziel- und Quellverkehr.

In die umliegenden Städte und Kreise

- Bochum
- Dortmund
- Essen
- Hagen
- Wuppertal

oder zurück führen 10,0 % aller Wege (12.300). Das entspricht 13% des Quell- und Zielverkehrs.

Nur 4,7% der Wege (5.800) führen zu weiteren Zielen oder zurück.

Die stärksten Verkehrsbeziehungen der Sprockhöveler Bürgerschaft insgesamt bestehen neben Hattingen mit Gevelsberg (11.100 Wege), Witten (6.900 Wege), Wuppertal (6.000 Wege) und Schwelm (5.800 Wege). Auch nach Ennepetal (4.100 Wege), Bochum (3.900 Wege) und Wetter (Ruhr) (3.900 Wege) gibt es bedeutende Beziehungen. Ein sehr großer Anteil der in der Haushaltsbefragung identifizierten Quell- und Zielverkehre der Sprockhöveler Bevölkerung findet somit auf relativ kurzen Distanzen statt.

¹² Planersocietät 2021: Mobilitätsbefragung im Auftrag des Ennepe-Ruhr-Kreis

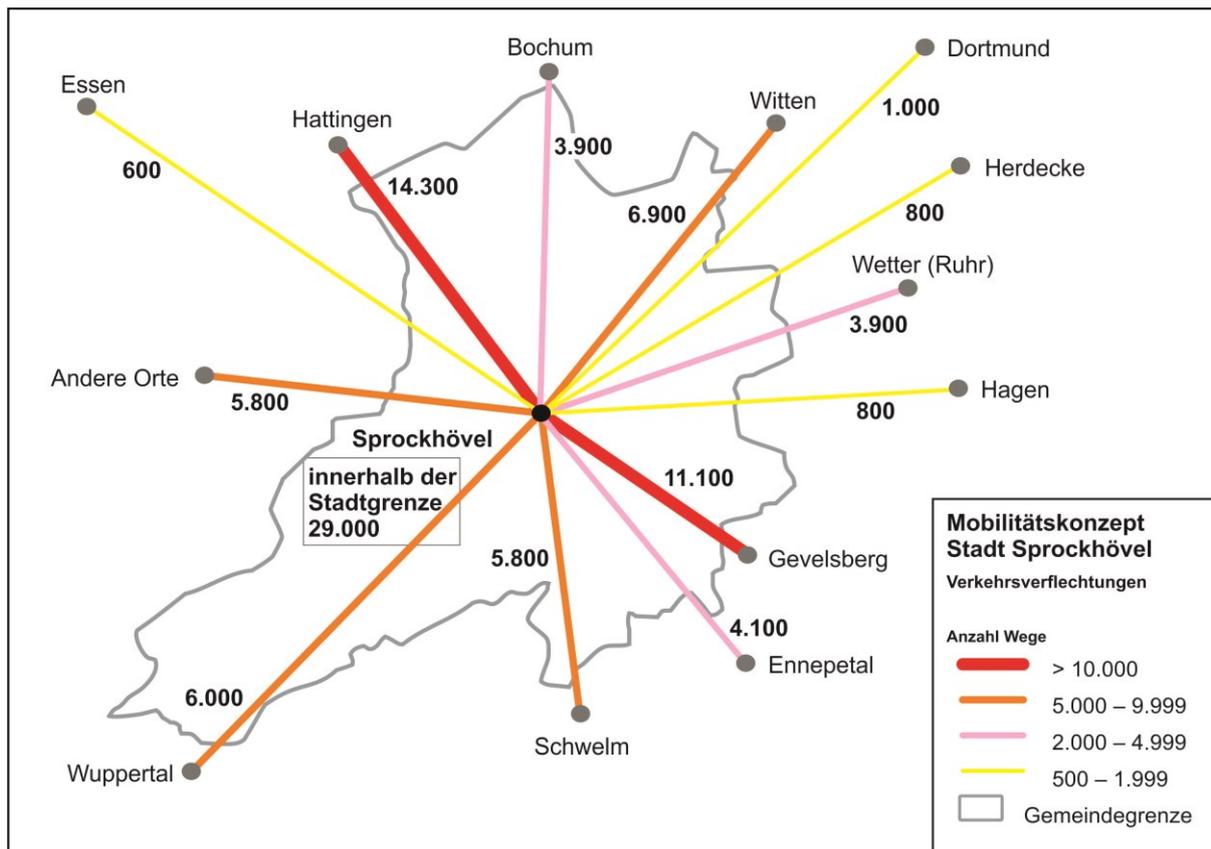


Abbildung 3-5: Verkehrsverflechtungen der Stadt Sprockhövel: Stadtgrenze überschreitende Quell- und Zielverkehre (Quelle: Mobilitätsbefragung EN-Kreis¹³)

3.4. Wegelänge

Eine weitere relevante Bezugsvariable für den Verkehr in Sprockhövel ist die **Länge der zurückgelegten Wege**. Die mittlere Wegelänge liegt in Sprockhövel nach den Daten der Haushaltsbefragung für den Ennepe-Ruhr-Kreis bei 10,2 km und damit unter dem Bundesdurchschnitt von 12 km.¹⁴

Abbildung 3-5 zeigt die kumulierte Verteilung für alle Wegelängen, unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel. 44 % der Wege sind nicht länger als 5 km. Nur 15 % aller Wege führen über eine Entfernung von mehr als 20 km. Über die Grenze von 50 km gehen nur 3 % der Wege. Entfernungen bis 5 km bergen dabei ein großes Potenzial, um diese vom motorisierten Individualverkehr auf nichtmotorisierte Verkehrsmittel der Nahmobilität wie Rad- und Fußverkehr zu verlagern, so dass sich städtebauliche Spielräume für eine lebenswerte, sozialverträgliche und verkehrssichere Stadtgestaltung eröffnen.

Nichtdestotrotz ist es jedoch unabdingbar, insbesondere Teile der längeren Wege auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern, da hier die größten Mengen umwelt- und klimarelevanter Emissionen freigesetzt werden und eingespart werden müssen.

¹³ ebd.

¹⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017, S. 46

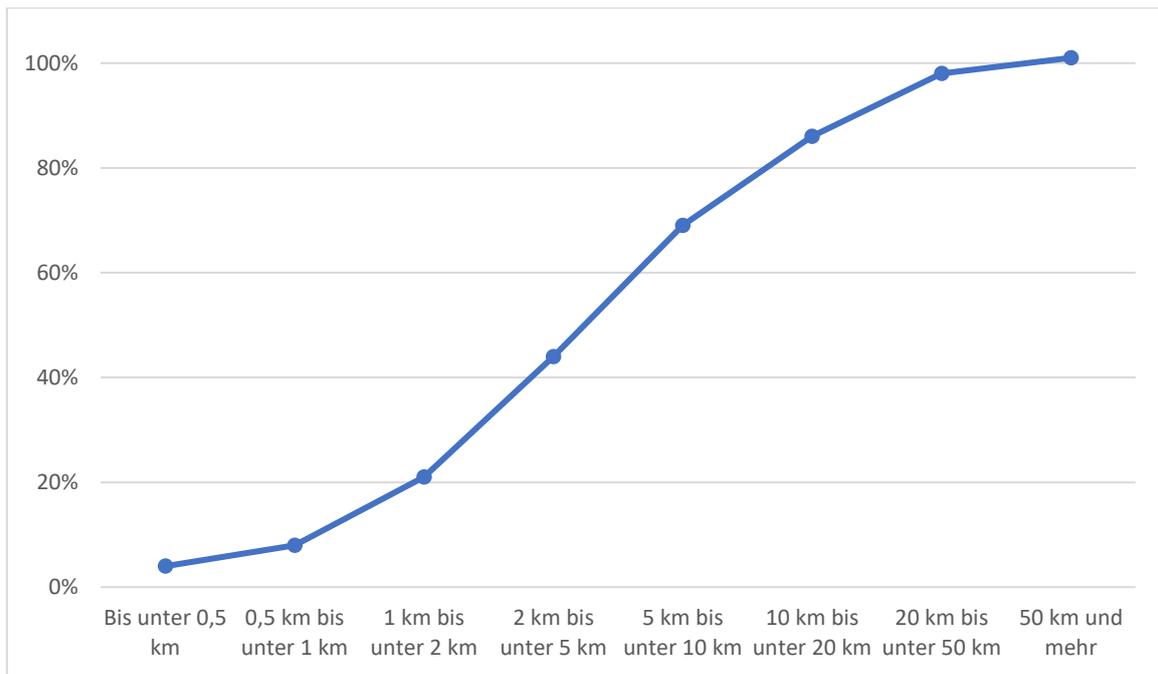


Abbildung 3-6: Kumulierte Verteilung der Wegelängen, die von der Sprockhöveler Bevölkerung zurück gelegt werden (Quelle: Mobilitätsbefragung EN-Kreis¹⁵)

¹⁵ ebd.

4. Bestandsaufnahme und Stärken-Schwächen-Analyse

Das Stärken-Schwächen-Profil stellt ein wesentliches Ergebnis der Bestandsanalyse dar, welche wiederum ein wichtiges Element der ersten Prozessphase bei der Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts darstellt. Hierbei wurden in einem iterativen Prozess verschiedene Bestandsdaten sowie empirisch erhobene Neudaten zusammengefasst und analysiert. Die unterschiedlichen Beteiligungsformate haben es ermöglicht, eine breite Basis an Hinweisen aus der Bürgerschaft in die Bestandsanalyse einfließen zu lassen.

Weiterhin sind entsprechend des von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen SUMP-Prozesses Hinweise aus folgenden ergänzenden Quellen und analytischen Arbeitsschritten eingeflossen:

- Anregungen, die der Verwaltung vorlagen
- Ergebnisse der Stakeholdergespräche
- Verkehrsplanerische und gutachterliche Expertise in Form einer umfangreichen Vor-Ort-Analyse und Bewertung basierend auf den FGSV-Regelwerken.

Im nachfolgenden Schaubild wird diese Zusammenführung dargestellt:

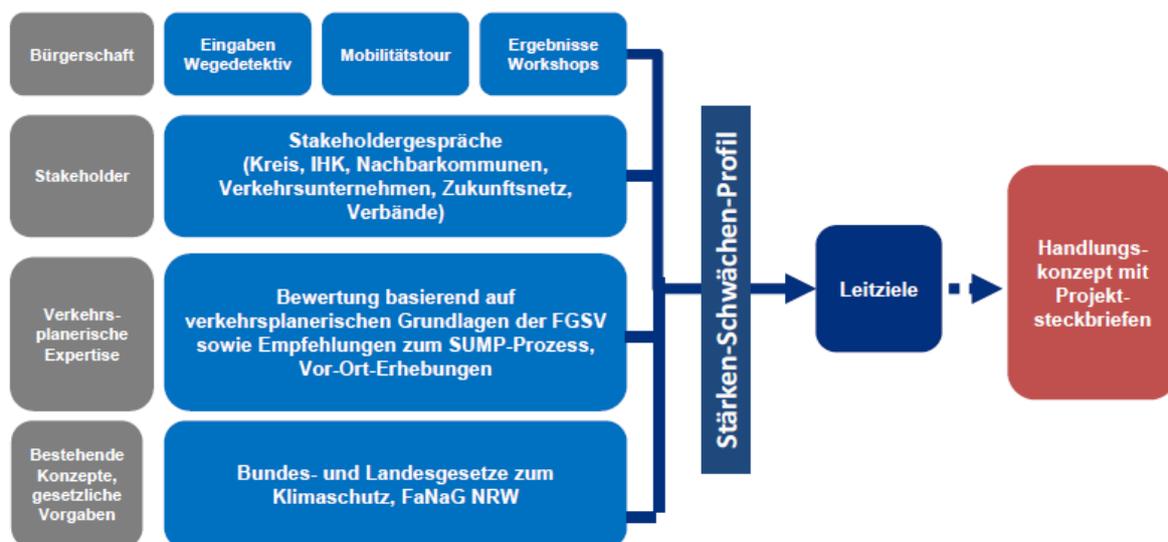


Abbildung 4-1: Hinweise und Parameter zur Erarbeitung des Stärken-Schwächen-Profiles (Darstellung: VIA eG)

Die Zusammenführung der unterschiedlichen Daten bildet die Basis der einzelnen Mobilitätsarten. Darauf aufbauend werden die wesentlichen Stärken und Schwächen analysiert, die im weiteren Verlauf wichtige Hinweise auf Handlungsfelder zur Verbesserung der Mobilität in der Stadt Sprockhövel geben.

4.1. ÖPNV und vernetzte Mobilität

Der ÖPNV stellt einen wichtigen Pfeiler der Mobilität dar. In einem nachhaltigen multimodalen Verkehrssystem ist er das Rückgrat, da er das Verkehrsmittel ist, das in seiner Struktur als Massenverkehrsmittel eine große Anzahl an Personen ökologisch und raumsparend transportieren kann. Der ÖPNV trägt die Hauptlast bei den Verkehrsmitteln im Umweltverbund und bietet vor allem auf Strecken von mehr als fünf Kilometern die wichtigste Alternative zum MIV, wodurch seine Verkehrsleistung, gemessen an der Anzahl der Wege, recht hoch ist.

Gegenwärtig gibt es unterschiedliche Treiber auf Seiten der gesellschaftlichen Entwicklung wie den demografischen Wandel sowie informationstechnologische Innovationen und nicht zuletzt den Klimawandel, die eine Veränderung des derzeitigen Mobilitätsverhaltens forcieren. Neben einer sektoralen Betrachtung wird in Zukunft die vernetzte Betrachtung der unterschiedlichen Verkehrsträger immer wichtiger, um eine Verlagerung vom MIV zum Umweltverbund zu bewerkstelligen und immer individuellere maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für den Einzelnen zu liefern. In einer vernetzten Mobilität werden ÖPNV, Car- und Bike-Sharing sowie weitere Mobilitätsdienstleistungen auf sinnvolle Art und Weise verknüpft, um die Stärken jedes einzelnen Verkehrsmittels zu bündeln und die jeweiligen Schwächen zu minimieren.

Als angehörige Kommune des Ennepe-Ruhr-Kreises obliegt dem Kreis als Aufgabenträger gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG-NRW) die Planung, Organisation und Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet. Als Teil des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) sind alle Verkehrsmittel in Sprockhövel in ein Tarifsystem integriert und können mit einem Fahrschein genutzt werden. Die Linien werden von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen betrieben. Die Linien innerhalb des Kreises von der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr (VER), nach Bochum und Witten von der BOGESTRA sowie nach Wuppertal von den Wuppertaler Stadtwerken (WSW mobil).

Problemanalyse, Stärken und Schwächen

Seit der Einstellung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Wuppertal-Wichlinghausen – Hattingen im Jahre 1979 wird der ÖPNV im Stadtgebiet ausschließlich von Linienbussen angeboten. Insbesondere nach Einführung des VRR entwickelte sich im Busverkehr eine stärkere Differenzierung zwischen schnelleren regionalen Linien, den Schnellbussen (SB) als hochwertigeres Busangebot, und den weiteren Buslinien, die vor allem einen Erschließungscharakter besitzen.

Die nächsten Bahnstationen befinden sich heute für Niedersprockhövel in Hattingen (Mitte) S und für Haßlinghausen in Gevelsberg-Kipp S, Schwelm S/RE sowie W-Oberbarmen S/RB/RE. Die zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Liniennetz bilden Niedersprockhövel Kirche und Haßlinghausen Busbahnhof. Gerade letzterer hat eine hochwertige Ausstattung u.a. mit einem großzügigen barrierefreien Mittelbussteig und digitalem Fahrgastinformationssystem (DFI). An beiden Verknüpfungspunkten sind fahrplanmäßige Verknüpfungen (Taktknoten) vorhanden. So treffen sich in Niedersprockhövel Kirche zur vollen und halben Stunde viele lokale Buslinien (320, 330, 332, 558, 559). Die Schnellbusse der Linien SB 37 und 67 wiederum haben ihre Knotentaktzeit meist zu den Minuten .15 und .45 einer Stunde. In Haßlinghausen Busbahnhof ist das Taktknotensystem aufgrund der noch unterschiedlichen

Taktsysteme der verschiedenen Linien unsystematischer (WSW-Linie im 20-Min-Takt, VER-Linien meist 30- / 60-Min-Takt).

In der **Angebots- und Erschließungsanalyse** wurde basierend auf dem Modell der „Schweizer Güteklassen des Öffentlichen Verkehrs“ eine Bewertung durchgeführt. Das Modell wurde an die deutschen Verhältnisse angepasst und punktuell modifiziert. Hierzu wurde ein bestimmtes Zeitintervall für einen Standardwerktag von 8 bis 20 Uhr festgelegt. Dieses wird als durchschnittliches Taktintervall definiert, mit welchem ein ÖPNV-Verkehrsmittel eine Haltestelle je Stunde bedient, woraus sich die Bedienungsqualität ergibt. Um zusätzlich auch die Erschließung zu bewerten, wurden 300-Meter-Erschließungsradien gebildet. Jeder Erschließungsradius erhält eine Güteklasse von A (sehr gute Qualität) bis D (unzureichende Erschließung). Diese spiegeln somit die Häufigkeit der Abfahrten eines bestimmten Verkehrsmittels und die Zeit wider, die zum Erreichen der Haltestelle benötigt wird.

Abbildung 4-2 illustriert die Ergebnisse für Sprockhövel:

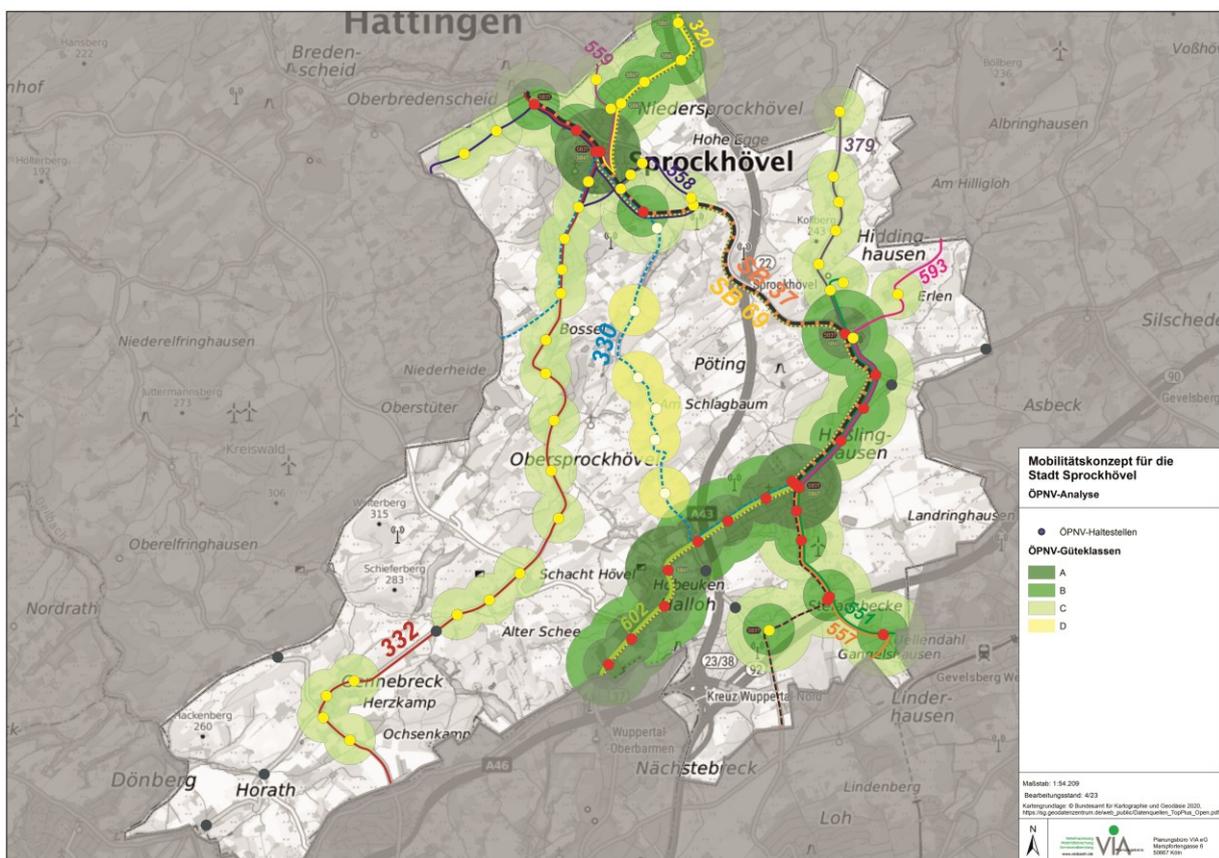


Abbildung 4-2: ÖPNV-Erschließung und -Angebot in Sprockhövel nach ÖPNV-Güteklassen¹⁶ (Darstellung: VIA eG)

Von Niedersprockhövel in Richtung Hattingen und Witten gibt es starke ÖPNV-Achsen, ebenso von Haßlinghausen nach Wuppertal, Schwelm und Gevelsberg. Diese haben ein sehr gutes ÖPNV-Angebot. Vergleichsweise niedriger ist das Angebot in den Bereichen Obersprockhövel und Gennebreck. Aufgrund der Streusiedlungsstruktur kommt ein klassisches liniengeführtes Busangebot hier an seine Grenzen. Bei der ÖPNV-Erschließung wird auch deutlich, dass große Verkehrserzeuger wie

¹⁶ angelehnt an die Schweizer ÖV-Güteklassen des (Schweizer) Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE

beispielsweise das überregional bedeutsame IG Metall Bildungszentrum keinerlei attraktive ÖPNV-Anbindung aufweisen und nur über einen 10-minütigen Fußweg über Land von der Haltestelle „Im Brahm“ der stündlich verkehrenden Linie 332 erreichbar ist.

In der Bestandsanalyse ist neben der Angebots- und Erschließungsqualität auch die Dauer der Reisezeiten im Vergleich zum MIV untersucht worden. Für die zwei wichtigen Zentren Niedersprockhövel und Haßlinghausen wurden die Reisezeiten von beiden Orten zu den umliegenden Zentren ermittelt und bewertet.

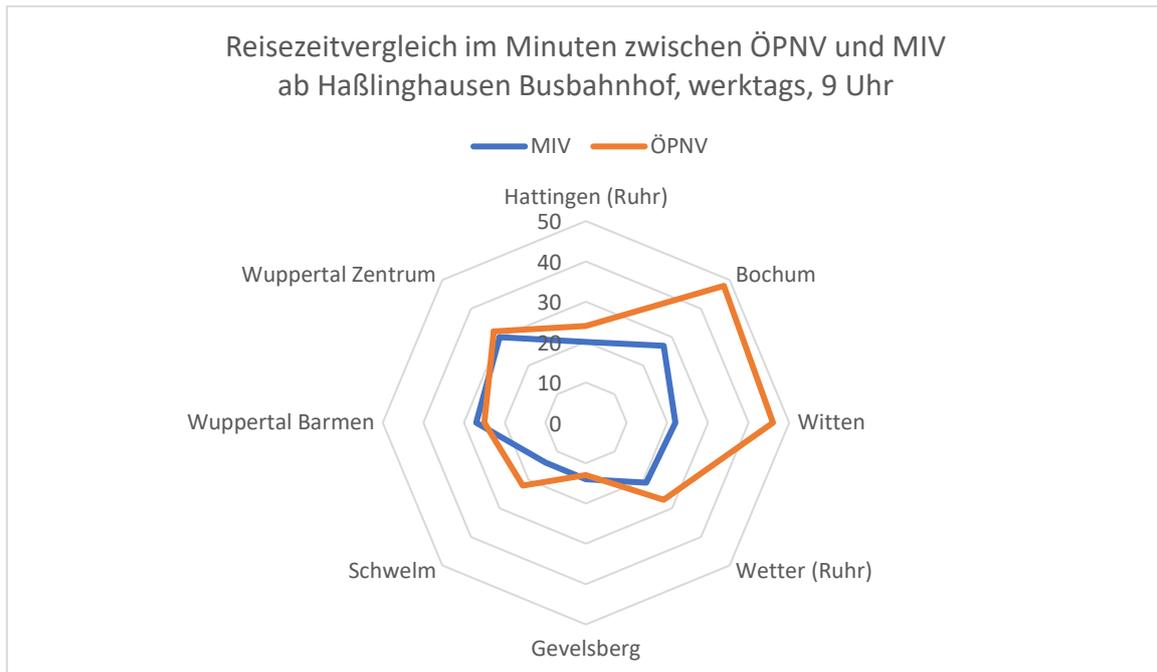


Abbildung 4-3: Reisezeitvergleich ab Haßlinghausen Busbahnhof in Minuten (Isochronen für einen repräsentativen Werktag, 9 Uhr) (Darstellung: VIA eG)

Bei den **Reisezeiten ab Haßlinghausen** wird deutlich, dass der ÖPNV heute schon zu vielen Zielen attraktive und zum MIV konkurrenzfähige Reisezeiten aufweist. In der Regel sind dies häufig jene Ziele, zu denen direkte Verbindungen mit einem Schnellbus bestehen. Hingegen sind die Ziele in Bochum und Witten weniger attraktiv angebunden. Sie benötigen im Vergleich fast doppelt so lange Reisezeiten wie die vorgenannten.

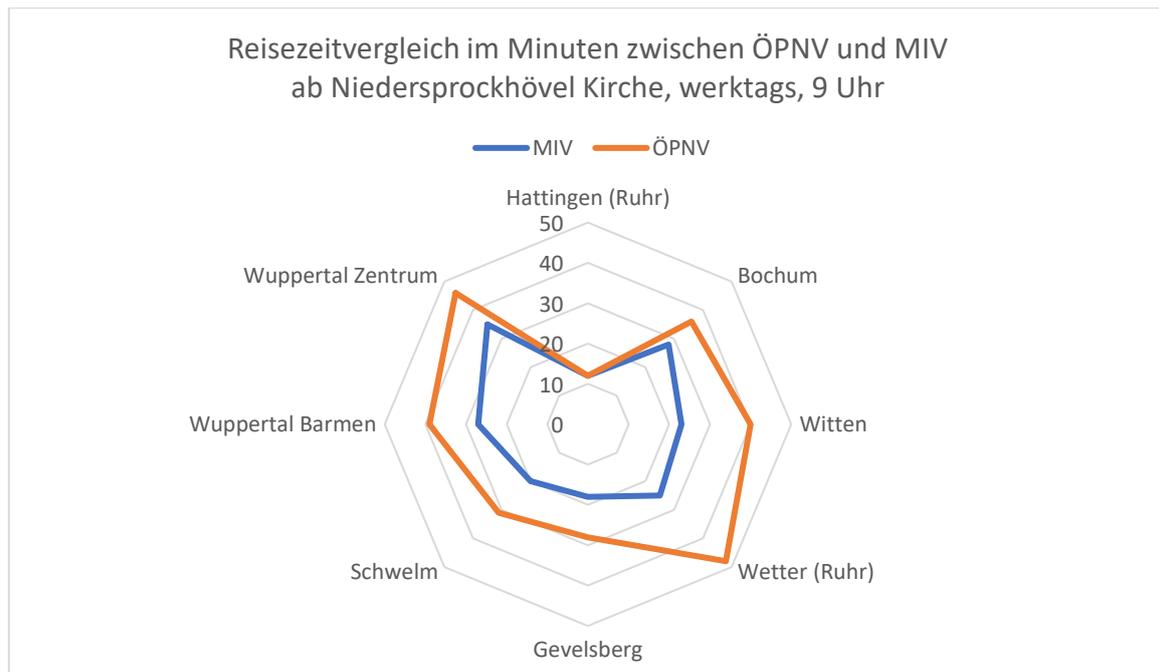


Abbildung 4-4: Reisezeitvergleich ab Niedersprockhövel Kirche in Minuten (Isochronen für einen repräsentativen Werktag, 9 Uhr) (Quelle: VIA eG)

Bei den **Reisezeiten ab Niedersprockhövel** Kirche sind ähnliche Tendenzen feststellbar. Vor allem die mit Schnellbuslinien direkt erreichbaren Ziele weisen konkurrenzfähige Zeiten auf. Ab Niedersprockhövel sind die östlich gelegenen Nachbarstädte Witten und Wetter mit deutlich größeren Reisezeiten im ÖPNV im Vergleich zum MIV erreichbar.

An dieser Stelle wird die sehr hohe Bedeutung der Schnellbusse als ÖPNV-Produkt für die regionale Erreichbarkeit und für den Anschluss an den Schienenfernverkehr deutlich. Gerade in Zeiten, zu denen die Schnellbusse nicht verkehren, verdoppeln bis verdreifachen sich die Reisezeiten zu verschiedenen Zielen. So gibt es auf der Linie SB67 (schnelle Anbindung von Wuppertal Hbf) an 20 Uhr täglich, samstagsnachmittags und sonntags gar kein Angebot. Hier besteht deutlicher Handlungsbedarf. Hingegen wird Bochum Hbf mit der Linie SB37 zu diesen Zeiten durchaus angebunden.

Beim Thema „**vernetzte Mobilität**“ befindet sich Sprockhövel im Anfangsstadium. Die ÖPNV-Verknüpfungspunkte in Haßlinghausen Busbahnhof und Niedersprockhövel Kirche bilden gute Ankerpunkte um diese zu Mobilstationen auszubauen. Vor allem der geplante barrierefreie Ausbau des Knotens Niedersprockhövel Kirche sollte genutzt werden, um weitere multimodale Ausstattungsmerkmale zu implementieren. Sharingangebote bzw. -anbieter existieren derzeit noch nicht im Stadtgebiet.

Insgesamt lässt sich das ÖPNV-System in Sprockhövel sowie das System der vernetzten Mobilität zusammenfassend bewerten:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Busbahnhof Haßlinghausen als ÖPNV-Drehscheibe • Starke ÖPNV-Achsen von Haßlinghausen nach Wuppertal, Schwelm und Gevelsberg sowie Niedersprockhövel-Hattingen • Schnellbusse SB37 und SB67 zur regionalen Anbindung 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise lange Reisezeiten in benachbarte Oberzentren, insbesondere am Wochenende • Fehlende Erschließung von Stadtgebieten – v.a. Teile Obersprockhövels, Gennebreck • Komplexe Linienführungen • Nur z.T. barrierefreier Ausbau der Haltestellen

Handlungsbedarf

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil besteht folgender Handlungsbedarf für den Bereich ÖPNV und vernetzte Mobilität:

- **Qualitative Aufwertung der Schnellbuslinien** als hochwertiges ÖPNV-Produkt für die regionale Erreichbarkeit (Bahnersatz); **Verlängerung des Bedienungszeitraumes abends und am Wochenende**
- **Flexibilisierung des ÖPNV-Angebotes** in den Stadtbereichen Obersprockhövel und Gennebreck, insbesondere durch On-Demand-Angebote
- **Ausbau der intermodalen Schnittstellen** in Form von Mobilstationen zum vereinfachten Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln; hier sind besonders der Ausbau der zentralen Haltestellen Niedersprockhövel Kirche neben dem bereits bestehenden und bereits zufriedenstellend ausgebauten Busbahnhof Haßlinghausen als wichtigste ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet zu nennen
- **Kontinuierlicher Ausbau der modernen vernetzten Mobilitätsangebote.**

4.2. Nahmobilität mit dem Rad

Der Radverkehr bildet zusammen mit dem Fußverkehr die Nahmobilität und stellt „eine quartiersbezogene Mobilitätsform mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln“ dar¹⁷. Unter diesem Oberbegriff wird vor allem die Mobilität über kurze Zeiten und Distanzen wie in Quartieren im Arbeits- oder Einkaufsumfeld subsumiert. In einem nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilitätsmix spielt die Nahmobilität eine besondere Rolle, da diese flächensparsam, kostengünstig und gesundheitsfördernd ist. Durch direkte Begegnungen im öffentlichen Raum leistet sie zudem einen wichtigen Beitrag, um die Aufenthaltsqualität und auch die Urbanität der Stadt erheblich zu steigern.

Gerade auf Strecken bis 5 km – zur Arbeit, zum Einkauf oder zu sonstigen Zwecken – ist das Fahrrad prädestiniert, als umweltfreundliches Verkehrsmittel genutzt zu werden. Insbesondere durch das Pe-delec können die Wegstrecken erweitert werden. In Gegenden, die sich auf ersten Blick topografisch nicht als besonders geeignet darstellen, besteht nun die Möglichkeit, „nahmobil“ mit dem Fahrrad

¹⁷ Sabine Morkisz, Gebhard Wulfhorst (2010): Nahmobilität durch aktive Angebotspolitik, in: PLANERIN, Fachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung, Heft 4/10, S. 9 ff.

unterwegs zu sein. Vielfach stellt der Radverkehr den wichtigsten Aktivposten dar, wenn es um eine Veränderung des Modal-Splits in städtischen Bereichen geht.

Im Rahmen der Bestandserfassung des integrierten Mobilitätskonzeptes ist eine Analyse des Radnetzes in Sprockhövel in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber erfolgt. Hierbei ist unter Berücksichtigung des Regionalen Radwegenetzes des Regionalverband Ruhr (RVR) sowie aus Vorschlägen des kreisweiten Mobilitätskonzepts das Netzkonzept entwickelt worden. Die Zielvorgaben waren dabei:

- alle Stadtteile in das kommunale Radverkehrsnetz einzubinden
- alle wichtigen Verkehrsziele zu berücksichtigen
- ein Netz zu entwickeln, das sowohl dem Alltagsradverkehr als auch dem touristischen Radverkehr dient
- die Anbindung an die Nachbarkommunen herzustellen oder auszubauen.

Vor diesem Hintergrund wurde ein sogenanntes Wunschliniennetz entwickelt. Dabei wurden die Zielorte definiert und mit sogenannten „Luftlinien“ verbunden. Aus diesem abstrakten Netz wurden durch die Auswahl geeigneter Routen die konkreten Radverkehrsverbindungen definiert. Dies erfolgte basierend auf den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN), einem Regelwerk für die Netzgestaltung aller Verkehrsarten, das auch Grundlagen der Netzgestaltung für den Radverkehr behandelt. In der Bestandsanalyse des Radnetzes der Stadt Sprockhövel werden folgende Verbindungsfunktionsstufen in Anlehnung an die RIN berücksichtigt:

- **Verbindung 1. Ordnung:** Strecken mit überregionaler / landesweiter Bedeutung bzw. regionale Verbindungen zwischen Sprockhövel und den Nachbarstädten sowie wichtige nahräumige Verbindungen zwischen den Ortsteilen
- **Verbindung 2. Ordnung:** alle übrigen innerkommunalen Radverkehrsverbindungen.

Im nächsten Schritt wurden die Wunschlinien auf das bestehende Straßen- und Wegenetz im Stadtgebiet umgelegt und hieraus ein Untersuchungsnetz definiert. Dieses Untersuchungsnetz, das das neue Alltagsradnetz darstellt, hat eine Länge von ca. 80 km.

Das so entwickelte Alltagsradnetz wurde – soweit die Verbindungen bereits vorhanden sind – mit dem Fahrrad befahren. Mit Hilfe eines digitalen Fragebogens (Smartphone-App-gestützt) wurden die wichtigsten Kenndaten (z. B. Führungsform, Breiten, Angaben zur Benutzungspflicht) erfasst.

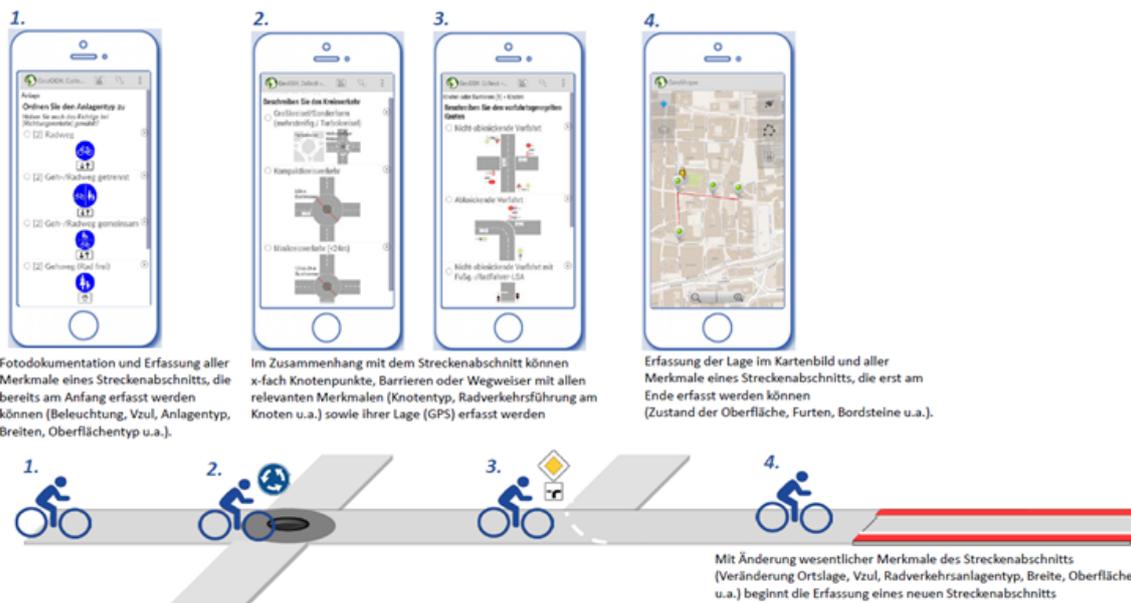


Abbildung 4-5: Erfassung des Untersuchungsnetzes nach Streckenabschnitten und Knotenpunkten (Darstellung: VIA eG)

Die Befahungsdaten wurden in eine GIS-Datenbank übertragen. Die digitalen Fotos wurden in Luftbildern verortet, so dass eine detaillierte Datengrundlage zur Maßnahmenplanung zur Verfügung steht. Diese Datengrundlage kann vom Auftraggeber weiterverwendet werden.

Im Untersuchungsnetz wurde die bestehende linearen Führungsformen des Radverkehrs wie folgt aufgenommen und erfasst:

- straßenbegleitender, baulicher Radweg
- markierte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn
- Mischverkehrsführung auf der Fahrbahn
- selbständig geführte Fahrradroute
- landwirtschaftlicher / forstwirtschaftlicher / wasserwirtschaftlicher Weg / Anlieger frei.

Abbildung 4-6 zeigt den Bestand der Radinfrastruktur im Stadtgebiet:

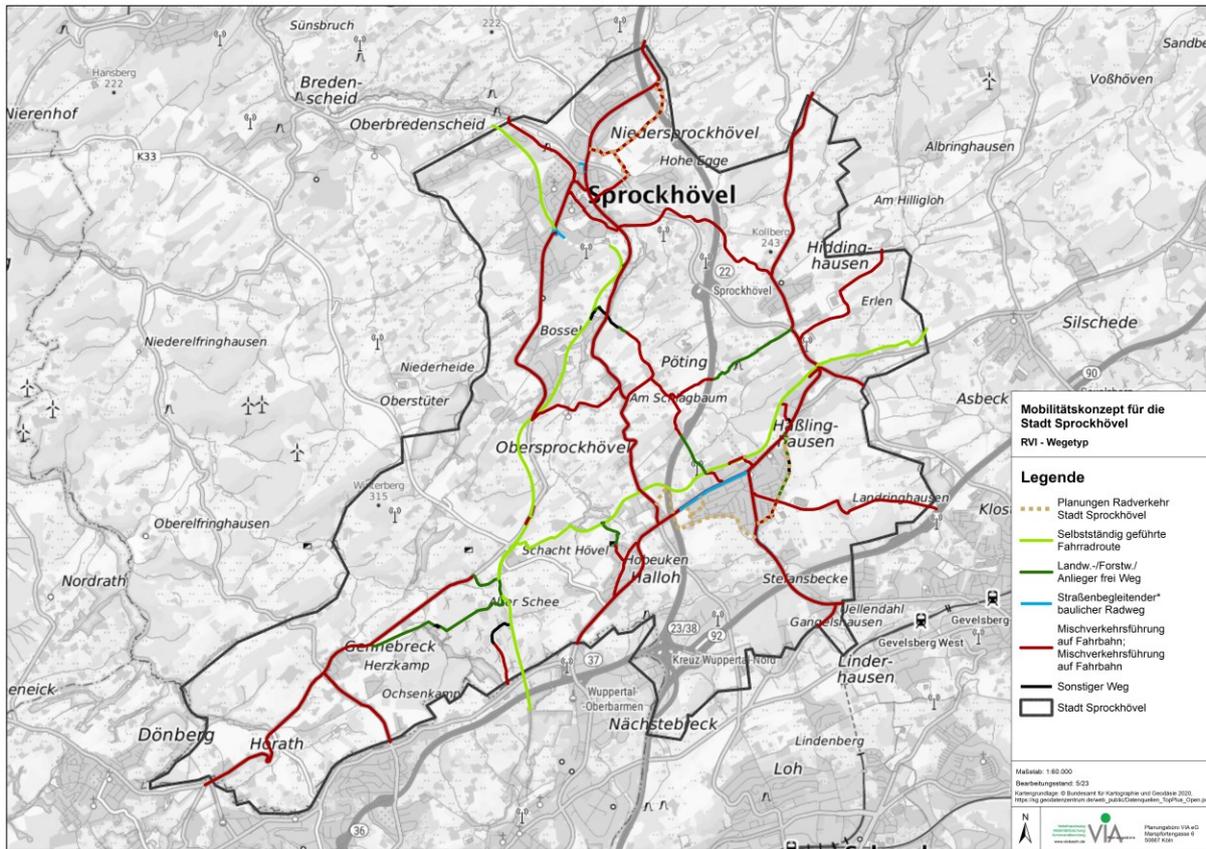


Abbildung 4-6: Radverkehrsinfrastruktur im Bestand (Darstellung: VIA eG)

Problemanalyse, Stärken und Schwächen

Im Sprockhöveler Stadtgebiet sind in der Vergangenheit einzelne Maßnahmen umgesetzt worden, um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern. Besonders attraktiv ist die Glückauf-Trasse entlang der stillgelegten Bahntrasse zwischen Hattingen und Schee sowie zwischen Schee und Haßlinghausen bis nach Gevelsberg-Silschede. Allerdings ist in der Bestanderfassung deutlich geworden, dass abseits dieser hochwertigen Verbindungen nur wenig gesonderte Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Es bestehen zwar sowohl auf der Mittelstraße in Haßlinghausen als auch auf der Hauptstraße in Niedersprockhövel nicht benutzungspflichtige Angebote in Form einer Freigabe des Gehweges für den Radverkehr. Dies führt jedoch oft zu Konflikten mit anderen Nutzungen, insbesondere dem Fußverkehr, da sich hier viele Geschäfte mit entsprechender Frequenz oder Gastronomieangebote befinden. Dadurch reicht die zur Verfügung stehende Gehwegbreite nicht aus. Die teilweise gefährlichen Konflikte mit zu Fuß Gehenden wurden von den Bürger:innen während der Beteiligungsveranstaltungen und auch in den im Jahr 2022 durchgeführten Fußverkehrs-Checks mehrfach angemerkt.

Bis auf wenige Ausnahmen wird der Radverkehr auf den zum Teil hoch belasteten Straßen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Radfahr- oder Schutzstreifen sind in Sprockhövel nicht vorhanden.



Abbildung 4-7: Bilder der Bestandserfassung Radverkehr; Fotos: VIA eG (oben links: Friedhofstraße / Glückauf-Trasse; oben rechts: Hauptstraße, Niedersprockhövel, unten links: Glückauf-Trasse, Niedersprockhövel; unten rechts: Glückauf-Trasse)

In der Bestandsanalyse wurden auch Lücken im bestehenden Netz identifiziert. Handlungsbedarf besteht insbesondere dort, wo gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) keine oder unzureichende Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Dabei liegen die Lücken häufig entlang der klassifizierten Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen, sodass hier aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit und der Verkehrsstärke keine geeignete Führungsform vorhanden ist.

Im Rahmen der Netzanalyse wurde betrachtet, ob in diesen Fällen eine alternative Verbindung über Nebenstrecken realisiert werden kann. Liegt eine alternative Verbindung mit geringem Umweg und geringer Steigung vor, so liegt keine Netzlücke vor. Durch die Analyse der erhobenen Primärdaten konnten anhand dieser Kriterien ein erster Entwurf eines Zielnetzes für das Handlungskonzept erarbeitet werden. Dieser sollte im weiteren Umsetzungsprozess des Mobilitätskonzepts weiter konkretisiert werden.

Eine Übersicht der ermittelten Abschnitte mit Handlungsbedarf sind im Handlungskonzept unter *1.1. Radnetzlücken* dargestellt.

Wie in Kapitel 0 bereits erläutert bestehen starke Verkehrsverflechtungen mit den Nachbarkommunen, weshalb auch in Bezug auf überörtliche Verbindungen im Alltagsverkehr die Glückauf-Trasse eine große Stärke darstellt. Diese sollte in Zukunft weiter ausgebaut werden, um die Verbindung von Niedersprockhövel in Richtung Hattingen komfortabler und attraktiver abzudecken. Dabei ist eine ganzjährige, wetterunabhängige Befahrbarkeit wichtig. Ebenso sollte geprüft werden, ob die Verbindung von Haßlinghausen in Richtung Gevelsberg, insbesondere zum Schulzentrum, verbessert werden kann.

Ein weiteres wichtiges Thema bei der Radverkehrsförderung sind Fahrradabstellanlagen. Genau wie für den MIV sollten auch für den Radverkehr hochwertige und adäquate Anlagen für den ruhenden Verkehr angeboten werden. Insgesamt gibt es in Sprockhövel an vielen Stellen Abstellanlagen im öffentlichen Raum, die jedoch selten den Anforderungen der Nutzer:innen entsprechen und zum Erfassungszeitpunkt auch selten belegt waren. Sie sind teilweise beschädigt oder durch Ausgestaltung als Vorderradhalter ungeeignet, da keine Rahmenanschlussmöglichkeit besteht und Fahrräder deshalb nur bedingt gegen Diebstahl geschützt sind. Daher sollten die vorhandenen Abstellanlagen modernisiert und weitere Anlagen eingerichtet werden.

Attraktive Abstellanlagen können die Fahrradnutzungen erhöhen, wenn Sie an attraktiven Standorten mit ausreichend hohem Standard verfügbar sind. Empfehlungen zu Radabstellanlagen sind im Handlungskonzept unter 1.5 Radabstellanlagen enthalten. Insbesondere an den Haltepunkten des ÖPNV sind wenige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden, sodass die Verknüpfung mit dem vorhandenen Schnellbusnetz durch das Einrichten von Abstellanlagen verbessert und in die Fläche gebracht werden kann.

Am Knotenpunkt „Niedersprockhövel Kirche“ befinden sich bereits jetzt abschließbare Fahrradboxen, die ein erhöhtes Maß an Diebstahlschutz bieten können. Gerade sichere Angebote für längere Abstell-dauern sind in Sprockhövel wichtig, da die Nutzung von Pedelecs hoch ist. Der derzeitige Standort weist dabei mehrere Schwächen auf, da die Anlage sich nicht in unmittelbarer Nähe des Ziels befindet und nicht in die Wegweisung eingebunden ist. Zudem finden sich Anzeichen auf Vandalismus, was zu einem verringerten Sicherheitsempfinden der Nutzenden und somit zur Nicht-Nutzung der Anlage führen kann.



Abbildung 4-8: Beispiel für eine qualitativ minderwertige Fahrradabstellanlage am Freibad in Niedersprockhövel (links) und eine qualitativ hochwertige überdachte Abstellanlage am Bürgerhaus in Niedersprockhövel (rechts) (Fotos: VIA eG),

Zusammenfassend ergeben sich folgende Stärken, Chancen und Schwächen für den Radverkehr in Sprockhövel:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none">• Bahntrassen-Radwege (Glückauf-Trasse) als beliebte Nahmobilitätsachsen abseits der Hauptverkehrsstraßen• Hohe E-Bike-Besitzquote in den Sprockhöveler Haushalten (ca. 30%, BRD: ca. 13%)• Großes Verlagerungspotenzial: 44% der Wege unter 5 km Länge	<ul style="list-style-type: none">• Nur wenig gesonderte Radverkehrsinfrastrukturen auf Hauptverkehrsstraßen• Gemeinsame Nutzung von Nebenanlagen mit dem Fußverkehr führt zu Konflikten• Lücken im Radwegenetz, teilweise fehlende Verknüpfung der Glückauf-Trasse an das bestehende Netz (Flächenwirkung)• Wenig Abstellanlagen für Fahrräder, insbesondere an den ÖPNV-Haltestellen

Handlungsbedarf

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil besteht folgender **Handlungsbedarf** im Bereich des Radverkehrs:

- Entwicklung eines stadtweiten, in sich hierarchisch gegliederten Radverkehrsnetzes, das auf Verbindungsfunktionen sowie Nutzer:innengruppen aufbaut
- Zur Reduzierung der Konflikte mit zu Fuß Gehenden Verlagerung des Radverkehrs aus den Nebenanlagen auf die Fahrbahn, soweit dies die Verkehrsstärken und Platzverhältnisse zulassen.
- Schaffung angemessener Radverkehrsinfrastruktur oder alternative Führungen bei hohen Verkehrsstärken
- Nahmobilitätsfreundlichere Gestaltung von Knotenpunkten zur Entschärfung von Sicherheitsdefiziten
- Sichtbarmachung des Radverkehrs auf verschiedenen Hauptstraßen zur Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit
- Sanierung bestehender Radverkehrsanlagen und -verbindungen
- Ausbau und Modernisierung von Radabstellanlagen in den Kernorten, an Schulen und wichtigen ÖPNV-Verknüpfungspunkten und sonstigen Zielen des Radverkehrs.

4.3. Nahmobilität zu Fuß

Wege beginnen und enden in irgendeiner Weise immer mit einem Weg zu Fuß, so dass der Fußverkehr als die Basis jeglicher Mobilität gilt. Auch wenn er lange als der „Sowieso-Verkehr“ wenig Beachtung in der Verkehrsplanung bekam, rückt der Fußverkehr immer mehr in den Fokus. Die Wertigkeit komfortabler, sicherer und attraktiver Infrastruktur für zu Fuß Gehende steigt. Daher ist der Fußverkehr in Bezug auf die Flächengerechtigkeit und in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln zu fördern. Attraktive Bedingungen für zu Fuß Gehende sind zu schaffen. Breite und sichere Gehwege, durchgängige Fußwegeverbindungen, Maßnahmen zur objektiven und subjektiven Sicherheit der zu Fuß Gehenden sowie eine ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums sind die Grundthemen der Fußverkehrsplanung, ebenso wie die Themen Aufenthaltsqualität im Straßenraum und auf öffentlichen Plätzen, die Sicherung von Schulwegen und die Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen.

Die Barrierefreiheit im Straßenraum ermöglicht nicht nur mobilitäts- und sehingeschränkten Menschen eine sicherere und inklusive Mobilität, sie ist vielmehr ein Beitrag zur Mobilität für alle. Dies betrifft Gehwegbreiten, einschränkende Barrieren, Konflikte mit dem ruhenden Verkehr sowie taktile und akustische Systeme zur Orientierung. So kann eine Zeit- und Flächengerechtigkeit für zu Fuß Gehende in Bezug auf andere Verkehrsmittel verbessert werden.

Besonders kurze Wege werden häufig zu Fuß begangen, bei längeren Wegestrecken wird dies bereits bedingt durch die Ausgestaltung und Sicherheit der Wege. In der bundesweiten Untersuchung MiD¹⁸ wird deutlich, dass es bei den Wegen von 1-2 km ein großes Verlagerungspotenzial von anderen Verkehrsmitteln auf den Fußverkehr gibt. So werden 64% der Wege unter 1 km zu Fuß getätigt, doch schon bei einer Wegelänge von 1-2 km liegt der Fußverkehr nur bei 28%, im Vergleich dazu liegt der Kfz-Anteil bei 34%¹⁹. Die Stadtstruktur in Sprockhövel bietet durch die belebten Stadtteilzentren eine große Anzahl an Zielen, die fußläufig zu erreichen sind. Auch die Verbindung weiter entfernter Ziele sind durch die bestehenden Nahmobilitätsachsen gegeben. Somit ist auch hier ein großes Potenzial vorhanden, um im Sinne einer Stadt der kurzen Wege die Fußwege attraktiver zu gestalten.

Die Integration des Fußverkehrs in die Verkehrsplanung ermöglicht eine umweltfreundliche, effiziente und inklusive Mobilität, trägt zur Lebensqualität bei und schafft lebendige und lebenswerte Städte und einen gestärkten lokalen Einzelhandel.

Problemanalyse, Stärken und Schwächen

Aufgrund der Topografie und der sechs weit auseinander gelegenen Stadtteile, wurde die Nahmobilität zu Fuß bisher etwas außer Acht gelassen. Aufgrund der dezentralen Struktur mit den Stadtteilen Niedersprockhövel und Haßlinghausen, die einige – für den Fußverkehr interessante – Ziele aufweisen, werden diese häufig dennoch mit dem Auto erreicht. Somit sind die jeweiligen Hauptstraßen (Hauptstraße in Niedersprockhövel und Mittelstraße in Haßlinghausen) stark vom fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Darunter leidet die Aufenthaltsqualität sowie die Sicherheit derjenigen, die zu Fuß oder mit Bewegungshilfen unterwegs sind. Um diese Defizite aus Sicht des Fußverkehrs und auch der Barrierefreiheit anzugehen, wurden 2022 bereits Fußverkehrs-Checks durchgeführt, mit denen die Stadt Sprockhövel einen ersten Schritt in die Fußverkehrsförderung gegangen ist.

Die Stadt Sprockhövel sticht durch die qualitativ hochwertigen Nahmobilitätsachsen heraus, die attraktive, komfortable und sichere Wegeverbindungen bieten, insbesondere zwischen der Stadtgrenze zu Hattingen und Schee sowie im weiteren Verlauf über Haßlinghausen nach Gevelsberg-Silschede. Zusätzlich weisen diese eine hohe Aufenthaltsqualität mit Begrünung, Sitz- und Spielmöglichkeiten entlang der Wege auf. Durch die vorherige Nutzung als Bahntrasse, ist die Glückauf-Trasse an vielen Stellen kreuzungsfrei. Daher gibt es nur wenige Querungsstellen an Straßen, an denen die zu querende Fahrbahn jedoch nur in seltenen Fällen angehoben oder beengt ist. So wird an möglichen Konfliktstellen die Kfz-Verkehrsgeschwindigkeit nur bedingt verringert. Da die Nahmobilitätsachsen auch vom Radverkehr genutzt werden, kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, vor allem durch höhere gefahrene Geschwindigkeiten von Radfahrenden (z.B. mit Peledec) sowie an Stellen, die eine schmalere Breite für die gemeinsame Nutzung haben.

Abseits dieser Nahmobilitätsachsen sind in den Kernbereichen der Stadtteile Querungsstellen vorhanden und in einzelnen Fällen bereits mit dem differenzierten Doppelbord ausgestattet, bestehend aus

¹⁸ Infas, DLR, IVT: Mobilität in Deutschland 2017, Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr

¹⁹ Infas, DLR, IVT: Mobilität in Deutschland 2017, Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. S.76

sowohl einer Tastkante als auch einer niveaugleichen Querungsmöglichkeit. Um die Barrierefreiheit vollständig zu gewährleisten, sollten gestalterische Elemente wie Beeteinfassungen oder Stufen, die sich insbesondere in den Kernbereichen in Haßlinghausen oder Niedersprockhövel befinden, gekennzeichnet oder wenn möglich versetzt werden, damit eine ausreichend breite Gehwegbahn nutzbar ist.



Abbildung 4-9: Querungsstelle am Kreisverkehrsplatz Hauptstraße / L70n, Niedersprockhövel mit differenziertem Doppelbord (Foto: VIA eG)

Die Stadt Sprockhövel weist an einigen Stellen bereits hoch- und neuwertige Nebenanlagen und Querungshilfen auf. Diese führen zu einer subjektiven sowie objektiven Sicherheit für zu Fuß Gehende. Einige Querungsanlagen wie Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege sowie Querungshilfen mit Mittelinseln und vorgezogenen Seitenräumen weisen die Regelkonformität nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen auf. Dennoch gibt es zahlreiche Stellen im Sprockhöveler Stadtgebiet, bei denen Optimierungsbedarf besteht. Dies bezieht sich zum einen auf die Optimierung der bestehenden Querungsstellen und zum anderen auf den Bedarf neuer Querungshilfen. Um dem (langsameren) Fußverkehr an Lichtsignalanlagen das Querung zu erleichtern, sollten die Grünzeiten verlängert und die Wartezeiten/Rotphasen verkürzt werden. Dies führt zu einer Zeitgerechtigkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden. Grundsätzlich sollten alle Querungsstellen barrierefrei ausgebaut werden. Nach dem neusten Standard entspricht diese dem differenzierten Doppelbord, der eine Tastkante von 3 cm sowie einen Bereich mit einer Nullabsenkung aufweist und somit die Bedarfe von Seh- und Mobilitätseingeschränkten berücksichtigt. In Sprockhövel sind diese bereits an neueren Querungsstellen ausgebaut, beispielsweise am Kreisverkehrsplatz Wuppertaler Straße / Hauptstraße / L70n. Doch gibt es immer noch Stellen, an denen ein hoher Bordstein das Querung der Fahrbahn mit einem Rollstuhl oder Rollator erschwert. Als Besonderheit befinden sich entlang der Hauptstraße in Niedersprockhövel mehrere Querungshilfen, an denen der Straßenbelag rot eingefärbt ist. Dies suggeriert dem zu Fuß

Gehenden einen Vorrang, wie bei einem Fußgängerüberweg, sodass es zu gefährlichen Situationen zwischen dem Kfz- und Fußverkehr kommen kann.



Abbildung 4-10: Querungsstelle an der Hauptstraße, Niedersprockhövel (Foto: VIA eG)

Fehlende Querungshilfen an Stellen mit hohem Querungsbedarf führen zu unkontrollierten und ungesicherten Querungen von zu Fuß Gehenden. In Sprockhövel bieten im Verlauf der Haupt- und Geschäftsstraßen einige Querungshilfen eine sichere Möglichkeit, eine Straße zu überschreiten. Gerade hier werden diese jedoch von zu Fuß Gehenden als umwegig wahrgenommen, so dass an einer ungesicherten Stelle gequert wird. Insbesondere an der Hauptstraße in Niedersprockhövel und der Mittelstraße in Haßlinghausen besteht erhöhter Querungsbedarf aufgrund des hier vorhandenen Einzelhandels.

Ein weiteres wesentliches Thema der sicheren Fußverkehrsinfrastruktur ist die Breite der Nebenanlagen. Ausreichende Breiten sorgen für eine komfortable und attraktive Nutzung und steigern im besten Fall den Fußverkehrsanteil der Sprockhöveler Bewohner:innen. Vor allem aber steigert es die Verkehrssicherheit der zu Fuß Gehenden. Nach verschiedenen Regelwerken (EFA, RSt 06) soll die nutzbare Gehwegbreite 1,80 m betragen. Inklusiv der notwendigen Sicherheitsabstände zu Fahrbahn und Hauswand entspricht die Mindestbreite 2,50 m. Im Sprockhöveler Stadtgebiet gibt es einige Stellen, an denen diese Vorgabe nicht eingehalten wird. Teils durch den baulichen Bestand, teils jedoch auch durch temporäre Barrieren wie parkende Kfz und Fahrräder, Möblierung wie Lichtmaste und Parkscheinautomaten oder Mülltonnen und Geschäftsauslagen.



Abbildung 4-11: Punktuell Eingeschränkte Gehwegbreiten in Niedersprockhövel, Hauptstraße (Foto: VIA eG)

Die Sicherheit für zu Fuß Gehende wird jedoch nicht nur durch eine ausreichende Breite der Nebenanlagen erhöht, auch ist die Interaktion mit anderen Verkehrsmitteln ein relevanter Faktor. Dies betrifft hohe Geschwindigkeiten, hohes Verkehrsaufkommen sowie den haltenden und ruhenden Kfz-Verkehr, der ebenfalls teilweise die Gehwegbreite einschränkt oder das Passieren verhindert. Daher sollten bei straßenbegleitendem Parken Fußverkehrsanlagen nach oben genanntem Regellaß im gesamten Stadtgebiet gewährleistet werden. Bei den projektbegleitenden Beteiligungsveranstaltungen wurde dies besonders angesprochen. Zu hohe Geschwindigkeiten können zu einem großen Teil durch eine entsprechende straßenräumliche Gestaltung vermieden werden. Hohes Verkehrsaufkommen muss entsprechend verträglich abgewickelt werden, Verkehre auf vorhandene Umfahrungen, wie die L70n, geleitet und Verkehrsverlagerungen auf alternative Verkehrsträger langfristig durch deren Attraktivierung forciert werden.



Abbildung 4-12: Spielgeräte an der Glückauf-Trasse (links) und Stadtmöblierung (rechts) in Niedersprockhövel (Fotos: VIA eG)

Um die Steigerung des Fußverkehrsanteil weiter zu fördern, sollte die Stadt auch die Attraktivität und den komfortablen Zugang weiterer Wege im Alltagsnetz verbessern. Neben attraktiv gestalteten Nahmobilitätsachsen wie der Glückauf-Trasse, die zum zu Fuß Gehen jedoch eher in der Freizeit genutzt wird, ist die Hauptstraße in Niedersprockhövel ein gern genutzter Raum. Auch die Mittelstraße in Haßlinghausen weist einige Elemente zur Förderung der Aufenthaltsqualität auf. Dennoch sollten weitere Elemente zur Attraktivierung öffentlicher Räume errichtet werden. Dabei geht es um Begrünung zum Beispiel durch Kübelpflanzen, Schatten spendende Bäume oder Beete, Pflanzelemente, die der Überhitzung vorbeugen sowie schädliche Emissionen filtern können. Somit wirken sich Begrünung und Wasserstellen teilweise schon jetzt positiv auf das Stadtklima aus. Zusätzlich sollten Sitz- und Spielmöglichkeiten geschaffen werden, die spontane Begegnungen und soziale Kontakte ermöglichen. Eine Infrastruktur zur Ver- und Entsorgung wie Abfallbehälter, Trinkbrunnen und öffentliche, barrierefreie Toiletten können die Verweilzeit im öffentlichen Raum verlängern und führen zu dessen weiterer Belebung. Eine ausreichende Beleuchtung, Sauberkeit der Wege und öffentlichen Plätze sowie gute Sichtverhältnisse tragen zudem zur subjektiven Sicherheit bei. Durch die Belebung von öffentlichen Plätzen und Straßen in allen Stadtteilen entstehen Begegnungsorte für die Bewohner:innen. Auch das Gastronomie- und Einzelhandelsangebot wird gestärkt.

Während der Analyse wurde auch das Thema Schulwege und Schulwegsicherheit im Zusammenhang betrachtet und analysiert. Dabei wurde bereits im Zusammenhang mit dem Fußverkehrs-Check im Jahr 2022 die Situation an der Wilhelm-Kraft-Gesamtschule in Haßlinghausen angemerkt. Im Rahmen der Analyse des Mobilitätskonzeptes zeigt sich, dass auch an weiteren Stellen im Stadtgebiet das Thema Schulwege relevant ist. Insbesondere an Grundschulen besteht zu Schulbeginn und -ende ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Eltern, die ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule bringen, sodass an diesen Orten ein erhöhtes Gefährdungspotenzial besteht.

Durch dediziert ausgewiesene Bereiche, an denen ein sicheres Halten möglich ist, um Kindern das sichere Ein- und Aussteigen zu ermöglichen, kann die Sicherheit erhöht werden. Idealerweise liegt diese nicht in unmittelbarer Entfernung, sondern im weiteren Umfeld der Schule, sodass Kinder die letzte Strecke zur Schule zu Fuß gehen können, um die Eigenständigkeit zu fördern.

Weiterhin besteht neben baulichen oder verkehrslenkenden Maßnahmen in NRW auch seit kurzer Zeit die Möglichkeit Schulstraßen einzurichten. Dies bedeutet, dass Straßen im nahen Schulumfeld zu Schulbeginn und -ende für einen kurzen Zeitraum für den Kfz-Verkehr gesperrt werden.

Hierbei bestehen seitens der Stadt bereits Lösungsansätze, die in das weitere Handlungskonzept eingeflossen sind.

Insgesamt lassen sich folgende Stärken, Chancen und Schwächen für den Fußverkehr in Sprockhövel ableiten:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Differenzierte Doppelborde an Querungsstellen • Möblierung entlang der Mittelstraße (Haßlinghausen) • Gute Aufenthaltsqualität und Potenzial auf der Hauptstraße (Niedersprockhövel) • Fußwegeverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen (z.B. Glückauf-Trasse) 	<ul style="list-style-type: none"> • z.T. sehr schmale Gehwege • Aufkommende Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr • Unsichere und nicht barrierefreie Querungen (Lichtsignalanlagen, Zebrastreifen) • z.T. nicht fußgängerfreundliche Ampelanlagen (z.B. Länge der Wartezeiten, Grün-Phasen, Sicherheitsempfinden der zu Fuß -Gehenden) • Starker Elterntaxi-Verkehr und Schulwegesicherheit an allen Schulen

Handlungsbedarf

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil wird folgender Handlungsbedarf für den Fußverkehr identifiziert:

- Erstellung einer **Fußverkehrsstrategie**, aus der ein ganzheitliches Konzept für die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur resultiert, basierend auf den Ergebnissen der Fußverkehrschecks, ggf. Durchführung von Fußverkehrs-Checks in weiteren Stadtteilen.
- Stadtweit einheitliche Standards zum **barrierefreien Ausbau** von Nebenanlagen und Querungsstellen (Erstellung eines Barrierefrei-Katasters)
- Erstellung einer **Prioritätenliste** zum systematischen und flächendeckenden Ausbau zur **Barrierefreiheit**
- Definition von stadtweiten Qualitätsstandards für **Querungsmöglichkeiten** und Knotenpunkte zur Steigerung der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende
- **Aufwertung** des öffentlichen Raums in Bezug auf Barrierefreiheit, Ausstattung mit Mobiliar für die Aufenthaltsqualität als Daueraufgabe
- Stärkung der **Aufenthaltsqualität** im Straßenraum und an öffentlichen Plätzen durch u.a. Stadtmobiliar, Begrünung, Kfz-Verkehrsberuhigung.
- Schaffen von **sicheren Schulwegen** durch bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen, insbesondere die Einrichtung von Elternhaltestellen zum sicheren Ein- und Aussteigen oder die Etablierung von Schulstraßen. Erstellen von stadtweiten Schulwegeplänen und Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagement zur Steuerung informativer Kampagnen und zur Einbindung des Themas Mobilität in den Schulalltag der Sprockhöveler Schulen.

4.4. Fließender und ruhender motorisierter Individualverkehr

Den vorhandenen Straßenraum bedarfsgerecht aufzuteilen, ist das generelle Planungsziel einer jeden Straßenplanung. Da die zur Verfügung stehenden Flächen dabei nur einmal vergeben werden können, ist es umso wichtiger, die vorhandenen Flächen gezielt und bewusst zu verteilen. Es gilt, dieses Potenzial zu nutzen und auszuschöpfen, um ein möglichst effektives Verkehrssystem zu schaffen.

Weil allerdings in vielen Städten und Gemeinden dem motorisierten Verkehr die größte Fläche zugesprochen wird, besteht an zahlreichen Stellen Handlungsbedarf, wenn Nahmobilität und ÖPNV

(„Umweltverbund“) gefördert werden sollen. Verkehrsnetze wurden autogerecht geplant, die **verkehrsplanerischen Leitbilder** der 60er und 70er Jahre sind bis heute wirksam und bedürfen der Korrektur, so dass eine wirkliche Alternative zum Auto entwickelt werden kann.

Neben dem fließenden ist auch der ruhende Verkehr zu betrachten, der einen wichtigen Baustein in der Verkehrsplanung darstellt. Grundsätzlich wird zwischen **Kurz-, Mittel- und Langzeitparken** unterschieden. Kurzzeitparkplätze werden vorrangig in zentralen innerstädtischen Bereichen angeordnet, während Langzeitparkplätze eher außerhalb der zentralen Bereiche zu finden sind. Zurückzuführen ist das auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der jeweiligen Nutzengruppen. In den zentralen Ortskernen – hier Haßlinghausen und Niedersprockhövel – bestimmen Erledigungen wie der Besuch einer Praxis, der Gang zur Bäckerei oder zum Amt die Parkdauer, in dezentralen Bereichen sind es eher Bewohnende, die den Parkraum längerfristig beanspruchen.

Nun müssen bestehende Planungsansätze und Verhaltensroutinen in Frage gestellt werden und im Hinblick auf den sich zuspitzenden Klimawandel muss grundlegend neu gedacht werden. Die Aufgabe besteht darin, das Verkehrsnetz auch in Sprockhövel so umzugestalten, dass den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden konsequent Rechnung getragen wird. Dabei soll insbesondere in den Kernorten der Fokus auf der Nahmobilität liegen und langfristig durch gezielte Maßnahmen, ein Umstieg auf Nahmobilität und ÖPNV forciert werden. Die Planung sollte so erfolgen, dass Kfz-Verkehre die nicht verlagerbar sind, reibungslos durchgeführt werden können und im Übrigen der Umweltverbund deutlich gefördert wird.

Problemanalyse, Stärken und Schwächen

Der fließende Verkehr in Sprockhövel ist gerade zu Spitzenzeiten durch ein- und ausfahrende Pendlerströme geprägt. Im morgendlichen Berufsverkehr kann es daher, vor allem auf den Hauptachsen in Richtung Autobahn, zu punktuell überlasteten Knotenpunkten kommen - Rückstauerscheinungen und lange Wartezeiten können die Folge sein. Besonders auf Abschnitten der Wittener Straße, zwischen Querspange und Hoppe sowie zwischen Kreisverkehrplatz Am Beermannshaus und Rathausplatz, und der Querspange (B234) sind Verkehrsbelastungen bis 18.000 Kfz/24h²⁰ in Richtung Autobahn 43 zu verzeichnen. Das restliche übergeordnete Straßennetz ist innerhalb von Haßlinghausen und Niedersprockhövel (vor der Ortsumgehung) ebenfalls hoch belastet (vgl. Abbildung 4-13). Außerhalb der Ballungsgebiete sind die Verkehrsbelastungen nur noch gering. Wegen der Nähe zu den Autobahnen BAB 1/BAB 43/BAB 46 ergibt sich für die Sprockhöveler Bürger allerdings der Vorteil, dass der Weg in das überörtliche Umland mit dem Auto nicht weit ist.

²⁰Straßen NRW, Stand: 2019 (HR)

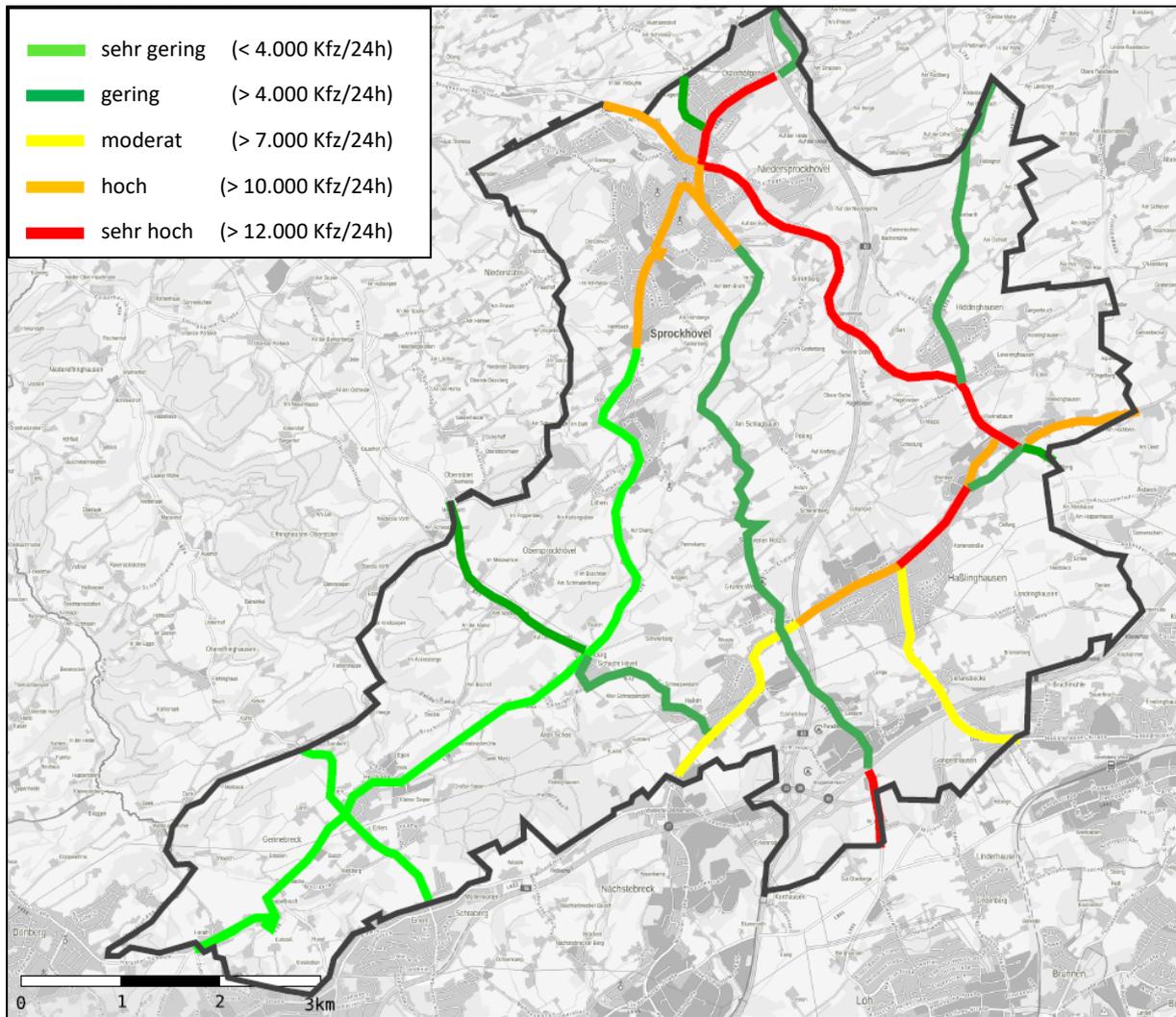


Abbildung 4-13: Übersicht der Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet (Quelle: Landesbetrieb Straßen NRW²¹, Darstellung: VIA eG)

Inmitten des Geschäftsbereichs von Haslinghausen, liegt mit der Mittelstraße eine Landesstraße (L58), die hohe bis sehr hohe Verkehrsbelastungen aufnimmt. Dies liegt an der wichtigen Verbindungsfunktion und dem Fehlen einer Alternativroute. Dadurch werden Pendelnde und Transitverkehre (Umgehungsstraße der angrenzenden Autobahnen) durch den Ortskern geführt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Mittelstraße können die Ansprüche an eine attraktive, lebenswerte und sichere Einkaufsstraße nur schwer erfüllt werden. Anders sieht es jedoch in Niedersprockhövel: Am 04.03.2024 wurde die Ortsumgehung L 70n („Glückauf-Allee“) für den Kfz-Verkehr freigegeben, so dass es für den Durchgangsverkehr nicht mehr notwendig ist, über die Hauptstraße zu fahren. Auf dieser besteht nun die Möglichkeit, die Aufenthaltsqualität und die Bedingungen für die Nahmobilität zu verbessern.

²¹ Landesbetrieb Straßen NRW: Straßenverkehrszählung 2019 (Hochrechnung)



Abbildung 4-14: links: Mittelstraße in Haßlinghausen (l.); rechts: neugebaute Glückauf-Allee (L70n) (Fotos: ISAPLAN, VIA eG)

Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Sprockhöveler Straßennetz sind **auf der freien Strecke** zurzeit vielerorts noch eine Ausnahme. Insbesondere wenn die Straßen breit sind und gerade verlaufen, ist die Gefahr hoch, dass die ausgewiesenen Höchstgeschwindigkeiten nicht eingehalten werden. Zur Geschwindigkeitsregulierung **an Knoten** tragen **Kreisverkehre** bei. In Sprockhövel sind diese bereits an vielen Stellen vorhanden. Durch diese Knotenpunktform wird nicht nur der Verkehr beruhigt, sondern auch die Verknüpfung aller Verkehrsteilnehmenden ermöglicht und somit die Sicherheit erhöht.



Abbildung 4-15: links: Beispiel einer geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahme; rechts: zentraler Kreisverkehr in Niedersprockhövel (r); Fotos: ISAPLAN

In Sprockhövel werden an Einmündungen, Knotenpunkten, höher frequentierten Grundstückszufahrten und Überquerungshilfen nicht immer die notwendigen Sichtverhältnisse eingehalten, die die jeweiligen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bedingen. Dadurch kann es für Verkehrsteilnehmende zu unsicheren Situationen kommen. Vor Ortseingängen wird die Geschwindigkeit an einigen Stellen nicht sinnvoll reduziert („getrichtert“), sodass die Gefahr besteht, dass mit einer zu hohen Geschwindigkeit in den Ort eingefahren wird. Ebenfalls fehlen an vielen Ortseingängen bauliche Maßnahmen, die darauf aufmerksam machen, dass Verkehrsteilnehmende nun eine verkehrlich andere Situation vorfinden und ihr Fahrverhalten anpassen müssen.

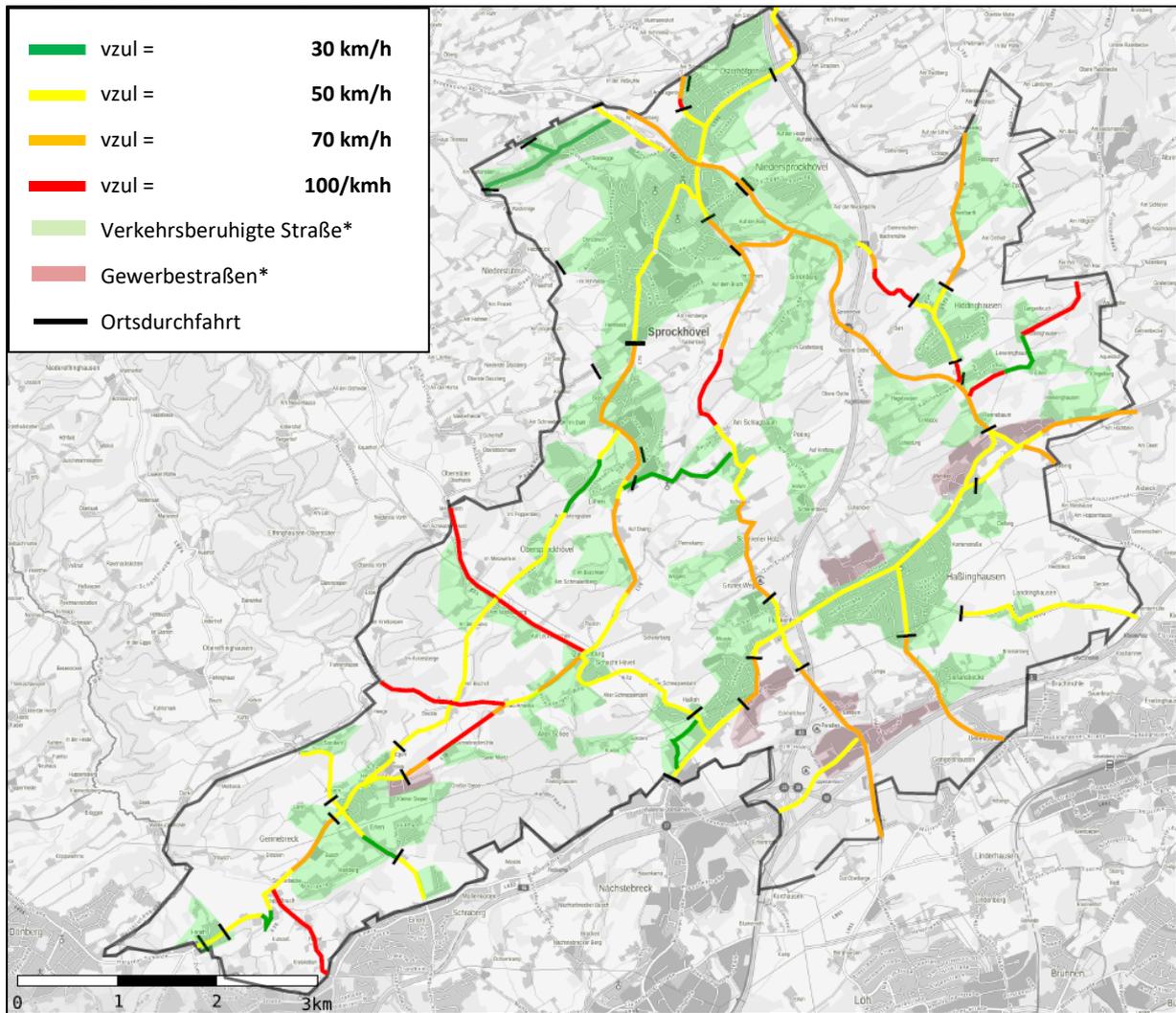


Abbildung 4-16: Übersicht der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Stadtgebiet; Darstellung: ISAPLAN



Abbildung 4-17: Sichtverhältnisse am Knotenpunkt Am Rennebaum (Foto: ISAPLAN)

In Niedersprockhövel und Haßlinghausen werden zentrale, stark frequentierte Parkstände, über **Parkzeitreglungen** mit einer Parkscheibe gesteuert. Eine flächendeckende, monetäre **Bewirtschaftung** der Parkstände, wie es in vielen Städten und Kommunen üblich ist, gehört bislang nicht zu den genutzten Steuerungselementen. Dadurch besteht die Gefahr, dass die maximale Parkdauer überzogen wird und Kurzzeitparkplätze häufiger zum Langzeitparken genutzt werden. Ein weiteres Problem mit dem vorhandenen Parkraum konnte vor allem am Schulzentrum in Haßlinghausen festgestellt werden. Durch die zentrale Lage, die vielen vorhandenen Ziel- und Quellbereiche und der Problematik des Hol- und Bringeverkehrs ist es schwierig, alle Ansprüche an den vorhandenen Parkraum zu erfüllen.



Abbildung 4-18: links: Hauptstraße in Niedersprockhövel; rechts: Parkplatzsituation am Schulcampus Haßlinghausen (Fotos: ISAPLAN)

Für den fließenden motorisierten und den ruhenden Verkehr lassen sich folgende Stärken, Chancen und Schwächen feststellen:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Gute Anbindung an die Autobahnen BAB 1 / BAB 43 / BAB 46 • Ortsumgehung L70n entlastet Hauptstraße in Niedersprockhövel • Kreisverkehre an zentralen Knotenpunkten als wirksame Geschwindigkeitsdämpfung • Insgesamt attraktives Parkraumangebot 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Durchgangsverkehr in Haßlinghausen • Nicht ausreichende Sichtverhältnisse (z.B. Am Rennebaum) • Ausbaurzustand insbesondere auf freier Strecke fördert zu hohe Geschwindigkeiten • Fehlende Reduzierung („Trichterung“) der Verkehre im Zulauf von Ortschaften und fehlende Ortseingänge • Parkraumproblematik am Schulzentrum Haßlinghausen • Nur sehr schwach steuernde Parkraumbewirtschaftung und entsprechende Fehlnutzung der Parkstände

Handlungsbedarf

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil wurde folgender Handlungsbedarf für eine zukunftsfähige nachhaltige Mobilität im Themenfeld Motorisierter Individualverkehr identifiziert:

- Paradigmenwechsel forcieren: Fokus weg vom motorisierten Individualverkehr – hin zur Nahmobilität, Fortsetzung der im Rahmen des Mobilitätskonzepts begonnenen Diskussion einer zukünftig stadtvträglicheren Ausgestaltung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Sprockhövel
- Straßen- und städtebauliche Definition sowie Stärkung der Ortslagen und Ortskerne
- Schaffung einheitlicher Ortseingänge
- Schaffung verträglicher Geschwindigkeiten
- Verstetigung des Geschwindigkeitsniveaus
- Bedarfsgerechter Um-/Ausbau von Straßenräumen unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Nahmobilität
- Gewährleistung notwendiger Sichtverhältnisse
- Einstieg in die Diskussion eines zukunftsfähigen Parkraumkonzepts unter Berücksichtigung der zukünftig erwünschten Rolle des Kfz-Verkehrs entsprechend des im nachfolgenden Kapitel beschriebenen und beschlossenen Leitbildes.

5. Ziele für ein nachhaltiges Mobilitätssystem in Sprockhövel

Um in Sprockhövel ein nachhaltiges, klimaschonendes und sozialverträgliches Mobilitätssystem aufzubauen, ist die Festlegung von Leitzielen eine wichtige Grundlage für die Vorgabe einer zukunftsweisen Zielperspektive. Die Leitziele entfalten eine fortlaufende Gültigkeit und Akzeptanz, zumal sie politisch beschlossen sind. Sie dienen als langfristige Orientierung für das politische Handeln sowie für das Verwaltungshandeln im Bereich Verkehr und Mobilität und liefern einen transparenten Begründungsrahmen für Veränderungen im Sprockhöveler Stadtverkehr bis etwa zum Jahr 2035.

Unter Einbeziehung der bei den unterschiedlichen Beteiligungsformaten gesammelten Ergebnisse, der verkehrsplanerischen Expertise der Gutachter sowie der fachplanerischen und gesetzlichen Vorgaben wurden insgesamt zehn Leitsätze als Leitziele formuliert, die einen zentralen Baustein des Mobilitätskonzepts darstellen.

Die Leitziele dienen zur Orientierung und Einordnung des Handlungskonzeptes. Sie sind richtungsweisend für die geplanten Transformationen im Stadtverkehr. Die Leitziele definieren die Prioritäten für Sprockhövel, die die verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Aufgabenstellungen konkretisieren. Auf dieser Grundlage werden im Handlungskonzept ziel- und potenzialorientiert zusammenwirkende Maßnahmen formuliert und als Projektsteckbriefe dargestellt.

Folgende Leitsätze wurden als Leitziele durch den Rat der Stadt Sprockhövel am 23.11.2023 beschlossen:

1. *Mit Hilfe von Grundnetzen für die verschiedenen Mobilitätsarten werden die Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Die Grundnetze stehen untereinander in Wechselbeziehung.*
2. *Die Stadt- und Mobilitätsplanung wird gemeinsam betrachtet, um eine nachhaltige und verkehrssparsame Entwicklung zu fördern.*
3. *Durch Verkehrsentlastung und –beruhigung werden öffentlichen Räume attraktiver, lebenswerter und sicherer.*
4. *Der Aufbau eines sicheren und flächendeckenden Radverkehrsnetzes mit guter Anbindung an die bestehende Radverkehrsinfrastruktur fördert die alltägliche Fahrradnutzung.*
5. *Sichere, möglichst barrierefreie und durchgängige Wegeverbindungen gestalten das zu Fuß Gehen auch für Personen mit Mobilitätseinschränkungen besonders attraktiv.*
6. *Der ÖPNV ermöglicht eine flächendeckende und flexible Erschließung des gesamten Stadtgebiets sowie attraktive Reisezeiten innerhalb der Stadt und zu Nachbarstädten.*
7. *An Verknüpfungspunkten im gesamten Stadtgebiet ist ein einfacher und komfortabler Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln möglich.*
8. *Der Kfz- und Wirtschaftsverkehr in Sprockhövel wird stadtverträglich, innovativ und klimaschonend abgewickelt und berücksichtigt die Interessen der lokalen Wirtschaft. Bei allen Planungen finden die Wechselbeziehungen mit der Nahmobilität besondere Beachtung.*
9. *Durch ein strukturiertes Parkraum-Management wird der vorhandene Parkraum bedarfsgerecht, effizient und multifunktional genutzt.*
10. *Die Stadt Sprockhövel steht als Initiator und Vorreiter für ein aktives, kommunales Mobilitätsmanagement.*

6. Evaluation und Indikatoren

Was macht eine erfolgreiche Evaluation des Mobilitätskonzepts aus?

Die im Zuge der Aufstellung des Mobilitätskonzepts entwickelten und beschlossenen Leitziele sollen dazu führen, **das Mobilitätssystem in der Stadt Sprockhövel unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten umzubauen**. Um den Grad der Erfüllung der Leitziele auch kontinuierlich überprüfen zu können, wurde ein Evaluationskonzept erstellt. Kern dieses Konzepts sind Messgrößen oder „Indikatoren“, die die Entwicklung in den in Kapitel 5 beschriebenen Leitzielen anzeigen:

- Ist die Umsetzung des Mobilitätskonzepts auf dem richtigen Weg?
- Wie gut funktioniert die Umsetzung und vor allem, wie wirksam sind die dann schließlich realisierten Maßnahmen?
- Wo muss gegebenenfalls nachgesteuert werden?

Indikatoren liefern hierfür aussagekräftige Antworten in Form von Daten und Fakten, die sich – zum Teil übergreifend – auf die verschiedenen Leitziele beziehen und deren Erfüllung operationalisieren. So können alle gut nachvollziehen, ob der eingeschlagene Weg erfolgreich ist.

Der besseren Transparenz wegen werden für das Mobilitätskonzept vor allem solche Indikatoren ausgewählt, bei denen die Datengrundlage entweder vorhanden oder mit vergleichsweise überschaubarem Aufwand zu erheben ist. Somit können die Veränderungen, die die Umsetzung der Ideenvorschläge des Mobilitätskonzepts bewirken, gut überprüft und bei Bedarf auch nachjustiert werden. Den einzelnen Indikatoren werden Soll-Werte bzw. Parameter zugeordnet, um so den Verlauf der Entwicklung ablesen zu können. Ein Vorher-Nachher-Abgleich erfolgt regelmäßig, je nach Indikator in plausiblen Zeitabständen.

Die Aufgabe der Evaluation besteht darin, die angegebenen Datenquellen zunächst zu sichten, Lücken zu benennen und zu schließen, um dann **regelmäßige Erhebungen bzw. Datenabfragen** durchführen zu können. Hierzu ist ein **systematisches Erhebungskonzept** zu erstellen. Da manche Erhebungsvorgänge (wie z.B. Analysen mit Geographischen Informationssystemen) komplex sind, sollte dies möglichst frühzeitig erfolgen und entsprechende Haushaltsmittel und Personalressourcen bereitgestellt werden.

Die für die Stadt Sprockhövel empfohlenen Indikatoren orientieren sich an den verfügbaren Ressourcen und stellen ein überschaubares und vereinfachtes Repertoire dar. Ihre Darstellung in Tabelle 6-1 erfolgt nach den aus den Leitzielen zusammengefassten Zielbereichen.

Tabelle 6-1: Indikatoren für die Leitzielkontrolle und Veränderungsziele (Darstellung: VIA eG)

Zielbereich Verkehrsbelastung und Verkehrssicherheit	Zielbereich Förderung der Nahmobilität	Zielbereich Stärkung des ÖPNV und der vernetzten Mobilität	Zielbereich Kfz- und Wirtschaftsverkehr	Zielbereich Kommunales Mobilitätsmanagement
<p>Kontinuierliche Unfallstatistik</p> <p>Jährliche Erhebung Anzahl der jährlich im Verkehr leicht verletzten / schwer verletzten / getöteten Personen (nach Verkehrsträger)</p>	<p>Fahrradklimatetest</p> <p>Nutzung der Daten des turnusmäßigen ADFC-Fahrradklimatests zur Bewertung des „Fahrradklimas“ in Sprockhövel</p>	<p>Mobilstationen</p> <p>Anzahl umgesetzter Mobilstationen im Stadtgebiet</p>	<p>Emissionsfreien Fahrzeuge</p> <p>Bestimmung der Anzahl in Sprockhövel zugelassener emissionsfreier Fahrzeuge pro 1.000 EW</p>	<p>Mobilitätsbericht</p> <p>Jährlicher Report mit Darstellung der umgesetzten Projekte und Darstellung der Entwicklung erhobenen Indikatoren in einer Gesamtschau</p>
<p><i>Ziel: Senkung der Unfallzahlen</i></p>	<p><i>Ziel: Verbesserung der Bewertung</i></p>	<p><i>Ziel: Erhöhung der Nutzung des intermodalen Verkehrs</i></p>	<p><i>Ziel: Steigerung</i></p>	<p><i>Ziel: Erhöhung von Qualität und Quantität von Maßnahmen, die relevant sind für nachhaltiges Verwaltungshandeln</i></p>
<p>Maßnahmen Nahmobilität</p> <p>Anzahl der Umsetzungen von Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Barrierefreiheit</p>	<p>Nachfrageentwicklung im ÖPNV</p> <p>Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den Buslinien in Sprockhövel Abstimmung mit dem EN-Kreis als Aufgabenträger</p>	<p>Entlastungswirkungen verkehrlicher Maßnahmen</p> <p>Entwicklung der Kfz-Zahlen in der Hauptstraße nach Eröffnung der Ortsumgehung L70n</p>	<p><i>Ziel: Entlastung des zentralen Versorgungsbereichs</i></p>	
	<p>Modal Split Umweltverbund</p> <p>Nutzung der turnusmäßigen Erhebungen des Mobilitätsverhaltens auf Kreisebene oder eigene Erhebung zur Messung des Anteils des Umweltverbundes an der Gesamtanzahl zurückgelegter Wege der Einwohner:innen (Modal Split-Untersuchung in Form einer Haushaltsbefragung)</p> <p><i>Ziel: Schrittweise Erhöhung des Radverkehrsanteils in Richtung der landesweiten Zielvorstellung NRW (25 %)</i></p>			

7. Handlungskonzept mit Projektsteckbriefen

7.1. Charakter des Handlungskonzeptes

Als zentraler Bestandteil des Mobilitätskonzeptes wurden Projektsteckbriefe entwickelt, die darstellen und illustrieren wie die Mobilität in Sprockhövel künftig stadtverträglicher gestaltet und nachhaltiger organisiert werden kann. Dabei werden alle Verkehrsmittel mit ihren Stärken und Schwächen betrachtet und die Projektvorschläge so ausgearbeitet, dass die derzeitige Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückgenommen wird und die Angebote der Nahmobilität (Rad, Fuß) sowie der ÖPNV in ihrer Vernetzung angebotsorientiert ausgebaut und gestärkt werden.

Ausdrücklich darauf hinzuweisen ist dabei, dass die Ausführungen in den Projektsteckbriefen keine abgeschlossenen Planungen sind, die exakt wie beschrieben umgesetzt werden müssen. Vielmehr handelt es sich um eine Empfehlung und Diskussionsgrundlage aus fachlicher Sicht, wie verkehrliche und städtebauliche Defizite im Hinblick auf die Ausgestaltung des Mobilitätssystems behoben werden können. Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es weiterer ausführlicher Beratungen mit den verschiedensten, in den Steckbriefen jeweils vermerkten Beteiligten, auf deren Grundlage in nächsten Schritten Fein- und Vertiefungsplanungen vorzunehmen sind.

Eine Beschlussfassung für das Mobilitätskonzept bedeutet, dass dieses eine verbindliche und richtungweisende Arbeitsgrundlage für die weitere Mobilitätsplanung sein soll, nicht jedoch eine Detailplanung. Die Projektsteckbriefe, wie sie hier formuliert werden, bilden somit die Basis für die weitere Arbeit und Abstimmung mit den Beteiligten.

Sie geben eine Hilfestellung für die konkrete Mobilitätsplanung der Stadt Sprockhövel, die künftig systematisch und konsequent unter den in diesem Mobilitätskonzept erläuterten Nachhaltigkeitsgesichtspunkten erfolgen soll, um die notwendigen klimapolitischen Erfordernisse zu erfüllen. Dieser Rahmen kann und soll weiterentwickelt werden, sobald sich über die Evaluation herausstellt, dass die Zielerreichung weitergehende Maßnahmen notwendig macht. In diesem Falle sind die Prioritäten zu überprüfen und die Maßnahmen zu schärfen.

Das Handlungskonzept umfasst die aus den einzelnen Bearbeitungsschritten des Mobilitätskonzeptes (Bestandsaufnahme, Bürgerbeteiligung, Stakeholdergespräche, planerische Bewertungen) abgeleiteten Schlussfolgerungen. Das Ergebnis wird detailliert in einzelnen Steckbriefblättern, die sich im Anhang befinden, dargestellt. Diese beinhalten, soweit relevant, folgende Gliederungspunkte:

- Kurzbeschreibung der Maßnahme
- Bausteine/Vorgehen
- Beteiligte
- Schnittstellen (weitere Steckbriefe und/oder Planwerke)
- Fördermöglichkeiten
- Best Practice-Beispiele
- Plan/Skizze, ggf. weitere Erläuterungen.

Die in den Projektsteckbriefen beschriebenen Vorschläge sind einerseits verkehrsmittelbezogen, andererseits umfassen sie ebenso Querschnittsthemen. Die empfohlenen Strategien und Maßnahmen werden aufgezeigt und es wird dargestellt, was aus planerischer Sicht notwendig ist, um die Ziele des

Mobilitätskonzeptes zu erreichen und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung für die Zukunft voranzutreiben.

7.2. Wirkungsprognose für die einzelnen Maßnahmen, Umsetzung und Kosten

Um die Wirkung der einzelnen Maßnahmen zu prognostizieren, wurde ein **Bewertungssystem** angewendet, in dem Wirkungsklassen für die einzelnen Maßnahmen ermittelt wurden. Die Wirkungsklasse erläutert den Wirkungseffekt der einzelnen Maßnahme zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität. Es handelt sich dabei um ein differenziertes Scoring-Bewertungsschema. In dieses sind folgende Kriterien eingeflossen, um die **Wirkung der Maßnahmenvorschläge** zu beurteilen:

Bürgervotum aus den Beteiligungen

- ☞ *Vorhandensein von Anregungen und Themen in der Onlinebeteiligung, der Bürgerwerkstatt, in den Fußverkehrschecks und den Stakeholdergesprächen in Bezug auf den jeweiligen Maßnahmenvorschlag*

Verkehrssicherheit

- ☞ *Beitrag des Maßnahmenvorschlags zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Verkehrsraum*

Netzbedeutung

- ☞ *Kategorisierung der Maßnahmenvorschlags nach Netzbedeutung, d.h. bei Bedeutung nur für einen Stadtteil erfolgt ein geringes Scoring, bei Bedeutung für die Gesamtstadt/interregional ein höheres*

Zahl der betroffenen Zielgruppen

- ☞ *Je mehr Zielgruppen (Senior:innen, Schüler:innen, Pendelnde etc.) von einem Maßnahmenvorschlag profitieren, desto höheres Scoring*

Schaffung barrierearmer Infrastruktur

- ☞ *Bei Schaffung einer barriereärmeren Infrastruktur erfolgt höheres Scoring*

Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes

- ☞ *Bei Steigerung der Angebotsqualität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, abhängig von der Netzbedeutung und der möglichen zu befördernden Fahrgastmenge, erfolgt ein höheres Scoring*

Beitrag zur Vernetzung der Verkehrsmittel

- ☞ *Bei Maßnahmenvorschlägen, die zu einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander führen, erfolgt ein höheres Scoring*

CO₂-Einsparungspotenzial

- ☞ *Qualitative Einschätzung des CO₂-Einsparungspotenzials, je größer das Einsparungspotenzial, desto höher das Scoring (basierend auch auf den Ergebnissen aus der Klima-Strategie) für den jeweiligen Maßnahmenvorschlag.*

Die Wirkungsklasse ist insgesamt hoch, wenn ein Maßnahmenvorschlag über alle Faktoren hinweg ein hohes Scoring besitzt. Damit ist auch eine hohe Wirkung in Bezug auf die Zielerreichung zu erwarten.

Der **Umsetzungszeitraum** ist gegliedert in **kurz-, mittel- und langfristig**. Entsprechend dem Zielkatalog des Mobilitätskonzeptes markieren diese Zeitschritte die **Zeithorizonte bis 5, bis 10 sowie bis 15 Jahre**. Diese Eckdaten stellen nach heutiger Sicht einen realistischen Realisierungshorizont dar, können selbstverständlich auch je nach internen und externen Rahmenbedingungen vorgezogen werden.

Dargestellt werden **grobe Kostenklassen**, die eine gutachterliche Ersteinschätzung darstellen und noch keiner detaillierten Kosten-Aufwands-Berechnung unterzogen wurden. Hierzu wären entsprechende Feinplanungen erforderlich. Die Einschätzung der notwendigen finanziellen Mittel für die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen sind wie unten dargestellt gegliedert und sollen eine Vorstellung der zu mobilisierenden Aufwendungen geben. Hierzu erfolgen ebenso Hinweise zu möglichen Förderungen bzw. Quellen, in denen Förderprogramme zu recherchieren sind.

€ € € €	niedrig	< 100.000 Euro
€ € € €	mittel	> 100.000 – 500.000 Euro
€ € € €	hoch	> 500.000 – 1.000.000 Euro
€ € € €	sehr hoch	> 1.000.000 Euro

Abbildung 7-1: Kostenklassen nach gutachterlicher Ersteinschätzung (Darstellung: VIA eG)

Anzumerken ist ebenfalls, dass nicht alle Maßnahmenvorschläge monetarisiert werden können. In vielen Fällen bedarf es umfangreicher weitergehender Untersuchungen und Prüfungen, um zu einer seriösen Kostenaussage zu kommen. Dies wird bei den jeweiligen Steckbriefen vermerkt. Die Kostenklassen sollen zum einen eine erste Orientierung bieten, zum anderen können sie in eine spätere Priorisierung der Maßnahmenvorschläge mit einfließen.

7.3. Grundnetze als planerische Grundlage für das Handlungskonzept

Im Rahmen des Handlungskonzeptes wurden zu Beginn der Erarbeitung der Projektsteckbriefe zunächst sogenannte – **ausschließlich für planerische Zwecke relevante – Grundnetze für den Radverkehr sowie den Kfz-Verkehr** entwickelt. Diese Grundnetze dienen als längerfristige Rahmenvorgaben, welche die grobe Ausgestaltung der Infrastrukturen definieren und zugleich auch priorisieren, wo die einzelnen Verkehrsarten planerisch besonders Berücksichtigung finden sollen. Wichtig hierbei ist, darauf hinzuweisen, dass diese Netze nicht isoliert entworfen wurden, sondern im Querbezug zueinander, sodass diese wie Layer übereinandergelegt werden können. Diese Betrachtung ermöglicht so einen integrierten Bezug der spezifischen Ansprüche der einzelnen Verkehrsarten. Die langfristige, kohärente Planung trägt außerdem dazu bei, das Straßennetz in Sprockhövel zukünftig immer stärker multimodalen Ansprüchen genügend zu gestalten.

Die Definition von Grundnetzen ermöglicht eine strukturierte Planung, legt klare Prioritäten für verschiedene Verkehrsarten fest und unterstützt eine effiziente Ressourcennutzung. Durch die genaue Einbeziehung von Zuständigkeiten, Belastungen, Geschwindigkeiten sowie die Betrachtung von u.a. Knotenpunkten, Führungsformen und Wegeverbindungen wird eine nachhaltige und sichere Verkehrsplanung gefördert. Die Grundnetze tragen zur Förderung multimodaler Mobilität bei, indem sie eine abgestimmte Integration verschiedener Verkehrsmittel ermöglichen.

Im Folgenden werden die Grundnetze für den Rad- und Kfz-Verkehr vorgestellt. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes bilden diese definierten Grundnetze eine wichtige Grundlage für die Projektsteckbriefe.

Grundnetz Radverkehr: Zielgruppenspezifischer gelb-grüner Netzansatz

Das Radverkehrsnetz wurde unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren wie Zielgruppen, Führungsformen, Radwegeangebot und -netzlücken entwickelt. Hierdurch entsteht ein langfristiger Rahmenplan, mit dessen Hilfe der Radverkehr sicher und komfortabel gestaltbar ist.

Das Radverkehrsnetz wurde zunächst zielgruppenspezifisch entwickelt. Dabei sind folgende Hauptaspekte eingeflossen:

- Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen (langsamere/schnellere Radfahrende, Kinder, Senior:innen, Lastenradfahrende etc.)
- Flächendeckendes Angebot für den Radverkehr
- Schließung von Netzlücken
- Vorgabe einer flächendeckenden, längerfristigen Rahmenplanung für die Netzentwicklung
- Klare Zuordnung zur Art der Führungsform im Straßenverkehr des Radverkehrs: Mischen oder Trennen.

Planungsprinzip ist der sogenannte „gelb-grüne Netzansatz“, der, verschiedenen Bedürfnissen folgend, unterschiedliche Infrastrukturmaßnahmen beabsichtigt: Das entwickelte gelb-grüne Netz stellt einen flächendeckenden und längerfristig gültigen Rahmenplan für die Radverkehrsplanung dar. Dieser gibt vor, in welche Zielrichtung die jeweiligen Straßen aus Sicht der Radverkehrsplanung zu entwickeln ist: Nach den **Prinzipien Trennen oder Mischen von Rad- und Kfz-Verkehr**.

Grundsätzlich lassen sich die **Unterschiede zwischen grünem und gelbem Netz** beschreiben:

- Im **Grünen** Netz wird der Radverkehr abseits großer Kfz-Verkehrsströme im verträglichen Miteinander im Straßenraum mit den anderen Verkehrsarten im Mischverkehr geführt („Mischen“).
- Im **Gelben** Netz, das entlang von Kfz-Hauptstraßen führt, wird der Radverkehr durch baulich oder markiert getrennt vom Kfz-Verkehr geführt („Trennen“).

Im Folgenden werden die Führungsformen mit ihren spezifischen Besonderheiten für die Stadt Sprockhövel beschrieben und das Grundnetz für den Radverkehr dargestellt.



Führungsformen

- Tempo 30-Zonen
- Tempo 30 Straßen
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone mit Zusatz Fahrrad frei
- Wege durch Grün- und Parkanlagen
- Land- und forstwirtschaftliche Wege
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Bei Führung im Mischverkehr mit dem MIV liegt die Geschwindigkeit in der Bandbreite **zwischen Schrittgeschwindigkeit und Tempo 30**

- Straßenbegleitende Radwege
- Fahrbahnseitige Radfahrstreifen
- Radwege auf Fahrbahnniveau
- Fahrradschutzstreifen
- Führung des Radverkehrs innerorts im Richtungsverkehr

Innerorts weitgehende Trennung des Radverkehrs vom Fußgängerverkehr als ein **Mittel der Unfallprävention**

Grünes Netz

Gelbes Netz

Abbildung 7-2: Führungsformen im Gelb-Grünen-Netz mit Beispielfotos (Fotos: VIA eG)

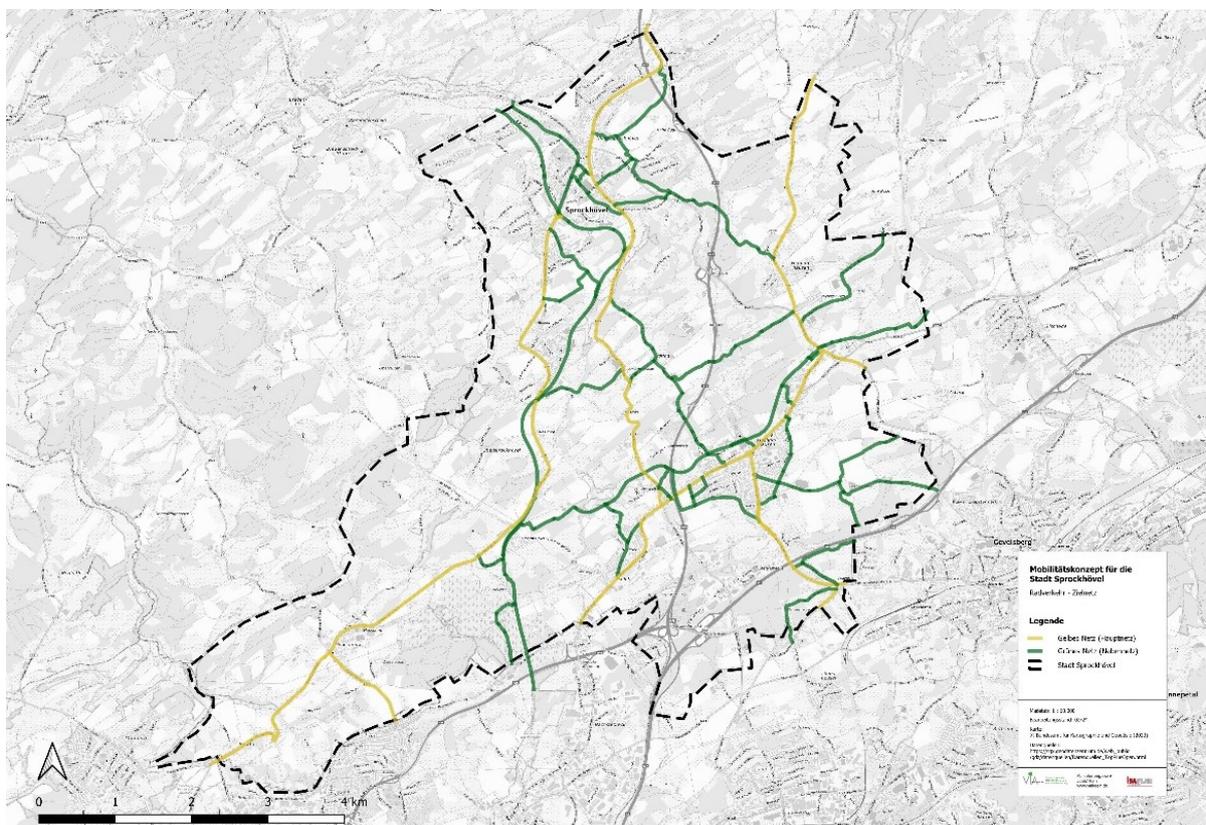


Abbildung 7-3: Grundnetz Radverkehr 2035 (Darstellung: VIA eG)

Grundnetz Kfz- und Wirtschaftsverkehr: Verkehrslenkung und -optimierung

Das Grundnetz für den Kfz-Verkehr wurde unter Berücksichtigung der entsprechenden Zuständigkeiten, Verkehrsbelastungen und Netzfunktion geplant. Knotenpunkte und Einmündungen sollen **verkehrstechnisch optimiert**. Straßenraumaufteilungen, Führungsformen und Geschwindigkeiten sollen bedarfsgerecht angepasst werden, um eine effiziente und sichere Verkehrsabwicklung zu gewährleisten.

Ähnlich wie beim Radnetz handelt es sich um einen **Rahmenplan**. Hier wird das zukünftige Grundnetz für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr definiert. Eines der Hauptziele der funktionalen Klassifizierung des bestehenden Straßennetzes ist es, ist die **Lenkung des motorisierten Transitverkehrs** auf eine klar definierte Route, abseits der Straßen, die ausschließlich der Zufahrt zu den einzelnen Wohnquartieren und zentralen Gebieten von Stadtteilen oder deren Erschließung dienen.

Das Kfz-Grundnetz definiert diejenigen Abschnitte, auf denen auch in Zukunft der motorisierte Verkehr Vorrang hat und leistungsfähig geführt werden soll. Damit stellt es auch das wichtige Erschließungsnetz für den Wirtschaftsverkehr dar.

Um alle Belange des Kfz-Verkehrs abbilden zu können, wurde das Grundnetz in **drei Netzkategorien** unterteilt:

Kfz-Erschließungsnetz

- Kfz-Verkehr hat Vorrang:
 - Straßenraumgestaltung richtet sich vorrangig nach den Belangen des Kfz-Verkehrs
 - Kfz-Verkehr wird strikt von den Verkehren der Nahmobilität getrennt
- Überregionale Verbindungsfunktion: Autobahnen und klassifiziertes Straßennetz
- Nimmt, neben den Ein- und Auspendelverkehren, auch die Transitverkehre auf
- Ausgelegt auf hohes Verkehrsaufkommen und höhere Geschwindigkeiten: innerorts $\geq 50\text{km/h}$, außerorts $\geq 70\text{km/h}$

Ergänzungsnetz

- Kfz-Verkehr und Nahmobilität sind gleichgestellt:
 - beide teilen sich den Straßenraum
 - sie werden im verträglichen Miteinander geführt (Mischverkehr, Rad- / Schutzstreifen)
- Sammel- und Verteilfunktion aus und in Wohngebieten und zum höherrangigen Netz
- Ausgelegt auf Reduzierung der Geschwindigkeiten bis max. 50 km/h innerorts
- Außerorts: sehr gering belastete klassifizierte Straßen ($<2.500\text{ DTV}$) mit engeren Querschnitten; Kommunale Straßen

Lokales Netz

- Kfz-Verkehr ist von untergeordneter Bedeutung:
 - Straßenraumgestaltung richtet sich vorrangig nach den Belangen der Nahmobilität
 - Kfz-Verkehr wird im verträglichen Miteinander im Straßenraum mit den anderen Verkehrsarten (Mischverkehr) geführt
- Aufnahme des lokalen Anwohnerverkehrs (letzte Meile)
- Vorrangig Tempo-20/30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche

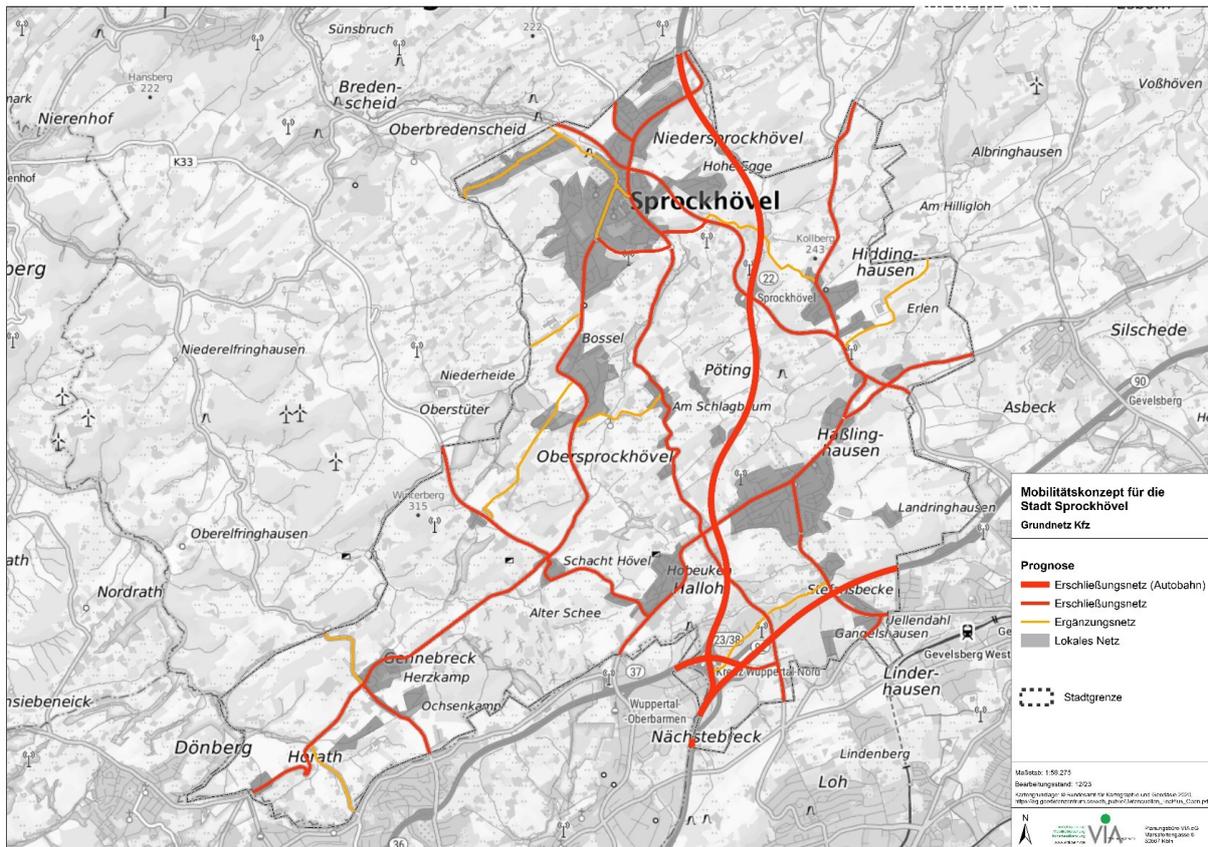


Abbildung 7-4: Grundnetz Kfz-Verkehr 2035 (Darstellung: ISAPLAN)

Fazit

Auf Basis der beschriebenen Grundnetze erfolgen alle weiteren Infrastrukturplanungen, die in den im Anhang dokumentierten Maßnahmensteckbriefen vorgeschlagen werden. Hierdurch wird die Möglichkeit eröffnet, das Mobilitätssystem der Stadt Sprockhövel systematisch bedarfsgerecht und nach den Maßstäben nachhaltig orientierter Planungsprinzipien weiter zu entwickeln. Diese infrastrukturorientierten Planungen werden durch weitere „weiche“ Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements sowie von Maßnahmen zur Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten zu einem multimodal aufgestellten Mobilitätssystem unterstützt.