

Anlage: Handlungskonzept für das integrierte Mobilitätskonzept in Sprockhövel



Bearbeitungsteam:
Planungsbüro VIA eG, Köln
ISAPLAN Ingenieur GmbH, Leverkusen



Grundlagen – Was ist ein Mobilitätskonzept?

- Zentrales **strategisches Instrument** für die kommunale Mobilitätsplanung
 - Masterplan und strategischer Handlungsrahmen für die **nächsten 10 bis 15 Jahre**
- **Integrierte Betrachtung** aller Verkehrsmittel als Mobilitätssystem
- Auswertung und Einbeziehung **bestehender Konzeptansätze**
- Identifikation von **Handlungsfeldern** und Entwicklung von **Leitzielen**
- **Fokus auf Alltagsmobilität** und **Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote**
- Nicht statisch, sondern **Prozess, der kontinuierlich fortgeschrieben wird**

Immer wieder...ganz wichtig und in Rot:

Das Integrierte Mobilitätskonzept ist:

- ▶ Eine Art **RAHMENPLAN**, kein klassischer Verkehrsentwicklungsplan mit verkehrstechnischen Detailprüfungen!
- ▶ kein Verkehrskonzept!
- ▶ keine detaillierte Umsetzungs- oder gar Entwurfsplanung!

Es schafft die **Voraussetzungen**, das **Mobilitätssystem nachhaltiger umzugestalten**.

- ▶ Es ist eine Art **Fahrplan** oder Rezeptbuch, an dem sich die weitere Planung **orientieren** kann!

Handlungsfelder

1. Fahrradstrategie Sprockhövel

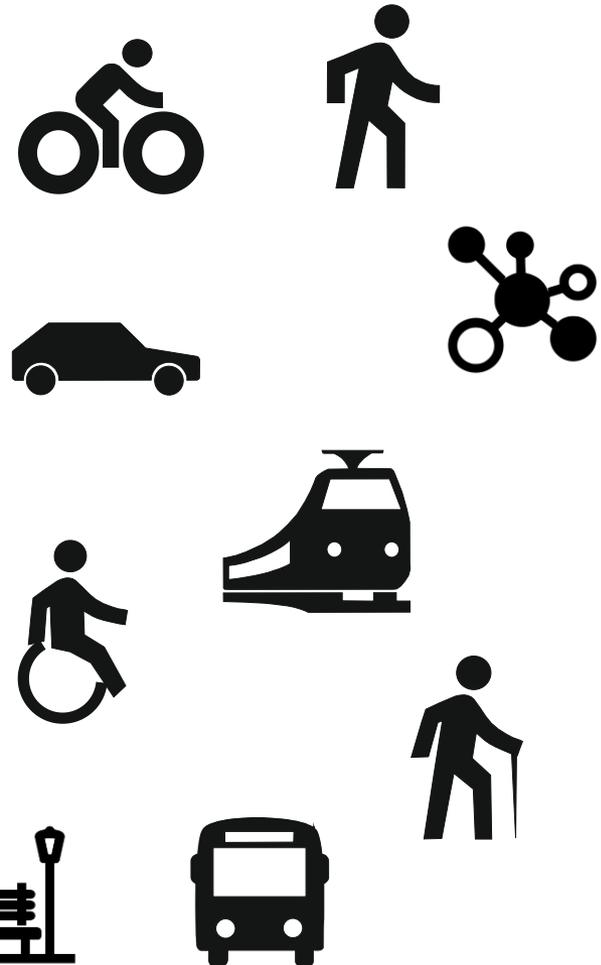
2. Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

3. Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

4. Vernetzte Mobilität & ÖPNV

5. Lebenswerte Ortskerne

6. Kommunales Mobilitätsmanagement



Handlungsfelder - Steckbriefe

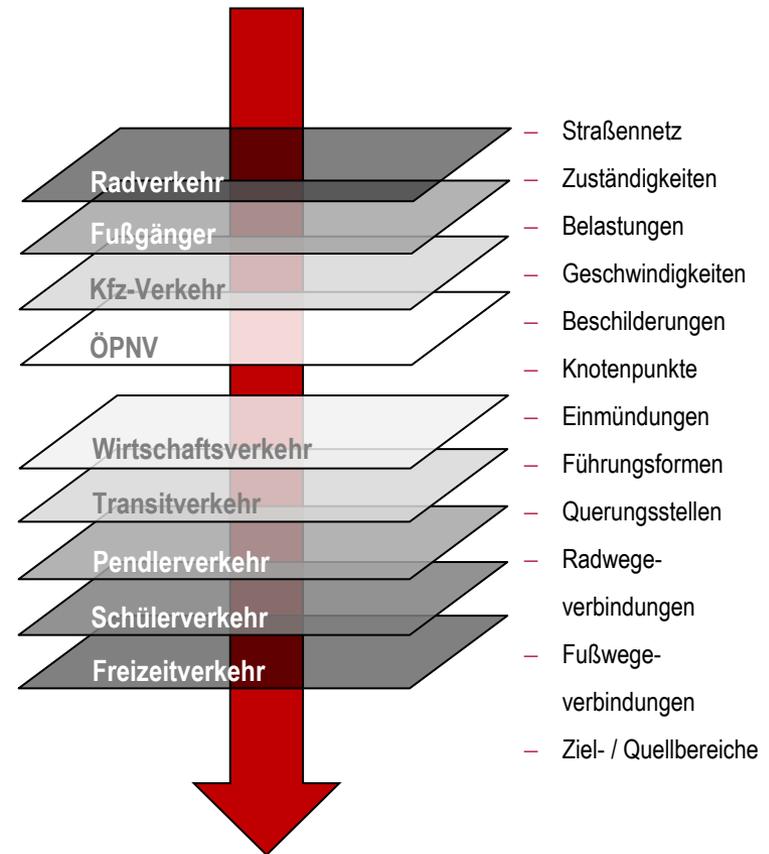
**Grundnetze als planerische Grundlage
für das Handlungskonzept**

Grundnetze für die Nahmobilität und den Kfz-Verkehr

Definition der Grundnetze für Kfz- und Radverkehr

Längerfristige Rahmenvorgaben für den Rad- und Kfz-Verkehr

- liefert Vorgaben, wie die Infrastrukturen grob auszugestaltet sind und wo welche Verkehrsarten planerisch prioritär Berücksichtigung finden
- durch die Betrachtung der verschiedenen Netzebenen erfolgt eine integrierte Berücksichtigung der Ansprüche der einzelnen Verkehrsarten
- durch die langfristige, kohärente Planung, wird das Straßennetz in Zukunft immer mehr multimodal gedacht
- bilden das Fundament für die nachfolgenden Steckbriefe



Grundnetze für die Nahmobilität und den Kfz-Verkehr

Grundnetz Radverkehr - gelb-grüner Netzansatz

Das gelb-grüne Netz im Radverkehr stellt einen flächendeckenden und längerfristig gültigen Rahmenplan für die Radverkehrsplanung. Dieser gibt vor in welche Richtung die jeweilige Straße aus Sicht der Radverkehrsplanung im Groben zu entwickeln ist: Trennen vom oder Mischen mit dem Kfz-Verkehr.

Dieses Zielnetz ist zielgruppenspezifisch entwickelt worden. Dabei sind folgende Ziele eingeflossen:

- *Es soll eine flächendeckende, längerfristige Rahmenplanung für die Netzentwicklung vorgegeben werden.*
- *Der Radverkehr soll ein flächendeckendes Angebot erhalten.*
- *Netzlücken sollen geschlossen werden.*
- *Es sollen unterschiedliche Zielgruppen berücksichtigt werden.*
- *Es soll eine klare Zuordnung zu der Art, den Radverkehr zu führen, getroffen werden, also Mischen oder Trennen (Führung im Straßenverkehr).*

Das Zielnetz für den Radverkehr ist hierfür in ein **Grünes** und ein **Gelbes** Netz unterteilt worden. Grundsätzlich lassen sich die Unterschiede zwischen Grünem und Gelbem Netz wie folgt auf einen Punkt bringen:

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

Führungsformen

- Tempo 30-Zonen
- Tempo 30 Straßen
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- 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***

Grundnetze für Kfz, Rad und Fuß, ÖPNV

Grundnetz Kfz-Verkehr

Ähnlich wie für das Radnetz wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ein Rahmenplan für 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 Individualverkehr den Vorrang hat und leistungsfähig geführt werden soll und so auch als wichtiges Erschließungsnetz für den Wirtschaftsverkehr fungiert.

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

- Im **Erschließungsnetz** hat und wird der Kfz-Verkehr Vorrang haben. Der Kfz-Verkehr wird hier strikt von den Verkehren der Nahmobilität getrennt.
- Im **Ergänzungsnetz** wird der Kfz-Verkehr mit der Nahmobilität gleichgestellt, sie teilen sich den Straßenraum und werden im verträglichen Miteinander geführt (Mischverkehr, Rad- / Schutzstreifen).
- Im **Lokalen Netz** ist die Bedeutung des Kfz-Verkehrs von untergeordneter Bedeutung. Er wird im verträglichen Miteinander im Straßenraum mit den anderen Verkehrsarten im Mischverkehr geführt.

Führungsformen

- **Kfz-Verkehr hat Vorrang**
- 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 $\geq 70\text{km/h}$)

- **Kfz-Verkehr und Nahmobilität sind gleichgestellt**
- Sammel- und Verteilfunktion aus / in Wohngebieten zum höherrangigen Netz
- ausgelegt auf Reduzierung der Geschwindigkeiten $\leq 50\text{km/h}$
- Außerorts: sehr gering belastete klassifizierte Straßen ($<2.500\text{DTV}$) mit engeren Querschnitten; Kommunale Straßen

- **Kfz-Verkehr ist von untergeordneter Bedeutung**
- nimmt den lokalen Anwohnerverkehr auf (letzte Meile)
- vorrangig Tempo-30-Zonen oder Verkehrsberuhigte Bereiche

Erschließungsnetz

Ergänzungsnetz

Lokales Netz

Lesehilfe Projektsteckbriefe

Bezug zu den Leitzielen:

- | | |
|---|---|
| ① | ⑥ |
| ② | ⑦ |
| ③ | ⑧ |
| ④ | ⑨ |
| ⑤ | ⑩ |

Leitziele auf folgenden Folien!

Empfohlener Umsetzungshorizont:

- ▶ kurzfristig
Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre
- ▶ mittelfristig
Umsetzung in den nächsten 5 - 10 Jahre
- ▶ langfristig
Umsetzung langfristiger Horizont > 10 Jahre

Geschätzter Kostenrahmen

grobe Kostenklassen, die eine gutachterliche Ersteinschätzung darstellen und in der Regeln noch keiner detaillierten Kosten-Aufwands-Berechnung entsprechen

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

Wirkung

Einschätzung des Wirkungseffekts zur Verbesserung und nachhaltigeren und stadtverträglicheren Gestaltung der Mobilität in Sprockhövel. Folgende Parameter fließen u.a. ein:

Bürgervotum, Zielgruppeneffekte, Beitrag Barrierefreiheit, Attraktivität Umweltverbund, CO2-Einsparpotenzial, Beitrag Vernetzte Mobilität, Kosten

Leitziele für die Mobilität in Sprockhövel

- ① Mit Hilfe von Grundnetzen für die verschiedenen Mobilitätsarten werden die Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer:innen 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 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.

Leitziele für die Mobilität in Sprockhövel

- 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.



Fahrradstrategie Sprockhövel

Handlungsfelder - Steckbriefe

1. Fahrradstrategie Sprockhövel

1. Radnetzlücken schließen
2. Entwicklung eines umsetzungsorientierten Maßnahmenkatasters (Radverkehrskonzept)
3. Radpendlerrouen
4. Inwertsetzung landwirtschaftlicher Wege / Fahrradstraßen
5. Fahrradabstellanlagen

1.1

Fahrradstrategie Sprockhövel

Radnetzlücken schließen

Leitziele

1
4

Umsetzung

▶ kurzfristig
▶ mittelfristig
▶ langfristig
Daueraufgabe

Wirkung

★
★
★
★

Kosten

€€€€€

Ziel: lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr schaffen

Neben der Herstellung konsequenter und richtlinienkonformer Radverkehrsführungen in den Ortslagen ist ebenso die Schließung von Netzlücken im Radnetz wichtig. In Sprockhövel besteht mit der Glückauf-Trasse bereits eine hochwertige Nahmobilitätsachse im Nebennetz, deren Wert durch weitere Anbindungen weiter erhöht werden kann.

Für jeden Abschnitt des Untersuchungsnetzes wird ein Belastungsbereich gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ermittelt. Welcher Belastungsbereich vorliegt, wird von folgenden Faktoren beeinflusst:

- der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (V_{zul})
- der Verkehrsstärke (Kfz/h bzw. Kfz/Tag)



Bild: Beispielbild für einen Gemeinsamen Geh- und Radweg außerorts (Foto: VIA eG)

- Stadt Sprockhövel
- Straßen.NRW
- Regionalverband Ruhr (RVR)
- ggf. Ingenieurbüros

Akteure

- Stadt Sprockhövel**
- Planungen Radverkehr
 - 1.2. Maßnahmenkataster
- Ennepe-Ruhr-Kreis**
- Mobilitätskonzept (R 2)
- Regionalverband Ruhr**
- Regionales Radwegenetz

Schnittstellen

1.1

Fahrradstrategie Sprockhövel

Radnetzlücken schließen

Resultierend daraus werden die Belastungsbereiche zwischen I, II, III und IV unterschieden. Je höher der Belastungsbereich, desto eher kann der Radverkehr nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch Abgleich des ermittelten Belastungsbereiches mit der heutigen Radverkehrsführung im Bestand können Netzlücken aufgezeigt werden. Somit liegt eine Netzlücke im Radverkehr vor, wenn:

1. Die vorliegende Radverkehrsführung im Bestand keine geeignete Führungsform nach ERA (2010) darstellt. Beispiel: Wird der Radverkehr im Bestand im Mischverkehr geführt, die geeignete Führungsform nach ERA (2010) ist jedoch ein benutzungspflichtiger Geh-/Radweg, so liegt eine Netzlücke vor.
2. Im aktuellen Bestand nicht befahrbare Strecken, die noch nicht hergestellt sind, jedoch für eine inner- oder überörtliche Verbindung von Bedeutung sind.

Handlungsbedarfe bestehen nach verkehrsplanerischer Analyse auf den in der folgenden Karte dargestellten Abschnitten:

1.1

Fahrradstrategie Sprockhövel

Radnetzlücken schließen

ID	Streckenabschnitt	Länge in km	Führungsform	Eigentumsverhältnisse
1	L551 (Niedersprockhövel ab Knoten South-Kirkby-Str / Bochumer Str. - Witten)	2,10	Gemeinsamer Geh-/Radweg oder innerorts: Schutzstreifen	Straße öffentlich, ggf zusätzlicher Grundwerb erforderlich
2	L551 (ab Knoten South-Kirkby-Str / Bochumer Str. - Am Schlagbaum)	2,25	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf zusätzlicher Grundwerb erforderlich
3	L70 (Niedersprockhövel - Bossel)	2,80	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf zusätzlicher Grundwerb erforderlich
4	Tackenberg (B-Plan 76)	0,21	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Öffentlich
5	L70 (Schee - Gennebreck)	1,78	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf zusätzlicher Grundwerb erforderlich
6	Gennebreck - Schee (über Golfplatz, Zur Hütte)	1,04	Gemeinsamer Geh-/Radweg	privat
7	L70 (Gennebreck - Horath)	1,92	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf zusätzlicher Grundwerb erforderlich
8	L924 (Gennebreck - Wuppertal)	0,63	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf zusätzlicher Grundwerb erforderlich
9	L58 (Hobeuken/Mittelstraße - Wuppertal)	0,78	im Mischverkehr mit Schutzstreifen	Öffentlich
10	Anbindung Glückauf-Trasse Hobeuken	0,03	Gemeinsamer Geh-/Radweg	privat

1.1

Fahrradstrategie Sprockhövel

Radnetzlücken schließen

ID	Streckenabschnitt	Länge in km	Führungsform	Eigentumsverhältnisse
11	Glückauf-Trasse - Anbindung Flockenhaus	0,32	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Öffentlich
12	Am Flockenhaus - Mittelstraße	0,05	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Öffentlich
13	Planung Haßlinghausen Wiesenbach	1,74	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Öffentlich, ggf. Vereinbarungen erforderlich
14	L58 (Mittelstr. / Hobeuken) - Mittelstraße / Quellenburgstraße (K33)	0,39	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf. zusätzlicher Grunderwerb erforderlich
15	L58 (Mittelstr.) / L666 (Gevelsberger Str.) - L58 (Mittelstr.) / L551 (Schevener Str.)	1,34	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf. zusätzlicher Grunderwerb erforderlich
16	Zum Sackschacht	0,15	im Mischverkehr	privat
17	Anbindung Glückauf-Trasse Friedhofstraße	0,04	Gemeinsamer Geh-/Radweg	privat
18	L58 (Mittelstr.) / L666 (Gevelsberger Str.) - KV Steinklippe / Schleifkotten	0,72	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Öffentlich
19	L666 (Gevelsberger Str.) / Lemperbach - L666 (Gevelsberger Str.) / L526 (Uellendahl)	0,51	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Öffentlich
20	L666 (Gevelsberger Str.) / L526 (Uellendahl) - L666 (Gevelsberg)	0,10	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Öffentlich

1.1

Fahrradstrategie Sprockhövel

Radnetzlücken schließen

ID	Streckenabschnitt	Länge in km	Geeignete Führungsform	Eigentumsverhältnisse
21	L666 (Gevelsberger Str.) / L526 (Uellendahl) - L526 (Gevelsberg)	0,38	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Öffentlich
22	B234 / L58 (Wittener Straße) - L58 (Mittelstr.) / L666 (Gevelsberger Str.)	1,05	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf. zusätzlicher Grunderwerb erforderlich
23	Haßlinghausen (Ostendahl / Steinklippe)	0,48	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf. zusätzlicher Grunderwerb erforderlich
24	B234 (Am Rennebaum / Hoppe) - B234 (Wittener Straße) / L58 (Wittener Straße)	0,62	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, zum Teil ggf. zusätzlicher Grunderwerb erforderlich
25	Hoppe / Am Rennebaum - L702 (Asbecker Str) - Gevelsberg	0,63	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf. zusätzlicher Grunderwerb erforderlich
26	B234 (L525 - Hoppe / Am Rennebaum)	0,64	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf. zusätzlicher Grunderwerb erforderlich
27	Kaninchenweg	0,44	im Mischverkehr	Teilweise privat
28	L525 (Hiddinghausen - B234)	0,22	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf. zusätzlicher Grunderwerb erforderlich
29	L525 (Hiddinghausen - Witten)	1,59	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf. zusätzlicher Grunderwerb erforderlich
30	L551 (Haßlinghausen - Schwelm)	2,51	Gemeinsamer Geh-/Radweg	Straße öffentlich, ggf. zusätzlicher Grunderwerb erforderlich
31	Alte Hiddinghauser Straße	0,68	Im Mischverkehr	Öffentlich

1.2

Fahrradstrategie Sprockhövel

Entwicklung eines umsetzungsorientierten Maßnahmenkatasters (RVK)

Konzept

Ziel: Auf Grundlage der Netz- und Mängelanalyse (Breiten- und Oberflächenmängel) und Erfordernis nach ERA/RASt/StVO aus dem Mobilitätskonzept ein Maßnahmenkataster zur Radverkehrsförderung entwickeln

Radverkehrsförderung trägt zu einer umweltbewussteren und gesundheitsfördernden Fortbewegung bei.

In einem Maßnahmenkataster werden deshalb alle Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zusammengestellt, mit Kostenschätzungen versehen und hinsichtlich ihrer erwarteten Auswirkungen priorisiert. Dies ist die Grundlage für die Verwaltung zur Übersicht der umzusetzenden Maßnahmen und dient auch zur Akquisition von Fördergeldern. Die einzelnen Maßnahmen sind dabei mit Kostenschätzungen und Priorisierungen versehen.

Als Grundlage dafür können die Daten der Befahrung aus dem Mobilitätskonzept dienen, um richtlinienkonforme und komfortable Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr in Sprockhövel zu schaffen.



Bild: Beispielbild Radverkehr (Foto: VIA eG)

- Stadt Sprockhövel
- Ingenieurbüro
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Regionalverband Ruhr

Akteure

- Stadt Sprockhövel**
 - Planungen Radverkehr
 - Mobilitätskonzept (1.1 Radnetzlücken)
- Ennepe-Ruhr-Kreis**
 - Mobilitätskonzept (R 2)
- Regionalverband Ruhr**
 - Regionales Radwegenetz

Schnittstellen

1.2

Fahrradstrategie Sprockhövel

Entwicklung eines umsetzungsorientierten Maßnahmenkatasters (RVK)

Mögliche Inhalte eines Katasterblattes

- Übersichtskarte und -fotos
- Beschreibung der Situation vor Ort
- Baulast / Klassifizierung
- Maßnahmenbeschreibung und –begründung
- DTV-Wert / Belastungsbereich nach ERA
- Priorisierung / Umsetzungshorizonte
- Kostenschätzungen

Maßnahmen-Nr.	STR_193	Lage	innerorts	Belastungsbereich		Länge [m]	240
Kommune	Gerolstein	Bestand		Mischverkehrsführung auf Fahrbahn			
Straße	Am Auberg	Fahrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)					

Zielzustand:
Fahrradstraße

Einzelmaßnahme(n)
- Einrichtung einer Fahrradstraße. Parken neu ordnen und markieren, Sicherheitstreifen markieren.

Musterlösung-/querschnitt
Musterlösung 6.3-1

Straßenklasse DTV
Kommune

Programmstufe: Kurzfristige Maßnahme

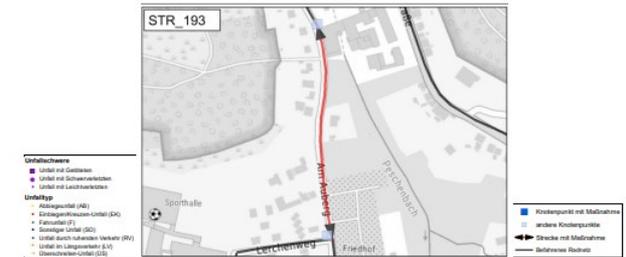
Priorität

Netzzusammenh.: <input type="text" value="1"/>	Tour. Bedeutung: <input type="text" value="0"/>
Wirtschaftswegen.: <input type="text" value="0"/>	Verkehrssicherheit: <input type="text" value="0"/>
Schulwegerelevanz: <input type="text" value="3"/>	Kfz-Belastung: <input type="text" value="0"/>
Gesamt: <input type="text" value="4"/>	

Abstimmung erforderlich mit:

Beschreibung der Maßnahme:

Die Radverkehrsführung über die Straße Am Auberg ist eine gute Alternative zur Lindenstraße, auf der eine Radverkehrsführung aufgrund nicht zur Verfügung stehender Flächenpotenziale nicht angeboten kann. Daher empfehlen wir, die Alternativroute über Am Auberg über eine Fahrradstraße sichtbar zu machen und in Wert zu setzen. Die Straße Am Auberg wird als "Schleichweg" von vielen Kfz genutzt. Daher sollte auch eine Durchfahrtunterbrechung z. B. auf Höhe des Friedhofparkplatzes geprüft werden, damit Kfz-Verkehr nachhaltig auf die klassifizierten Straßen verlagert wird und die Fahrradstraße sicher genutzt werden kann.



16.12.2022

1.3

Fahrradstrategie Sprockhövel

Radpendlerrouen (Hattingen, Gevelsberg)

Leitziele

- 1
- 4

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

- €
- €
- €
- €



Bild: Beispielbild für Trennung von Rad- und Fußverkehr in Wuppertal (Foto: VIA eG)

Ziel: Potenzial vorhandener Verbindungen für den alltäglichen Radverkehr ausschöpfen

Im Ergebnis der Haushaltsbefragung, die 2021 im Ennepe-Ruhr-Kreis durchgeführt worden ist, sind die Wegebeziehungen von Sprockhövel in die benachbarten Städte deutlich sichtbar. Die wichtigsten Beziehungen bestehen dabei nach Hattingen (14.300 Wege/Tag) und nach Gevelsberg (11.200 Wege/Tag). Weiteres Verlagerungspotenzial besteht auf Verbindungen nach Witten (6900 Wege/Tag), Wuppertal (6000 Wege/Tag) und Schwelm (5800 Wege/Tag). Durch hochwertige Radverbindungen kann der Alltagsradverkehr auf diesen Relationen gesteigert werden und so zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen.

In Anbetracht der vorliegenden Wegebeziehungen bieten sich insbesondere die Verbindungen **Hattingen – Niedersprockhövel** und **Haßlinghausen – Gevelsberg** an.

Nach Möglichkeit sollten bereits vorhandene und genutzte Verbindungen auf den Standard einer Radvorrangroute nach den Vorgaben der ERA angehoben werden.

- Stadt Sprockhövel
- Stadt Gevelsberg
- Stadt Hattingen
- Ennepe-Ruhr-Kreis

Akteure

- Stadt Sprockhövel**
- Planungen Radverkehr
 - 1.1. Radnetzlücken
 - 1.2. Maßnahmenkataster
- Ennepe-Ruhr-Kreis**
- Mobilitätskonzept (R 2)
- Regionalverband Ruhr**
- Regionales Radwegenetz

Schnittstellen

1.3

Fahrradstrategie Sprockhövel

Radpendlerrouten (Hattingen, Gevelsberg)

Qualitätsstandards einer Radvorrangroute

Anforderungen an die Trassierung



- Direkte, weitgehend umwegfreie und stetige Linienführung
- Trassierung, die eine sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten ermöglicht
- Möglichst geringe Steigungen. Der Großteil der Radfahrenden soll eine nicht vermeidbare Steigung ohne Probleme bewältigen können.
- Keine vermeidbaren Höhendifferenzen („verlorene“ Steigungen).

Oberflächen, Barrierefreiheit, Betrieb



- Gute Befahrbarkeit durch hohe Belagsqualität mit geringem Rollwiderstand und hoher Griffigkeit auch bei Nässe
- Vermeiden von Stößen (z.B. durch Bordkanten)
- Berücksichtigung der Anforderungen an eine barrierefreie Ausgestaltung der Verkehrsanlage
- Hohe Qualität des Unterhaltungs- und Betriebsdienstes zur Gewährleistung einer guten Befahrbarkeit zu allen Tages- und Jahreszeiten sowie Wetterlagen

Gestaltung von Knotenpunkten



- Gute Erkennbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Radverkehrsführung, insbesondere an Knotenpunkten
- Wenig Zeitverluste durch Warten, Halten und Beschleunigen durch planfreie oder bevorrechtigte Kreuzungsstellen mit anderen Verkehrsarten.
- Ausreichende Sichtfelder an plangleichen Knotenpunkten mit anderen Verkehrsarten sowie gute und nachvollziehbare Ausbildung der Radverkehrsführung.
- Ausreichend dimensionierte Aufstellflächen an Stellen, wo Radfahrende ggf. warten müssen.
- Ausbildung der Verkehrsanlagen einschließlich der Ingenieurbauwerke, die ein sicheres Befahren bzw. Erreichen durch Betriebsfahrzeuge gewährleisten.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Neue Version, noch nicht veröffentlicht) werden Radpendlerrouten vom Infrastrukturstandard zukünftig als „Vorrangroute“ geplant. Dies bedeutet einen erhöhten Qualitätsstandard gegenüber den aktuell gültigen Regelwerken.

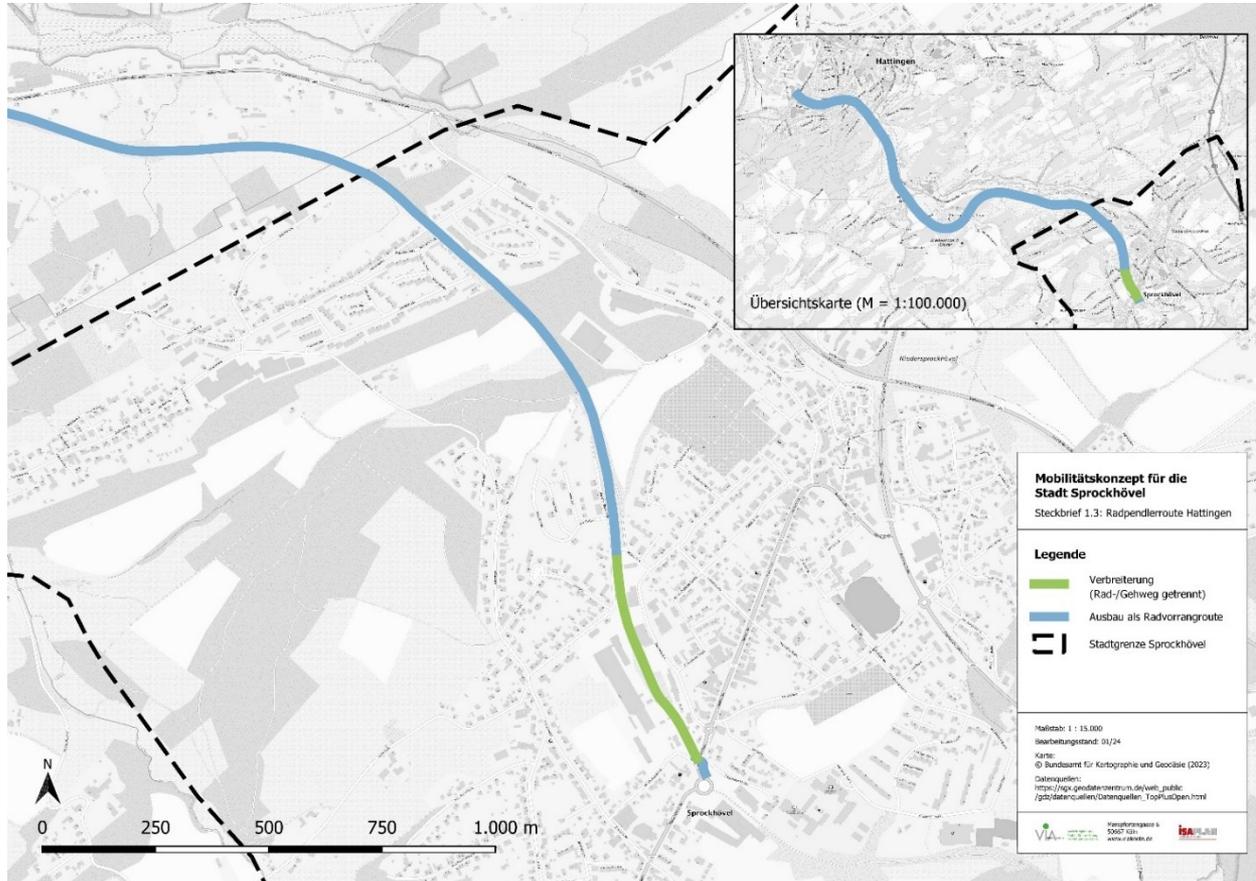
Die Mindestbreite soll 3 m betragen und der Zeitverlust an Knotenpunkte durch Vorgabe schnellerer Querungszeiten verringert werden.

Hinweis: Eigene Darstellung nach den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) der FGSV. Die hier dargestellten Qualitätsstandards entsprechen einer Radvorrangroute nach H RSV. Dieser geht über den in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) enthaltenen Standard hinaus, um eine möglichst attraktive und konkurrenzfähige Radverkehrsverbindung zu erreichen.

1.3

Fahrradstrategie Sprockhövel

Radpendlerrouen (Hattingen, Gevelsberg)



Hattingen – Niedersprockhövel:

Prüfung einer möglichen Asphaltierung der Glückauf-Trasse auf Sprockhöveler Stadtgebiet. Dabei sollte geprüft werden, ob eine abschnittsweise Trennung von Fuß- und Radverkehr in der Ortslage durch stellenweise Verbreiterung zur Reduzierung von Konflikten des Rad- und Fußverkehrs ermöglicht werden kann.

Kurzfristig könnte in Ortslage eine „Fairness-Zone“* eingerichtet werden.

Im Zusammenhang mit dem Steckbrief 5.4 (Fokusort: Glückauf-Trasse) kann eine Bevorrechtigung an Knotenpunkten in Tempo-30-Zonen geprüft werden.

* „Eine Fairness-Zone ist ein Verkehrsbereich, in dem sich die Verkehrsteilnehmenden mit einem besonders Rücksichtsvollen „Miteinander“ begegnen sollen.“ (Definition der Stadt Hamburg)

1.4

Fahrradstrategie Sprockhövel

Inwertsetzung von landwirtschaftlichen Wegen / Fahrradstraßen



Bild: Beispielbild für Trennung von Rad- und Fußverkehr in Wuppertal (Foto: VIA eG)

Ziel: Inwertsetzung landwirtschaftlicher Wege / Einrichtung Fahrradstraßen außerorts

Die Möglichkeiten zur Errichtung von Radverkehrsanlagen entlang von klassifizierten Straßen in Sprockhövel sind limitiert. Ebenso können Verbindungen abseits der Hauptachsen des Kfz-Verkehrs die Fahrradnutzung begünstigen. Insbesondere können alternative Verbindungen durch landwirtschaftliche Wege ertüchtigt werden, die dem Kfz-Verkehr nicht zur Verfügung stehen.

Die Inwertsetzung enthält dabei im Wesentlichen eine Verbesserung der Oberfläche, beispielsweise Ausbesserung von Beschädigungen. Weitergehend können landwirtschaftliche Wege außerorts auch als Fahrradstraße angeordnet und beschildert werden, sodass lediglich Anliegerverkehre freigegeben sind. In Fahrradstraßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen auch nebeneinander fahren und genießen Vorrang vor dem Kfz-Verkehr.

Die in diesem Steckbrief genannten Verbindungen stellen einen möglichen Zielzustand in einem langfristigen Zeithorizont dar.

- Stadt Sprockhövel
- Grundbesitzende / Landwirte
- Nachbarkommunen

Akteure

- Stadt Sprockhövel**
- Planungen Radverkehr
 - 1.1. Radnetzlücken
 - 1.2. Maßnahmenkataster
 - 1.3. Radpendlerrouten
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)**
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Schnittstellen

1.4

Fahrradstrategie Sprockhövel

Inwertsetzung von landwirtschaftlichen Wegen / Fahrradstraßen

Exkurs: Einrichtung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind ein Infrastrukturelement der Radverkehrsförderung. Sie bieten vor allem auf Streckenabschnitten Möglichkeiten den Radverkehr zu bündeln oder die Sicherheit von Radfahrenden zu erhöhen. Fahrradstraßen werden zu Beginn und Ende jeweils mit entsprechenden Verkehrszeichen (VZ 244.1 bzw. VZ 244.2) beschildert. Sie können sowohl inner- als auch außerorts bei einer Verkehrsstärke von < 2.500 Kfz/Tag oder 400 Kfz/h in der Spitzenstunde angeordnet werden.

In einer Fahrradstraße sind ohne Zusatzzeichen nur Fahrradfahrende und zu Fuß Gehende zulässig. Durch entsprechende Zusatzzeichen kann auch der Kfz-Verkehr freigegeben werden. Die Einrichtung einer Fahrradstraße bedeutet also in den meisten Fällen nicht, dass dort keine Kfz mehr fahren dürfen.

Auch bei Freigabe der Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr bietet eine Fahrradstraße Vorteile für den Radverkehr, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit in einer Fahrradstraße 30 km/h beträgt. Durch die Beschilderung und aufgebrachte Bodenpiktogramme werden Autofahrende besonders auf den Radverkehr aufmerksam gemacht. Radfahrende genießen in Fahrradstraßen Vorrang vor dem Kfz-Verkehr, sodass der Kfz-Verkehr den Radverkehr weder behindern noch gefährden darf und ggf. seine Geschwindigkeit anpassen muss.

Neben der verkehrsrechtlichen Anordnung durch Beschilderung können weitere Merkmale die Bedeutung des Radverkehrs in Fahrradstraßen hervorheben. So kann durch eine Bevorrechtigung an Knotenpunkten entlang einer Fahrradstraße eine Beschleunigung des Radverkehrs erreicht werden. Dies kann durch eine entsprechende bauliche Gestaltung oder Markierung bzw. Einfärbung der Fahrbahn und der Knotenpunkte unterstützt werden. Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist, verglichen mit dem Neubau von Radinfrastruktur eine günstige Maßnahme, die auch kurzfristig eingerichtet werden kann.



VZ 244.1 – Beginn einer Fahrradstraße



Fahrradstraße außerorts in Bochum

1.4

Fahrradstrategie Sprockhövel

Inwertsetzung von landwirtschaftlichen Wegen / Fahrradstraßen

In Sprockhövel bieten folgende Streckenabschnitte zukünftig attraktive Wegeverbindungen für den Radverkehr:

- Verbindung zwischen **Bossel und Hiddinghausen** über Kleinbeckstraße, Haßlinghauser Str., Kreftingstraße bis Kaninchenweg. Insbesondere im Bereich der Unterführung der A 43 ist eine Aufwertung der Fahrbahn notwendig, damit die Verbindung wetterunabhängig von Radfahrenden genutzt werden kann. Ebenso sind Arbeiten im Wald am Kaninchenweg erforderlich.
- Alternative Verbindung zur Haßlinghauser Str. zwischen **Niedersprockhövel und Haßlinghausen** über Zur Windmühle, Kreftingstraße und Zum Sackschacht. In Kombination mit der Verbindung Bossel – Hiddinghausen bilden beide Fahrradstraßen ein “Kreuz“ in Nord-Süd bzw. Ost-West-Richtung als alternative Verbindungen zum klassifizierten Wegenetz.
- Die B 234 (Querspange) besitzt keine eigene Radverkehrsanlage. Als Alternative könnte ab dem Knotenpunkt Hiddinghauser Straße / B 234 die Verbindung nach Hiddinghausen über die **Hiddinghauser Straße**, die im weiteren Verlauf in die Helsbergstraße übergeht, ertüchtigt werden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass diese Verbindung zwischen Niedersprockhövel und Hiddinghausen topographisch anspruchsvoll ist und im Ergänzungsnetz des MIV ebenfalls enthalten ist. Da diese Verbindung aber dennoch für den Radverkehr bedeutsam ist, sollte geprüft werden, ob hier ggf. eine Piktogrammketten nach Ministerialerlass* markiert werden kann.
- Um das Potenzial der Wegeverbindung zwischen **Haßlinghausen und Gevelsberg** zu nutzen und weitere benachbarte Stadtteile anzubinden, bieten landwirtschaftliche Wege rund um Landringhausen die Möglichkeit abseits der Hauptverkehrsstraßen mit dem Fahrrad mobil zu sein. Besonders hervorzuheben sind dabei die Straße Bruchmühle und der Landringhausener Weg in Richtung Gevelsberg, außerdem Hedtbleck in Richtung Gevelsberg-Asbeck.

* Der Erlass kann unter folgendem Link des ADFC Hamm eingesehen werden: [Link zum Erlass vom 23.01.2023 zu Piktogrammketten](#)

1.4

Fahrradstrategie Sprockhövel

Inwertsetzung von landwirtschaftlichen Wegen / Fahrradstraßen

- Als parallele Verbindung zur Bochumer Straße (L551) in **Niedersprockhövel** bestehen bereits Planungen den Bereich zwischen Pottmagweg, Uhlenbruchstraße und Auf Brockhausen als Alternative zur Bochumer Straße bzw. South-Kirkby-Str. für den Radverkehr zu ertüchtigen.
- Alternative Verbindung zur L 70 zwischen **Schee und Gennebreck** über den Golfplatz. Diese ist eine Alternative zur klassifizierten Straße L70. Diese verläuft jedoch teilweise über Privatgrundstück.
- Zusätzlich bieten Verbindungen **innerorts** in **Niedersprockhövel** (Magdeburger Straße, Im Baumhof) und **Uellendahl** (Gevelsberger Straße) Potenziale für den Radverkehr, weshalb hier geprüft werden sollte, ob eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann.

1.5

Fahrradstrategie Sprockhövel

Sichere und komfortable Radabstellanlagen

Leitziele

4

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

- €
- €
- €
- €

Ziel: Erarbeitung eines Konzeptes zur Schaffung attraktiver öffentlicher Abstellanlagen für Fahrräder an wichtigen Quellen und Zielen im Stadtgebiet

Jeder mit dem Rad unternommene Weg hat einen Start- und einen Zielpunkt. Attraktive, bequeme und sichere Abstellmöglichkeiten am Start- oder Zielpunkt sind somit von herausragender Bedeutung, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen, v.a. da der Wert der Fahrräder immer mehr ansteigt. Daher werden insbesondere folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Neu- und Ausbau von Stellplätzen für Fahrräder an öffentlichen Gebäuden sowie wichtigen Punkten des Radverkehrs
- Eigene Stellplätze für Sonderfahrräder (z.B.: Lastenfahrräder) prüfen
- Service-Elemente an Abstellanlagen oder wichtigen Punkten im Stadtgebiet oder entlang der Glückauf-Trasse vorsehen (z.B.: öffentliche Luftpumpen oder Schließfächer mit Lademöglichkeit für Pedelects)
- Aufstellen einer Stellplatzsatzung für Neubauvorhaben, die neben den Kfz-Stellplätzen auch Fahrradstellplätze im privaten Raum vorsieht, prüfen

Grundsätzlich sollten je nach Standort und Parkdauer abgestufte Qualitätsstandards für die Radabstellanlagen entwickelt werden:



Bild: Beispielbild für eine überdachte Abstellanlage aus Goch (Foto: VIA eG)

- Stadt Sprockhövel
- Arbeitskreis Radverkehr
- Private Akteure (z.B.: Verein Glückauf-Trasse, Einzelhändler)
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Akteure

Stadt Sprockhövel

- Planungen Radverkehr
- Stadtentwicklung/Bauleitplanung
- 5.2. Fokusort Hauptstraße
- 5.3.1. Fokusort Geschw.-Scholl-Str.
- 5.3.2. Fokusort Mittelstraße
- 5.4. Fokusort Glückauf-Trasse
- 5.5. Fokusort Herzkamp

Ennepe-Ruhr-Kreis

- Mobilitätskonzept des Ennepe-Ruhr-Kreises (R 9 + R 10)

Schnittstellen

1.5

Fahrradstrategie Sprockhövel

Sichere und komfortable Radabstellanlagen



Basisstandard: Anlehnbügel

Für Kurzzeitparker, möglichst Anlehnbügel mit Knieholm



Mittlerer Standard: Überdachte Radabstellanlage

Für mittlere Parkdauer, an wichtigen zentralen Einrichtungen mit hoher Frequenz (Niedersprockhövel Kirche, Haßlinghausen Busbahnhof, Schulen, Mobilstationen)



Hoher Standard: Abschließbare, überdachte Abstellmöglichkeit (ggf. mit zusätzlichen Servicebausteinen: bspw. Luftpumpe, Schlauchomat etc.), an Einrichtungen mit längerem Aufenthalt



Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

Handlungsfelder - Steckbriefe

2. Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

1. Fußverkehrsstrategie und Fußverkehrs-Checks 2022
2. Schul- und Kitawegsicherheit
3. Querungen
4. Barrierefreiheit



2.1

Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

Fußverkehrsstrategie und Fußverkehrs-Checks 2022



Ziel: Entwicklung einer stadtweiten Fußverkehrsstrategie in Fortsetzung der Fußverkehrs-Checks (FVC) 2022

Durch die Fußverkehrs-Checks 2022 stieg die Stadt Sprockhövel in die Förderung des Fußverkehrs ein und erlangte einen großen Erkenntnisgewinn in Bezug auf Maßnahmen zur Verbesserung und Stärkung sowie verschiedenen Belangen des Fußverkehrs und der Fußverkehrsinfrastruktur. Die FVC wurden in zwei Stadtteilen durchgeführt und bieten nun eine Grundlage für eine gesamtstädtischen Fußverkehrsstrategie mit konkreten Maßnahmenempfehlungen und Priorisierungen.

Die Schwerpunkte liegen bei den Maßnahmenempfehlungen auf den Bereichen:

- Sichere Querungsmöglichkeiten (an Stellen mit hohem Querungsbedarf, z.B. auch an ÖPNV-Haltestellen)
- Aufenthaltsqualität auf den Ortshauptstraßen
- Schulwegesicherheit
- Verbesserung der Barrierefreiheit und Begehbarkeit

Zur Evaluation des Fußverkehrs-Checks 2022 ist zu Beginn des Jahres 2024 ein Gespräch mit der Stadtverwaltung im Auftrag des Zukunftsnetzes Mobilität NRW erfolgt.

- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

- Stadt Sprockhövel**
- Fußverkehrs-Check 2022
 - Handlungsfeld 2 - Fußverkehrsstrategie und Barrierefreiheit
 - 3.1. Optimierung Knotenpunkte
 - 5.1. Fokusort: Hauptstraße
 - 5.2. Fokusort: Geschwister-Scholl-Str.
 - 5.3. Fokusort: Mittelstraße
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)**
- Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)

Akteure

Schnittstellen

2.1

Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

Fußverkehrsstrategie und Fußverkehrs-Checks 2022

Ziel: Entwicklung einer stadtweiten Fußverkehrsstrategie in Fortsetzung der Fußverkehrs-Checks 2022

Die Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur ist eine Daueraufgabe.
 Folgende Maßnahmen sind Beispiele für kurz-/mittel-/langfristige Maßnahmen

	<i>kurzfristig</i>	<i>Mittelfristig</i>	<i>langfristig</i>
Querungsstelle verbessern	<ul style="list-style-type: none"> • provisorische Markierungsmaßnahmen • Sicht- und platzeinschränkende Barrieren (Parkplätze, Grün) entfernen oder einkürzen. (Sichtdreiecke, Aufstellflächen) • Barrierefreier Umbau (Doppelbord) 	Umbaumaßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Aufpflasterung • vorgezogene Seitenräume • FGÜ einrichten 	
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren zugunsten der Fußverkehrssicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung (z.B. Fahrbahn-Engstelle einrichten) 	<ul style="list-style-type: none"> • Neudimensionierung von Knotenpunkten
Schulwegesicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Schulisches Mobilitätsmanagement intensivieren • Elternhaltestelle prüfen und einrichten • Polizeikontrollen zu Schulanfangs- und Endzeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung • Querungsstellen definieren • Umbaumaßnahmen zur Schulwegesicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtweit definierte sichere Schulwege-Verbindungen
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Oberflächen sanieren • Barrieren auf Notwendigkeit prüfen/kontrastreich markieren • Bordsteinabsenkungen / differenziertes Doppelbord punktuell (Prioritätenliste) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bordsteinabsenkungen / differenziertes Doppelbord punktuell systematisch und stadtweit • Konflikte Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen reduzieren (kurzfristige Umsetzung: Hinweisbeschilderung zur gegenseitigen Rücksichtnahme) • Überprüfung/Einschränkung Gehwegparken an Engstellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung der Gehwege (min. 2,50m)
Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> • (mobile) Begrünung • (mobile) Möblierung • Beleuchtung • Wegeverbindungen sichtbarer und attraktiver machen 	<ul style="list-style-type: none"> • Fußwegeleitsystem • Standards definieren und stadtweit einsetzen • Ergänzung um weitere Elemente zur Versorgung (Toilette, Abfallbehälter, Trinkwasserspender, Beleuchtung etc.) 	

2.2

Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

Schul- und Kitawegsicherheit

Leitziele	①	Umsetzung	▶ kurzfristig	Wirkung	★	Kosten	€
	③		▶ mittelfristig		★		€
			▶ langfristig		★		€
			Daueraufgabe		★		€

Ziel: Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld der Schulen und auf Schulwegen

Das zu Fuß Gehen von Kindern und Jugendlichen sollte bereits früh gefördert werden, denn die morgendliche Bewegung sorgt nachweislich für einen fitteren und wachern Zustand, schult die Orientierung im Raum, fördert Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden sowie das soziale Miteinander.

Folgende Maßnahmen werden empfohlen, um Kindern sichere und attraktive Wege zu bieten:

- Integration des Themas Mobilität in Unterrichtsinhalte, Aktionen/Kampagnen integrieren
- Befragung von Schüler:innen / Durchführung BarCamp zu Thema Mobilität
- Ausarbeitung eines Konzeptes zur einheitlichen Vorgehensweise an allen Schulen (stadtweite Kommunikation)
- Elternhaltestellen / Hol- und Bringzonen definieren
- Schulwegmarkierung (auch über Parkplätze)
- „Lauf-Bus“/„Walking-Bus“ etablieren

*BarCamp bezeichnet eine Moderationsmethode für mittlere bis große Gruppen. Gesprächsthemen werden bei dieser nicht vorher, sondern Ad-Hoc von Teilnehmenden vor Ort festgelegt.



Beispielbild für Hol- und Bringzone

- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Schulen
- Schüler:innen
- Eltern
- Polizei

- Stadt Sprockhövel**
- Fußverkehrs-Check 2022
 - Handlungsfeld 2 – Fußverkehrsstrategie und Barrierefreiheit
 - 3.1. Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte
 - 5.3.1. Fokusort Geschwister-Scholl-Straße
 - 5.5. Fokusort Herzkamp
 - 6.4 Verkehrserziehungskampagnen
- Zukunftsnetz Mobilität NRW**
- Handlungsfeld 2 – Fußverkehrsstrategie und Barrierefreiheit

Akteure

Schnittstellen

2.3

Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

Querungen

Leitziele

- 1
- 3
- 5

Umsetzung

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

- €
- €
- €
- €

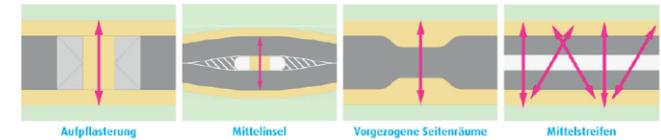
Ziel: verkehrssichere Querungen entlang wichtiger Nahmobilitätsachsen und Hauptstraßen

Die Wahl der richtigen Querungsform ist abhängig von dem Querungsbedarf, der Verkehrsmenge und dem Straßenquerschnitt. Es gibt sowohl bauliche als auch markierungstechnische Möglichkeiten, eine Querungsstelle mit oder ohne Vorrang für zu Fuß Gehende zu sichern.

Folgende **Kriterien** sollten Querungsmöglichkeiten erfüllen:

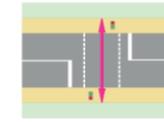
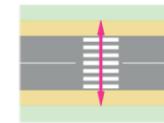
- Sichtbeziehungen zwischen kreuzendem Verkehr
- Erkennbarkeit der Querungsstelle durch eindeutige und einheitliche Beschilderung oder Markierung
- Barrierefreier Ausbau (differenziertes Doppelbord; LSA mit akustischem Signal)
- Möglichst direkte Führung des Fußverkehrs ohne Umwege erhöht die Akzeptanz der Querungshilfe

Querungshilfen ohne Vorrang, aber mit baulicher Unterstützung



Querungshilfe mit Vorrang

Querungshilfe mit zeitlicher Trennung



Fußgängerüberweg (FGÜ)

Fußgänger-Lichtsignalanlage

- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Straßen.NRW

Stadt Sprockhövel

- Fußverkehrs-Check 2022
- 3.1. Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte
- 5.2. Fokusort: Hauptstraße
- 5.3.1. Fokusort: Geschwister-Scholl-Straße
- 5.3.2. Fokusort: Mittelstraße
- 5.4. Fokusort Glückauf-Trasse
- 5.5. Fokusort Herzkamp

Ennepe-Ruhr-Kreis

- Mobilitätskonzept (FM 2 + FM 3)

Akteure

Schnittstellen

2.3

Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

Querungen

Nr.	Knotenpunkt	Bestand	Optimierungsbedarf / empfohlener Querungshilfe-Typ
1	<ul style="list-style-type: none"> Mittelstraße Mittelstraße / Gevelsberger Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Querungsbedarf entlang der Mittelstraße Kurze Grünzeiten für Fußverkehr, Rechtsabbiegende Kfz gefährden querende zu Fuß Gehende bei gleicher Grünphase, langer Querungsweg ohne Mittelinsel, nicht barrierefrei ausgebaut 	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreie Querungen, differenziertes Doppelbord, Gehwegüberfahrten bei Einmündungen prüfen Vollsignalisierung am Knotenpunkt mit eigener Fußverkehrsphase beim Rechtsabbieger nicht umsetzbar, daher längerfristiger Prüfauftrag, ob die Belange des Fußverkehrs an diesem Knoten ausreichend berücksichtigt sind. Verlängerung der Grünzeiten für den Fußverkehr (derzeit aufgrund von starken Verflechtungen mit benachbarten Knotenpunkt nicht umsetzbar)
2	Bahnhofstraße / Wuppertaler Straße / Hauptstraße	<ul style="list-style-type: none"> Kreisverkehr ohne Fußgängerüberweg an 2 von 3 Ästen 	<ul style="list-style-type: none"> Fußgängerüberweg an allen Knotenpunktzufahrten nachrüsten
3	<ul style="list-style-type: none"> Hauptstraße / Mühlenstraße Mühlenstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Großer Querungsbedarf über Hauptstraße ohne gesicherte Querungshilfe Mittelinsel mit Roteinfärbung suggeriert Vorrang für Fußverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Querungshilfe einrichten (ggf. Prüfung Fußgängerüberweg) (s. Steckbrief 5.3 Fokusort Hauptstraße) Optimierung der Querungsstelle Mühlenstraße prüfen: Fahrbahnanhebung
4	Mühlenstraße / Bochumer Straße	<ul style="list-style-type: none"> Lange Querungswege für den Fußverkehr, fehlende Querungsmöglichkeit am südlichen Knotenpunktarm 	<ul style="list-style-type: none"> Optimierung der Querungen, Ergänzung um südliche Querungshilfe prüfen ➤ S. Steckbrief 3.1 und 5.3 Fokusort Hauptstraße
5	Quellenburgstraße (K33) / Scherenberg / Glückauf-Trasse (Schee - außerorts)	<ul style="list-style-type: none"> Keine Querungshilfe und schlechte Sichtverhältnisse über K33 trotz Querungsbedarf im Kurvenbereich, hohe gefahrene Kfz-Geschwindigkeiten, fehlender Gehweg im südlichen Teil der K33 	<ul style="list-style-type: none"> Gesicherte Querungshilfe prüfen, Sichtverhältnisse herstellen, Geschwindigkeiten anpassen (T30), Gehwege einrichten auf Quellenburgstraße, Radwegführung optimieren, Achtung Fuß-/Radverkehr Beschilderung

2.3

Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

Querungen

Nr.	Knotenpunkt	Bestand	Optimierungsbedarf / empfohlener Querungshilfe-Typ
6	Wittener Straße / Hoppe / Am Rennebaum	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr groß dimensionierter Knotenpunkt • fehlende gesicherte Querungshilfe • unzureichende Sichtbeziehungen 	➤ Gesamte Knotenpunktumgestaltung, s. Steckbrief 3.1
7	South-Kirkby-Straße / Fänkenstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Stark befahrene Straße • Vorhandene Lichtsignalanlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufstellflächen verbreitern • Gehwege verbreitern • Grünschnitt
8	Elberfelder Straße / Barmer Straße	<ul style="list-style-type: none"> • ungesicherte Querungsstellen • schlechte Erkennbarkeit • umwegige Wegeführung (entlang der Kirche) • fehlende gesicherte Querungsmöglichkeiten an nord-östl. Knotenpunktarm 	<ul style="list-style-type: none"> • Querungshilfen sichern und barrierefrei ausbauen • direkte Wegeführung / Wegeführung intuitiver gestalten, • Querungshilfe für Bushaltestellen
9	Wittener Straße / Querspange / Kaninchenweg	<ul style="list-style-type: none"> • schmale Aufstellflächen • Stark befahrene Straße • Lichtsignalanlage 	➤ Gesamte Knotenpunktumgestaltung, s. Steckbrief 3.1
10	Quellenburgstraße / Mittelstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsdefizit der Nahmobilität aufgrund Dreiecksinseln (freier Rechtsabbieger) insbesondere für Schulkinder • Fehlende Radverkehrsführung • Keine oder zu weit abgesetzte Querungsmöglichkeit auf übergeordneter Straße 	➤ Gesamte Knotenpunktumgestaltung, s. Steckbrief 3.1

2.3

Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

Querungen

Beispielbild für ein differenziertes Doppelbord



Fotoquelle: Planungsbüro VIA

Das **differenzierte Doppelbord** beinhaltet eine **Nullabsenkung** (*im Bild rechts*), die von Personen mit bspw. Rollatoren und Rollstühlen niveaugleich genutzt werden kann.

Seheingeschränkte Personen können sich durch die **Tastkante** (*im Bild links*), deren Höhe zwischen 4 und 6 Zentimetern beträgt, leichter orientieren.

2.3

Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

Querungen



2.4

Fußverkehrsstrategie & Barrierefreiheit

Barrierefreiheit

Leitziele

- ②
- ③
- ⑤

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

- €
- €
- €
- €



Ziel:
Systematischer Ausbau von barrierefreier Fußverkehrsinfrastruktur. Für die stadtweite Umsetzung sollte eine Prioritätenliste erstellt werden, anhand der die Stellen priorisiert werden.

- Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit:
- Querungsstellen barrierefrei ausbauen: Bordsteinabsenkungen; differenzierter Ausbau
 - Wegeoberflächen optimieren (punktuelle Schäden entfernen, systematische Sanierung der Fußwege, Zu-/Abwege LSA)
 - Barrieren prüfen, entfernen bzw. kontrastreich markieren, ggf. auf Multifunktionsflächen verlagern
 - Gehwegbreiten sichern (empfohlene Breite 2,50 m): Barrieren prüfen, Kfz-Parken/Halten unterbinden
 - Systematischer Ausbau bzw. Sanierung des taktilen Leitsystems
 - Taktilen und akustisches Signal an LSA
 - Kontrastreiche Gestaltung (Poller, Stufen, Barrieren)
 - Flächengerechtigkeit bei Umbaumaßnahmen berücksichtigen
 - Barrierefreier Haltestellenausbau

- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Verkehrsunternehmen
- Straßen.NRW

- Stadt Sprockhövel**
- 2.1. Fußverkehrsstrategie und Fußverkehrs-Checks 2022
 - 4.3. Barrierefreie Haltestellen
- Ennepe-Ruhr-Kreis**
- Mobilitätskonzept (FM 2 + FM 3)

Akteure

Schnittstellen



Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Handlungsfelder - Steckbriefe

3. Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

1. Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte
2. Schaffung verträglicher Geschwindigkeiten
3. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen
4. Ladeinfrastrukturkonzept
5. Parkraummanagement (Parkraumuntersuchung + -konzeption)
6. Bedarfsgerechte Führung und Abwicklung des Liefer- und mobilen Dienstleistungsverkehrs
7. Herstellung notwendiger Sichtverhältnisse

3.1

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Leitziele

- ①
- ④
- ⑤
- ⑧

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

Variiert je Maßnahme



- Knotenpunkte (Einmündungen, Kreuzungen, Kreisverkehre) sind wichtige Verknüpfungselemente im Verkehrsnetz. Hier treffen sehr häufig die Belange verschiedener Verkehrsarten aus unterschiedlichen Richtungen aufeinander. Daher ist es besonders wichtig, Knotenpunkte nach deren individuellen Bedürfnissen zu gestalten.
- Besonders verkehrskritische Knotenpunkte in Sprockhövel sollen daher ermittelt, bewertet und sukzessive optimiert/umgebaut werden. Die Reihenfolge der Optimierung / Umbau soll sich an einer Kosten-Nutzen Bewertung und dem Auftreten von Unfallhäufungsstellen orientieren.
- Ein verkehrskritischer Knotenpunkte kann folgende Kriterien aufweisen:
 - ungenügende Verkehrssicherheit, z.B. fehlende Barrierefreiheit oder Unfallhäufungsstelle
 - schlechte Verknüpfungsfunktion für Nahmobilität
 - fehlende Querungsmöglichkeiten
 - keine bedarfsgerechte Knotenpunktgestaltung / -geometrie
 - keine Leistungsfähigkeit
- Im Folgenden werden exemplarisch **12** verkehrskritische Knotenpunkte mit deren Defiziten und Optimierungsmöglichkeiten aufgezeigt. Diese Liste dient als Grundlage und soll sukzessive ergänzt werden.

- Stadt Sprockhövel
- Straßenbaulastträger (Straßen.NRW, Ennepe-Ruhr-Kreis)
- Ggf. externes Planungsbüro

Akteure

Stadt Sprockhövel

- 1.2. Radverkehrskonzept
- 2.2. Schul- und Kitawegesicherheit
- 2.3. Sichere Querungen
- 3.3. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Schnittstellen

3.1

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Knotenpunkt	Bildausschnitt	Defizit	Optimierungsbedarf
Bochumer Straße / South-Kirkby-Straße		<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsdefizit der Nahmobilität aufgrund Dreiecksinseln (freier Rechtsabbieger) • Sichtproblematik, weil Wege für Nahmobilität weit abgesetzt vom Knotenpunkt geführt werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung des Radverkehrs in der Nord-Süd Verbindung (Gelbes Netz) ➤ Optimierung des Signalprogramms und Fahrstreifengeometrie für Fuß- / Rad- und Kfz-Verkehr ➤ Laufende Planung Straßen.NRW im Hinblick auf Radverkehrsverbindung Nord-Süd
Gevelsberger Straße / Stefansbecke / Brockenberg		<ul style="list-style-type: none"> • Überdimensionierter Knotenpunkt • Sicherheitsdefizit der Nahmobilität aufgrund Dreiecksinseln (freier Rechtsabbieger) und langer Querungswege ➤ Unfallhäufungsstelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierte Querung für Fuß- und Radverkehr • Reduzierung der Knotenpunktgeometrie auf das Nötigste • Berücksichtigung des Radverkehrs in der Nord-Süd Verbindung (Gelbes Netz) ➤ Seitens Straßen.NRW ist bereits ein Kreisverkehr geplant
Wittener Straße / Hoppe / Am Rennebaum		<ul style="list-style-type: none"> • Sichtproblematik beim Ausfahren von ‚Am Rennebaum‘ • Sicherheitsdefizit für Nahmobilität aufgrund langer Querungswege • Keine Querungsmöglichkeiten an der B234 → Gefahr für Wildquerungen bei $V_{zul} = 70 \text{ km/h}$ und Kurvenlage und naheliegende Bushaltestelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierte Querung für Fuß- und Radverkehr • Geschwindigkeitsreduzierung und -dämpfung auf B234 • Berücksichtigung des Radverkehrs in der Nord-Süd Verbindung (Gelbes Netz) ➤ Mögliche Knotenpunktform: Kreisverkehr (Grunderwerb prüfen)

3.1

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Knotenpunkt	Bildausschnitt	Defizit	Optimierungsbedarf
South-Kirkby-Straße / Hiddinghauser Straße		<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Verkehrsbelastung Hiddinghauser Straße aufgrund Öffnung L70n • Keine Wege für Fuß- und Radverkehr vorhanden, obwohl Haltestellen westlich und südlich des Knotenpunktes liegen • Keine Querungsmöglichkeiten am Knotenpunkt → Gefahr für Wildquerungen bei $V_{zul} = 70 \text{ km/h}$ • Bus muss aus untergeordneter Straße links einbiegen (Reisezeitverzögerung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung Wege und Querung für Fuß- und Radverkehr • Installieren einer Ampelanlage um zum einen die Nahmobilität zu sichern und zum anderen den Bus zu beschleunigen • Berücksichtigung des Radverkehrs in der Nord-Süd Verbindung (Gelbes Netz + Fahrradstraßennetz) ➤ Laufende Planung Straßen.NRW: Ausbau Wege für Nahmobilität inkl. Querungsmöglichkeit
Bochumer Straße / Mühlenstraße		<ul style="list-style-type: none"> • Kfz verlassen das östlich liegende Privatgrundstück über die Einfahrt und erkennen die Signalisierung nicht • Querung für Nahmobilität wird durch lange Furten erschwert • Mühlenstraße und die Zufahrten der gegenüberliegenden Parkplätze liegen fahrdynamisch ungünstig zueinander 	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierte Querung für Fuß- und Radverkehr • Entschärfen der Zufahrtssituation des Privatgeländes • Berücksichtigung des Radverkehrs in der Nord-Süd Verbindung (Gelbes Netz) ➤ Mögliche Knotenpunktform: Kreisverkehr (Neubewertung des Knotenpunktes sollte nach Öffnung der L70n erfolgen)
Elberfelder Straße / Barmer Straße / Elfringhauser Straße		<ul style="list-style-type: none"> • Überdimensionierter Knotenpunkt • Sicherheitsdefizit der Nahmobilität aufgrund Dreiecksinseln (freier Rechtsabbieger) und langer Querungsstellen (über Linksabbieger) 	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierte Querung für Fuß- und Radverkehr • Knotenpunkt soll als Tor von Herzkamp dienen • Berücksichtigung des Radverkehrs in der Ost-West Verbindung (Gelbes Netz) ➤ Mögliche Knotenpunktform: Kreisverkehr ➤ Kurzfristig: Markierung nördliche Furt freier Rechtsabbieger

3.1

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Knotenpunkt	Bildausschnitt	Defizit	Optimierungsbedarf
B234 / Kaninchenweg / Wittener Straße		<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsdefizit der Nahmobilität aufgrund Dreiecksinseln (freier Rechtsabbieger) • Fehlende Radinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierte Querung für Fuß- und Radverkehr • Berücksichtigung des Radverkehrs in der Nord-Süd Verbindung (gelbes Netz) • Prüfung ob Räumzeiten für Radverkehr im Signalprogramm integriert ist
Haßlinghauser Straße / Hiddinghauser Straße / Hopener Weg		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Unfallhäufungsstelle <ul style="list-style-type: none"> • Missachtung Vorfahrt aus Hiddinghauser Straße • Geschwindigkeit auf der Haßlinghauser Straße wird falsch eingeschätzt 	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsdämpfung auf Haßlinghauser Straße • Vorfahrtsregelung eindeutiger hervorheben (z.B. durch STOP-Schild + Haltelinie) ➤ Mögliche Knotenpunktform: Kreisverkehr (Neubewertung des Knotenpunktes sollte nach Öffnung der L70n erfolgen)
Mittelstraße / Schwelmer Straße / Schevener Straße		<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsdefizit für Nahmobilität aufgrund langer Querungswege und unzureichenden Aufstellflächen • Fehlende Nebenanlagen • Fehlende Radverkehrsführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierte Querung für Fuß- und Radverkehr • Berücksichtigung des Radverkehrs in der Ost-West-Nord Verbindung (Gelbes Netz) ➤ Optimierung Fahrstreifengeometrie für Fuß- / Rad- und Kfz-Verkehr

3.1

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte

Knotenpunkt	Bildausschnitt	Defizit	Optimierungsbedarf
<p>Mittelstraße / Schmiedestraße / Quellenburgstraße</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsdefizit der Nahmobilität aufgrund Dreiecksinseln (freier Rechtsabbieger) → insbesondere für Schulkinder • Fehlende Radverkehrsführung • Keine oder zu weit abgesetzte Querungsmöglichkeit auf übergeordneter Straße 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Querung für Fuß- und Radverkehr • Berücksichtigung des Radverkehrs in der Ost-West Verbindung (Gelbes Netz) <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kurzfristig: Markierung aller Furten ➤ Langfristig: Wiederaufnahme der Planung eines Kreisverkehrs

3.2

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Schaffung verträglicher Geschwindigkeiten



Innerorts:

- Reduzierung der Geschwindigkeit auf maximal 30 km/h in der Nähe von schützenswerten Einrichtungen (Schule, Kita, Altenheim...) oder aus Lärmschutzgründen
- In eng bebauten Wohnsiedlungen (Gennebreck, Hiddinghausen...) Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, bei Vorliegen der rechtlichen Rahmenbedingungen → keine Separierung Radverkehr möglich
- In Straßen, wo die Aufenthaltsqualität überwiegt, soll eine Abstufung der Straße geprüft werden, sodass eine Verkehrsberuhigung in der Straße durchgeführt werden kann

Außerorts:

- Trichterung der Geschwindigkeit im Zulauf zu allen Ortschaften, Knotenpunkten, Einmündungen und potenziellen Gefahrenbereichen
- kontinuierliche Reduzierung der Geschwindigkeiten auf 70 km/h und absteigend 50 km/h im Zulauf auf Siedlungsbereiche
- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf allen Strecken mit nicht separierter Radverkehrsführung sowie auf einspurigen Fahrbahnen auf höchstens 70 km/h

- Stadt Sprockhövel
- Straßenbaustraßenträger (Straßen.NRW, Ennepe-Ruhr-Kreis)
- Straßenverkehrsbehörde

Stadt Sprockhövel

- 2.2. Schul- und Kitawegesicherheit
- 5.2. Fokusort: Hauptstraße
- 5.3.2. Fokusort: Mittelstraße

Akteure

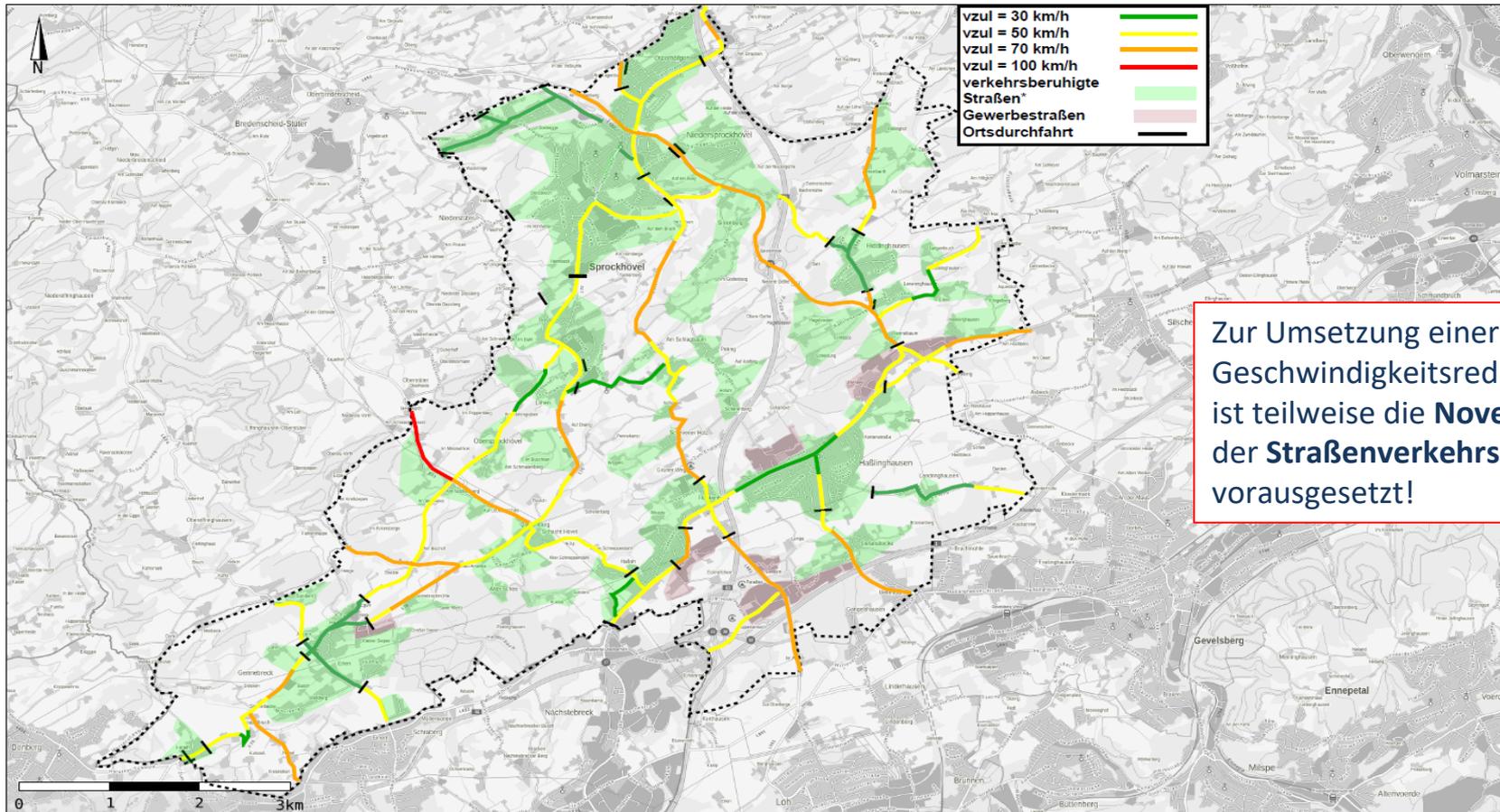
Schnittstellen

3.2

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Schaffung verträglicher Geschwindigkeiten

Zielzonierung für den Zeithorizont 2035 / 2040



Zur Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung ist teilweise die **Novellierung der Straßenverkehrsordnung** vorausgesetzt!

* verkehrsberuhigte Straßen sind alle ausgewiesenen **Tempo 20/30 Zonen, verkehrsberuhigten (Geschäfts)-Bereiche, Fahrradstraßen**

** auf Gewerbestrassen ist eine zulässige Geschwindigkeit von **50 km/h** zweckmäßig. In begründeten Fällen soll die zulässige Geschwindigkeit auf **30 km/h** runtergestuft werden.

3.3

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Leitziele

3
8

Umsetzung

kurzfristig
mittelfristig
langfristig
Daueraufgabe

Wirkung

★★★★

Kosten

Variiert je
Maßnahme

- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sollen dort vorgesehen werden, wo die Verkehrssicherheit unter unangemessenen Geschwindigkeiten leidet (RASt 06).
- Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung sind:
 - Aufpflasterungen (Teil-, Plateaufpflasterung)
 - Fahrgassenversätze (oft in Kombination mit Mittelinseln)
 - Fahrbahneinengungen (bauliche Engstellen, Parken, Begrünung)
 - Kreisverkehre
- Wo welche geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen vorgesehen werden hängt von vielen Faktoren ab:
 - Kategorie der Straße
 - Verkehrsbelastung
 - Frequenz ÖPNV und Feuerwehr
 - Platzverhältnisse
 - Lärm- und Schadstoffgrenzwerte
 - Rechtliche Möglichkeiten
- Weiterhin können Geschwindigkeitsdämpfungen durch überwachende Maßnahmen (Radarkontrolle, Geschwindigkeitsanzeigetafeln) erwirkt werden.
- Mithilfe stationärer oder mobiler Seitenradarzahlungen können Strecken ermittelt werden, die häufig von Geschwindigkeitsüberschreitungen betroffen sind.
- Für Strecken mit stetigen oder hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen sind nach Analyse geeignete Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung zu wählen.
- Durch eine Kosten-Nutzen Analyse sollen Maßnahmen priorisiert abgearbeitet werden.



Bsp. einer Aufpflasterung in Düsseldorf Hellerhof © noebse

- Stadt Sprockhövel
- Straßenbaulasträger (Straßen.NRW, Ennepe-Ruhr-Kreis)
- Ggfls. externes Planungsbüro

Akteure

Stadt Sprockhövel

- 2.3. Querungen
- 3.1. Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte
- 5.1. Gestaltung von Ortseingängen

Schnittstellen

3.4

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Ladeinfrastrukturkonzept

Konzept

Im Zuge der Erarbeitung eines Mobilitätskonzept für den Ennepe-Ruhr-Kreis hat die Planersocietät im Jahre 2022 einen Zwischenstand zur Bestandsanalyse vorgestellt, in der die Elektrifizierung, konkret der vorhandene Ladeinfrastrukturbestand, bemängelt wurde. Die Stadt Sprockhövel verfügte bis dato über keine Schnellladeeinrichtungen (zw. 43-300 kw) sodass, gerade für kurze Standzeiten, keine attraktive Möglichkeit zur Ladung von E-Automobilen angeboten werden konnten. Zwischenzeitlich wurden vereinzelt Möglichkeiten geschaffen um mit bis zu 150 kw zu laden. Ein weiteres Defizit stellt die Vielzahl unterschiedlicher Betreiber dar, die kreisweit agieren. Dies führt zu einer unübersichtlichen und somit nutzerunfreundlichen und unattraktiven Grundlage.

- Erstellung eines Konzepts zum Ausbau einer bedarfsgerechten und flächendeckenden Ladeinfrastruktur im (halb)öffentlichen Raum.
- Das übergeordnete Ziel ist die Abschätzung des zukünftigen Bedarfs und eine darauf aufbauende Festlegung verschiedener Standorte. Typische Standorte von öffentlicher und halböffentlicher Ladeinfrastruktur sind:
 - Mobilstationen
 - öffentliche Parkhäuser und Parkplätze (min. 15 Stellplätze)
 - öffentliche Einrichtungen
 - Wohnquartiere (zentralisiert)
 - größere Einzelhandelsstandorte (in Absprache mit Pächter)
- Wie hoch der Bedarf von öffentlichen Ladesäulen ist, hängt unter anderem von der Entwicklung der privaten Ladeinfrastruktur ab. z.B:
 - Wohnungen oder Häuser mit Wall-Boxen
 - Private Unternehmen mit elektrischen Fuhrpark und Ladeinfrastruktur
- Ziel: attraktive Voraussetzungen schaffen, um den bestehenden Anteil elektrifizierter Fahrzeuge von 4%* weiter anheben zu können

*Stand 2021, Haushaltsbefragung Planersocietät, Tabelle 4: Pkw-Besitz



- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Betreiber der Ladeinfrastruktur
- Netzbetreiber / Stromanbieter

Akteure

Stadt Sprockhövel

- 3.4 Parkraummanagement
- 4.4 Mobilstationen(netz)

Ennepe-Ruhr-Kreis

- Mobilitätskonzept (EA 1)

Schnittstellen

3.5

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Parkraummanagement

Konzept

Ein ausreichendes Parkraumangebot ist für viele Menschen immer noch einer der vorrangigsten Aspekte, wenn es um Mobilitäts- und Verkehrsplanung und dessen Entwicklung geht. Stellplätze vor der Tür werden als zwingend notwendig erachtet, sonst sehen sich Einzelhandel und Gastronomie in Gefahr Kunden zu verlieren. Auch Stadtbesuchende sind durch ein großzügiges Parkraumangebot verwöhnt und nehmen ungern zusätzliche Wege in Kauf. Doch genau dieser Konflikt konterkariert die Zielsetzung einer nutzungsgerechten und nachhaltigen Stadt! Denn ein Pkw **steht** im Durchschnitt zu **97% der Tageszeit** und nimmt rund **25% des Straßenraums** ein. Im Hinblick auf die Mobilitätswende ist daher ein umfassendes und strukturiertes Parkraum-Management für die Stadt Sprockhövel zu diskutieren.

Ziel: Parkraum bedarfsgerecht, effizient und multifunktional nutzen können

➤ **Parkraummanagement**

- Beeinflussung der Parkraumnutzung durch zeitliche und räumliche Strukturierung
- wird durch bauliche, organisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen erzielt

ToDo: Bestandsanalyse = Parkraumuntersuchung

- Bestandsaufnahme des Parkraumangebots im öffentlichen und halböffentlichen Raum
- Erhebung der Parkraumbelegung / -auslastung
- Auswertung und Analyse der derzeitigen Parkraumsituation

ToDo: Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes

- verbindliche Aussagen zu Lage, Größe und Bewirtschaftungsform
- Grundlage für konkrete Umplanungen und zur behördlichen Anordnung



- Stadt Sprockhövel
- Ggfls. externes Planungsbüro

Akteure

Stadt Sprockhövel

- 3.6 Bedarfsgerechte Führung und Abwicklung des Liefer- und mobilen Dienstleistungsverkehrs
- 5.2 Fokusort: Hauptstraße
- 5.3.2. Fokusort: Mittelstraße
- 6.5 Mobilitäts-Testwochen

Schnittstellen

3.6

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Bedarfsgerechte Führung und Abwicklung des Liefer- und mobilen Dienstleistungsverkehrs

Leitziele

- ②
- ⑧
- ⑨

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

- €
- €
- €
- €

Die Anzahl an Liefer-, Handwerker- und mobilen Dienstleistungsverkehren nimmt seit Jahren stetig zu. Damit steigt auch die Wahrscheinlichkeit, dass sich Lieferwagen, aufgrund des Platzmangels im Verkehrsraum und des Zeitdrucks, auf Gehwegen oder Anlagen des Radverkehrs (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, etc.) stellen und somit eine erhebliches Konfliktpotential für alle Verkehrsteilnehmenden erzeugen.

Ziel:

- Haltemöglichkeiten für Lieferverkehre in Geschäftsbereichen und in Wohngebieten schaffen, um Beeinträchtigungen anderer Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren
- Bündelung von Lieferverkehren

Handlungsempfehlungen für den Bestand:

- Parkbuchten als Multifunktionsstreifen ausweisen oder Bordsteinparken an überbreiten Gehwegen ermöglichen
- Einrichtung von Abhol- / Paketstationen

Handlungsempfehlungen bei Neubau:

- auszuweisende Lieferzonen / Flächen für Abholstationen von vornherein berücksichtigen (Bebauungsplan!)
- Anlage von Multifunktionsstreifen



Quelle: www.op-online.de / Frank Mahn / © p

- Stadt Sprockhövel
- verschiedene Dienstleister

Akteure

Stadt Sprockhövel

- 3.5. Parkraummanagement
- 4.4. Mobilstationennetz
- 5.2. Fokusort: Hauptstraße
- 5.3.2. Fokusort: Mittelstraße

Schnittstellen

3.7

Stadtverträglicher Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Sicherstellung notwendiger Sichtverhältnisse

Leitziele	④	Umsetzung	▶ kurzfristig	Wirkung	★	Kosten	Variiert je Maßnahme
	⑤		▶ mittelfristig		★		
	⑧		▶ langfristig		★		
			Daueraufgabe		★		



Ein häufiges Sicherheitsdefizit im Straßenverkehr sind unzureichende Sichtverhältnisse, bei deren Nichteinhaltung Unfälle die Folge sein können. Auf Grund dessen sind vor Knotenpunkten, Einmündungen, stark frequentierten öffentlichen Zufahrten und Querungshilfen Sichtfelder zu überprüfen, die konsequent freigehalten werden müssen. Oft behindern nämlich parkende Fahrzeuge, Grundstückseinfassungen oder Bewuchs die Sicht auf den fließenden Verkehr.

Ziel: konsequente Sicherstellung ausreichender Sichtverhältnisse

ToDo:

- stadtweite, systematische Prüfung von Sichtdreiecken („Sicht-Kataster“) dabei wird zwischen Halte- und Anfahrtsicht unterschieden
- Einstufung in verschiedene Prioritäten zur sukzessiven Umsetzung der Maßnahmen:
 - Stutzen von sichtbehinderndem Gewächs
 - Entfall von Parkständen im Sichtfeld

Wichtig: Alle Verkehrsteilnehmende sind dabei einzubeziehen

- Zusammenstellung der Einmündungen und Knotenpunkte an denen keine ausreichende Sicht vorhanden ist

- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Landesbetrieb Straßen.NRW

Akteure

Stadt Sprockhövel

- 2.1 Fußverkehrsstrategie und Fußverkehrs-Checks 2022
- 2.2. Schul- und Kitawegsicherheit
- 2.3. Querungen
- 2.4. Barrierefreiheit
- 3.1. Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte
- 5.1. Gestaltung von Ortseingängen

Schnittstellen

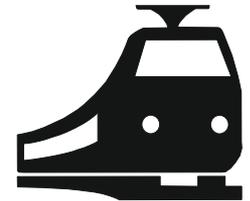


Vernetzte Mobilität & ÖPNV

Handlungsfelder - Steckbriefe

4. Vernetzte Mobilität & ÖPNV

1. Schnellbusnetz / überörtliche Anbindung
2. Fahrradverleihsystem
3. Barrierefreie Haltestellen
4. Mobilstationen(-netz)
5. On-Demand-Shuttle



4.1

Vernetzte Mobilität & ÖPNV

Schnellbusnetz / überörtliche Anbindung

Leitziele

- ⑥
- ⑦

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

- €
- €
- €
- €



Bedingt durch den fehlenden Bahnanschluss sind die Reisezeiten im ÖPNV auf regionalen Verbindungen langsamer als auf vergleichbaren Korridoren mit Bahnverbindungen. Die Linien SB37 und SB67 bilden heute das Expressangebot um schnell in die benachbarten Nachbarstädte zu gelangen. Folgende Punkte sollten zur besseren regionalen Erreichbarkeit geprüft werden und in den Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreis aufgenommen werden:

- Einrichtung der **X-Bus-Linie 89** Hagen – Haßlinghausen (1h-Takt) gemäß X-Buskonzept des VRR (Linie als Teil des zweiten Umsetzungspaket des VRR; steht unter Finanzierungsvorbehalt des Landes)
- **SB67:** Verdichtung auf 30-Min-Takt zu den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Wuppertal Hbf – Haßlinghausen Busbf; Verlängerung Betriebszeit an Samstagen bis min. 20 Uhr, Einführung eines stündlichen Angebots an Sonn- und Feiertagen
- **SB32 (Projekttitle)** Niedersprockhövel – Schee – Herzkamp – W-Oberbarmen Bf: Einführung einer ergänzenden Linie zur 332, die diese zu Hauptverkehrszeiten stündlich ergänzt und dabei, zwecks Beschleunigung, allerdings nur an ausgewählten Haltestellen hält und Korrespondenz in Oberbarmen an RE-Linien herstellt. Im Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal wird eine Verdichtung der 332 ebenfalls erwähnt.
- Prüfung Verlegung SB-Haltestelle von Hobeuken Schwenke nach Hobeuken Engelsfeld aufgrund von Mobilstationenstandort und Erschließung des Gewerbestandortes

- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Stadt Wuppertal
- VER, WSW Mobil

Stadt Sprockhövel

- 4.4. Mobilstationen(-netz)

Ennepe-Ruhr-Kreis

- Mobilitätskonzept (ÖV 7)

Stadt Wuppertal

- Nahverkehrsplan (SB67 + 332)

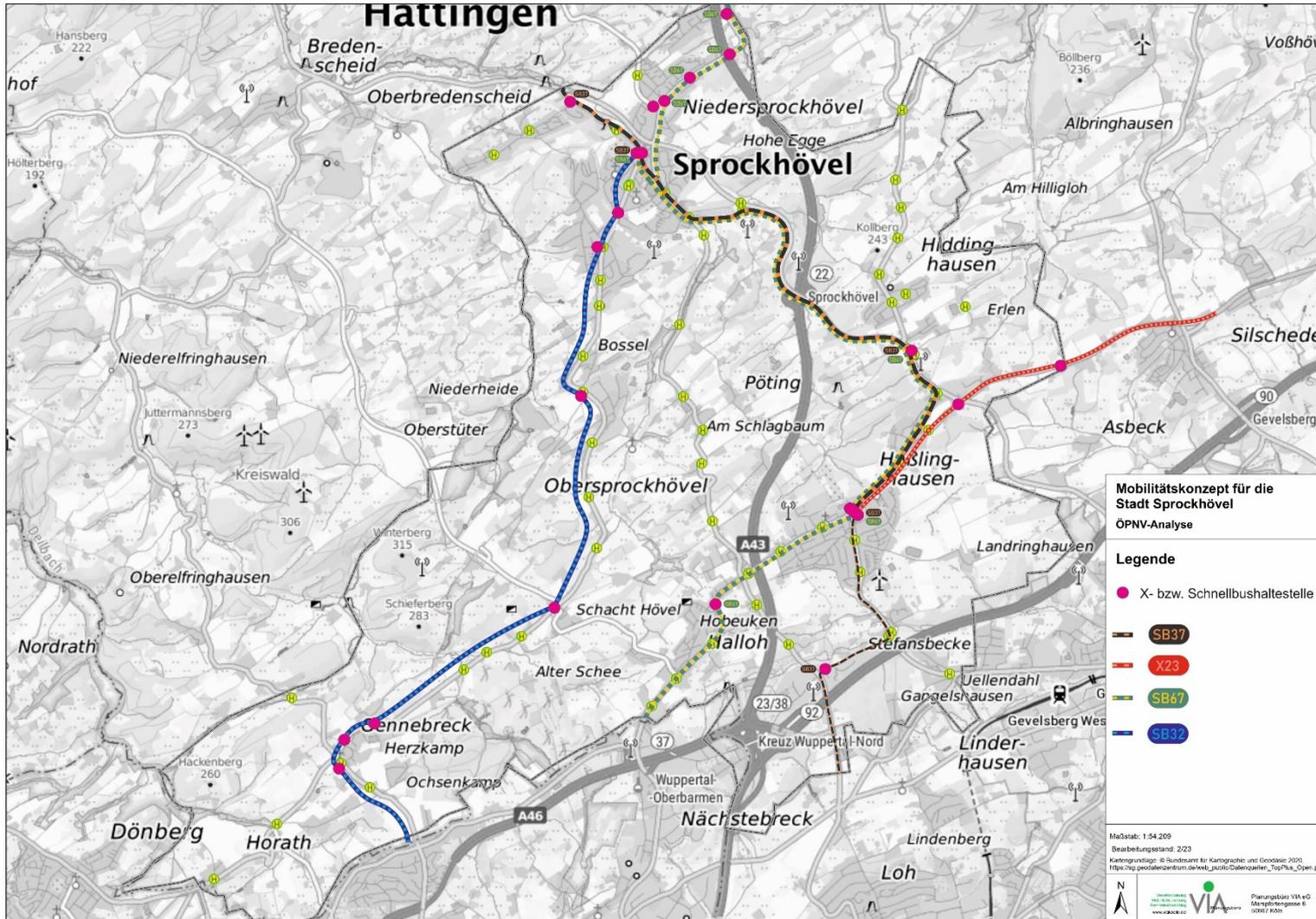
Akteure

Schnittstellen

4.1

Vernetzte Mobilität & ÖPNV

Schnellbusnetz / überörtliche Anbindung



4.2

Vernetzte Mobilität & ÖPNV

Fahrradverleihsystem (FVS)

Leitziele

4
7

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

★
★
★
★

Kosten

€
€
€
€



- Fahrradverleihsysteme stellen ein wichtiges Angebotsmerkmal einer vernetzten Mobilität dar, umso im Zusammenspiel mit den Mobilstationen die letzte Meile von zentralen ÖPNV-Haltepunkten zur Zieladresse überwinden zu können
- Auch aus touristischer Hinsicht sind derartige Systeme interessant, in Sprockhövel ergeben sich hier mit der Glückauf-Trasse wichtige Synergieeffekte
- Im Hinblick auf das Mobilitätskonzept des Kreises wird ebenfalls vorgeschlagen ein kreisweites System aufzubauen, von Insellösungen wird abgeraten. Da der RVR seit geraumer Zeit mit dem Projekt „metropolradruhr 2.0“ eine Ausweitung des Systems plant, sollten mögliche Synergien für den Ennepe-Ruhr-Kreis genutzt werden, um so ein einheitliches System aufzubauen
- Aufgrund der bewegten Topographie wird vorgeschlagen, dass wie in ähnlich strukturierten Räumen wie zum Beispiel dem Rheinisch-Bergischen Kreis, mehrheitlich E-Bikes zum Einsatz kommen sollten
- Derartige FVS können als Teil des ÖPNV angesehen werden, ähnlich wie in Kreisen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) kann die Finanzierung über die ÖPNV-Pauschale (Defizitausgleich) erfolgen
- Für Sprockhövel werden Standorte zunächst an den vorgeschlagenen Mobilstationen empfohlen

- Stadt Sprockhövel
- Regionalverband Ruhr
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Regionalverband Ruhr

Akteure

- Stadt Sprockhövel**
 - 4.4. Mobilstationen(netz)
- Ennepe-Ruhr-Kreis**
 - Mobilitätskonzept (R 11)
- Regionalverband Ruhr**
 - Masterplan Metropolradruhr 2.0

Schnittstellen

4.3

Vernetzte Mobilität & ÖPNV

Barrierefreie Haltestellen

Leitziele	5	Umsetzung	kurzfristig	Wirkung	★	Kosten	€
	6		mittelfristig		★		€
	7		langfristig		★		€
			Daueraufgabe				€

- Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist festgelegt, dass bis zum 01.01.2022 alle ÖPNV-Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein sollten, soweit keine Ausnahmetatbestände aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen gemäß PBefG § 62 Übergangsbestimmungen Abs. 2 geltend gemacht wurden
- In Sprockhövel besteht die Besonderheit, dass ein großer Anteil der Haltestellen außerhalb der Kernsiedlungsgebiete direkt an den klassifizierten Straßen liegt und nicht über barrierefreie Zuwegungen verfügt
- Vor diesem Hintergrund sollte in Zusammenarbeit mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis, den Verkehrsunternehmen und Straßen.NRW ein handhaberes und schlüssiges Priorisierungsschema zum Umbau der Haltestellen entwickelt werden, das Standards zur einheitlichen Haltestellengestaltung und Ausbauprioritäten beinhaltet. Ein Projektplan ist zu erstellen und mit den Akteuren abzustimmen.
- Aus Sicht des Mobilitätskonzeptes, in Abwägung mit den anderen Steckbriefen, sollte die Priorität zunächst auf den Standorten der Mobilstationen (4.4.) liegen und in einem weiteren Schritt an nachfragestarken Standorten, alle Schnellbushalte sowie mindestens eine Bushaltestelle je Ortsteil barrierefrei umgebaut werden. Hierbei sollte in diesem Zusammenhang eine Querungsmöglichkeit möglichst in direkter Nähe geschaffen werden.



Ausbaustandard
Beispiel Stadt Brühl

- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Verkehrsunternehmen (VER, BOGESTRA und WSW Mobil)
- Verkehrsverbund (VRR)

Akteure

- Stadt Sprockhövel**
- 2.4. Barrierefreiheit
 - 4.1. Schnellbus-netz / überörtliche Anbindung
 - 4.4. Mobilstationen(-netz)
- Ennepe-Ruhr-Kreis**
- Mobilitätskonzept (ÖV 1 + FM 3)

Schnittstellen

4.4

Vernetzte Mobilität & ÖPNV

Mobilstationen(-netz)



Mobilstationen bilden die Knoten in einem immer vernetzteren Mobilitätssystem an denen vielfältige Mobilitätsangebote gebündelt werden und so den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel vereinfachen. Neben Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Busse, Sharingsysteme) sollte ein vielfältiges Angebot an Informations- und Serviceangeboten (DFI, Abstellanlagen, Servicestelen für Fahrräder, Ladesäulen etc.) bzw. die Beschilderung im mobil.nrw-Design vorgehalten werden.

Für Sprockhövel wird in einem ersten Schritt vorgeschlagen vor allem an den Knoten in Niedersprockhövel Kirche sowie Haßlinghausen sowie weiteren wichtigen Schnellbushaltestellen Mobilstationen zu errichten.

Folgende Mobilstationenstandorte werden nach Prüfung der Potenziale vorgeschlagen:

Priorität 1	Priorität 2	Priorität 3
<ul style="list-style-type: none"> • Niedersprockhövel Kirche • Haßlinghausen Busbf 	<ul style="list-style-type: none"> • Herzkamp Kirche • Gedulderweg • Hobeuken Engelsfeld • Hiddinghausen Kaninchenweg 	<ul style="list-style-type: none"> • Niedersprockhövel Schulzentrum an der L70n (als möglicher Standort in Prüfung)

- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Verkehrsunternehmen (VER, BOGESTRA und WSW Mobil)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

Stadt Sprockhövel

- 1.5. Radabstellanlagen
- 4.1. Schnellbus-netz / über-örtliche Anbindung
- 4.2. Fahrradverleihsystem
- 4.3. Barrierefreie Haltestellen

Ennepe-Ruhr-Kreis

- Mobilitätskonzept (V 1)

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

- Mobilstationenkonzept

Akteure

Schnittstellen

4.4

Vernetzte Mobilität & ÖPNV

Mobilstationen(-netz)

Standort	Ausstattungsmerkmale
Haßlinghausen Busbf	Stele und Wegweisung Mobilstation, gesicherte Fahrradabstellanlage (Dein Radschloss), Radservicestele, (Sharingangebote), ggf. Ergänzung: DFI light an jedem Bussteig (bisher nur ein Großflächenanzeiger vorhanden)
Niedersprockhövel Kirche	Barrierefreier Ausbau Busbf, DFI-Großflächenanzeiger, Stele und Wegweisung Mobilstation, gesicherte Fahrradabstellanlage (Dein Radschloss), Radservicestele, (Sharingangebote), Packstation
Hiddinghausen Kaninchenweg	Stele und Wegweisung Mobilstation, gesicherte Fahrradabstellanlage (Dein Radschloss), (Sharingangebote), P+R-Stellplätze, Packstation; <i>längerfristig ist zu prüfen, ob in Hiddinghausen zur Inwertsetzung der Mobilstation die beiden Haltestellenbuchten aufgegeben werden und an zentraler Stele bei Flächenverfügbarkeit eine zentrale Haltestelle errichtet werden kann</i>
Herzkamp Kirche	Barrierefreier Ausbau, DFI-Anzeiger, Stele und Wegweisung Mobilstation, (überdachte Fahrradabstellanlage), (Sharingangebote), Packstation
Gedulderweg	Barrierefreier Ausbau, DFI-Anzeiger, Stele und Wegweisung Mobilstation, (überdachte Fahrradabstellanlage), Sharingangebote
Hobeuken Engelsfeld	Barrierefreier Ausbau, DFI-Anzeiger, Stele und Wegweisung Mobilstation, (überdachte Fahrradabstellanlage), Sharingangebote

4.5

Vernetzte Mobilität & ÖPNV

On-Demand-Shuttle (VER FluxFux)

Leitziele ⑥

Umsetzung	▶ kurzfristig	Wirkung	★	Kosten	€
	▶ mittelfristig		★		€
	▶ langfristig		★		€
	Daueraufgabe		★		€



VER 2023

- Die ÖPNV-Erschließung einzelner Gebiete in Obersprockhövel und Gennebreck sowie auch die Verbindungen zwischen Gennebreck und Haßlinghausen zeigen Defizite in Taktung und Betriebszeiten auf
- Aufgrund der sehr dispersen Siedlungsstruktur ist aber eine ÖPNV-Angebot mit klassischen Linienbusverkehren für dieses Gebiet auch nicht zielführend. Für solche Räume sind hybride ÖPNV-Formen wie On Demand Verkehre das geeignetere Mittel, da diese nicht an feste Linienverläufe und starre Fahrpläne gebunden sind. Vielmehr werden dank Algorithmus basierend auf den Fahrtwünschen die Fahrstrecken dynamisch ermittelt.
- Im Ennepe-Ruhr-Kreis wird mit dem VER-FluxFux ein derartiges System im Gebiet Breckerfeld erprobt.
- Eine Ausweitung des VER FluxFux für das Gebiet Obersprockhövel und Gennebreck sowie die Relation Gennebreck – Haßlinghausen sollte durch den Kreis und die VER geprüft werden. Evtl ergeben sich Synergieeffekte durch Ausweitung auf die südlichen Stadtbereiche von Hattingen mit einer ähnlichen dispersen Siedlungsstruktur.
- Im Gegenzug kann das Angebot der 330 außerhalb der Schülerverkehre reduziert werden

- Stadt Sprockhövel
- VRR
- Ennepe-Ruhr-Kreis als Aufgabenträger
- VER als Verkehrsunternehmen

Akteure

- Stadt Sprockhövel**
- 4.1. Schnellbus-netz / über-örtliche Anbindung
 - 4.4. Mobilstationen(netz)
- Ennepe-Ruhr-Kreis**
- Mobilitätskonzept (ÖV 11)

Schnittstellen



Lebenswerte Ortskerne

Handlungsfelder - Steckbriefe

5. Lebenswerte Ortskerne

1. Gestaltung von Ortseingängen
2. Fokusraum: Niedersprockhövel
 1. Fokusort: Hauptstraße
3. Fokusraum Haßlinghausen
 1. Fokusort: Geschwister-Scholl-Straße
 2. Fokusort: Mittelstraße
4. Fokusort: Glückauf-Trasse
5. Fokusort Herzkamp

5.1

Lebenswerte Ortskerne

Gestaltung von Ortseingängen

Leitziele

- ②
- ③
- ④
- ⑤
- ⑧

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- ▶ Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

- € Variiert je Maßnahme



Bsp. aus Stadt Meckenheim
Ortseingang Lüftelberg

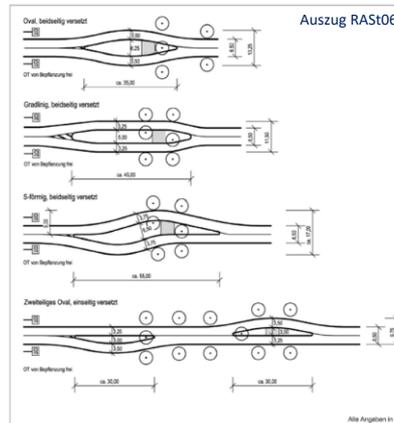
Die optische Wahrnehmung des Straßenraumes spielt eine nicht unerhebliche Rolle, wenn es um das Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmenden geht. Das Hervorheben der Ortseingänge stellt dabei ein grundlegendes Mittel dar, um den Verkehrsfluss zwischen Außer- und Innerortslagen zu „brechen“ und die Geschwindigkeit effektiv zu reduzieren.

Ziel: Ortseingänge hervorheben

- bessere Wahrnehmung der Ortslagen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und -qualität

ToDo:

- stadtweite, systematische Prüfung der Ortseingänge
- Einstufung in verschiedene Prioritäten zur sukzessiven Planung und Umsetzung der Maßnahmen
- Anlage oder Verbesserung von Fahrbahnversätzen ggf. inkl. Querungsmöglichkeit zur
 - Reduzierung von Geschwindigkeiten
 - Gewährleistung aller Verkehrsbeziehungen
 - Auflösung Zweirichtungsradwege außerorts zu Einrichtungsführung innerorts



- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Landesbetrieb Straßen.NRW

Akteure

- Stadt Sprockhövel**
- Handlungsfeld 1 – Fahrradstrategie Sprockhövel
 - 3.1. Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte
 - 3.2. Schaffung verträglicher Geschwindigkeiten
 - 3.3. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Schnittstellen

5.2

Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Hauptstraße

Leitziele



Umsetzung



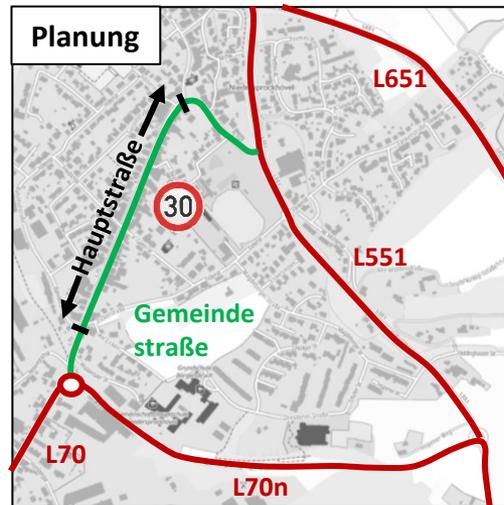
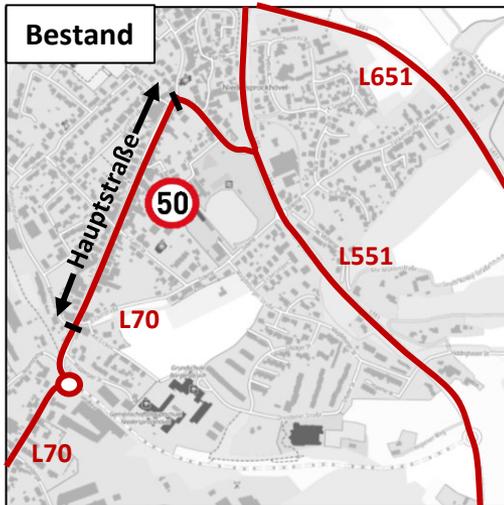
Wirkung



Kosten



- Die Hauptstraße ist die DIE zentrale Einkaufs- und Aufenthaltsmeile in Niedersprockhövel
- Durch den Neubau der Ortsumgehung L70n verliert die Hauptstraße an Bedeutung für den Kfz Transitverkehr → **Herabstufung der Hauptstraße von Landesstraße (L70) zur Gemeindestraße**



→ Für die Hauptstraße ergeben sich neue Chancen und Möglichkeiten



- Stadt Sprockhövel
- Straßen.NRW

Stadt Sprockhövel

- 1.5. Radabstellanlagen
- 2.1. Fußverkehrsstrategie / Fußverkehrs-Checks 2022
- 2.3. Sichere Querungen
- 2.4. Barrierefreiheit
- 3.5. Berücksichtigung des Wirtschafts- und Lieferverkehrs
- 4.3. barrierefreie Haltestellen

Akteure

Schnittstellen

5.2

Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Hauptstraße

- **hohe Verkehrsbelastung** mit über 11.000 Kfz/24h und ca. 400 SV/24h
- sehr **breiter Straßenraumquerschnitt** zw. 14,50 m und 19,00 m
- Die Hauptstraße ist **bereits heute ansprechend gestaltet...**
 - Fahrbahnbreite (~6,00 m) nicht Landesstraßen typisch
 - „**Shared-Space**“ Gedanke bereits heute aufgegriffen - Abgrenzung der Verkehrsflächen über Tiefborde
 - wiederkehrende **Fußgängerquerungen**
 - Fahrbahnrandhaltestellen → **Bus dient als Pulkführer**, dient der Reduzierung der Geschwindigkeiten
 - beidseitige Gehwege sind zum großen Teil überdurchschnittlich breit
- weist aber in Hinblick auf neuauftkommende Ansprüche **einige Schwächen** auf...
 - $V_{zul} = 50$ km/h zukünftig keine bedarfsgerechte Geschwindigkeit
 - **geradlinige Führung** schafft Charakter einer Durchgangsstraße
 - **Freigabe des Radverkehrs auf Gehwegen** erzeugt **erhöhtes Konfliktpotential** auf Hauptgeschäftsstraße
 - Bushaltestellen sind **nicht barrierefrei** ausgebaut
 - Straße weist teilweise **Schäden** auf
 - Der Parkraum nimmt **viel Fläche** in Anspruch

Ziel:

- **Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20-Zone) mit hoher Aufenthaltsqualität**
- **Reduzierung des Durchgangsverkehrs (keine Durchgangsstraße mehr!)**
- Daher sollen aufbauend auf den Stärken und Schwächen folgenden **kurzfristigen** und **langfristigen Ziele** verfolgt werden:
 - **kurzfristig:** weiche und temporäre Maßnahmen, um den Durchgangsverkehr komplett zu verdrängen
 - **langfristig:** Umbau zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit viel Aufenthaltsqualität

5.2

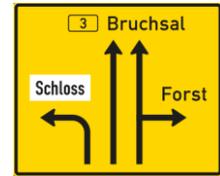
Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Hauptstraße

Kurzfristig umsetzbares Konzept:

Wenn die L70n befahrbar ist, ist es obligatorisch dafür zu sorgen, dass der Durchgangsverkehr von der Hauptstraße verdrängt wird. Weiterhin sollen erste Schritte unternommen werden, die Straße für die Nahmobilität noch attraktiver zu gestalten. Dies kann mit folgenden, kurzfristig umsetzbaren, Maßnahmen erfolgen:

- Anpassung der **Beschilderung** -> kein Durchgangsverkehr mehr über Hauptstraße
 - **Sperrung** für **Schwerverkehr** (ausgenommen Anlieferungen und ÖPNV)
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf **30 km/h**
 - Hervorhebung von Querungsstellen durch **vorgezogene Seitenräumen** -> Reduzierung der Querungslänge und Fahrbahnbreite (trägt zur Einhaltung der ausgewiesenen Geschwindigkeit bei)
 - **Radverkehr** auf die Fahrbahn - Verdeutlichung durch **Piktogrammketten**
 - Umnutzung einzelner Parkstände durch **Parklets** (Testbetrieb)
 - Schaffung weiterer **Verweilmöglichkeiten** (z.B. Bänke)
 - **barrierefreier Ausbau** der Haltestellen „Niedersprockhövel Post“ und „Von-Galen-Straße“ (langfristiges Konzept muss mitgedacht werden!)
- **Evaluation:** Die Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr, das Parkverhalten, Geschwindigkeitsübertretungen, Verhalten des Radverkehr und Nutzung der Parklets sollen überprüft und bewertet werden.
- **Daraus können weitere Schlüsse für das langfristige Konzept gezogen werden**



Quelle: Stadt München

Parklet in München: 1 Parkstand wird als Bank, Begrünung, Bücherschrank und Pfandsammelstelle genutzt

5.2

Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Hauptstraße

Langfristig umzusetzendes Konzept:



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in Langenfeld



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in Gevelsberg

Die Hauptstraße soll langfristig zu einem **verkehrsberuhigten Geschäftsbereich** umgebaut werden:

- zentral städtischer Bereich mit hohem Fußverkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion
- typischerweise wird dieser als **Tempo-20 Zone** ausgewiesen

Bei der Planung sollen folgende gestalterische Eckpunkte beachtet werden:

- Der Verkehrsraum soll möglichst **niveaugleich** aufgebaut sein
- Die Fahrbahn soll durchgehend min. **5,00 m** breit sein, damit sich Pkw begegnen können. Ausweichstellen für **Busbegegnungen** (6,00 m) sollen eingeplant werden
- Die Fahrbahn soll **nicht geradlinig** verlaufen, um den Verkehr zu beruhigen
- Es sollen linienhafte oder häufig wiederholende **Querungshilfen** vorgesehen werden
- Prüfung der Möglichkeit zur **Hervorhebung** des Radverkehrs im Mischverkehr
- Es sollen **Multifunktionsstreifen** neben der Fahrbahn entstehen → Der notwendige Kurzzeitparkbedarf soll hierüber abgewickelt werden
- Multifunktionsstreifen sollen schnell **umgenutzt** werden können → z.B. Radabstellanlagen, Bänke, Parklets, Lieferzonen für Wirtschaftsverkehre
- Es soll möglichst viel **grün** im Straßenraum erhalten und vorgesehen werden, dabei muss die Anleiterbarkeit, bzw. der Einsatz eines Löschfahrzeuges mit Drehleiter bei voller Ausladung bedacht werden.
- Vor Geschäften mit potenzieller **Außengastronomie** soll der Gehwegbereich möglichst breit sein
- Der Gehwegbereich soll so wenig wie möglich von der Fahrbahn abgegrenzt werden → weitestgehender Verzicht auf **Poller**

5.2

Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Hauptstraße

Langfristig umzusetzendes Konzept:

Konzept Umgestaltung Kirchplatz – Fokus auf Fuß- und Radverkehr



Busbahnhof
„Niedersprockhövel Kirche“

Prüfung Einbahnstraße zwischen Mühlenstraße und Fritz-Lehmhaus-Weg. Soll im Zusammenhang mit Umbau ZOB erfolgen:

- Durch Einrichtung einer signalisierten Busschleuse mit Dunkelrotampel, die auf Anforderung von Bussen aktiviert werden kann, und durch Einrichtung einer Mischfläche können Busse in diesem Abschnitt auch Richtung Süden fahren
- Für die Nahmobilität steht mehr Fläche zur Verfügung
- Kfz wird im Bereich des ZOB reduziert

Kirchvorplatz als Entree für verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone)

- Kirchvorplatz und Straßenraum einheitlich gestalten („Shared Space“ Gedanke)
- Fokus vorrangig auf Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
- Knotenpunktumgestaltung notwendig: rechts-vor-links -> keine Busbeschleunigung

Temporeduzierung der Mühlenstraße auf 30km/h bis Entree Hauptstraße (Herabstufung vorausgesetzt)

Neue Gestaltung und Zonierung der Hauptstraße bis zum Busbahnhof „Niedersprockhövel Kirche“ bzw. Entree an Kirchvorplatz

Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte (s. Steckbrief 3.1)

5.3.1

Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Geschwister-Scholl-Straße

Leitziele

- ②
- ③
- ⑤
- ⑥
- ⑦
- ⑧
- ⑨

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- ▶ Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

- €
- €
- €
- €
- €



Die Geschwister-Scholl-Straße in Haßlinghausen ist eine Erschließungsstraße, die durch die Nähe zu zwei Schulen, einer großen Sporthalle, dem Rathaus und dem Busbahnhof von Haßlinghausen **viele Bedürfnisse** erfüllen muss:

- **sichere Führung** der Schüler zu den Schulen
- **sichere** Abwicklung von **Hol- und Bringverkehren**
- möglichst schnelle **Ein- und Ausfahrt** der **Busse**

Ziele:

- **Bedarfsgerechte Aufteilung** des vorhandenen Verkehrsraumes
- **Klare Parkraumregelung** für Lehrkräfte und sonstige Angestellte
- **Sichere Führung** des Schülerverkehrs
- **Einrichten** von **Hol- und Bringzonen**

- Stadt Sprockhövel
- Gemeinschaftsgrundschule Haßlinghausen
- Wilhelm-Kraft-Gesamtschule
- Jugendzentrum Haßlinghausen
- Nutzerinnen und Nutzer der Sporthalle (insbesondere Sportvereine)

Akteure

Stadt Sprockhövel

- Schulwegepläne
- 2.2. Schul- und Kitawegesicherheit
- 2.3. Querungen
- 3.5. Parkraummanagement

Schnittstellen

Lebenswerte Ortskerne

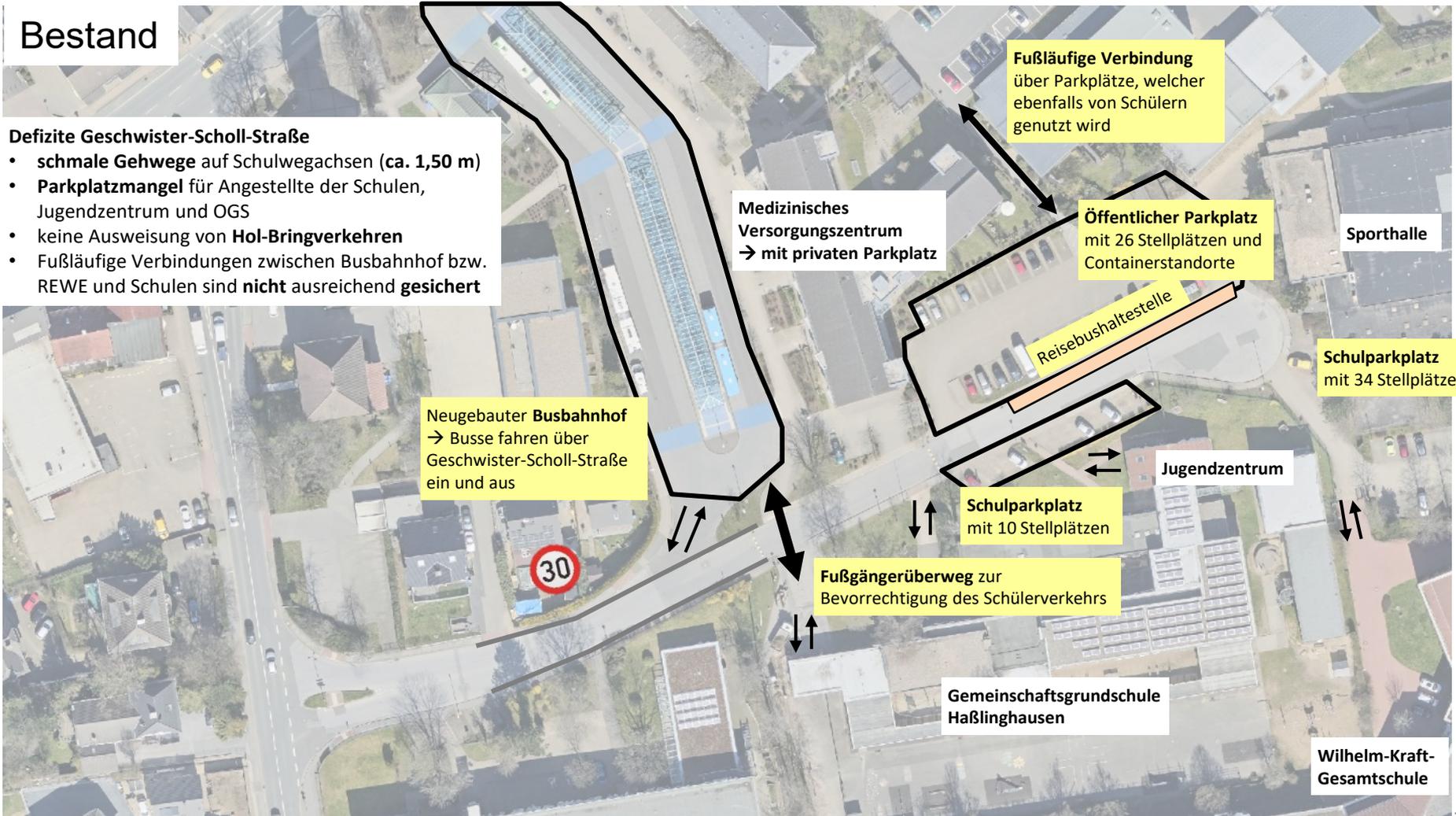
5.3.1

Fokusort: Geschwister-Scholl-Straße

Bestand

Defizite Geschwister-Scholl-Straße

- **schmale Gehwege** auf Schulwegachsen (ca. 1,50 m)
- **Parkplatzmangel** für Angestellte der Schulen, Jugendzentrum und OGS
- keine Ausweisung von **Hol-Bringverkehren**
- Fußläufige Verbindungen zwischen Busbahnhof bzw. REWE und Schulen sind **nicht** ausreichend **gesichert**



Lebenswerte Ortskerne

5.3.1

Fokusort: Geschwister-Scholl-Straße

Konzept



5.3.2

Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Mittelstraße

Leitziele

- ②
- ③
- ④
- ⑤
- ⑧
- ⑨

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

- €
- €
- €
- €

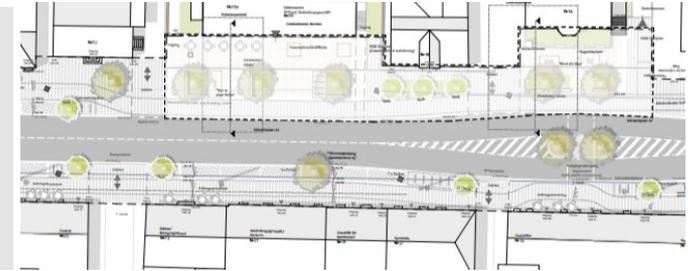


Bild: Plan Mittelstraße, (Quelle: reicher haase assoziierte)

- Die Mittelstraße weist verschiedene Funktionen auf:
 - Wichtige Straße im Kfz-Vorrangnetz
 - Zentrum des Einzelhandels in Haßlinghausen
 - Teil des Plangebietes des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK)
- Insbesondere im Rahmen der Planungen des ISEK existieren hier schon umfangreiche Planungen zur Neugestaltung des Straßenabschnitts und des Rathausplatzes

- Stadt Sprockhövel
- Straßenbaulastträger (Straßen.NRW)
- Externes Planungsbüro

Akteure

Stadt Sprockhövel

- Grundnetze
- 1.5. Radabstellanlagen
- 2.1. Fußverkehrsstrategie und Fußverkehrs-Checks 2022
- 3.2. Schaffung verträglicher Geschwindigkeiten
- 3.5. Parkraummanagement
- 3.6. Bedarfsgerechte Führung und Abwicklung des Liefer- und Dienstleistungsverkehrs

Schnittstellen

5.3.2

Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Mittelstraße

- **hohe Verkehrsbelastung** zwischen ca. 11.000 bis 14.000 Kfz/24h und ca. 500 SV/24h
- Die Mittelstraße weist folgende Charakteristiken auf:
 - Zentrale Ost-West-Achse in Haßlinghausen mit zentraler Verbindungsfunktion
 - Straßenraumgestaltung ist auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet; Fahrbahnbreite liegt größtenteils bei 7,00 m
 - Dient als Umleitungstrecke bei Sperrungen der nahegelegenen Bundesautobahnen, hierdurch sehr hohes Verkehrsaufkommen bei Sperrungen oder Störungen auf der Bundesautobahn durch Schleichverkehre
 - Hoher Schwerverkehrsanteil aufgrund der Schwerlastroute
 - Die bestehenden ausgewiesenen Stellplätze sind zu schmal
 - Derzeitig eher geringe Aufenthaltsqualität in den Nebenanlagen
 - Gehwegneigungen und –absenkungen in den Nebenanlagen erschweren das Fortkommen für mobilitätseingeschränkte Personen
 - Radverkehr wird in den Nebenanlagen geführt
 - Straße weist teilweise **Schäden** auf
 - Bushaltestellen sind barrierefrei ausgebaut
 - Am Knotenpunkt Mittelstraße/Gevelsberger Straße sind nicht alle Knotenpunktarme mit Mittelinseln ausgerüstet
 - Vzsl = 50 km/h keine bedarfsgerechte Geschwindigkeit

Eine grundlegende Umgestaltung der Mittelstraße vgl. zur Hauptstraße ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Verbindungsfunktion auch als Ausweichstrecke für die BAB nur schwierig möglich

Vorrangige Ziel sollten sein:

- **Barrierefreiheit im Verlauf der Mittelstraße verbessern**
- **Erhöhung der Aufenthaltsqualität**

5.3.2

Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Mittelstraße

Bestehende Planungen:

Für die Umgestaltung der Mittelstraße bestehen schon umfangreiche Planungen. Das Architekturbüro Reicher Haase Assoziierte haben für den Bereich der Mittelstraße vom KP Dorfstraße/Poststraße bis zu den Verbrauchermärkten beim Rathaus einen umfangreichen Gestaltungsentwurf inklusive der Flächen um die Ev. Kirche und das Rathaus erarbeitet.

Aus Sicht des Mobilitätskonzeptes und der Fußverkehrschecks sind folgende Punkte in den Planungen übernommen:

- Aufwertung der Nebenanlagen im Verlauf der Mittelstraße durch neue Oberflächenbeläge
- Schaffung neuer hochwertiger Aufenthaltsräume in Form der Trittsteinplätze
- Barriereärmere Gestaltung der Nebenanlagen und Bevorrechtigung des Fußverkehrs, u.a. durch Schaffung von Gehwegüberfahrten
- Schaffung von Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr
- Auflösung der untermaßigen Parkstände und Anlage von mindestens 2 m breiten Parkständen

Folgende Punkte sind für die weitere Planung zu berücksichtigen:

- Vollsignalisierung mit eigener Fußverkehrsphase beim Rechtsabbieger am KP Mittelstraße/Gevelsberger Straße nicht möglich, daher sollte geprüft werden, ob die Belange des Fußverkehrs an diesem Knoten ausreichend berücksichtigt sind. An allen Armen des Knotenpunktes sollte das differenzierte Doppelbord nachgerüstet werden.
- Streckenbezogenes Tempo-30 auf der Mittelstraße prüfen (aufgrund von Lärmschutz oder neue Bestimmungen bei Änderungen der StVO)
- Deutliche Markierung einer Fußgängerachse im Bereich des Rathauses/Verbrauchermärkte bis zum Schulzentrum
- Berücksichtigung des Radverkehrs



5.4

Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Glückauf-Trasse

Leitziele

- ②
- ③
- ④
- ⑤

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

- €
- €
- €
- €



Die Glückauf-Trasse ist eine bedeutsame Achse für die Nahmobilität in Sprockhövel. Über diese leistungsfähige und bereits bestehende Verbindung werden ein Großteil des Rad- und Fußverkehrs weitgehend störungsfrei vom Kfz-Verkehr abgewickelt.

Ziel: Stärkung der Glückauf-Trasse in ihren Funktionen, sowohl als inner- als auch als überörtliche Nahmobilitätsachse.

- Ergänzung zum Handlungsfeld 1 (Radstrategie): **Verbesserungen der Anbindung der Trasse an die Ortsteile.** Dazu zählen insbesondere:
 - Hobeuken / Weuste
 - Flockenhaus / Schevener Straße
 - Pötting / Zum Sackschacht
 - Haßlinghausen / Friedhofstraße
 - Hiddinghausen / B234

- Stadt Sprockhövel
- Verein Glückauf-Trasse e.V.
- Straßen.NRW
- Regionalverband Ruhr (RVR)

Akteure

Stadt Sprockhövel

- Handlungsfeld 1 – Fahrradstrategie
- 2.3. Querungen
- 3.7. Herstellung notwendiger Sichtverhältnisse

Regionalverband Ruhr

- Regionales Radwegenetz des RVR

Verein Glückauf-Trasse

- Landschaftsarchitektur-Konzept

Schnittstellen

5.4

Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Glückauf-Trasse

- **Querungsstellen der Glückauf-Trasse verbessern.** Hierbei Neubau von Querungshilfen oder ebenerdigen Überfahrten prüfen.
 - Schee / Scherenberg / Quellenburgstr. (K33)
 - Wuppertaler Str. (L70) / Haus Nr. 248
 - Wuppertaler Str. (L70) / Kleinbeckstraße
 - Wuppertaler Str. (L70) / Hauptstraße
- **Trennung von Rad- und Fußverkehr in zentralen Bereichen:**
 - In zentralen Bereichen in Sprockhövel könnte geprüft werden, ob durch Ausbau (Breite, Oberfläche) Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr werden können. Dabei sollte insbesondere geprüft werden, ob diese Trennung im Streckenabschnitt zwischen Hölterstraße / Am alten Bahndamm und Kreisverkehrsplatz Hauptstraße / L70n realisiert werden kann.
- **Wegeleitsystem von der Trasse in die Kernorte:**
 - Verbesserung des Wegeleitsystems von der Trasse in die Orte. Durch eine erhöhte Sichtbarkeit möglicher Serviceangebote kann zusätzliches Potenzial der Glückauf-Trasse entfaltet werden. So kann beispielsweise explizit auf Lademöglichkeiten für E-Bikes oder das vielfältige gastronomische Angebot hingewiesen werden.
- **Oberflächenbelag**
 - Für den Radverkehr und die Nutzung des Potenzials als überörtliche Verbindung sollte eine Asphaltierung in Teilen oder die Aufwertung der vorhandenen wassergebundenen Decke auf weiteren Abschnitten geprüft werden.
 - Aufgrund der enormen Potenziale der Glückauf-Trasse auf dem Abschnitt Hattingen – Niedersprockhövel sowie der Asphaltierung des Weges auf Hattinger Stadtgebiet sollte geprüft werden, ob die Trasse auf Sprockhöveler Stadtgebiet ebenfalls asphaltiert werden kann (siehe 1.3. Radpendlerrouten)
- **Aufenthaltsqualität**
 - Realisierung weiterer geplanter attraktiver Rastplätzen entlang der Route (an 24 Standorten) (siehe Masterplan Glückauf-Trasse)

5.5

Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Herzkamp

Leitziele

- 5
- 7
- 8

Umsetzung

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

- ★
- ★
- ★
- ★

Kosten

- €
- €
- €
- €



Der Ortsteil Herzkamp weist verschiedene Einrichtungen wie eine Schule, Kita, Sportplatz, Friedhof, Kirche sowie einem Wanderparkplatz auf. Südlich der hoch frequentierten Elberfelder Straße liegt ein Wohngebiet, welches zu einem großen Teil als ein Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist.

Folgende Defizite weist der Ort Herzkamp auf:

- Starker Hol- und Bringverkehr auf der Straße „Zum Sportplatz“ (Weg zur Kita, zur Schule sowie zum Sportplatz)
- Fehlende Querungsstelle am Knotenpunkt Elberfelder Str. / Barmer Str. auf der Höhe der Kirche und an den Bushaltestellen Herzkamp Kirche (Barmer Straße), Schulkinder steigen hier aus und nutzen den Fußweg durch das Wohngebiet zur Schule
- Die Ortseingänge sind nicht durch insbesondere bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung erkennbar (siehe Steckbrief 5.1 – Gestaltung von Ortseingängen)
- Fehlende Radinfrastruktur (siehe 1.1 – Radnetzlücken)
- Teilweise fehlende oder zu schmale Gehwege (Zum Sportplatz, Kleiner Siepen, Ortseingang Fa. Wicke)
- Knotenpunkt am Ortsausgang in Richtung Horath (siehe 3.1 Knotenpunkte)

- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Bürgergemeinschaft Herzkamp

- Stadt Sprockhövel**
- Arbeitskreis Verkehr „Zum Sportplatz“
 - 2.2. Schul- und Kitawegsicherheit
 - 2.4. Barrierefreiheit
 - 3.1. Optimierung verkehrskritischer Knotenpunkte
 - 5.1. Gestaltung von Ortseingängen
 - 6.4. Verkehrserziehungskampagnen

Akteure

Schnittstellen

5.5

Lebenswerte Ortskerne

Fokusort: Herzkamp

Ziel: Defizite beseitigen

- Hol- und Bringverkehre auf der Straße „Zum Sportplatz“ reduzieren. Alternative fußläufige Anbindung der Schule über möglichen neuen Fußweg und Parkplatz „Kleiner Siepen“ nördlich des Sportplatzes prüfen. Weitergehend könnte die Einrichtung einer Elternhaltestelle (z.B. auf Parkstreifen an der Elberfelder Str. nord-östlich der Einfahrt „Zum Sportplatz“ geprüft werden) – siehe Skizze des Arbeitskreises Verkehr „Zum Sportplatz“ in Herzkamp
- Optimierung des Knotenpunktes Elberfelder Str. / Barmer Str. und sichere Querungsstelle schaffen
- Schaffung von Ortseingängen
- Optimierung der Radinfrastruktur
- Sicherung des Fußverkehrs bzgl. Gehwegbreite



Kommunales Mobilitätsmanagement

Handlungsfelder - Steckbriefe

6. Kommunales Mobilitätsmanagement

1. Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zum Mobilitätsverhalten
2. Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
3. Interkommunale Vernetzung
4. Verkehrserziehungskampagnen
5. Mobilitäts-Testwochen

6.1

Kommunales Mobilitätsmanagement

Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zum Mobilitätsverhalten

Leitziele

10

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung



Kosten



Ziel ist es die Aufmerksamkeit zu verschiedenen Themen der Mobilität zu steigern. Durch verschiedene Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung wird das Thema interaktiv angegangen und in der Bevölkerung verankert. Individuelle Beteiligungen, Veranstaltungen sowie Mobilitätstrainings mit verschiedenen Zielgruppen fördern das Verständnis sowie die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden zueinander.

Kampagnen zur Sensibilisierung

- Mobilitätstestwoche
- Stadtradeln
- Europäische Mobilitätswoche
- Brötchentütenaktionen
- Kampagne für ein kooperatives Miteinander (Rücksichtnahme)
- Beteiligungsveranstaltungen: Begehungen, Workshops nach der „BarCamp“-Methode

Mobilitätstrainings

- Seniorenbustrainings
- E-Bike-Training
- Aktion Fahrradführerschein an Grundschulen



- Stadt Sprockhövel
- Bürgerinnen und Bürger
- Medienvertreter
- Schulen, Kindertagesstätten
- private Interessensverbände / zivilgesellschaftliche Mobilitätsverbände
- Polizei
- Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Externe Fachdienstleister / Agenturen

Akteure

Stadt Sprockhövel

- 2.2. Schul- und Kitawegsicherheit
- Handlungsfeld 6 - Kommunales Mobilitätsmanagement

Zukunftsnetz Mobilität NRW

- Diverse Beratungsangebote

Kreispolizeibehörde

- Verkehrssicherheitstrainings

Schnittstellen

6.2

Kommunales Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement in der Verwaltung

Leitziele

2
10

Umsetzung

kurzfristig
mittelfristig
langfristig
Daueraufgabe

Wirkung

★★★★

Kosten

€€€€



Ziel: Zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote für Mitarbeitende der Stadtverwaltung zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens. Die Stadtverwaltung soll Vorreiter für eine effiziente und nachhaltige Mobilität der Zukunft sein.

Maßnahmen:

- Die Stadt Sprockhövel soll durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement eine Vorreiterrolle und Vorbildfunktion für weitere Betriebe und Institutionen in der Stadt Sprockhövel übernehmen.
- Fortführung der Arbeitsgruppe zur Einbindung verschiedener Abteilungen zu einer ämterübergreifenden Mobilitätsplanung, wie bereits während der Erstellung des Mobilitätskonzeptes
- Durchführung interne Mitarbeiterbefragung zum Thema Mobilität
- Ausbau von Service- und Informationsangeboten zur Sensibilisierung der nachhaltigen Mobilität auf dem eigenen Arbeitsweg
- Intelligentes Fuhrparkmanagement
- Nachhaltige Verkehrsmittelnutzung bei Dienstfahrten
- Ausbau für Abstellmöglichkeiten verschiedener nachhaltiger Mobilitätsformen: Radabstellanlagen und E-Ladesäulen

- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

Akteure

- Stadt Sprockhövel**
- Integriertes Klimaschutzkonzept
 - Handlungsfeld 6 (Kommunales Mobilitätsmanagement)
- Ennepe-Ruhr-Kreis**
- Mobilitätskonzept (M 1)

Schnittstellen

6.3

Kommunales Mobilitätsmanagement

Interkommunale Vernetzung

Leitziele

10

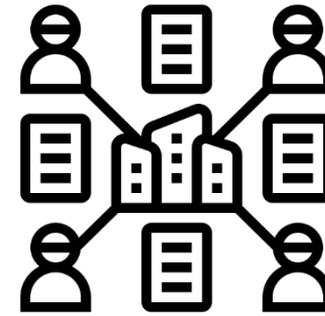
Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung



Kosten



Ziel: Austausch von Informationen über den aktuellen Stand von kommunal übergreifenden Planungen und Ideen. Dabei Prüfung von möglichen Synergien bei der Umsetzung von Projekten zur effizienteren, schnelleren und Ressourcen sparsameren Planung und Umsetzung von Bauprojekten oder Informationskampagnen

- Regelmäßige Jour-fixe mit Nachbarkommunen zum Austausch und zur Vernetzung untereinander sowie zur Abstimmung und Umsetzung interkommunaler verkehrsplanerischer Projekte
- Derzeit gibt es schon Arbeitsgruppen und Arbeitskreisen des Ennepe-Ruhr-Kreises zum Radverkehr und ÖPNV sowie auch regelmäßige Abstimmungstermine mit Straßen NRW. Diese Termine sollen weitergeführt werden und je nach Themen intensiviert werden

- Stadt Sprockhövel
- Nachbarkommunen
- Ennepe-Ruhr-Kreis (Straßenverkehrsbehörde, Radverkehrsbeauftragte/r)
- Straßen.NRW

Akteure

- Stadt Sprockhövel**
- Handlungsfeld 6 - Kommunales Mobilitätsmanagement
- Zukunftsnetz Mobilität NRW**
- Diverse Beratungsangebote

Schnittstellen

6.4

Kommunales Mobilitätsmanagement

Verkehrserziehungskampagnen

Leitziele

3
10

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung

★
★
★
★

Kosten

€
€
€
€

Die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel von Kindern und Jugendlichen sollte bereits früh gefördert werden, denn die morgendliche Bewegung sorgt nachweislich für einen fitteren und wacheren Zustand, schult die Orientierung im Raum, fördert Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden sowie das soziale Miteinander.

Ziel: Sensibilisierung und Aufklärung über Mobilitätsverhalten in Kitas und Schulen

Maßnahmen:

- Integration des Themas Mobilität in Unterrichtsinhalte, Aktionen/Kampagnen integrieren, Projektwochen an Schulen bspw. im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche
- Befragung von Schüler:innen / Durchführung „BarCamp“ zu Thema Mobilität
- Ausarbeitung eines Konzeptes zur einheitlichen Vorgehensweise an Sprockhöveler Schulen (stadtweite Kommunikation)
- Elternhaltestellen / Hol- und Bringzonen definieren, inkl. Informationsveranstaltungen für Eltern
- Schulwegmarkierung, Schulwegepläne optimieren
- „Lauf-Bus“/„Walking-Bus“ einrichten
- Etablierung eines schulischen Mobilitätsmanagements



- Stadt Sprockhövel
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Schulleitungen
- Schüler:innen-Vertretung
- Elternvertretung
- Polizei

Akteure

Stadt Sprockhövel

- 2.2. Schul- und Kitawegsicherheit
- Handlungsfeld 6 - Kommunales Mobilitätsmanagement

Zukunftsnetz Mobilität NRW

- Diverse Beratungsangebote (z.B.: Verkehrszähler)
- Kreispolizeibehörde**
- Verkehrssicherheitstrainings

Schnittstellen

6.5

Stadt und städtische Einrichtungen als Vorreiter

Mobilitäts-Testwochen

Leitziele

10

Umsetzung

- ▶ kurzfristig
- ▶ mittelfristig
- ▶ langfristig
- Daueraufgabe

Wirkung



Kosten



Mit einer Kampagne zur „Mobilitäts-Testwoche“ wird ein temporär begrenztes, kostenloses Angebot zur Sensibilisierung und zur Förderung des Umstiegs vom privaten Auto zu alternativen Möglichkeiten (bspw. ÖPNV-Angebote, Nutzungsangebote Pedelecs/Elektroautos, Lastenräder etc.) bereitgestellt.

Mögliche Angebote:

- Geführte Fahrradtouren
- Lastenradverleih
- Schnupper-Tickets für den ÖPNV
- Mobilitätsberatung
- „Parking-Day“: Temporäre Umnutzung von Stellplätzen mit Sitzmöbeln, Begrünung, etc.
- Teilnahme Europäische Mobilitätswoche
- Test von Elektroautos

EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE
Klimafreundliche Mobilität für alle!



- Stadt Sprockhövel
- Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Ennepe-Ruhr-Kreis
- IHK
- Zivilgesellschaftliche Mobilitätsverbände
- Lokale Unternehmen, Gastronomen, Vereine

Akteure

Stadt Sprockhövel

- Handlungsfeld 6 - Kommunales Mobilitätsmanagement
- Zukunftsnetz Mobilität NRW**
- Diverse Beratungsangebote
- Austausch mit anderen Kommunen

Schnittstellen