Anlage 1

Maßnahmenpaket 1

Die weiteren u. a. Maßnahmen entstammen dem Kapitel 4 des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet 2011 Teilplan Nord – Planergänzung für das Stadtgebiet Gelsenkirchen 2019. Diese wurden im Hinblick auf den derzeitigen Umsetzungsstand aktualisiert.

Zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte für NO_2 im Jahr 2020 werden für die Stadt Gelsenkirchen die folgenden kurzfristig durchführbaren und wirksamen Maßnahmen vereinbart:

1. Fahrverbot für schwere Nutzfahrzeuge ohne Kraftomnibusse über 3,5 t

Verbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger und für Zugmaschinen, ausgenommen sind Personenkraftwagen und Kraftomnibusse. Das Fahrverbot gilt auf der Kurt-Schumacher-Straße in Fahrtrichtung Süden zwischen Caubstraße und der Straße am Schalker Bahnhof. Die Umleitung erfolgt über die westliche Caubstraße und die Straße am Schalker Bahnhof. Das Fahrverbot gilt weiterhin auf der Kurt-Schumacher-Straße in Fahrtrichtung Norden ab der Rampe zur Berliner Brücke bis zur Caubstraße. Die Umleitung erfolgt über die Gewerkenstraße, Grothusstraße und Uferstraße.

Das o. g. Fahrverbot gilt nicht für Anlieger (Bewohner/Nutzungsberechtigte), welche Zufahrt zu den Grundstücken der Kurt-Schumacher-Straße benötigen. Hierzu wird das Zeichen Nr. 253 der Straßenverkehrsordnung (StVO) mit dem Zusatzzeichen – Anlieger frei – (Zusatzzeichen 1020-30) verwandt.

Zeichen Nr. 253 mit dem Zusatzzeichen 1020-30

Anlieger sind hier alle Personen, die mit Grundstückseigentümern oder Bewohnern an der Kurt-Schumacher-Straße in Beziehung treten wollen.
Hinweis: Die Straße darf somit nur als Anlieger angefahren werden, wenn man dort etwas zu tun hat oder dort wohnt. Des Weiteren ist es bei dieser Schilderkombination nicht erlaubt, die Kurt-Schumacher-Straße zu befahren, um in eine angrenzende Straße abzubiegen.

Im Jahr 2016 wurde nach Verkehrszählungen der Stadt Gelsenkirchen der o. a. Straßenabschnitt trotz des vorhandenen Lkw-Fahrverbotes – Durchgangsverkehr gesperrt – noch von ca. 1.100 Lkw pro Tag befahren. Durch die nunmehr vorgesehene Verschärfung des Fahrverbots für schwere Nutzfahrzeuge dürfte zukünftig nur noch eine geringe Anzahl von schweren Nutzfahrzeugen diesen Abschnitt der Kurt-Schumacher-Straße befahren. Dieser Anteil wird auf 20 % der bisherigen Fahrzeuge abgeschätzt, so dass zukünftig noch 220 schwere Nutzfahrzeuge auf diesen Abschnitt der Kurt-Schumacher-Straße verbleiben. Durch Schreiben vom 30.01.2020 hat das Polizeipräsidium Gelsenkirchen gegenüber der Stadt Gelsenkirchen zugesichert, dass eine kontinuierliche Kontrolle des Fahrverbots in der Kurt-Schumacher-Straße für Kfz über 3,5 t durchgeführt wird. Das Land Nordrhein-Westfalen wird halbjährlich über die Zahl der Kontrollen, der festgestellten Verstöße und der eingeleiteten Ordnungswidrigkeiten-Verfahren informieren.

Das Fahrverbot für Kfz über 3,5 t - Anlieger frei auf der Kurt-Schumacher-Straße ist seit dem 16.09.2019 in Kraft.

2. Elektrobusse und Diesel- Busse mit modernster Abgastechnik / Hybridbusse

Im Rahmen der Einführung von Elektrobussen bei der BOGESTRA AG wird die Linie 380, die auf der Kurt-Schumacher-Straße verkehrt, zukünftig mit Elektrobussen bedient. Die Elektrobusse befinden sich derzeit in der Beschaffung. Ein Einsatz der Elektrobusse wurde von Seiten der BOGESTRA AG für das Jahr 2020 verbindlich zugesagt. Gelsenkirchen wird 10 Elektrobusse erhalten. Die Auslieferung der Busse ist für August 2020 vorgesehen.
Die ebenfalls im Bereich der Schalker Meile verkehrende Linie 381 wird grundsätzlich mit modernsten Diesel-Fahrzeugen der EURO-Norm VI und Hybridbussen betrieben.

Die Stadt Gelsenkirchen wird gegenüber der BOGESTRA darauf hinwirken, dass unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Gründen solche Busse unverzüglich nachgerüstet werden, die förderfähig sind. Ein Eigenanteil des Nahverkehrsunternehmens an der Nachrüstung in Höhe von ca. 800 Euro pro Bus wird nicht als unwirtschaftlich angesehen.

Die Stadt Gelsenkirchen wird gegenüber der BOGESTRA darauf hinwirken, dass bei Verträgen mit Subunternehmern Umweltstandards vereinbart werden, die mindestens die Abgasnorm Euro VI bei Fahrzeugen vorsehen.

3. Green City Plan und weitere ergänzende Maßnahmen

Um die Mobilität in Gelsenkirchen nachhaltig und umweltverträglich zu gestalten, hat die Stadt Gelsenkirchen 2017 den Prozess „Zukunft Mobilität“ angestoßen. Gefördert durch den Bund wurde im Auftrag der Stadt Gelsenkirchen ein „Green City Plan“ erstellt und am 12.07.2018 vom Rat der Stadt beschlossen. Die Grundlage für diesen Green City Plan und seine Maßnahmen bilden die bisherigen Planungen seitens der Stadt Gelsenkirchen sowie die im Prozess mit den Akteuren und Gutachtern entwickelten Vorschläge. Dazu wurden die Maßnahmen, soweit möglich, den fünf Handlungsfeldern zugeordnet, für welche die Bundesregierung entsprechende Fördertöpfe bereitgestellt hat bzw. entwickeln wird:

- Digitalisierung des Verkehrs
- Vernetzung von Verkehrsträgern und öffentlichem Personennahverkehr
- Elektrifizierung
- Radverkehrsförderung
- Urbane Logistik

a) Digitalisierung Umweltsensitive Verkehrssteuerung und -lenkung (vgl. Green City Plan A1)

- Erfassung von Verkehrsdaten
- Einsatz von sogenannten Motivanzeigen (interaktiv)
- Umweltsensitive Lenkungskonzepte im Zusammenhang mit dem innerstädtischen Verkehr

Die umweltsensitive Verkehrssteuerung sowie die dafür notwendigen Ertüchtigungen der Infrastruktur und die Verknüpfung mit Maßnahmen der Digitalisierung (Digi-

tale Modellstadt) sind eine Schlüsselmaßnahme des Green City Plans der Stadt Gelsenkirchen. Ziel ist es, verkehrsübergreifende Auslastungsinformationen (öffentliche Verkehrsmittel, Stauinformationen, Parkraum, Ladestationen etc.) für die alltägliche inter- und multimodale Nutzung von Verkehrsmitteln zur Verfügung zu stellen, anhand derer sich die Nutzerinnen und Nutzer für die optimale Art der Fortbewegung entscheiden können. Gleichzeitig erlaubt die interaktive Verkehrssteuerung in Echtzeit, umweltrelevante Messdaten mit digitalen Verkehrsdaten im Verkehrsrechner zu analysieren und verkehrslenkende Maßnahmen über die Lichtsignalanlagen oder digitalen Hinweistafeln zu übermitteln. So können zum Beispiel so lange verkehrslenkende Maßnahmen ergriffen werden, bis eine Verringerung der Schadstoffkonzentration eintritt oder auch eine Störung im System behoben ist. Eine Verknüpfung mit weiteren Daten beispielsweise aus dem öffentlichen Personennahverkehr und die Übermittlung in Echtzeit an die Nutzer per Smartphone-App, Internet oder digitalem Radio ermöglichen darüber hinaus gezielte Informationen zur Nutzung alternativer Verkehrsangebote. Die Verkehrssteuerung eignet sich ebenfalls für Routing im Schwerlastverkehr sowie für ein Baustellen- und Störungsmanagement.

Die umweltsensitive Verkehrssteuerung soll in der Umgebung der Kurt-Schumacher-Straße als Pilotprojekt eingeführt und dann in weiteren Schritten sukzessive auf das weitere Stadtgebiet ausgedehnt werden. Hierzu werden in einem ersten Schritt Bluetooth-Geräte installiert, mit deren Hilfe eine Erfassung der Reisezeiten in Echtzeit erfolgt. Auf digitalen Großtafeln an der Kurt-Schumacher-Straße werden dann in Abhängigkeit der Verkehrslage Routenempfehlungen und/oder Hinweise zu Übergängen zum ÖPNV gegeben. Gleichzeitig ermöglicht das System auch, zum Beispiel bei erhöhten Grenzwerten oder bei Großveranstaltungen, über die adaptive Steuerung den öffentlichen Personennahverkehr stärker zu priorisieren. Mit dem 4. Förderaufruf zum „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ wurde ein entsprechender Förderantrag für ein Pilotprojekt im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße eingereicht. Die Fördermittel wurden im Herbst 2019 bewilligt.

GE-Mobil (vgl. Green City Plan A2)

Neben der physischen Verknüpfung mittels intermodaler Schnittstellen (Mobilstationen) ist die virtuelle bzw. digitale Verknüpfung der Verkehrsträger von hoher Bedeutung. Zukünftig sollen in der Stadt Gelsenkirchen Informationen sowie Buchung aller

Verkehrsmittel über ein einziges Zugangsportal ermöglicht werden. Dieses soll sowohl über eine App als auch als Mobilitätsportal im Internet zugänglich sein.

IntelligentesParksystem – Parken 2.0 (vgl. Green City Plan A3)

Die Verkehrsgesellschaft Gelsenkirchen bietet bereits das Angebot, sich über das Internet oder mittels einer App über die Auslastung in den Parkhäusern der Stadt zu informieren und sich zu diesen navigieren zu lassen. Darüber hinaus sollen aber auch der Parkraum im öffentlichen Raum, zum Beispiel im Straßenraum, künftig in Echtzeit überwacht und die Daten zur Auslastung bereitgestellt werden. Mit Hilfe der Digitalisierung können eine intelligentere Abwicklung des ruhenden Verkehrs und damit auch eine Verringerung des Parksuchverkehrs erreicht werden. Dazu müssen jedoch ein ganzheitliches Konzept und eine flächendeckende Parkraumerfassung in Echtzeit gewährleistet sein. Mit dem 4. Förderaufruf zum „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ wurde ein entsprechender Förderantrag für ein Pilotprojekt in Gelsenkirchen-Buer eingereicht. Die Fördermittel wurden im Herbst 2019 bewilligt.

Parkraummanagement inkl. bevorrechtigtes Parken für Elektrofahrzeuge und Carsharing (vgl. Green City Plan A3a)

Die Maßnahme beinhaltet ein abgestuftes Parkraummanagementkonzept zur besseren Auslastung der Stellplätze in Parkhäusern, den sukzessiven Abbau von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum und die Berücksichtigung von Stellplätzen für Carsharing- und Elektrofahrzeuge [z. B. kostenfreies Parken, Umsetzung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG)[1]].

Über finanzielle Anreize können emissionssparende Verkehrsmittel gezielt gefördert und ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten belohnt bzw. eine Verkehrslenkung erzielt werden. Ziel ist es, Alternativen zu fördern bzw. Verkehr stärker zu steuern. Ein Vorteil besteht darin, dass sie relativ kurzfristig wirken, effektiv und nachsteuerbar sind und es ermöglichen, generelle Verbote zu verhindern.Im Rahmen der Umsetzung des EmoG hat der Rat der Stadt Gelsenkirchen am 11.07.2019 die Befreiung von Parkgebühren für E-Fahrzeugbesitzer und eine Reduzierung der Gebühren für Bewohner- und Handwerkerparkausweise für E-Fahrzeuge beschlossen. Die entsprechende Satzung ist am 15.08.2019 in Kraft getreten.

[1]Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG).

b) Vernetzung von Verkehrsträgern und öffentlichem Personennahverkehr Bau von Mobilstationen, Erweiterung des Carsharing-Angebots, Erweiterung von Bikesharing um Pedelecs[2](vgl. Green City Plan B1 bis B3)

Bereits heute bestehen an Stationen des Schienenverkehrs Stellplätze für Pkw (Park+Ride) und Fahrräder (Bike+Ride). Hinzu kommen Planungen, die das sichere Abstellen von hochwertigen Fahrrädern und Pedelecs verbessern. Mit einer neuen baulichen und organisatorischen Qualität, welche die einzelnen Komponenten eines Standorts unter einem einheitlichen Konzept zusammenfasst, werden die Vernetzung der Verkehrsmittel optimiert und die Inter- und Multimodalität gefördert. Die Verkehrsunternehmen sind als Mobilitätsdienstleister ein wichtiger Partner bei der Erreichung der Ziele des Green City Plans. Es wurden gemeinsame Gespräche aufgenommen, um insbesondere für die Themen Mobilstationen, Erweiterung des Car- und Bikesharing-Angebotes sowie die digitale Vernetzung aller Mobilitätsangebote gemeinsame Strategien und Projekte zu entwickeln und voranzubringen. Das Thema Mobilstationen wird im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe bearbeitet. Die Grundlagen wurden bereits mit dem Kooperationsprojekt „Multimodale Mobilität“ der BOGESTRA geschaffen. Hierauf aufbauend werden die Themen Definition, Standorte und Design weiterentwickelt.

c) Elektrifizierung

Konzept Elektromobilität Gelsenkirchen (vgl. Green City Plan C1)

Um sich auf die künftigen Herausforderungen besser vorbereiten zu können, soll ein Elektromobilitätskonzept erarbeitet werden. Dieses greift den Querschnittgedanken der Elektromobilität sinngemäß auf, denn der verkehrsmittelübergreifende Ansatz erfasst dabei die Stärken elektromobiler Antriebe. Die ganzheitliche Betrachtung der potenziellen Einsatzbereiche und Abhängigkeiten (zum Beispiel Energieversorgung, Reichweiten) der Elektromobilität neben dem 1:1-Ersatz des privaten Pkw – wie Pedelecs als Leihangebot, E-Busse, E-Lastenräder im Lieferverkehr, E-Carsharing, Einsatz in betrieblichen Flotten – ermöglicht ein systematisches und zielgruppenorientiertes Zusammenspiel sowie Ineinandergreifen unterschiedlicher Handlungsfelder.

[2]Pedelec (Akronym für Pedal Electric Cycle), bzw. E-Bike und Elektrofahrrad sind Fahrräder mit elektrischen Hilfsmotor, wobei die Begriffe weitgehend synonym verwendet werden.

Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge (vgl. Green City Plan C1a)

Die Entwicklung hin zu immer mehr Elektromobilität macht den Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge unabdingbar. Die Emscher Lippe Energie GmbH (ELE) ist bereits Betreiber öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gelsenkirchen, Bottrop und Gladbeck. Zur Erweiterung der Ladeinfrastruktur haben Abstimmungen der Stadtverwaltung mit der ELE stattgefunden. Die Errichtung neuer Ladeinfrastruktur findet seit Sommer 2019 statt. Bisher wurden 12 Ladesäulen fertiggestellt, zwei weitere befinden sich im Bau. Es handelt sich hier um einen fortlaufenden Prozess. Die Emscher Lippe Energie GmbH (ELE) plant für 2020 die Errichtung weiterer Ladesäulen.

Weitere angelaufene Maßnahmen im Bereich Elektrifizierung sind:

- Anschaffung von kommunalen Elektrofahrzeugen (vgl. Green City Plan F1); 3 Elektrofahrzeuge werden in KW 16 - 18 ausgeliefert.
- Privilegien für E-Fahrzeuge schaffen (z. B. kostenfreies Parken), Umsetzung des EmoG zur Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum (vgl. Green City Plan A3a)

d) Radverkehrsförderung:

Programmplanung Radverkehr 2019/2020

Der Radverkehr bietet zusammen mit dem öffentlichen Personennahverkehr den nachhaltigsten Ansatz für eine Verbesserung der Luftqualität. Besonderes Potenzial bietet sich auf den alltäglichen Wegen von Pendlerinnen und Pendlern (Berufs- und Ausbildungsverkehre, aber auch Einkaufsverkehre). Um dauerhaft eine deutliche Veränderung des Modal Split weg vom motorisierten Kfz-Verkehr hin zum umweltfreundlichen Radverkehr aktiv zu fördern, bedarf es einer umfassenden, leistungsfähigen und verkehrssicheren Radverkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus muss ein bedarfsorientiertes Stellplatzkonzept für den Radverkehr nicht nur in der Innenstadt und an öffentlichen Einrichtungen, sondern auch in Wohnquartieren entwickelt und umgesetzt werden.

In dem Programmplan Radverkehr 2019/2020 sind erstmals „Aktivitäten“ gebündelt, transparent und übersichtlich aufgelistet, mit denen in den nächsten Monaten im „Themenkomplex“ Radverkehr insgesamt eine erkennbare Änderung bzw. Verbes-

serung erreicht werden soll. Er baut darauf auf, dass der öffentliche Raum allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt zur Verfügung steht.

Ziele und Maßnahmen des Programmplans:

- Öffentlichkeitsarbeit verstärken

  Das bereits bestehende „Angebot“ und die wichtigen Handlungsfelder sollen zum Erhalt und Ausbau der Radwege-Infrastruktur ab sofort deutlich(er) dargestellt werden. Zur Änderung der Wahrnehmung sollen eine Informationsoffensive und umfassende Kommunikation über sämtliche Medien aufgebaut und durch ein „Marketingkonzept“ sichergestellt werden.

  Über eine breitgestreute, zielgruppengenaue Berichterstattung der bestehenden und geplanten Angebote und Möglichkeiten sollen eine größere Akzeptanz und „Hinzugewinnung“ von „neuen“ Radfahrerinnen und Radfahrern erreicht werden. Hierzu gehören nicht nur der Themenkomplex ‘Radwege‘ sondern auch weitergehende Angebote wie z. B. Fahrradabstellanlagen, Servicestationen usw. Dabei ist nicht nur an eine Bekanntmachung über die Presse und den Rundfunk gedacht. Genutzt werden sollen hierzu auch „aktuelle Medien“ wie das Internet, aber auch (weiterhin) Materialien in gedruckter Form (Flyer, Karten / Pläne, …).

- Bestandsaufnahme aktualisieren

  Ein guter Überblick über sämtliche Radverkehrseinrichtungen sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht ist zwingende Voraussetzung für eine vorausschauende Planung und einen zielgerichteten Ausbau. Derzeit liegen keine bis wenige Informationen über die Benutzung der Radwege vor.

  Um die Entwicklung insgesamt und die Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen nicht nur subjektiv und beispielhaft durch Auswertung von Befragungen in Erfahrung bringen zu können, sondern auch objektiv und ggf. mengenmäßig beurteilen zu können, ist ein Monitoring bzw. ein Vorher-Nachher-Vergleich entscheidend. So sollen, z. B. durch automatisierte Zähleinrichtungen für Fahrräder, Erhebungen erfolgen, um damit zielgerichtete Analysen durchführen zu können.

- Sofortprogramm Mängelbeseitigung starten

  Wie im Straßenbereich allgemein bestehen auch an den verschiedensten Stellen im gesamten Gelsenkirchener Radwegenetz bauliche Mängel.

  Nach und nach soll eine Qualifizierung der vorhandenen Radwegeinfrastruktur erfolgen, auf der dann ein zu erarbeitender „Renovierungsplan“ aufbaut. Langfristige Ziele sind eine Ertüchtigung und die nachhaltige Instandhaltung der gesamten Radverkehrsanlagen.

- Sofortprogramm Serviceangebotverbesserung fortsetzen

  Zur Förderung des Radverkehrs ist ein reiner Ausbau bzw. eine Verbesserung der Radwegeinfrastruktur nicht ausreichend. Vielmehr muss ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt werden. Eines der wesentlichen Handlungsfelder ist hierbei das Fahrradparken. Das sichere Abstellen von Fahrrädern wird immer wichtiger, nicht nur wegen der weiteren Verbreitung von hochwertigen Pedelecs und E-Bikes. Fehlende Radabstellanlagen stellen einen nicht zu unterschätzenden Fahrtantrittswiderstand dar. Dies gilt für Abstellanlagen am Start- und Zielort.

- (Car) BikePorts aufstellen

  Die öffentlichen Straßenräume sind zugunsten des Radverkehrs umzubauen, um dadurch neue Angebote rund um die umwelt- und klimaverträgliche Mobilitätsform offerieren zu können.

  Mit (Car)BikePorts besteht die Chance, mit geringem Aufwand schnell den Umfang gesicherter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auszubauen. Zum Aufstellen der optisch ansprechenden, „ins Auge fallenden“ Anlagen im öffentlichen Straßenraum sind zeitlich, bauordnungsrechtlich und technisch keine umfangreichen „Vorleistungen“ zu erbringen.

  In zentralen Geschäftsbereichen soll jeweils ein Pkw-Stellplatz entfernt werden. In die Fläche des Stellplatzes werden fünf Fahrradbügel, verbunden mit einer reduzierten räumlichen Darstellung eines Pkw, im Straßenraum installiert. Hierdurch wird der Raumbedarf eines einzelnen parkenden Fahrzeugs direkt in der Örtlichkeit dem von bis zu zehn sicher abgestellten Fahrrädern gegenübergestellt. Mit BikePorts, bei denen vier Abstellbügel hinter einem stilisierten Fahrrad angeordnet sind und auf verfügbaren „besonderen Flä-

chen“ aufgestellt werden sollen, kann eine gleich große öffentliche Wirkung erzielt werden.

Die Aufstellung der BikePorts soll direkt zum Start überall im Stadtgebiet erfolgen. Nach und nach soll ein weiterer Bedarf durch den Einsatz an hierfür sinnvollen Standorten in allen Stadtteilen lokalisiert und gedeckt werden.

- Aktion „Fahrradbügel on demand“ durchführen

  In Wohnbereichen soll ein städtisches Aktionsprogramm zur Förderung des Radverkehrs aufgelegt werden, in dem insbesondere Quartiere mit hohem Anteil an Geschosswohnungsbau und wenig privaten Vorgartenflächen mit ebenerdigen, leicht zugänglichen Fahrradbügeln versorgt werden.

  Damit das Angebot insbesondere auch dort ankommt, wo es benötigt wird, soll durch Pressearbeit bei den Bürgerinnen und Bürgern sowie Gewerbetreibenden die Möglichkeit beworben werden, bei der Verwaltung unbürokratisch und formlos auf fehlende Fahrradbügel im öffentlichen Raum vor oder in unmittelbarer Nähe ihres Gebäudes hinzuweisen bzw. eine Aufstellung anzuregen. Nach möglichst schneller Prüfung sollen möglichst viele Anliegen positiv beschieden und die Fahrradbügel zeitnah von der Verwaltung im entsprechenden Bereich installiert werden.

- DeinRadSchloss-Angebot ausweiten

  Der öffentliche Personennahverkehr und das Fahrrad sind zwei klimafreundliche Mobilitätsangebote, welche sich ideal ergänzen. Die Verknüpfung dieser beiden Verkehrsmittel muss die Voraussetzungen schaffen, dass Fahrräder auf Wunsch auch wettergeschützt und diebstahlsicher abgestellt werden können.

  Die Stadt Gelsenkirchen hat das Projekt aktuell an sechs Standorten realisiert.

  Hier sind die aktuelle Situation zu prüfen und ggf. Änderungen vorzunehmen. Zudem ist die Fortsetzung bzw. der Ausbau von neuen Standorten geplant. So soll das Angebot z. B. in die (Wohn-)Quartiere erweitert werden. Dies kann beispielsweise durch die Umnutzung leerstehender Ladenlokale erfolgen. Dadurch, dass es zur Einbindung in das System DeinRadschloss aus technischer Sicht lediglich erforderlich ist, die Zugangsmöglichkeit der Sam-

melabstellanlagen dergestalt zu modifizieren, dass sie in die vorhandenen Gebäudetüröffnungen integriert werden können, ist ein wenig aufwendiger Umbau zur / vor Bereitstellung notwendig.

- Mobilstation Buer einrichten

  Die Stadt Gelsenkirchen plant in Kooperation mit der BOGESTRA und der Stadt Bochum Mobilstationen im Bedienungsgebiet einzurichten. Der ZOB Buer bietet durch die umfangreiche Verknüpfung von Bus- und Straßenbahnverkehren gute Voraussetzungen für die Ausweisung einer Mobilstation. In diesem Zusammenhang sollen am unmittelbar benachbarten Marktplatz Buer ebenfalls zusätzliche Angebote zur Verbesserung der Radinfrastruktur sowie zur Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV geschaffen werden. Der „neue“, mit blauer Farbe hervorgehobene Schutzstreifen auf der De-la-Chevallerie-Straße erhöht die Anbindungsqualität beider Orte für den Radverkehr.

- Ausbauprogramm Radverkehrsanlagen fortsetzen

  Ein weiteres zentrales Ziel ist es, das Radwegenetz deutlich auszubauen und ein engmaschiges Netz an Alltags- und Freizeitrouten zu schaffen. Durch ein besseres Angebot soll der Um- bzw. Einstieg in eine gesunde, kostengünstige und das Klima schützende Mobilitätsform gefördert werden.

- Programm Ausweisung Fahrradstraßen auflegen

  In Deutschland sind speziell ausgewiesene Fahrradstraßen dem Fahrradverkehr vorbehalten. Mit anderen Fahrzeugen dürfen sie nur dort benutzt werden, wo dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden. Nun soll das gesamte Gelsenkirchener Straßennetz bezüglich einer möglichen Spezifizierung noch einmal gesichtet werden. Eine sinnvolle Ausweisung als Fahrradstraße wird, sofern möglich, nach ggf. kleinteiligen Ausbaumaßnahmen „direkt“ angeordnet oder fließt in das Gesamtprogramm Straßenbau ein.

- Netzplan überprüfen

  Der vorhandene Netzplan als das Ergebnis einer Analyse von Quell- und Zielpunkten für den Radverkehr, der seinerzeit idealtypisch auf das Straßennetz umgelegt wurde, ist vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen zu hinterfragen. Dabei wird der in den Jahren 2020 und 2021 zu erarbeitende Masterplan Mobilität das Leitbild und den Handlungsrahmen für die weitere Radverkehrsförderung setzen. Zukunftsweisende „Lösungen“, Trends und Angebote müssen dabei ebenso einfließen wie die vorhandenen Rahmenbedingungen und heutige Erkenntnisse.

- Modellprojekte initiieren/Ideen unterstützen bzw. umsetzen

  Im Zuge der Programmplanung 2019/20 sind vielfältige Ideen von Zielen in den Prozess eingebracht worden. Die nach ersten verwaltungsseitigen Gedankenaustauschen entwickelte Liste wird durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und Einbindung aller Interessierten sicher noch eine deutliche Ausweitung erfahren. Vor einer Umsetzung sind sie inhaltlich zu konkretisieren und durchzuarbeiten.

- Fahrrad-Servicepunkte aufbauen

  Im gesamten Gelsenkirchener Stadtgebiet soll nahezu unabhängig von Wochentag und Uhrzeit kostenfreie Hilfe für die Radfahrenden bereitstehen. Dadurch soll deutlich werden, das Radfahren im Alltag einfach und bei kleinen Pannen schnell und unkompliziert eine Reparatur möglich ist.

- Förderung Lastenfahrräder unterstützen

  Ein Umstieg vom Lieferdienst mit dem Auto auf das Fahrrad hat einen nachhaltigen Effekt und kann im Lieferverkehr einen merklichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Zusätzlich bestehen weitere verkehrsgekoppelte Nachhaltigkeitsvorteile wie z. B. Feinstaub- und Stickoxidminderung sowie Reduzierung der Lärmemissionen.

  Die Möglichkeit des Erhalts eines Zuschusses zum Kauf ist wenig bekannt. So soll hierauf deutlich und öffentlichkeitswirksam hingewiesen werden und die Interessenten von der Anschaffung / Antragsstellung bis zum Einsatz des Fahrrades „aktiv begleitet“ werden.

- Dienst-E-Bikes einführen / ergänzen
  Die in Teilen der Verwaltung bereits bestehende Möglichkeit, Dienstgänge mit dem Fahrrad zu erledigen, soll möglichst in der gesamten Verwaltung durchführbar sein. Hierzu ist der Aufbau eines entsprechenden Ausleihsystems erforderlich.

Die Programmplanung Radverkehr 2019/2020 ist vom „Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften“ der Stadt Gelsenkirchen am 19.11.2019 beschlossen worden.

e) Urbane Logistik

Modellprojekt Elektrifizierung des Gelsenkirchener Handwerks (vgl. Green City Plan E1)

Hierzu besteht eine Kooperation zwischen der Emscher-Lippe-Energie (ELE), der AHAG Group und StreetScooter. Die Kooperationspartner bieten seit Januar 2019 Handwerksbetrieben in Gelsenkirchen, Bottrop und Gladbeck ein Förderkonzept für die Umstellung auf E-Fahrzeuge an.

Emissionsfreier Lieferverkehr (vgl. Green City Plan E2)

Die weiter ansteigenden Lieferverkehre in den Kommunen tragen zur städtischen Luftschadstoffbelastung bei und stellen ein Handlungsfeld zur Minderung der entsprechenden Schadstoffbelastung dar. Der überwiegende Anteil der Lieferwege wird zum einen mit Dieselfahrzeugen durchgeführt und zum anderen fallen diese in innerstädtischen Bereichen an, welche oftmals hochbelastet sind. Der Lieferverkehr der beiden Zentren Gelsenkirchen - Buer und Mitte soll künftig emissionsärmer bzw. emissionsfrei erfolgen. Es soll daher geprüft werden, welche Möglichkeiten bestehen und welche Maßnahmen umgesetzt werden können, um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen.

f) Mobilitätsmanagement und Kommunikation

Kommunales Mobilitätsmanagement (vgl. Green City Plan F1) - Projekt Fuhrparkmanagement

Die Stadt Gelsenkirchen dient hier als Vorbild, indem der kommunale Fuhrpark elektrifiziert wird, bei gleichzeitiger Reduzierung der Fahrzeugzahl durch optimiertes Flottenmanagement.

Ziel des Projektes ist es, ein Konzept zur Einführung eines Fahrzeugmanagements unter Berücksichtigung zukunftsorientierter und umweltverträglicher Aspekte zu entwickeln und umzusetzen. Dabei stehen die Fahrzeugbeschaffung und -nutzung sowie die damit verbundenen Verwaltungsaufgaben im Mittelpunkt der Betrachtung. Der Verwaltungsvorstand der Stadt Gelsenkirchen hat am 02.07.2019 die Verwaltung mit der Umsetzung des Konzepts des ganzheitlichen innerbetrieblichen Fahrzeugmanagements beauftragt.

Der Eigenbetrieb GELSENDIENSTE hat im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ der Bundesregierung über die BMVI-Förderrichtlinie „Elektromobilität“ im Jahr 2018 Zuschüsse für die Beschaffung von Elektro-Fahrzeugen genehmigt bekommen (Zuwendungsbescheid „Gelsenkirchen_13PKW_5SFZ_9LIS“). Hierüber wurden für den Eigenbetrieb in 2018 vier Street-Scooter (Kleintransporter ursprünglich für den Paketdienst) inklusive Ladeinfrastruktur (LIS) beschafft und bezuschusst. Weiterhin wurde die Förderung von fünf Elektro-Kleinkehrmaschinen genehmigt. Deren Auslieferung wird in KW 18 erwartet. Zurzeit befindet sich eine wasserstoffbetriebene Kehrmaschine im Probebetrieb. Das Referat Verkehr der Stadt Gelsenkirchen beabsichtigt, auf der Grundlage der oben genannten Förderung des BMVI drei E-Fahrzeuge der Kompaktklasse für die Bereiche Verkehrsplanung, Straßenbau, Ingenieurbau und Stadtbahn zu beschaffen. Die Fahrzeuge sind kurz vor der Bestellung, die Auslieferung wird in 2020 erfolgen. Das Referat Vermessung und Kataster der Stadt Gelsenkirchen hat bereits 2018 den Beschaffungsprozess für ein Elektro-Kombi-Fahrzeug eingeleitet. Die Auslieferung und Zulassung erfolgten im Oktober 2019.

Außerdem wird die Stadt Gelsenkirchen unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Gründen unverzüglich solche schweren Nutzfahrzeuge nachrüsten, die förderfähig sind.

Betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Green City Plan F2)

Betriebe sollen dazu ermutigt werden, die Mobilität ihrer Beschäftigten aktiv zu fördern und entsprechende Angebote zu schaffen. Dabei sollen vor allem Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes im Fokus stehen. Es handelt sich um einen kontinuierlichen Prozess. Seit einigen Jahren werden Projekte zum betrieblichen Mobilitätsmanagement durchgeführt (effizient mobil, MobilProFit, etc.). Am

25.09.2019 wurde in Gelsenkirchen die Veranstaltung „IHK vor Ort: Betriebliche Mobilität neu gedacht“ mit Unterstützung der Stadt Gelsenkirchen durchgeführt.

Mobilitätsmanagement für Schulen (siehe Green City Plan Gelsenkirchen F3)

Durch ein Mobilitätsmanagement an Schulen sollen sowohl die Sensibilisierung für Umweltbelange als auch die Selbständigkeit der Schülerinnen und Schüler bei der Bewältigung des Schulweges vor allem in Bezug auf den Radverkehr gefördert werden. Gleichzeitig werden die Eltern adressiert.

Nahmobilitätskonzept (siehe Green City Plan Gelsenkirchen G1)

Der Green City Plan sieht die Erarbeitung eines Nahmobilitätskonzepts zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs als Pilotprojekt in einem Gelsenkirchener Stadtteil vor. Aufbauend auf Aktivitäten im Stadtteil sollen die Themen Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualitäten und die Vernetzung der Verkehrsträger berücksichtigt werden. Das Konzept ist als übertragbares Pilotprojekt für weitere Stadtteile konzipiert. Dies bedeutet beispielsweise die konkrete Erarbeitung übertragbarer Musterlösungen zum Rad- und Fußverkehr sowie zu Aufenthaltsqualitäten.

Der im November 2019 von der Stadt Gelsenkirchen beauftragte Masterplan Mobilität enthält ein Arbeitspaket zur Übertragung der Ergebnisse auf ein Modellquartier.

g) Weitere ergänzende Maßnahmen

Erhöhung der Taktzahl der Straßenbahnlinien 301 und 302

Bis zum 05. Februar 2018 verkehrten die beiden Straßenbahnlinien 301 und 302 tagsüber (montags – freitags) im Zeitraum von ca. 06:00 – 19:30/20:00 Uhr im 10-Minuten-Takt.

Ab dem 05. Februar 2018 fuhr die Straßenbahnlinie 302 zwischen Buer-Rathaus und Gelsenkirchen Hauptbahnhof montags bis freitags (außerhalb der Schulferien) in den Hauptverkehrszeiten von 06:30 – 08:30 Uhr und 13:30 – 17:30 Uhr im 5-Minuten-Takt. Mit dieser städtischen Maßnahme wurde eine Alternative zur Pkw-Nutzung angeboten.

Die v. g. Taktverdichtung auf der Straßenbahnlinie 302 wurde bis zum 15. Dezember 2019 fortgesetzt. Direkt im Anschluss daran wurde eine wichtige Maßnahme aus dem neuen Nahverkehrsplan der Stadt Gelsenkirchen in Kraft gesetzt, bei der die beiden Straßenbahnlinien 301 und 302 ganztägig (montags – frei-

tags im Zeitraum von ca. 06:00 – 20:00 Uhr) und auf allen Streckenabschnitten im dichten 7,5 Minuten-Takt verkehren. Für die ab dem 15.12.2019 geltende Taktung ergeben sich 1.350 neue Fahrgäste pro Tag (bezogen auf die Fahrplansituation vor dem 05.02.2018). Für die Ermittlung der Maßnahmenwirkung wurde angenommen, dass die neuen Fahrgäste alle vom Pkw auf die Nutzung der Straßenbahn umsteigen.

Eine weitere Maßnahme des neuen Nahverkehrsplans sieht vor, den 15-Minuten-Takt auf den beiden Straßenbahnlinien in den Abendstunden montags – freitags bis ca. 22:00 Uhr zu verlängern (heute bis ca. 20:30 Uhr). Diese Maßnahme aus dem Nahverkehrsplan wird in 2020 dem zuständigen politischen Gremium der Stadt zum Beschluss vorgelegt werden.

Ticket-Angebote im Bereich ÖPNV

Angebot eines Sozialtickets

Das Sozialticket ist unter dem Titel „MeinTicket“ in den Regeltarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) übernommen worden und für Gelsenkirchener Transferleistungsbeziehende erhältlich. Das Sozialticket kann sowohl als Jahresabonnement und als monatlich gebuchte Variante erworben werden. Das Sozialticket wurde zum 01. Januar 2013 eingeführt und wird nun dauerhaft angeboten.

KombiTicket für Veranstaltungen

Die BOGESTRA AG bietet Partnern (z. B. der VeltinsArena) die Möglichkeit, zusammen mit der Eintrittskarte ein KombiTicket für den ÖPNV anzubieten. Das Angebot wird weitergeführt und die Akquise ausgebaut. Bei der Akquise der Veranstalter wird die BOGESTRA durch die Stadt Gelsenkirchen unterstützt.

FirmenTicket der Beschäftigten der Stadt Gelsenkirchen

Die Stadt Gelsenkirchen bietet ihren Beschäftigten als Großkunde bereits ein Job-Ticket („FirmenTicket“, Preisersparnis gegenüber einem vergleichbaren Ticket1000: ca. 25-35 %) an.

Mit dem Ziel einer weiteren Unterstützung der Beschäftigten, die Wege zur Arbeitsstelle mit dem Umweltverbund zurückzulegen, hat die Stadt Gelsenkirchen die Möglichkeiten einer Bezuschussung geprüft. Dabei konnte festgestellt werden, dass aus beamtenrechtlichen Gründen die Bezuschussung von Job-Tickets für Beamte der-

zeit nicht möglich ist. Die Stadt Gelsenkirchen strebt eine Änderung der landesgesetzlichen Rahmenbedingungen an.
Das Land wird prüfen, ob und zu welchen Bedingungen ein Beschäftigtenticket eingeführt werden kann.

SchnupperAbo

Zum Zwecke der Neukundengewinnung bieten die BOGESTRA AG und die Vestische Straßenbahnen GmbH den Fahrgästen in regelmäßigen Abständen ein SchnupperAbo für 3 Monate an. Interessant ist dies vor allem für Fahrgäste, die bereits ein Monatsticket nutzen und sich bisher nicht zu einem Abonnement entschließen konnten, aber auch für Neukunden im ÖPNV.
Das SchnupperAbo ist ein dreimonatiges Probe-Abo, wahlweise für das Ticket2000, Ticket1000, YoungTicketPLUS oder BärenTicket. Im Vergleich zum Monatsticket sparen die Fahrgäste durch den günstigeren Preis eines Abonnements (z. B. beim Ticket2000 in der Preisstufe B ca. 12 %).

Ticketvergünstigungen/Einführung des 365 Euro-Tickets

Gelsenkirchen ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Der VRR bewirbt sich als Modellregion im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung. Inhalt der Bewerbung sind sowohl eine Ausweitung des Leistungsangebotes und der Qualität sowie ein Tarifkonzept, welches die Vereinfachung und Absenkung der Tarife zur Folge hat.
Die Stadt Gelsenkirchen wird sowohl diese Bewerbung unterstützen als sich auch darüber hinaus für eine Vereinfachung und Absenkung des VRR-Tarifsystems einsetzen.

Darüber hinaus wird sich die Stadt Gelsenkirchen als Mitglied des VRR dafür einsetzen, Bundesmittel für Ticketvergünstigungen (z. B. 365 Euro-Ticket) zu erlangen.

Das Land Nordrhein-Westfalen und der Verein „Deutsche Umwelthilfe“ unterstützen diese Initiative.

Parkraumentwicklung

Sonderparkberechtigungen für Bewohner (Bewohnerparkzonen)

In Gelsenkirchen sind aktuell 17 Bewohnerparkgebiete eingerichtet. Im Bereich der Buerschen Innenstadt befinden sich 6 Gebiete, 10 Gebiete umschließen den Innen-

stadtbereich von Gelsenkirchen Altstadt. Ein Einzelgebiet befindet sich in Ückendorf im Umfeld des Wissenschaftspark. Die Bewohnerparkgebiete werden kontinuierlich beobachtet und ggf. sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst. Ferner werden auch neu lokalisierte Problemgebiete hinsichtlich neu einzurichtender Bewohnerparkzonen überplant. So ist aktuell im Umfeld der Rheinischen Straße in Gelsenkirchen Altstadt die Ausweisung eines Bewohnerparkgebietes vorgesehen. Ferner steht der aktuell in der Umplanung befindliche Bereich um die Bochumer Straße im Fokus einer neu einzurichtenden bzw. zu erweiternden Zone.

Parkleitsysteme

Im Bereich der Gelsenkirchener Altstadt, rund um die VeltinsArena sowie an der Zoom-Erlebniswelt betreibt die Stadt Gelsenkirchen dynamische Parkleitsysteme. Durch die dynamische Ausweisung der aktuell zur Verfügung stehenden Parkierungsflächen kann der Parksuchverkehr zielgerichtet und effizient abgewickelt werden.

Klimaschutz

- Verminderung der Anzahl noch vorhandener Kohleheizungen im Stadtgebiet durch ein „Förderprogramm Kohleheizung“. Das Förderprogramm ist im Frühjahr 2019 angelaufen.Bislang wurden 48 Förderanträge gestellt, davon sind 12 Maßnahmen bereits umgesetzt.
- Kontinuierliche Umsetzung und Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes
- Kontinuierliche Umsetzung zukünftiger Maßnahmenprogramme bzw. des Maßnahmenprogramms 2018-2020
- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit. Seit 2013 wird im Rahmen der gesamtstädtischen Klimakampagne „klimaGEnial“ stadtweit mit Tipps im Postformat, in Flyern und im Internet für klimafreundliche Mobilitätsformen geworben.

Ökoprofit

ÖKOPROFIT ist eine gemeinsame Aktion der Stadt Gelsenkirchen, der örtlichen Wirtschaft und weiterer lokaler sowie regionaler Partner. Das Beratungsprogramm ÖKOPROFIT verhilft Betrieben und Einrichtungen zu einem praktikablen und zugleich hoch effizienten Umweltmanagementsystem. Im September 2019 wurde eine neue städteübergreifende Runde (Bottrop, Gladbeck, Gelsenkirchen, Herne) gestartet.

Begrünung

- Erstellen von Grünstrukturentwicklungskonzepten
- Leitfaden Dach- und Fassadenbegrünung
- Baumkataster Gelsenkirchen
- Aufstellen eines kommunalen Förderprogramms „Dach- und Fassadenbegrünung“
- Durchführung von Entsiegelungsmaßnahmen
- Kommunales wettbewerbliches Anreizprogramm für die Begrünung von Vorgärten

Masterplan Mobilität

Aufbauend auf den Maßnahmen des Green City Plans ist als weitere übergeordnete Maßnahme die Erstellung eines „Masterplans Mobilität“ als umfassendes Konzept für die ressourcenschonende Gestaltung der Mobilität in der Stadt Gelsenkirchen vorgesehen. Hierfür sind einerseits die Anforderungen an eine langfristig leistungsfähige Infrastruktur, andererseits Anforderungen aus den Bereichen Umwelt und Klimaschutz zu berücksichtigen. Der Masterplan Mobilität soll als verkehrsträgerübergreifendes Konzept sämtliche Arten des Güter- und Personenverkehrs in Gelsenkirchen betrachten sowie inter- und multimodale Zusammenhänge herausstellen und fördern. Die Beauftragung erfolgte im November 2019.

Das Maßnahmenpaket 1 wird in Anlage A weiter konkretisiert.