



Stärken

Anbindung des Stadtteils Wulfen

Viele selbstständige Fuß- und Radwege

Beschilderung der Routen des RVR - große Ziele

Gutes Alltags- und Freizeitnetz (Radverkehr)

Touristische Radwege - Potenzial des touristischen Radverkehrs (im Vergleich zum Ruhrgebiet)

+
Wanderwege

Nord-Süd-Achse über die Lippe mit dem Fahrrad schneller zurückzulegen als mit dem Auto (Rush-Hour)

Schwächen

Nachteilige Schaltung von Ampeln für Radfahrer und Fußgänger

irreführende Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer

↓
verwirrende farbliche Markierungen

Schlechte Qualität der Radwege - Oberflächenqualität

Parkende Fahrzeuge auf Gehwege

Gewerbegebiete nicht auf dem Fuß- und Radverkehr ausgelegt

fehlende Fahrradmietstationen

Anbindung der nördlichen Stadtteile (Lembeck und Rhade)

Anbindung Richtung Osten - nicht vorhandene Radwegeführung (Marl, Recklinghausen, Herten) Schwerpunkt B224, B225

↓
Idee: Alternativen in unmittelbare Nähe schaffen

Radverkehrsrouten für den täglichen Gebrauch nicht geeignet

Beschilderung der Routen die nicht des RVR angehören

Gefahrenpotenziale (Radverkehr) an Querungen auf den Hauptverkehrsstraßen (Bundes- und Landesstraßen)



Stärken

Überregionale Anbindung über die A31 und A52

Gute Anbindung der Innenstadt MIV und ÖV (ZOB, Bahnhof, Parkfläche, Hauptverkehrsstraßen)

Gute Infrastruktur und Informationen an den Bahnhöfen

Exemplarische Verkehrsführung in Hervest

Schnelle Anbindung mit dem Zug ins Ruhrgebiet

E-Ticket

Schwächen

Verkehrsbelastung zum Rush Hour im Bereich der Brücke über die Lippe

wenige Verbindungen über den Kanal

Nadelöhr zwischen Schermbeck und Dorsten (enge Straßen, Staus) - sehr hohes Verkehrsaufkommen

A52 - B225 Staus zum Rush Hour

B58 - Verkehrsbelastung am Levis-Werk

Ampelschaltung verhindert den Verkehrsfluss im motorisierten Verkehr

Optimierungspotenzial in der LSA-Schaltung für den MIV

fehlende Übersichtlichkeit der verschiedenen Parkraumbetreiber

öffentliche Ladeinfrastruktur ist ausbaufähig

fehlender Anreiz zum Umstieg auf nachhaltigen Verkehrsmitteln

Anbindung nach Haltern und Gelsenkirchen mit dem ÖPNV (zu Schwachlastzeiten) schlecht

Anbindung Wulfen - Dorsten Innenstadt zu den Schwachlastzeiten (ab 21 Uhr)

Schlechte Anbindung der Stadtteile zu Schwachlastzeiten (abends)

fehlende aktuelle Informationen an den Bushaltestellen (DFI, QR-Code)

Keine Beleuchtung der Haltestellen

Zuverlässigkeit und Flexibilität des Busverkehrs

Die Stadt ist auf Autofahrer ausgelegt

kostengünstige Parkplätze

Idee: Umgehungsstraße - Beruhigung der Innenstadt

keine direkte Busverbindung zum Zechengelände (von Wulfen, Rhade)

Vernetzung von Bus und Bahn (insbesondere in den ländlichen Regionen)



LEITZIELE

Handlungsfeld Radverkehr

Prüfung und Umsetzung weiterer Fahrradstraßen

Verbesserung der Verschneidung Alltagsmobilität und Freizeitmobilität im Radverkehr

Überprüfung und Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten des Fahrrades im ÖPNV in engem Austausch mit den Verkehrsbetrieben

Erarbeitung eines Grundsatzentscheids zur vermehrten Berücksichtigung des Radverkehrs in der Planung

Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzepts

Überprüfung und Umsetzung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen an den Hauptverkehrsstraßen

Erarbeitung eines kleinteiligeren Beschilderungssystems für den Fuß- und Radverkehr innerhalb der Stadtteile

Förderung und Umsetzung eines flächigen Ladeinfrastrukturnetzes für E-Fahrräder

Handlungsfeld Fußverkehr

Erarbeitung eines Fußverkehrskonzepts für die Innenstadt

Handlungsfeld Öff. Verkehr / Intermodalität

Ausbau und Attraktivitätssteigerung der Bahnhaltdepunkte als Mobilitäts-Hubs

Verbesserung der Barrierefreiheit an den Bahnhaltdepunkten in Austausch mit der DB Station & Service AG

Überprüfung der Möglichkeiten von On Demand Verkehren zu Schwachlastzeiten

Überprüfung der Möglichkeit einer Taktverdichtung im ÖPNV

Schaffung von Anreizen zur ÖPNV-Nutzung für Neubürger*innen

Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch Verbesserung der Umstiegssituation

Handlungsfeld Motorisierter Verkehr

Reduktion der Attraktivität des motorisierten Verkehrs durch gezielte Bevorrechtigung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds

Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split durch Verlagerung von motorisiertem Verkehrsaufkommen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds

Förderung und Umsetzung eines flächigen Ladeinfrastrukturnetzes für E-Fahrzeuge

Überprüfung von Möglichkeiten zur Bündelung von Lieferverkehren

Handlungsfeld Planung / Stadtentwicklung

Frühzeitige und verstärkte Berücksichtigung von Mobilitätsbelangen in der Stadt- & Quartiersentwicklung

Handlungsfeld Kommunikation

Etablierung eines Mobilitäts-Dialogs zur Verbesserung der gesamtheitlichen Kommunikation aller Mobilitätsangebote