

IGS

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

26. Mai 2025
Stadt Datteln

FOKUSKONZEPT NAHMOBILITÄT

Textteil zum Bericht

Projekt 24N021

FOKUSKONZEPT NAHMOBILITÄT

Stadt Datteln

Erstellt im Auftrag der Stadt Datteln

Dezernat Bauen und Stadtentwicklung
Genthiner Straße 8
45711 Datteln

Bearbeitung

Kirstin Borsbach
Stefan Franzke
Gina Krämer
Sonja Wenzel

Projektdaten

Laufzeit: AUG 2024 – MAI 2025
Stand: 26.05.2025

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung.....	1
2	Bestandsanalyse	2
	2.1 Siedlungsstruktur und Strukturdaten.....	2
	2.2 Vorhandene Konzepte und Planungen	4
	2.3 Mobilitätsdaten.....	5
	2.4 Unfallanalyse.....	11
	2.5 Erreichbarkeit.....	13
	2.6 Stärken-Schwächen-Analyse.....	22
3	Analyse der Einsparungspotenziale der THG-Emissionen.....	26
	3.1 IST-Analyse	26
	3.2 Abschätzen von Verlagerungspotenzialen.....	30
	3.2.1 Fußverkehr.....	30
	3.2.2 Radverkehr	32
	3.2.3 Elektromobilität	33
	3.3 Berechnung des Einsparungspotenzials anhand von Szenarien.....	34
	3.3.1 Referenzszenario.....	35
	3.3.2 Zielszenario „Elektrifizierte Mobilität 2045“	36
	3.3.3 Zielszenario „Nachhaltige Mobilität 2045“	37
4	Akteursbeteiligung.....	39
	4.1 Beteiligung der Fachdienste	40
	4.2 Beteiligung von Expertengruppen.....	42
	4.3 Beteiligung der Öffentlichkeit	45
5	Haupttrouten für die Nahmobilität	50
	5.1 Hauptnetz für den Kfz	52
	5.2 Hauptnetz für den Radverkehr	53
	5.3 Haupttrouten für den Fußverkehr	56
	5.4 Umsetzung und Priorisierung	57

6	Ost-West-Verbindung für den Radverkehr.....	59
6.1	Streckenbestimmung.....	59
6.2	Bestandsanalyse	62
6.3	Maßnahmenentwicklung.....	71
7	Individueller Maßnahmenkatalog.....	81
8	Umsetzung, Kommunikation und Evaluation.....	84
8.1	Zeit- und Umsetzungsplan.....	84
8.2	Kommunikative Begleitung der Umsetzung.....	87
8.3	Evaluation und Verstetigung	90
9	E-Ladestationenstrategie	93
9.1	Hintergrund und Zielsetzung	93
9.2	Bestand an E-Ladestationen	94
9.3	Standortauswahl für E-Ladestationen	96
9.3.1	Grundsätze	96
9.3.2	Empfohlene Standorte.....	99
9.4	Umsetzungskonzept.....	116
9.5	Betreibermodelle.....	117
10	Schlussbemerkung	122
	Abbildungsverzeichnis.....	124
	Tabellenverzeichnis.....	129

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Datteln beabsichtigt die Erstellung eines Fokuskonzeptes Mobilität mit dem Schwerpunkt Nahmobilität.

Die Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes ist mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Datteln und den Mitgliedschaften im Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie der angestrebten Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW klar vorgegeben. Zum einen muss die zukünftige Mobilität einen Beitrag zur Erreichung der im Klimaschutzkonzept beschriebenen Klimaschutzziele leisten. Zum anderen muss die Mobilität eine nachhaltige Stadtentwicklung mit attraktiven und lebenswerten Verkehrs- und damit Stadträumen ermöglichen. In der Summe kann dies nur mit einer Verkehrswende gelingen, die eine Verlagerung der Verkehrsanteile hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bewirkt. Nur so können verkehrsbedingte Emissionen eingespart und Platz geschaffen werden für einen Stadtraum mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität.

Mit dem integrierten gesamtstädtischen Mobilitätskonzept möchte sich die Stadt Datteln gemeinsam mit den Bürger:innen auf den Weg machen zu einer klimaneutralen Mobilität. Dafür sollen u.a. Leitlinien der zukünftigen Mobilität entwickelt sowie Handlungsempfehlungen definiert werden. Dabei sollen Impulse gegeben werden, die ein Umdenken in den Köpfen der Bürger*innen ermöglichen.

Das zu erstellende Mobilitätskonzept mit Schwerpunkt auf die Nahmobilität soll das bestehende, integrierte Klimaschutzkonzept (aus 2019) der Stadt Datteln ergänzen. Mit dem Mobilitätskonzept sollen die städtischen Verkehrsverhältnisse mit dem Ziel, die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu optimieren, überprüft werden. Die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsarten bzw. der Verkehrsmittel zugunsten des Umweltverbundes ist ein zentrales Anliegen für die Gestaltung der Verkehrsverhältnisse in Datteln.

2 Bestandsanalyse

2.1 Siedlungsstruktur und Strukturdaten

Die Stadt Datteln umfasst eine Fläche von 66 km² und liegt in der nördlichen Ballungsrandzone des Ruhrgebiets im Kreis Recklinghausen. Die Einwohnerzahl der Stadt beläuft sich auf 36.700 (Stand: 2024), welche sich auf die drei Ortsteile Datteln-Mitte, Horneburg und Ahsen aufteilen. Die Siedlungsstruktur ist gekennzeichnet durch einen dicht besiedelten Kernbereich sowie zersiedelte Außenbereiche (siehe **Bild 1**). Etwa zwei Drittel der Bevölkerung leben in einem Umkreis von zwei Kilometern um das Stadtzentrum.

Der nördliche Bereich zeichnet sich durch eine eher ländliche Prägung aus. 50 % der Fläche des Stadtgebiets bestehen aus landwirtschaftlichen Nutzflächen, während weitere 25 % von Wasser, Wald, Moor und Heide bedeckt sind.



Bild 1: Untersuchungsraum Stadtgebiet Datteln und Flächennutzung (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Die Stadtmitte gilt als Mittelzentrum mit einer Vielzahl an Einzelhandelsge­schäften. Darunter befindet sich auch der Bau- und Gartenmarkt Hornbach mit überörtlicher Relevanz. Zu den weiteren wichtigen Einrichtungen mit kreisweiter oder überregionaler Relevanz zählen die Vestische Kinder- und Jugendklinik, das St.-Vincenz-Krankenhaus und das Berufskolleg Ostvest.

Darüber hinaus existieren im Stadtgebiet 19 Kindertagesstätten, fünf Grundschulen, drei weiterführende Schulen, ein Berufskolleg und vier Seniorenzentren, welche als verkehrssensible Einrichtungen berücksichtigt werden (siehe **Bild 2**).

Ein bedeutendes Merkmal der Infrastruktur ist das Kanalkreuz, welches als größte Knotenpunkt künstlicher Wasserstraßen in Deutschland internationale Bedeutung hat. Es verfügt über Verbindungen über den Dortmund-Ems-Kanal, den Rhein-Herne-Kanal, den Datteln-Hamm-Kanal und den Wesel-Datteln-Kanal.

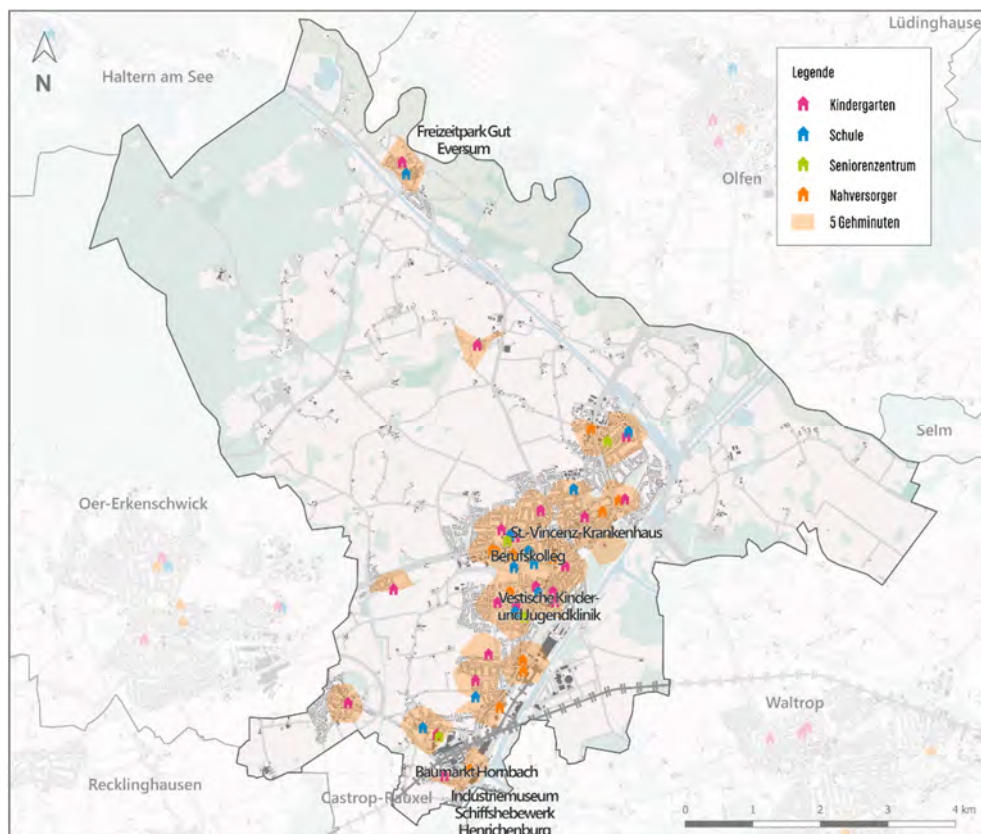


Bild 2: Verkehrserzeugende Einrichtungen und fußläufige Entfernung (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

2.2 Vorhandene Konzepte und Planungen

Vorhandene Daten, Planungen, Konzepte und Gutachten sowie kommunalpolitische Beschlüsse wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme gesichtet und ausgewertet. Die für die Erstellung des Fokuskonzeptes Nahmobilität wesentlichen Konzepte werden im Folgenden aufgelistet:

- Arbeitspapier „Qualitätsstandards und Gestaltungsmerkmale für die Einrichtung von Fahrradstraßen in Datteln“ (2023)
- Bedarfsanalyse Bike- und Carsharing (2023)
- Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Datteln (2019)
- Masterplan Mobilität Kreis Recklinghausen (2024)
- Mobilitätsbefragung Kreis Recklinghausen (2017)
- Mobilitätsdatencheck der Stadt Datteln (2022)
- Mobilitätskonzept NewPark (2013)
- Nahverkehrsplan Kreis Recklinghausen (2017) (in Aufstellung)
- Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2017)
- Neubau B474n als Ortsumgehung Datteln
- Planfeststellungsverfahren zur B 474n (2. Bauabschnitt) (2019)
- Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept Metropole Ruhr (2021)
- Regionales Radwegenetz Metropole Ruhr – Umsetzungskonzept (2022)

Hinweis: Die gelisteten Konzepte bzw. Planungen sind nicht nach Relevanz für das Fokuskonzept Nahmobilität sondern im Sinne der Übersichtlichkeit in alphabetischer Reihenfolge sortiert.

Darüber hinaus wurden (Straßen-)Baumaßnahmen berücksichtigt, welche sich derzeit in Planung oder bereits im Bau befinden (siehe **Bild 3**). Die wesentlichen Bauprojekte sind im Folgenden aufgelistet:

- B 474n Ortsumgehungen und K 09n Ortsumgehung Ahsen
- Gewerbegebiete
 - newPark
 - Arbeiten im Park am Dortmund-Ems-Kanal
 - Gewerbepark Meckinghoven
 - Altholzaufbereitungsanlage Timberpark
- Wohngebiete
 - Ostringstadion
 - Meckinghover Weg
- Haus der Familie

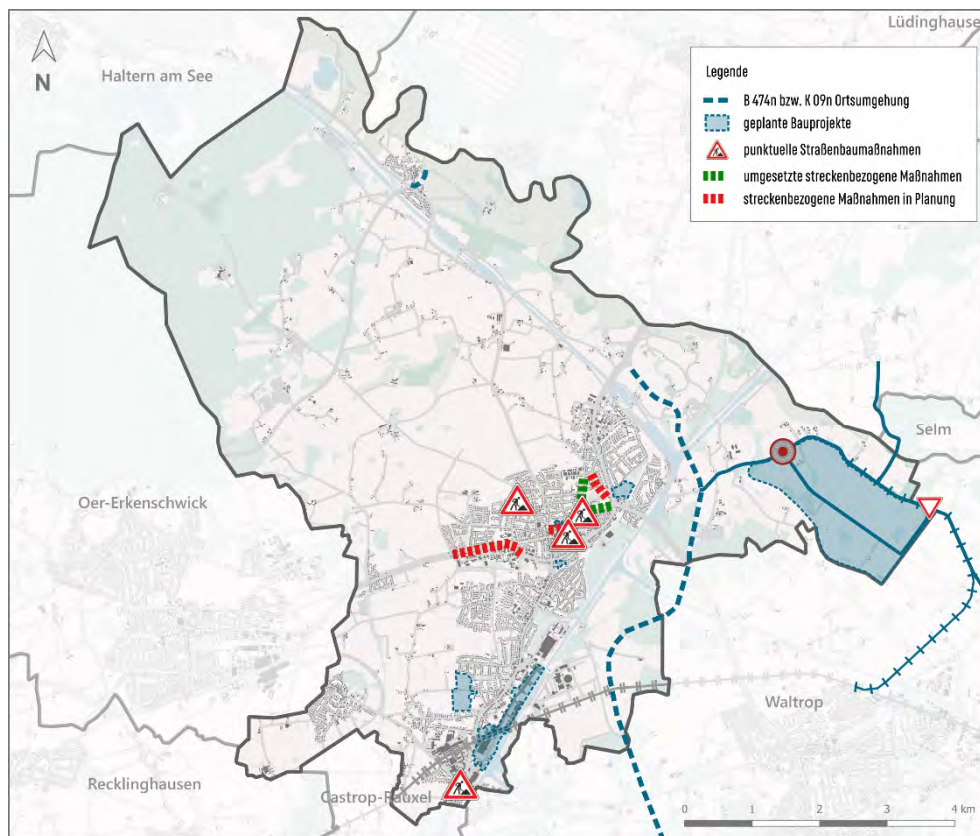


Bild 3: Übersicht über die bestehenden Planungen im Stadtgebiet (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

2.3 Mobilitätsdaten

Verkehrsmittelwahl, Datteln 2022

Das Fokuskonzept Mobilität legt den Schwerpunkt auf die Förderung der Nahmobilität, also im Wesentlichen den Fuß- und Radverkehr. Zur Beurteilung des Potenzials der Nahmobilität in Datteln wurde die aktuellen Verkehrsmittelwahl (Stand 2022) betrachtet.

Für die Stadt Datteln wurde bisher noch kein Modal-Split erhoben, weshalb der Modal-Split des Kreises Recklinghausen als Orientierung hinzugezogen wurde. Basierend auf diesem hat die Stadtverwaltung Datteln einen Modal-Split für ihre Stadt hergeleitet (siehe **Bild 4**).

Auf Grundlage der für den Kreis Recklinghausen erhobenen Daten wird davon ausgegangen, dass rund 66 % der Wege in Datteln mit dem privaten Kfz

zurückgelegt werden. Der Anteil an Wegen, die zu Fuß getätigt werden, beträgt rund 14 %, während der Radverkehrsanteil rund 17 % und der ÖPNV-Anteil rund 3 % ausmachen. Es wird deutlich, dass der MIV in Datteln eine dominierende Rolle einnimmt, das Radfahren jedoch auch eine wichtige Rolle in der Mobilität der Dattelner Bevölkerung spielt.

Aufbauend auf dem hergeleiteten Modal-Split für Datteln hat die Stadtverwaltung ebenfalls Ziele für einen Modal-Split in Datteln im Jahr 2035 formuliert. Der MIV-Anteil soll auf 53 % (-13 %) sinken, was eine verstärkte Nutzung alternativer Verkehrsmittel voraussetzt. Der Anteil an Wegen, die zu Fuß oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, soll jeweils um 2 % steigen, während der Radverkehrsanteil um 8 % auf insgesamt 25 % steigen soll.

Diese Zielsetzungen unterstreichen die zunehmende Bedeutung des Radfahrens in Datteln und weisen darauf hin, dass in Datteln ein signifikantes Potenzial gesehen wird, den Anteil des motorisierten Verkehrs zu reduzieren und den Rad- und Fußverkehr zu fördern.



Bild 4: Verkehrsmittelwahl des Kreises Recklinghausen und der Stadt Datteln (hergeleitet)

Wegelängen, Kreis Recklinghausen 2022

Neben der Verkehrsmittelwahl wurde zur Ermittlung des Potenzials der Nahmobilität in Datteln auch die Länge der zurückgelegten Wege betrachtet. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass Wege mit einer Länge von bis zu 5 km zu Fuß oder mit dem Fahrrad getätigt werden können. Unter Berücksichtigung von Pedelecs fallen auch Entfernungen bis zu 10 km in das Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr.

Die Mobilitätsbefragung im Kreis Recklinghausen aus dem Jahr 2022 bringt hervor, dass 85 % der Bevölkerung an einem Werktag mobil sind. Durchschnittlich werden 10,5 km pro Weg zurückgelegt, wobei insgesamt 54 % der Wege kürzer als 5 km lang sind, womit sie durchaus in den Verlagerungsbereich auf die Nahmobilität fallen (siehe **Bild 5**).

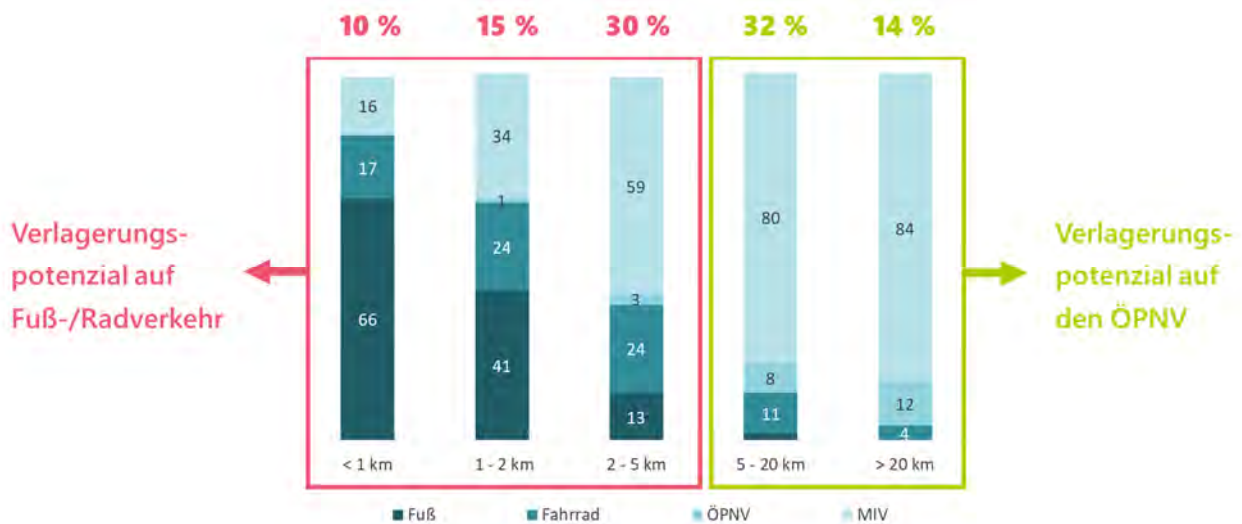


Bild 5: Wegelängen nach Verkehrsmitteln im Kreis Recklinghausen (Datenquelle: Mobilitätsbefragung Kreis Recklinghausen, 2022)

Pendelndenstatistik, Datteln 2022

In der Stadt Datteln wurden im Jahr 2022 rund 26.000 Berufspendelnde verzeichnet, welche sich aus rund 12.000 Auspendelnden, 8.000 Einpendelnden sowie 6.000 innerörtlich Pendelnden zusammensetzen (siehe **Bild 6**).



Bild 6: Pendelndenzahlen der Stadt Datteln (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, 2022)

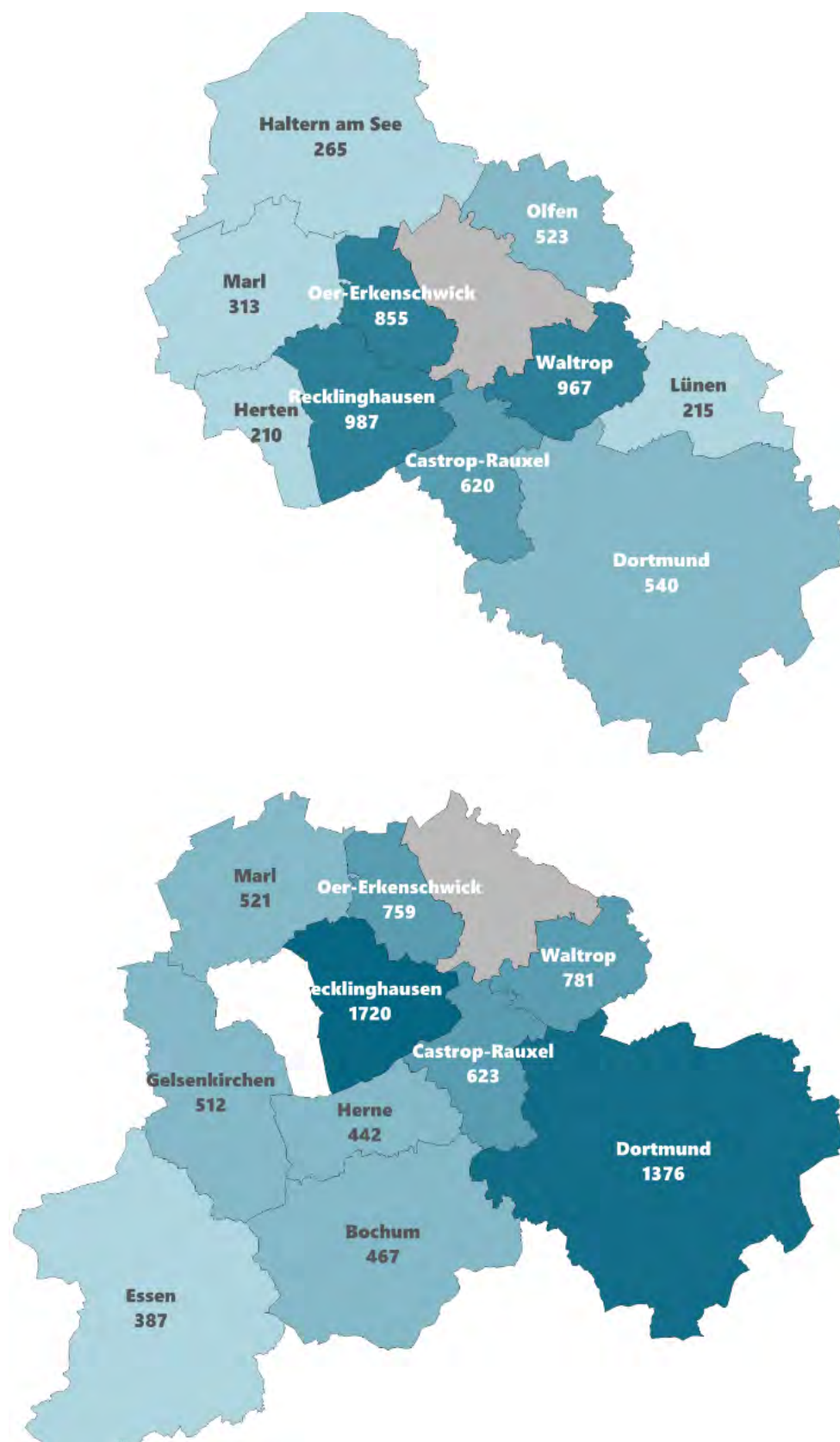


Bild 7: Wesentliche Ein- (oben) und Auspendlerströme (unten) (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, 2022)

Den größten Anteil der rund 8.000 Einpendelnden kommt aus den direkten Nachbargemeinden Recklinghausen (987), Waltrop (967) und Oer-Erkenschwick (855). Ebenfalls machen Castrop-Rauxel mit 620, Olfen mit 523 und Dortmund mit 540 Einpendelnden ebenfalls einen bedeutenden Anteil aus (siehe **Bild 7**).

Dattelns Auspendelnde treibt es insbesondere in die größeren Städte Recklinghausen (1.720) und Dortmund (1.376). Daneben sind nahegelegene Gemeinden wie Waltrop (781) und Oer-Erkenschwick (759) auch hier von großer Bedeutung.

Wegezwecke, Kreis Recklinghausen 2022

Es ist zu betonen, dass Mobilität nicht nur der Weg zum Arbeitsplatz ist. **Bild 8** stellt das Wegeaufkommen für den Kreis Recklinghausen nach Wegzwecken dar. Den größten Anteil von zusammengefasst 60 % machen dabei die Wegzwecke „Freizeit“, „Einkauf“ und „Erledigungen“ aus. Wege zur Arbeit stellen einen Anteil von 21 % dar, was ca. jedem fünften Weg entspricht. Zusätzlich dienen 10 % der Wege zum Erreichen Ausbildungsstätte, 6 % für die Begleitung und 3 % für dienstliche Fahrten.



Bild 8: Wegezwecke im Kreis Recklinghausen (Datenquelle: Mobilitätsbefragung Kreis Recklinghausen, 2022)

Entwicklung des Pkw-Bestands in Datteln

Im Betrachtungszeitraum von 2012 bis 2023 hat sich der Pkw-Bestand in Datteln um fast 17 % erhöht (siehe **Bild 9**). In anschaulicheren Worten ausgedrückt bedeutet dies, dass seit zwölf Jahren durchschnittlich jede Woche fünf Pkw in Datteln dazukommen, die ihren Platz in der Stadt beanspruchen. Hinzu kommt, dass die Fahrzeuge im Laufe der Jahre immer größer werden und daher zusätzlich nochmal mehr Fläche einnehmen.

Die Bevölkerungszahl der Stadt Datteln hingegen ist im gleichen Zeitbereich nahezu konstant geblieben und innerhalb der letzten zwölf Jahre lediglich um 2 % gestiegen.

Diese Entwicklungen verdeutlichen noch einmal, dass die Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche, gesundheitsfördernde und insgesamt platzsparende Verkehrsmittel dringend erforderlich ist. Wie in den vorherigen Kapiteln beschrieben weist insbesondere der Radverkehr ein hohes Potenzial in Datteln auf, das es zu nutzen und zu fördern gilt.

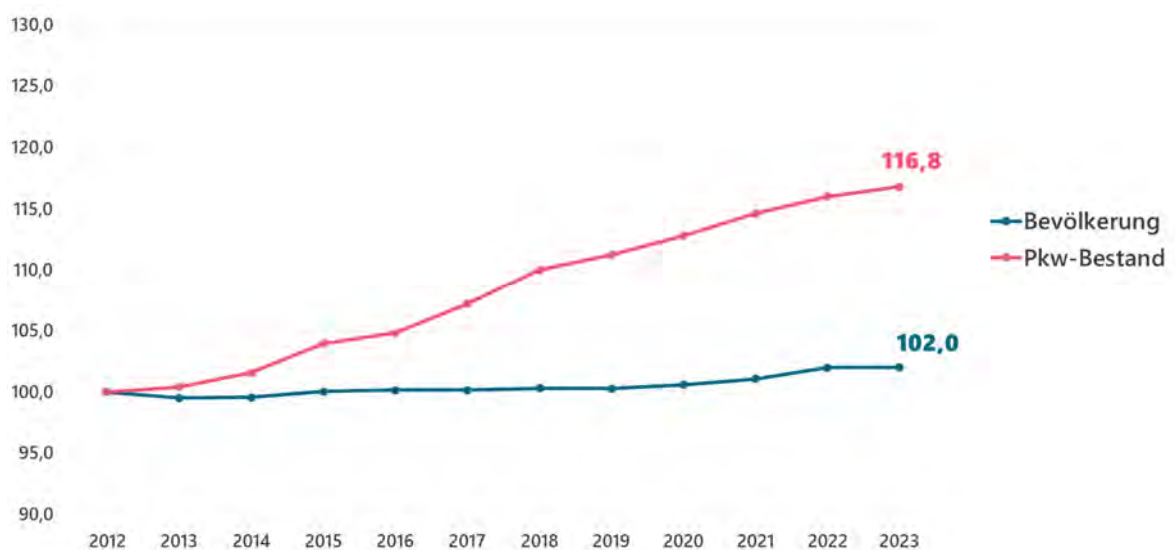


Bild 9: Entwicklung des Pkw-Bestands und der Bevölkerung in Datteln im Zeitbereich 2012 bis 2023 (Datenquellen: Kraftfahrt-Bundesamt; Statistisches Bundesamt)

2.4 Unfallanalyse

Im Rahmen der Analyse der Bestandssituation wurde auch das Unfallgeschehen der vergangenen Jahre betrachtet. Laut dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko 2012) liegt unter folgenden Bedingungen eine Unfallhäufungsstelle (UHS) bzw. Unfallhäufungslinie (UHL) vor:

- **Definition: UHS innerorts**

Eine Stelle innerhalb geschlossener Ortschaften gilt als Unfallhäufungsstelle, wenn sich dort innerhalb der letzten drei Jahre mindestens fünf Unfälle mit Personenschaden ereignet haben. Die räumliche Ausdehnung darf maximal 50 m betragen bzw. jeweils 25 m in jeden Knotenpunktarm hinein.

- **Definition: UHS auf Landstraßen**

Auf Landstraßen liegt eine Unfallhäufungsstelle vor, wenn die Summe aus der Anzahl schwerer Personenschäden (U(SP)) multipliziert mit dem Faktor 5 und der Anzahl an Unfällen mit Leichtverletzten (U(LV)) multipliziert mit dem Faktor 2, ebenfalls innerhalb der letzten drei Jahre, mindestens 15 ergibt ($U(SP) \times 5 + U(LV) \times 2 \geq 15$). Die Ausdehnung beträgt hier maximal 300 m, bzw. 25 m in jeden Knotenpunktarm hinein.

- **Definition: UHL_{Typ 4} innerorts**

Innerhalb geschlossener Ortschaften spricht man von einer UHL_{Typ 4}, wenn sich mindestens drei Unfälle vom Typ 4 (Überschreiten) innerhalb der letzten drei Jahre ereignet haben. Der Abstand zwischen den Unfällen darf dabei höchstens 300 m betragen.

- **Definition: UHL auf Landstraßen**

Auf Landstraßen liegt eine UHL vor, wenn sich innerhalb der letzten drei Jahre mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden ereignet haben. Zwischen den Unfällen darf der Abstand dabei nicht mehr als 600 m betragen.

Im Rahmen der Unfallanalyse wurden im Betrachtungszeitraum der 2021 bis 2023 insgesamt acht UHS innerorts identifiziert (siehe **Bild 10**). Der lichtsignalgeregelte Knotenpunkt Castroper Straße (B 235) / Südring und der Kreisverkehrsplatz Castroper Straße (L 609) / Friedrich-Ebert-Straße wiesen eine starke Beteiligung von Fuß- und Radverkehr auf.

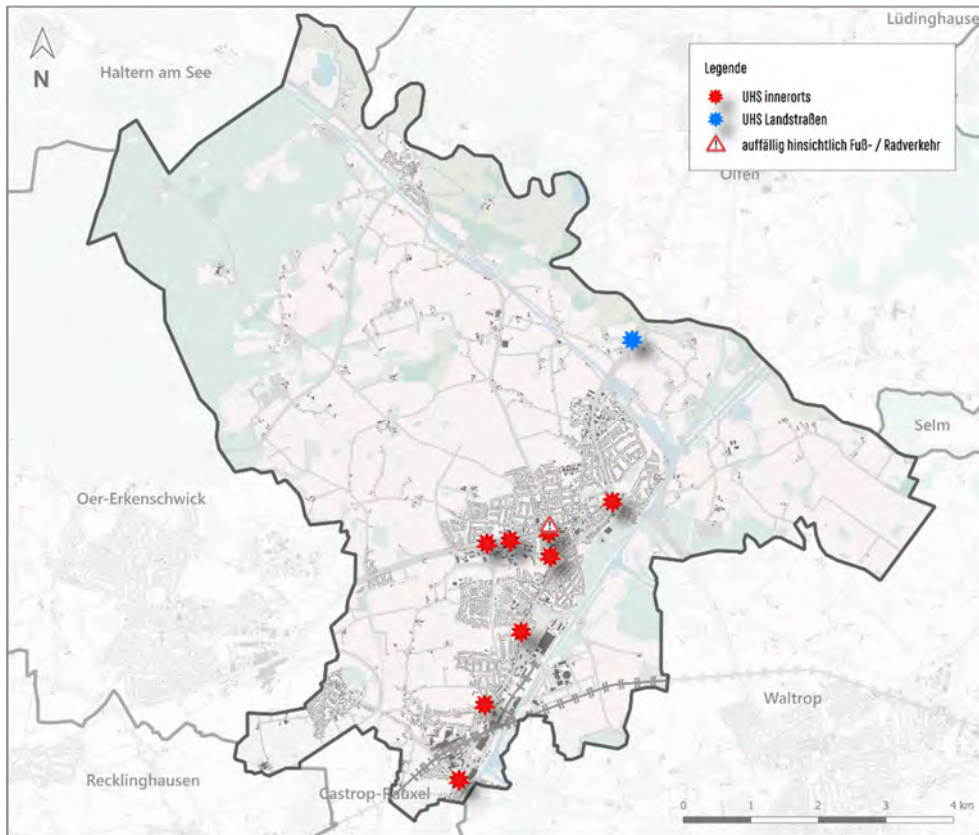


Bild 10: Unfallhäufungsstellen im Betrachtungszeitraum 2021 bis 2023 (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Darüber hinaus wurde eine UHS auf Landstraßen auf Olfener Straße (B 235) festgestellt, an der Einmündung des Feldweges und der Überführung des Radverkehrs auf eine Straßenseite. Diese UHS wurde durch den Umbau der Einmündung B 235 auf die B 235n jedoch inzwischen behoben.

UHL_{Typ4} wurden nicht identifiziert, der Bereich der Castroper Straße nördlich des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße ist jedoch auffällig hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs. Hier wurden im Untersuchungszeitraum zwei Überschreiten-Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung und zwei Einbiegen/Kreuzen-Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung verzeichnet.

Des Weiteren ist entlang der B 235 im Abschnitt südlich des Sürings eine auffällige Häufung von Unfällen mit Beteiligung des Radverkehrs zu erkennen (siehe **Bild 11**).

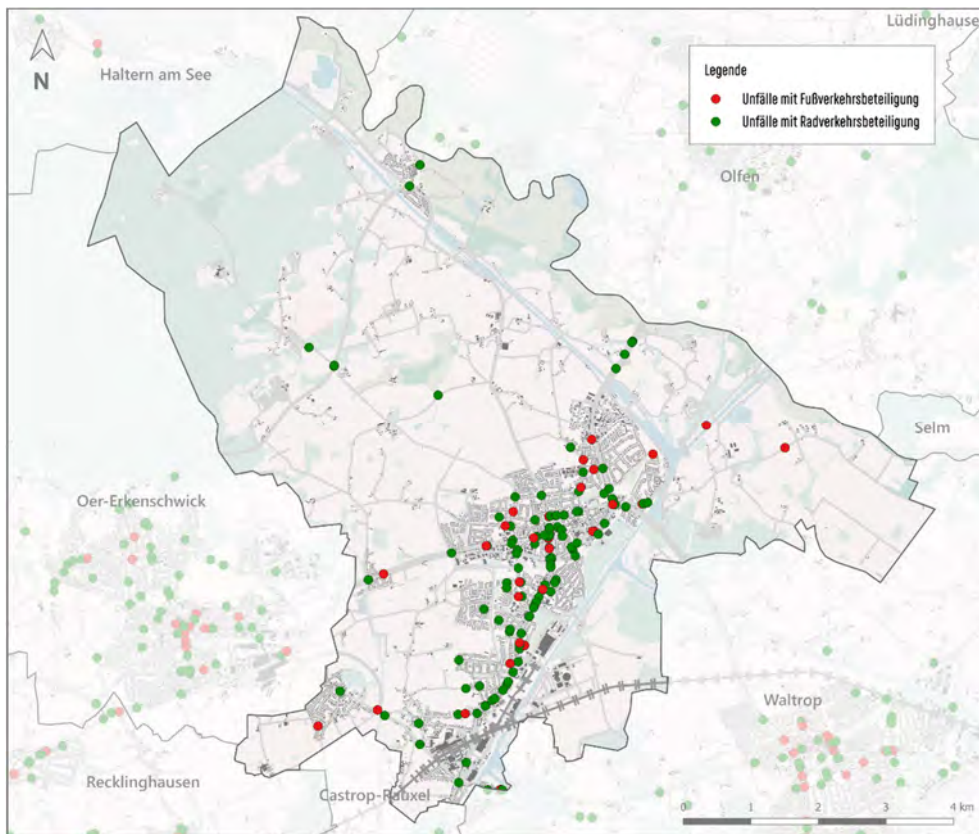


Bild 11: Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung im Betrachtungszeitraum 2021 bis 2023 (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

2.5 Erreichbarkeit

Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr (MIV)

Mit dem Kfz sind alle Zentren der Nachbarkommunen über das übergeordnete Straßennetz angebunden, wodurch eine optimale Vernetzung sichergestellt ist. Die Bundesautobahn A 2 (BAB 2) kann in rund 10 Fahrminuten (6 km) erreicht werden. Auch die BAB 42 (ca. 15 Fahrminuten), die BAB 43 (ca. 20 Fahrminuten) und die BAB 1 (ca. 30 Fahrminuten) befinden sich in attraktiver Nähe. Im Folgenden werden die Verkehrsbelastungen auf den wesentlichen übergeordneten Straßen in Datteln dargestellt:

- B 235 ~16.000 Kfz/24h
- L 610 ~10.000 Kfz/24h
- L 609 ~ 9.300 Kfz/24h

Die B 235 ruft aufgrund ihrer Verkehrsbelastung sowie der innerörtlichen Gestaltung eine Trennwirkung im Stadtgebiet hervor.

Abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes existieren bereits viele Tempo 30 Zonen und Verkehrsberuhigte Bereiche (siehe **Bild 12**).

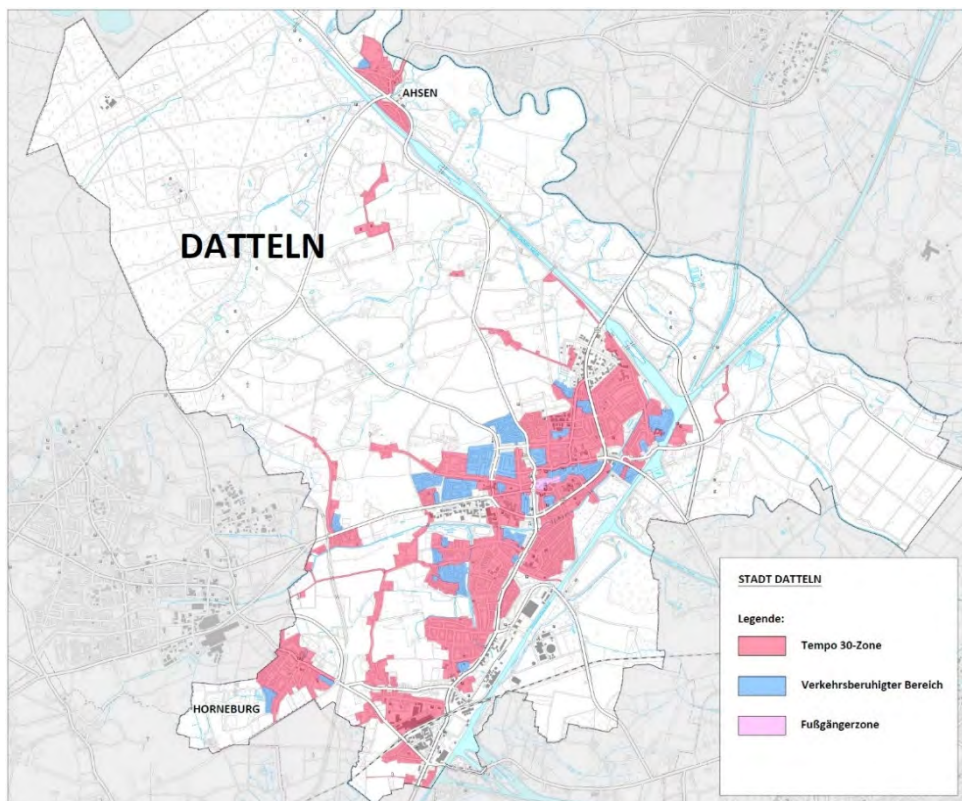


Bild 12: Geschwindigkeitsregelungen im Stadtgebiet Datteln (Quelle: Stadtverwaltung Datteln)

In fußläufiger Entfernung zum Kernbereichs Dattelns befinden sich zwölf Parkzonen (siehe **Bild 13**). Seit Mai 2023 bieten verschiedene Anbieter wie beispielsweise easypark und moBiLET die Bezahlung von Parkgebühren per Handy an. Bezahlautomaten mit Münzbetrieb sind jedoch weiterhin verfügbar. Die Parkgebühren werden in den Zeitbereichen Montag - Freitag von 09:00 – 18:00 Uhr und Samstag von 09:00 bis 13:00 Uhr erhoben und betragen in der Regel 0,25 €/15 Min. Das Parkdeck in der Galerie bietet eine Dauervermietung von Parkständen bspw. für Bewohnende oder Beschäftigte an, wofür eine monatliche Gebühr von 66,50 € erhoben wird.

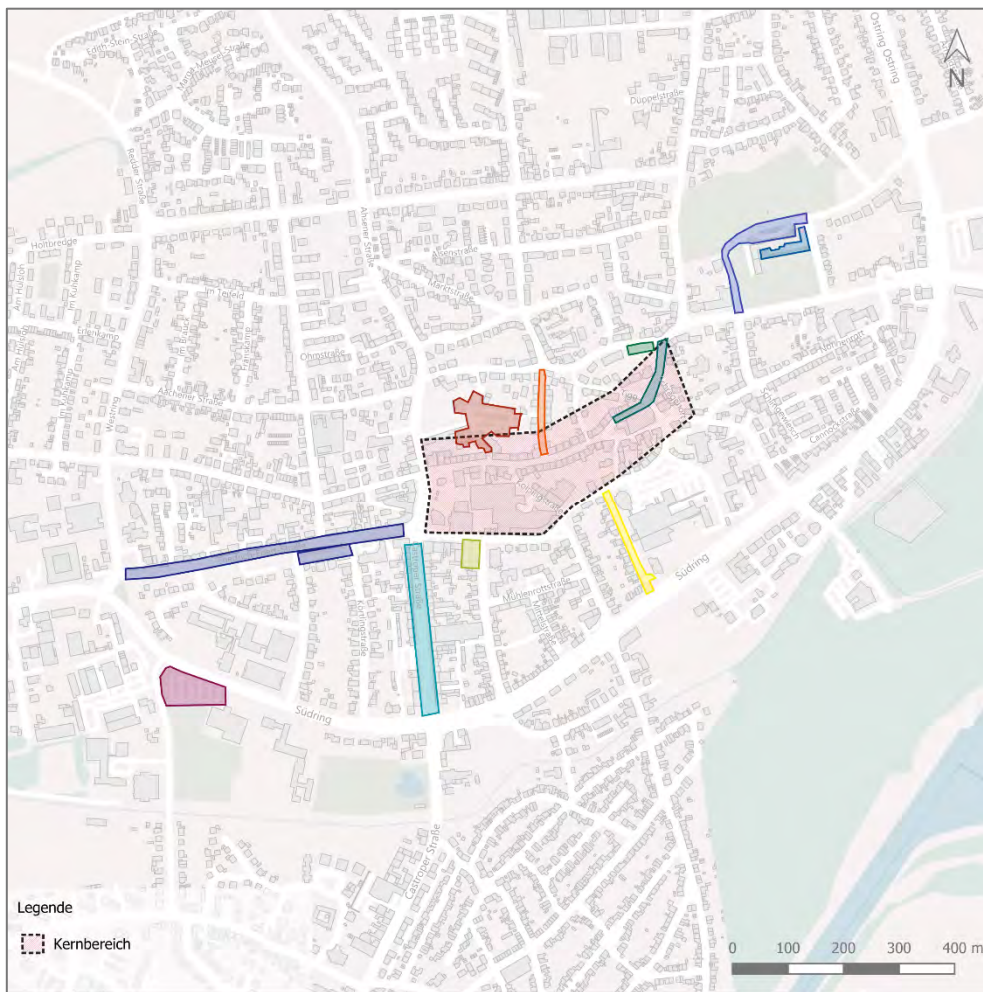


Bild 13: Parkzonen in fußläufiger Entfernung zum Dattelner Kernbereich (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit im ÖPNV

Datteln ist derzeit nicht direkt an den Personenschienenverkehr angebunden. Über verschiedene (Schnell-)Buslinien können die umliegenden Bahnhöfe „Haltern am See“, „Recklinghausen Hauptbahnhof“, „Castrop-Rauxel Hbf“, „Mengede Bahnhof“ und „Lüdinghausen“ im 30-Minuten-Takt erreicht werden (siehe **Bild 14**).

In den Planungen des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) sind in Datteln die folgenden drei Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zum Ausbau zu Mobilstationen vorgesehen:

- Datteln Bus Bf (regional zentral)
- Neuer Weg (regional zentral)
- Datteln Wittener Straße (regional zentral)

Diese drei Standorte wären von einem Großteil der Dattelter Bevölkerung innerhalb von 15 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar (siehe orangene Fläche in **Bild 14**).

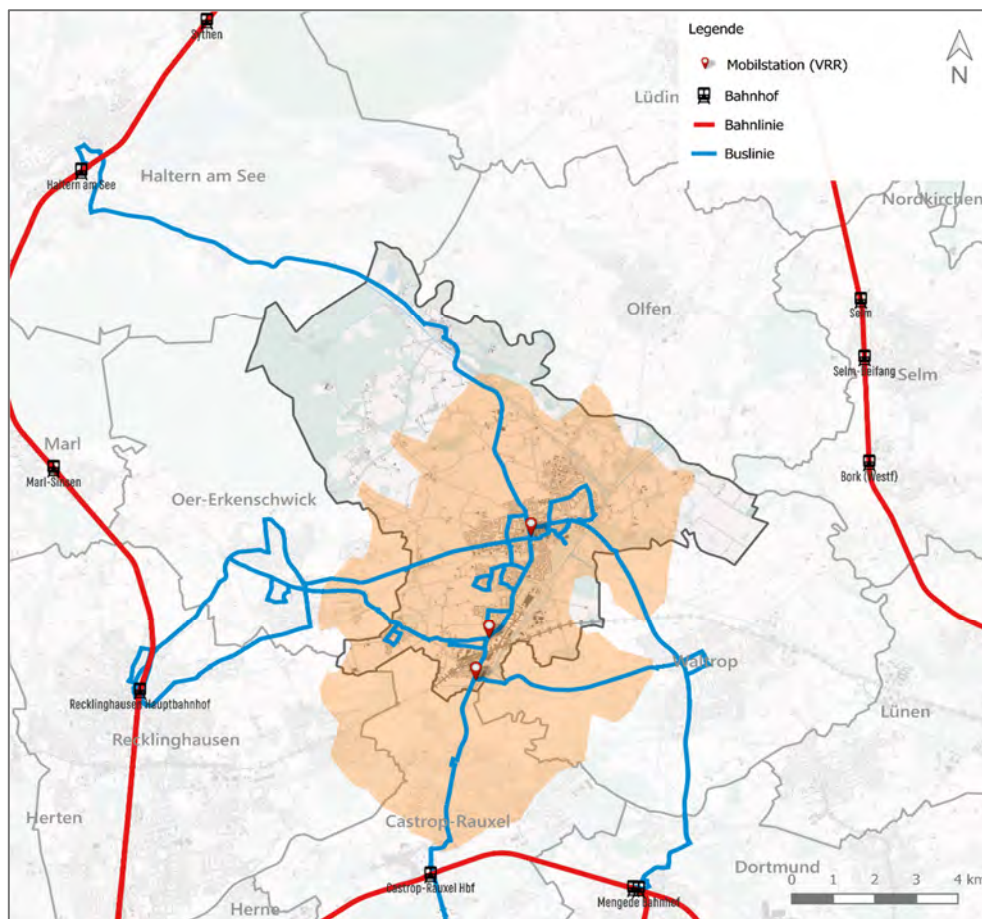


Bild 14: Anbindung an das Schienennetz und potenzielle Mobilstationen des VRR (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Insgesamt werden in Datteln täglich mehr als 5.000 Fahrgäste im ÖPNV befördert. Am Busbahnhof Datteln steigen täglich 3.500 Personen ein oder aus, die eine der acht Buslinien bzw. den Nachtbus nutzen. An der Haltestelle "Wittener Straße" steigen täglich ca. 1.300 Personen ein oder aus, die eine der drei Buslinien nutzen.

Für einen Großteil der Dattelter Bevölkerung ist mindestens eine Bushaltestelle innerhalb von fünf Gehminuten erreichbar. Lediglich die Bauernschaften Bockum und Pelkum sowie die äußeren Bereiche des Wohngebiets

"Im Westerkamp" befinden sich nicht im 500-Meter-Einzugsbereich (siehe **Bild 15**).

Im Jahr 2017 waren bereits 14 von insgesamt 20 Lichtsignalanlagen (LSA) entlang von Busrouten für den ÖPNV beschleunigt (Quelle: NVP Kreis Recklinghausen, 2017).

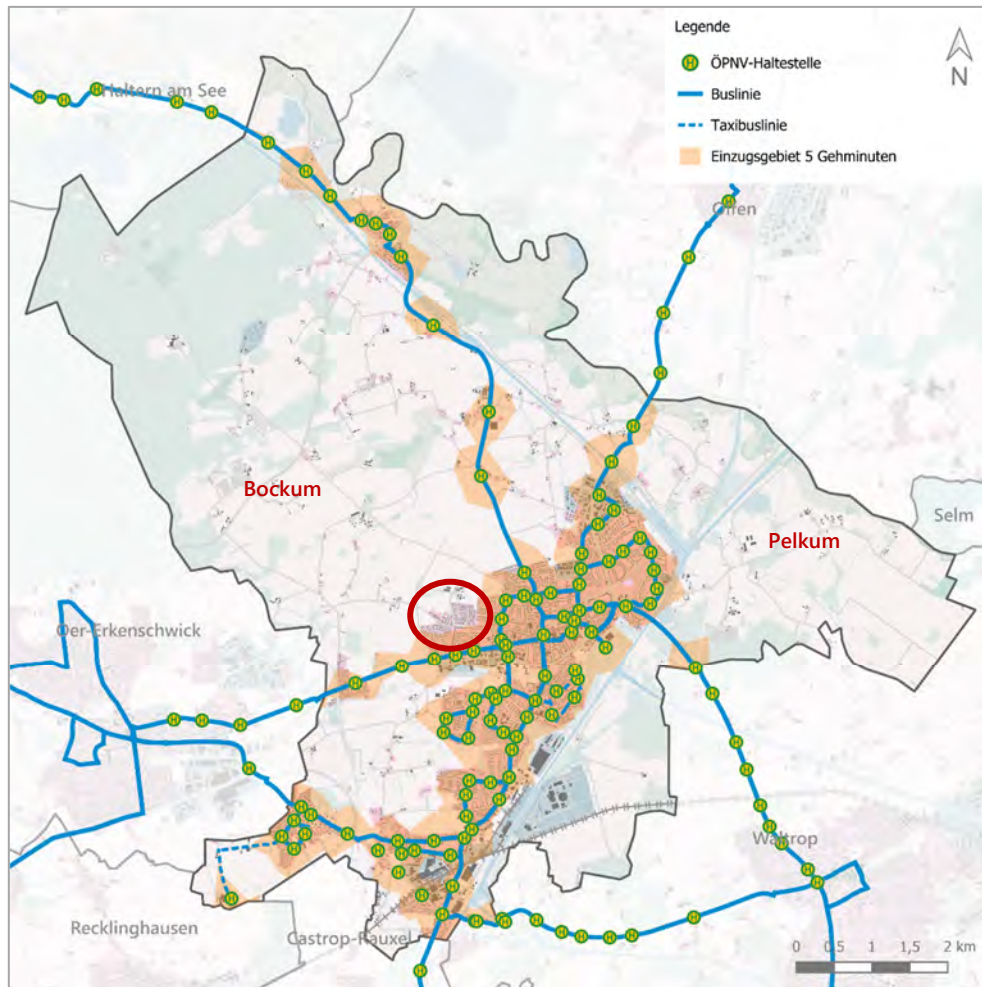


Bild 15: Erreichbarkeit von Bushaltestellen im Stadtgebiet (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit im Radverkehr

Im Radverkehrsnetz NRW sowie im regionalen Radverkehrsnetz Metropole Ruhr sind bereits (Haupt-)Routen für den Radverkehr in Datteln definiert. Darüber hinaus gibt es ein gut ausgebautes Netz an Radwegen für den touristischen Radverkehr, darunter die EuroVelo-Route 3, die Dortmund-Ems-

Kanal-Route, die Römer-Lippe-Route, die Hohe Mark RadRoute (Etappe 5) und die Dattelner Runde (siehe **Bild 16**).

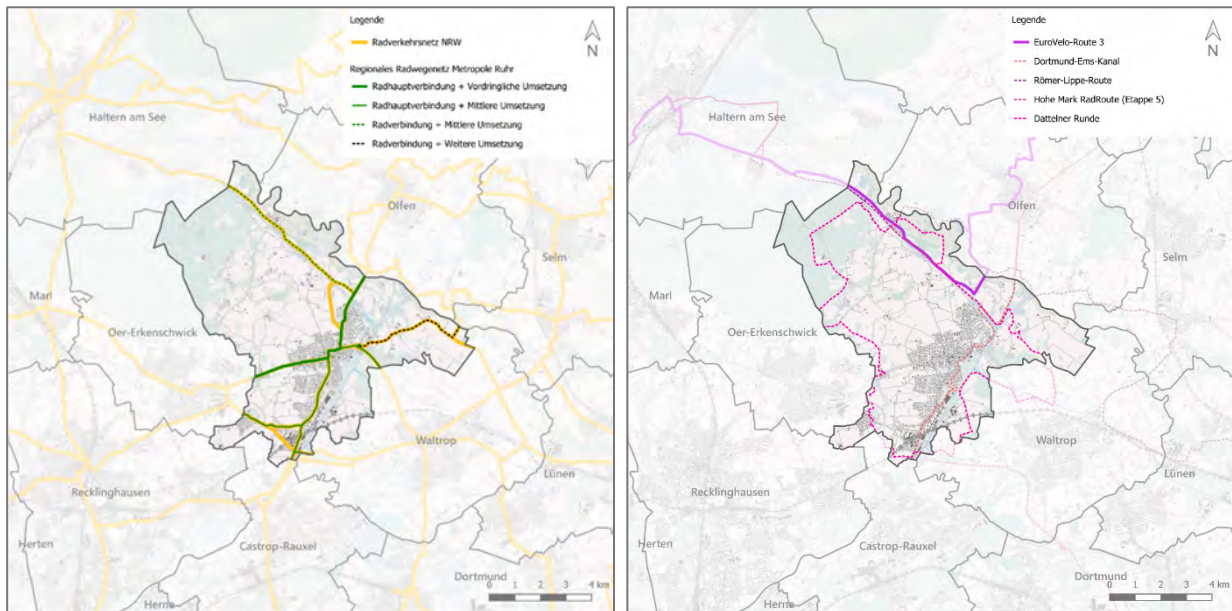


Bild 16: Radverkehrsnetz NRW, Regionales Radwegenetz Metropole Ruhr und ausgewiesene touristische Radrouten (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Ein Großteil der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur besteht außerorts sowie innerorts aus gemeinsamen Geh- und Radwegen. Innerorts wird der Radverkehr zudem häufig auf getrennten Geh- und Radwegen geführt (siehe **Bild 17**). Grundsätzlich lässt sich demnach festhalten, dass die Führung des Radverkehrs überwiegend im Seitenraum und vergleichsweise selten auf der Fahrbahn erfolgt. Hinzu kommt, dass die Führungsform häufig wechselt und keine durchgehend zusammenhängende, stetige Führung des Radverkehrs vorhanden ist.

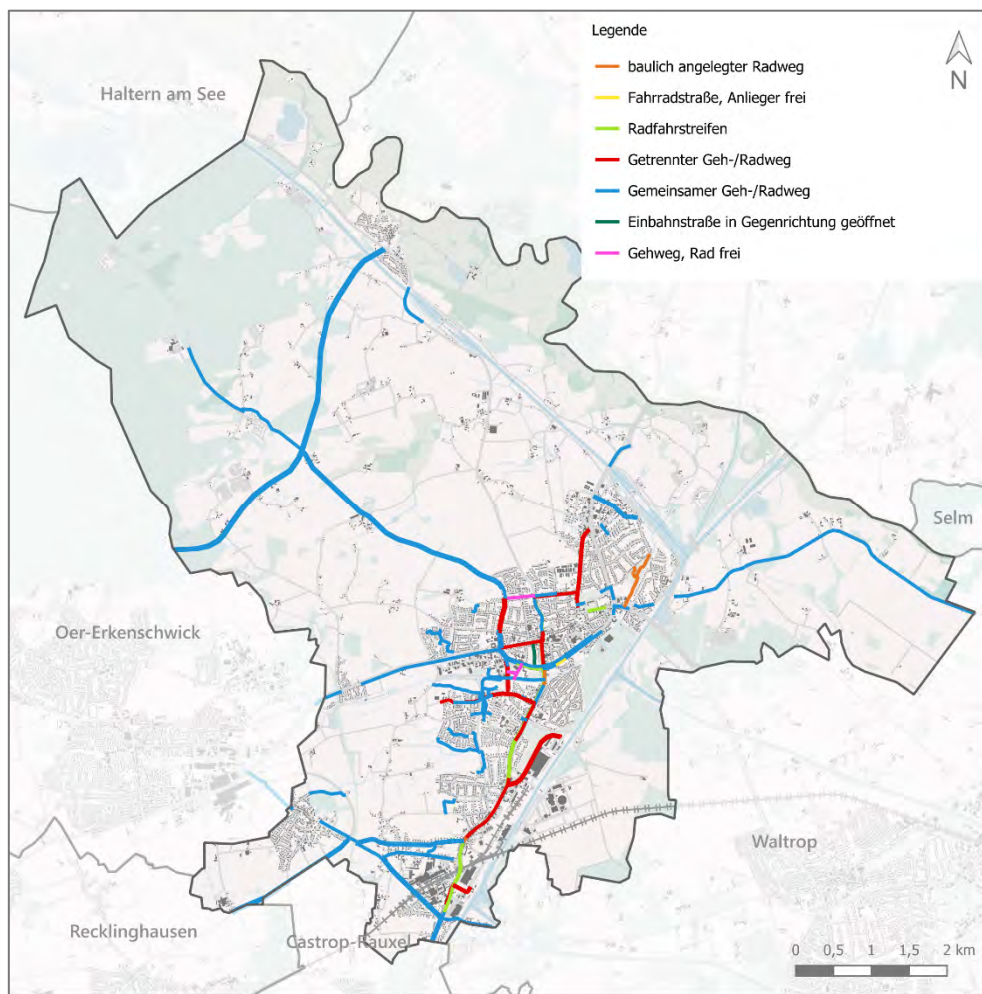


Bild 17: Bestehende Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet Datteln (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Verschiedene Ziele des alltäglichen Bedarfs wie z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Bildungsstätten oder Krankenhäuser sind für die meisten Dattelner innerhalb von 10 Fahrminuten mit dem Fahrrad zu erreichen (siehe **Bild 18**). Grundsätzlich sind viele Wegelängen in Datteln (z.B. zwischen Arbeitsplatzstandorten und Wohngebieten) im akzeptablen Bereich, um sie mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dies verdeutlicht auch die Auswertung der Mobilitätsdaten in **Kapitel 2.3**.

Zur Förderung des Radverkehrs sind bereits verschiedene Maßnahmen im Stadtgebiet geplant. Hierzu zählen bspw. die Einrichtung von Fahrradstraßen, wobei für zwei Fahrradstraßen bereits ein Förderantrag eingereicht ist, 26 Radabstellplätze (davon drei mit E-Lademöglichkeiten) sowie die Schaf-

fung attraktiver Achsen wie die Nord-Süd-Verbindung (Hagem – Meckinghoven). Eine Ost-West-Verbindung ist in den letzten Monaten immer wieder in politischer Diskussion und wird daher in **Kapitel 6** genauer untersucht.

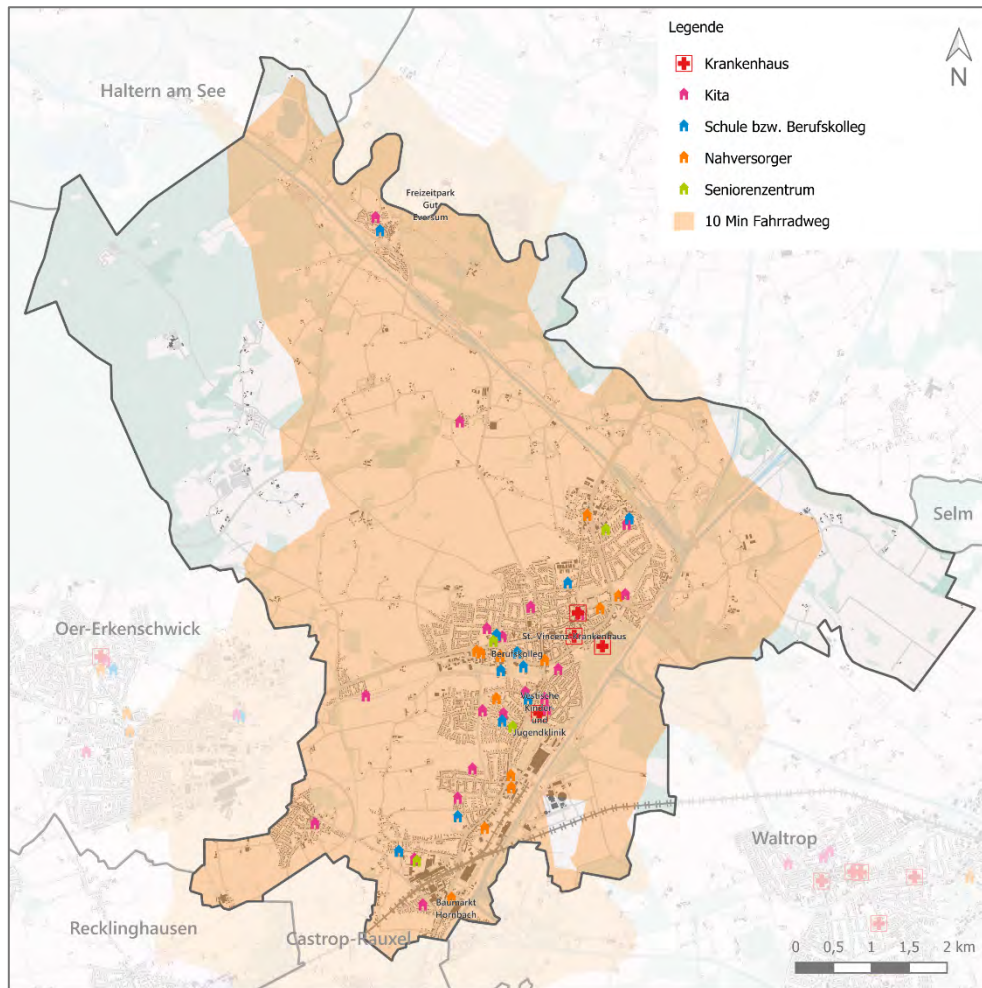


Bild 18: Erreichbarkeit verschiedener Ziele des alltäglichen Bedarfs mit dem Fahrrad (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit im Fußverkehr

In Datteln verlaufen die touristischen Wanderrouten Katenkreuz, Dattelner Grüne Acht, Dattelner Blau Acht und Hohe Mark Steig, die über mehrere Wanderparkplätze erreichbar sind.

Obwohl die Wegelängen, die zu Fuß zurückgelegt werden, deutlich geringer sind, als jene, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sind viele alltägliche

Ziele zu Fuß erreichbar. Ein Großteil der bebauten Gebiete liegt in einem Radius von 10 Gehminuten zu einer verkehrssensiblen Einrichtung, einem Krankenhaus oder einem Nahversorger (siehe **Bild 19**).

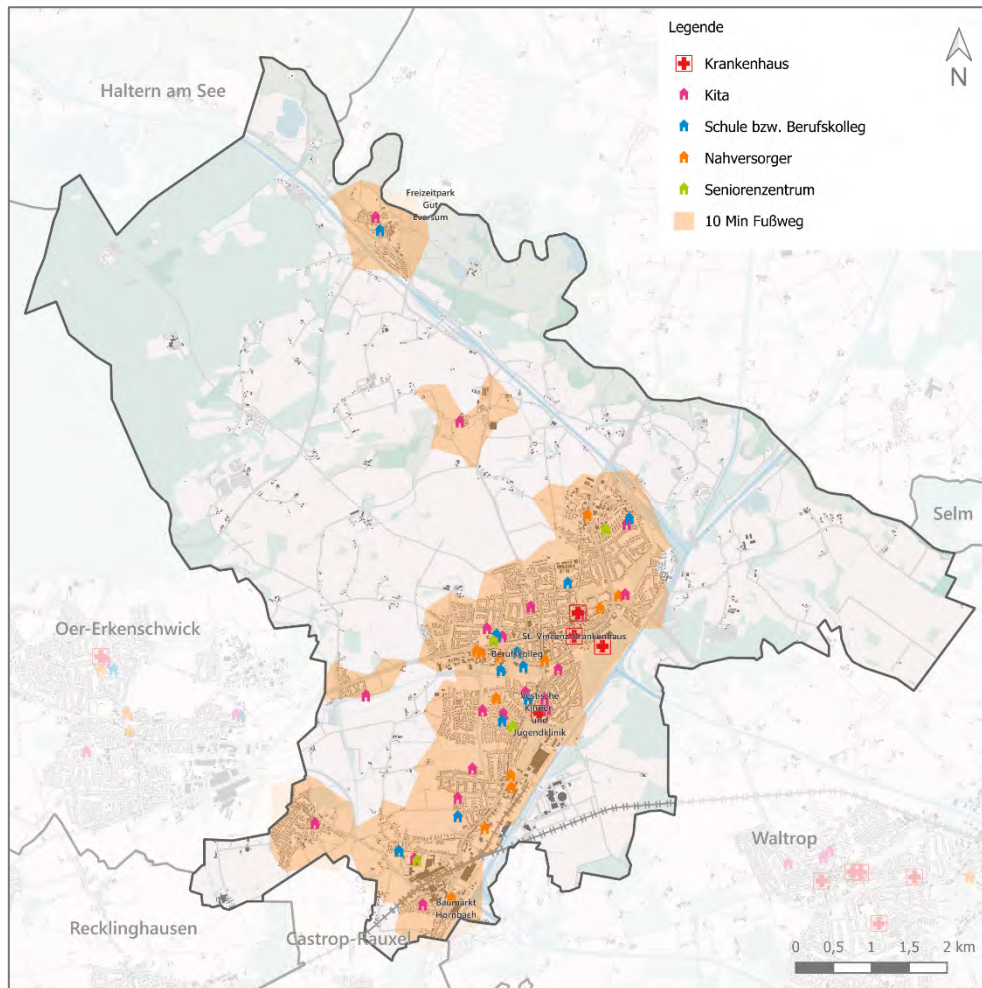


Bild 19: Erreichbarkeit verschiedener Ziele des alltäglichen Bedarfs zu Fuß (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

2.6 Stärken-Schwächen-Analyse

Aufbauend auf den in der Bestandsanalyse festgestellten Potenzialen und Defiziten sowie den in der Akteursbeteiligung (siehe **Kapitel 4**) genannten Mängel wurde eine Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT-Analyse) durchgeführt. Im Nachfolgenden werden die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken der Mobilität in Datteln mit dem Schwerpunkt auf der Nahmobilität zusammengefasst.

Allgemein

Das nachfolgende **Bild 20** stellt übersichtlich zusammengefasst die Stärken und Chancen sowie die Schwächen und Risiken hinsichtlich der allgemeinen städtebaulichen Situation und Mobilität in Datteln dar.

Es wird Bezug auf die Siedlungsstruktur und die Strukturdaten, vorhandene Konzepte sowie bereits bestehende Vorgehensweisen und Planungen genommen. Außerdem werden die grundsätzlichen, historisch gewachsenen Hürden im Stadtgebiet thematisiert.



STÄRKEN / CHANCEN 	SCHWÄCHEN / RISIKEN 
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittelzentrum mit Vielzahl an Einzelhandel → 2/3 der Bevölkerung im Umkreis < 2 km ▪ viele übergeordnete zielweisende Konzepte, ways2work-Wettbewerb ▪ kein grundsätzliches Parkraumdefizit ▪ zentrale öffentliche Parkzonen, Handyzahlung ▪ Teilnahme am SEVAS-Netzwerk zur Lkw-Navigation ▪ viele kommunikative Maßnahmen, z.B. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Europäische Mobilitätswoche ➤ „Wochenmarkt EXTRA“ ➤ E-Rikscha-Touren für Senioren ▪ Umnutzung von Flächen entlang der B 235 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ahsen und Horneburg nur fragmentarisch Geschäfte des täglichen Bedarfs → steuern Kernstadt an ▪ Motorisierungsgrad mit 605 Pkw/1000 EW überdurchschnittlich (= 580 Pkw/1000 EW) ▪ Modal Split mit großem MIV-Anteil ▪ Barrierewirkung der B 235 (16.000 Kfz/24h) ▪ langsame Umsetzung von Maßnahmen, auch bei festgestellten Sicherheitsdefiziten (z.B. UHS, B 235)

Bild 20: Ergebnisse der SWOT-Analyse in Bezug auf die allgemeine Situation in Datteln

Fußverkehr

Das nachfolgende **Bild 21** stellt übersichtlich zusammengefasst die Stärken und Chancen sowie die Schwächen und Risiken hinsichtlich des Fußverkehrs in Datteln dar.

Es wird Bezug auf die Flächennutzung und Freizeit-/Bewegungsangebote, die Erreichbarkeit verschiedener alltäglicher Ziele und die Nutzbarkeit der Fußverkehrsflächen für alle Verkehrsteilnehmende genommen. Außerdem werden die Gestaltung und die vorhandenen Ausbaustandards von Fußverkehrsflächen im Stadtgebiet thematisiert.



STÄRKEN / CHANCEN 	SCHWÄCHEN / RISIKEN 
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Naherholungsgebiete und Freiflächen in fußläufiger Entfernung ▪ Bewegungsangebote mit Sportpark-Mitte und Nahbereich Dattelner Meer ▪ rund 50 Spiel- und Bolzplätze ▪ kurze Wege im Alltag → Verlagerung Fußverkehr ▪ Tempo 30 vor Schulen ▪ barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen ▪ wöchentliche Kontrolle von Winterdienst und Reinigung auf Fuß- / Radwegen in städtischer Hand ▪ eigene Stadt-Terrassen ▪ in Planung: Wanderweg LandStreifer „Gernebachtal“ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Querbarkeit der B 235 (auch zu ÖPNV-HST) ▪ Anforderungssignale an LSA für zu Fuß Gehende ▪ lange Querungswege über Einmündungen entlang der B 235 ▪ Verkehrsflächen teilweise nicht eindeutig zugewiesen ▪ Fußverkehrsflächen häufig zu schmal

Bild 21: Ergebnisse der SWOT-Analyse in Bezug auf den Fußverkehr in Datteln

Radverkehr

Das nachfolgende **Bild 22** stellt übersichtlich zusammengefasst die Stärken und Chancen sowie die Schwächen und Risiken hinsichtlich des Radverkehrs in Datteln dar.

Es wird Bezug auf die Topografie und Flächennutzung sowie den Radtourismus und die Erreichbarkeit verschiedener alltäglicher Ziele genommen. Besonders hervorzuheben als Chance für den Radverkehr sind die bereits geplanten Maßnahmen sowie die städtische Förderung des Radverkehrs. Als wesentliche Schwächen sind derzeit die Gestaltung und die vorhandenen Ausbaustandards von Radverkehrsinfrastruktur und die unstetige Radverkehrsführung im Stadtgebiet zu verzeichnen.

STÄRKEN / CHANCEN 	SCHWÄCHEN / RISIKEN 
<ul style="list-style-type: none"> ▪ flache Topografie, Naherholung Haard, Kanäle ▪ 99 km Wirtschaftswege, 40 km Wege an Kanälen ▪ 4 Themenrouten, zahlreiche touristische Wege ▪ kurze Wege im Alltag → Verlagerung Radverkehr ▪ flächendeckend Tempo 30 in Wohngebieten ▪ Öffnung der Fußgängerzone in Abend-/Nachtzeiten → Nutzung durch Schülerverkehr ▪ Fahrradstraße realisiert, Qualitätsstandards + Gestaltungsmerkmale beschlossen ▪ Ausbau Radabstellanlagen, insb. an Bushaltestellen ▪ städtische Förderrichtlinie für Fahrräder, Abstellanlagen, Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anforderungssignal an LSA für Radfahrende ▪ auch innerorts häufig gemeinsame Führung mit Fußverkehr, was zu Konflikten führt ▪ Radwegebenutzungspflicht häufig nicht regelwerkskonform ▪ Verkehrsflächen teilw. nicht eindeutig zugewiesen ▪ Radverkehrsflächen häufig zu schmal ▪ häufiger Wechsel der Führungsform ▪ Radwege enden abrupt ohne Überführung ▪ Einbahnstraße „Körtlingstraße“ bisher als einzige in Gegenrichtung freigegeben ▪ keine Fahrradverleihsysteme

Bild 22: Ergebnisse der SWOT-Analyse in Bezug auf den Radverkehr in Datteln

Verknüpfung mit dem ÖPNV

Das nachfolgende **Bild 23** stellt übersichtlich zusammengefasst die Stärken und Chancen sowie die Schwächen und Risiken hinsichtlich der Verknüpfung der Nahmobilität mit dem ÖPNV in Datteln dar.

Ein einfacher und bequemer Umstieg zwischen Nahmobilität und ÖPNV fördert die Nutzung des Verkehrsverbunds und trägt zur Reduzierung des individuellen Kfz-Verkehrs und der Umweltbelastung bei. Daher sollte bei der Zielsetzung, die Nahmobilität zu fördern, immer auch die Verknüpfung mit dem ÖPNV betrachtet werden.

Es wird Bezug auf das aktuelle, bereits gut ausgebaute Buslinienangebot sowie den geplanten Ausbau an Infrastruktur genommen. Insbesondere die Ausbaumaßnahmen zur Förderung der Nutzbarkeit durch alle Menschen sind hervorzuheben.



STÄRKEN / CHANCEN 	SCHWÄCHEN / RISIKEN 
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 11 Buslinien ▪ Schnellverbindungen zu Bahnhöfen und Nachbarkommunen ▪ barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen ▪ Ausbau Radabstellanlagen an Bushaltestellen ▪ in Planung: Schnellbuslinie X-10 ▪ in Planung (VRR): 3 Mobilstationen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine direkte Anbindung an Schienenverkehr, ABER: alle umliegenden Bahnhöfe über Buslinien angebunden ▪ derzeit mangelnde Barrierefreiheit an vielen Bushaltestellen ▪ lange Wege + Rotphasen für Umsteiger an HST „Wittener Straße“ (Mobilstation des VRR)

Bild 23: Ergebnisse der SWOT-Analyse in Bezug auf die Verknüpfung der Nahmobilität mit dem ÖPNV in Datteln

3 Analyse der Einsparungspotenziale der THG-Emissionen

In der Bestandsanalyse (siehe **Kapitel 2**) wurde bereits erläutert, dass der Anteil des MIV am Modal-Split in Datteln aktuell sehr hoch ist, was eine entsprechende THG-Belastung mit sich bringt. Das Potenzial des Umstiegs auf die Nahmobilität, insbesondere auf den Radverkehr, ist in Datteln jedoch sehr hoch. Im folgenden Kapitel wird untersucht, welche Einsparpotenziale bezüglich der THG-Emission im Verkehrssektor möglich sind. Hierzu werden verschiedene Szenarien der Antriebs- und Mobilitätsentwicklung zugrunde gelegt.

Die Untersuchung erfolgt in drei Schritten. Zunächst wird der IST-Zustand analysiert, danach werden mögliche Verlagerungs- und Einsparpotenziale identifiziert. Abschließend wertet eine Potenzialanalyse die zu erwartenden Veränderungen und Reduktionen der THG-Emissionen je Szenario aus.

3.1 IST-Analyse

Die IST-Analyse der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor erfolgt auf Grundlage der Bilanzierungs-Systematik Kommunal (BISKO), wie sie vom Klima-Bündnis in Kooperation mit dem Umweltbundesamt entwickelt wurde. Ziel ist es, die lokal verursachten verkehrsbedingten THG-Emissionen möglichst präzise und methodisch konsistent zu erfassen. Ergänzend werden auch verhaltensbezogene sowie raumstrukturelle Aspekte der Mobilität berücksichtigt, um ein umfassendes Bild des derzeitigen Mobilitätsverhaltens und der verkehrlichen Rahmenbedingungen zu erhalten. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die weiterführende Potenzialanalyse.

Treibhausgasbilanzierung des Sektors „Verkehr“

Basierend auf der Treibhausgasbilanzierung des Sektors „Verkehr“ werden im Folgenden die THG-Emissionen nach Verkehrsmitteln (siehe **Tabelle 1**) und Energieträgern (siehe **Tabelle 2**) betrachtet.

Die aktuelle THG-Bilanz im Verkehrssektor nach Verkehrsmitteln zeigt eine klare Dominanz des motorisierten Individualverkehrs. Rund 63 % der verkehrsbedingten Emissionen entfallen auf den Pkw, weitere 34 % auf den gewerblichen Verkehr. Der ÖPNV (2 %) und motorisierte Zweiräder (1,4 %) spielen eine untergeordnete Rolle.

Verkehrsmittel	THG in tCO ₂ eq (2022)	Prozentualer Anteil
Personenverkehr		
Pkw	32.295,33	62,57 %
motorisierte Zweiräder	710,10	1,38 %
Linienbus	1.051,06	2,04 %
Schienenpersonen-fernverkehr	0,53	0,01 %
Schienenpersonen-nahverkehr	0,60	0,01 %
Gewerblicher Verkehr		
Binnenschifffahrt	3.656,97	7,09 %
leichte Nutzfahrzeuge	5.128,99	9,94 %
Lkw	7.563,43	14,65 %
Schienengüterverkehr	898,33	1,74 %
Gesamt	51.614,19	

Tabelle 1: THG-Emissionen (Bundesmix) nach Verkehrsmitteln (Datenquelle: Klimaschutzplaner)

Energieträger	THG in tCO ₂ eq(2022):	Prozentualer Anteil:
Benzin	17.516,35	33,94 %
Diesel	31.570,51	61,17 %
CNG Fossil	59,58	0,12 %
LPG	237,30	0,46 %
Strom	1.239,24	2,40 %
Biobenzin	252,97	0,49 %
Diesel biogen	718,75	1,39 %
Gesamt	51.614,19	

Tabelle 2: THG-Emissionen (Bundesmix) nach Energieträgern (Datenquelle: Klimaschutzplaner)

Die aktuelle THG-Bilanz des Verkehrssektors nach Energieträgern zeigt eine deutliche Dominanz fossiler Kraftstoffe. Diesel (61 %) und Benzin (34 %) verursachen zusammen über 95 % der verkehrsbedingten Emissionen. Alternative Antriebe, wie Biokraftstoffe oder Strom sind mit unter 5 % deutlich nachrangig.

Verhaltensbezogene Mobilitätsdaten

Die Analyse der verhaltensbezogenen Mobilitätsdaten wurde bereits im Rahmen der Bestandsanalyse (siehe **Kapitel 2**) durchgeführt. Im Folgenden wird im Sinne der Übersichtlichkeit eine kurze Zusammenfassung dargestellt:

► Modal Split nach Wegeanteilen

Der aktuelle Modal Split verdeutlicht die starke Dominanz des MIV mit einem Anteil von 66 %. Der öffentliche Verkehr spielt mit lediglich 3 % eine untergeordnete Rolle. Deutlich höher fällt der Anteil des Radverkehrs (17 %) und des Fußverkehrs (14 %) aus. Diese Werte verdeutlichen das vorhandene Potenzial für die Nahmobilität.

► Modal Split nach Personenkilometer

Anhand der Personenkilometer wird deutlich, dass ein Großteil (87 %) durch den MIV bewältigt werden. Lediglich 13 % entfallen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Es ist entscheidend, innerhalb der IST-Analyse und der folgenden Szenarienentwicklung, den Modal Split nach Personenkilometer zu berücksichtigen, da dieser die tatsächliche Verkehrsleistung abbildet.

Verkehrsmittel	Personenkilometer in Mio (2022)	Prozentualer Modal Split nach Personenkilometern
MIV	201,35	87%
ÖV	12,32	5%
Radverkehr	8,89	4%
Fußverkehr	8,05	4%

Tabelle 3: Modal Split nach Personenkilometern (Datenquelle: Klimaschutzplaner, 2022)

- **Wegelänge**

Die Mehrheit der Wege (55 %) entfällt auf Strecken bis 5 km. Ein Bereich, der großes Potenzial für eine Verlagerung auf Fahrrad- und Fußverkehr bietet. Längere Wege ab 5 km (46 %) könnten durch die Förderung der E-Mobilität bei Pkw und im Radverkehr umweltfreundlicher bewältigt werden.

- **Nutzung der Verkehrsmittel nach Wegelänge**

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dominiert bereits ab 2 km Weglänge. Maßnahmen wie bessere Radinfrastruktur, sichere Abstellmöglichkeiten und Bildungsinitiativen können dazu beitragen, den Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu erhöhen.

- **Wegezwecke**

Die meisten Wege entfallen auf Freizeit (27 %), Arbeit (21 %) und Einkaufen (18 %). Diese drei Bereiche bieten besonders großes Verlagerungspotenzial auf Radverkehr, Fußverkehr oder ÖPNV. Auch Schulwege (10 %) und Bring- / Holverkehre (6 %) lassen sich durch sichere Infrastruktur und gezielte Programme nachhaltiger gestalten.

Zwischenfazit aus der IST-Analyse

Die Analyse des Mobilitätsverhaltens zeigt deutlich, dass der MIV, insbesondere der Pkw, sowohl beim Modal Split nach Wegeanteile als auch beim Modal Split nach Personenkilometern dominiert. Damit ist der MIV hauptverantwortlich für die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen. Obwohl der Rad- und Fußverkehr bereits relevante Anteile einnimmt, zeigt sich hier noch erhebliches Ausbaupotenzial, vor allem bei kurzen Wegen bis 5 km Länge, die über die Hälfte aller Alltagswege ausmachen. Um eine wirksame Reduktion der CO₂-Emissionen zu erreichen, müssen Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und -vermeidung konsequent umgesetzt werden. Etwa durch den Ausbau der Rad- und Fußinfrastruktur, die Förderung des ÖPNV oder gezielte Programme für Arbeits- und Schulwege.

Mit nur 2,4 % Anteil an den THG-Emissionen durch Strom ist die Elektromobilität in Datteln noch schwach ausgeprägt. Biogene Kraftstoffe spielen ebenfalls kaum eine Rolle. Die Dekarbonisierung des motorisierten Verkehrs (v.a. Gewerbe, Pendler, Lieferdienste) steht noch am Anfang. Um diese zu fördern, bedarf es eines Ausbaus an Ladeinfrastruktur, insbesondere in Wohnorten, Gewerbegebieten und im öffentlichen Raum.

Der Anteil des ÖPNV an den Treibhausgasemissionen beträgt lediglich 2 %. Der Wegeanteil des ÖPNV liegt mit nur 3 % ebenfalls sehr niedrig. Datteln ist nicht ans regionale Schienennetz angeschlossen, was die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Auto stark einschränkt. Der Busverkehr kann dies nur begrenzt kompensieren. Insbesondere bei längeren Pendlerstrecken wird demzufolge vermehrt auf den Pkw zurückgegriffen. Da eine Anbindung Dattelns an das regionale Schienennetz derzeit nicht geplant ist, wird zukünftig nur eine geringe Verlagerung auf den ÖPNV angenommen.

3.2 Abschätzen von Verlagerungspotenzialen

Für den Fuß- und Radverkehr sowie die Elektromobilität werden verschiedene Maßnahmen entwickelt, die nach zeitlichen Horizonten unterteilt sind. Dabei werden kurz-, mittel- und langfristige Ansätze für die jeweiligen Verkehrsmittel konzipiert und das potenzielle prozentuale Verlagerungspotenzial aufgezeigt. Auf dieser Grundlage werden in **Kapitel 3.3** die entsprechenden Zielszenarien abgeleitet.

3.2.1 Fußverkehr

Kurzfristige Maßnahmen (Zeithorizont: 2030)

Darunter fallen Maßnahmen wie die Erneuerung und der Ausbau der Gehwege, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, sichere Querungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Temporeduktion an sensiblen Stellen (z.B. Wohnquartiere, Schulwege) sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung, Beleuchtung und Sitzgelegenheiten. Daraus resultierte eine Aktivierung der Kurzstreckenpotenziale und die Steigerung der Sichtbarkeit und Attraktivität des Fußverkehrs.

Mittelfristige Maßnahmen (Zeithorizont: 2035)

Unter mittelfristige Maßnahmen werden übergeordnete Maßnahmen wie ein Fußverkehrskonzept mit Netzplanung, Standards und Prioritäten, verkehrsberuhigte Zonen und autoarme Quartiere sowie multimodale Anbindungen des Fußverkehrs zusammengefasst. Letzteres stellt aufgrund der fehlenden Schienenanbindung jedoch nur ein bedingtes Verlagerungspotenzial dar.

Langfristige Maßnahmen (Zeithorizont: 2045)

Langfristige Maßnahmen im Fußverkehr streben eine Veränderung der Alltagsmobilität an. Maßnahmen in diesem Bereich sind bspw. das Konzept

„Stadt der kurzen Wege“ (Funktionen des Alltags innerhalb fußläufiger Distanzen zu planen), eine durchgängige Infrastruktur für sicheres, angenehmes Gehen sowie weitere Push-Maßnahmen wie die Zufahrtsbeschränkungen und autofreie Innenbereiche zur Reduktion des MIV. Der Fußverkehr etabliert sich als gleichwertiges Verkehrsmittel.

Abschätzung des Verlagerungspotenzials auf den Fußverkehr

Für Datteln lassen sich, in Anlehnung an Studien und kommunale Praxisbeispiele die in **Tabelle 4** dargestellten Verlagerungspotenziale abschätzen. Diese sind nicht nach Wegeanteilen, sondern nach Personenkilometern geschätzt.

Zeithorizont	Maßnahmenfokus	Geschätztes Verlagerungspotenzial (MIV auf Fußverkehr)
Kurzfristige Maßnahmen bis 2030	Gehwegerneuerung, Barrierefreiheit, Temporeduktion, Aufenthaltsqualität	2 - 3 %
mittelfristige Maßnahmen bis 2035	Fußverkehrskonzept, verkehrsberuhigte Zonen, autoarme Quartiere	4 - 5 %
langfristige Maßnahmen bis 2045	Stadt der kurzen Wege, durchgängige Infrastruktur, Push-Maßnahmen gegen MIV	6 - 7 %

Tabelle 4: Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen für den Fußverkehr und deren geschätztes Verlagerungspotenzial

3.2.2 Radverkehr

Kurzfristige Maßnahmen (Zeithorizont: 2030)

Die kurzfristigen Maßnahmen sehen einen Lückenschluss im Alltagsradnetz, sichere Radabstellanlagen, Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Infrastruktur sowie begleitende Öffentlichkeits- / Informationskampagnen und Schulförderprogramme vor. Durch diese Maßnahmen sollen kurze Autofahrten (< 5 km) auf das Fahrrad verlagert werden.

Mittelfristige Maßnahmen (Zeithorizont: 2035)

Mittelfristige Maßnahmen sehen den Ausbau regionaler Radschnellwege in umliegende Gemeinden wie Recklinghausen oder Waltrop vor. Zudem soll die Radinfrastruktur stärker mit dem ÖPNV verknüpft werden, um multimodale Mobilitätsansätze zu fördern. Weitere Maßnahmen umfassen die Reduktion von Parkraum in Innenstädten sowie die Verkehrsberuhigung ausgewählter Bereiche. Ziel ist es, durch diese Schritte eine Verkehrsverlagerung auch im Pendel- und Freizeitverkehr zu erreichen.

Langfristige Maßnahmen (Zeithorizont: 2045)

Als langfristige Maßnahme ist der Aufbau eines durchgängigen, lückenlosen Radverkehrsnetzes mit hoher infrastruktureller Qualität vorgesehen. Zudem soll der MIV durch bspw. Geschwindigkeitsreduzierungen im gesamten Stadtgebiet auf Tempo 30, unattraktiver gestaltet werden. Diese Maßnahmen sollen zu spürbaren Verlagerungseffekten führen und eine breite Verhaltensänderung in der Bevölkerung anstoßen.

Abschätzung des Verlagerungspotenzials auf den Radverkehr

Für Datteln lassen sich in Anlehnung an Studien und kommunale Praxisbeispiele die in **Tabelle 5** dargestellten Verlagerungspotenziale abschätzen. Diese sind nicht nach Wegeanteilen, sondern nach Personenkilometern geschätzt.

Zeithorizont	Maßnahmenfokus	Geschätztes Verlagerungspotenzial (MIV auf Radverkehr)
kurzfristige Maßnahmen bis 2030	Ausbau von Radwegen, Lückenschlüsse, sichere Abstellanlagen, Beschilderung	6 - 7 %
mittelfristige Maßnahmen bis 2035	regionale Radschnellwege, multimodale Verknüpfungen, Fahrradstraßen	10 - 12 %
langfristige Maßnahmen bis 2045	hochwertiges, durchgängiges Radnetz, Vorrangschaltung, Push-Maßnahmen gegen MIV	15 - 20 %

Tabelle 5: Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen für den Radverkehr und deren geschätztes Verlagerungspotenzial

3.2.3 Elektromobilität

Kurzfristige Maßnahmen (Zeithorizont: 2030)

Bis 2030 ist der flächendeckende Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur vorgesehen. Parallel dazu soll die kommunale Fahrzeugflotte schrittweise auf Elektromobilität umgestellt werden. Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) auf 20–30 % zu erhöhen.

Mittelfristige Maßnahmen (Zeithorizont: 2035)

Für Neubauten soll eine verbindliche Ausstattung mit Ladeinfrastruktur eingeführt werden. Ergänzend werden Anreize für E-Carsharing-Angebote sowie für den Einsatz von Elektrofahrzeugen in Unternehmen geschaffen. Auch die Integration der Elektromobilität in bestehende ÖPNV-Systeme soll vorangetrieben werden. Durch diese Maßnahmen wird ein BEV-Anteil von 40-50 % angestrebt.

Langfristige Maßnahmen (Zeithorizont: 2045)

Ab dem Jahr 2035 gilt auf EU-Ebene ein Zulassungsverbot für Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor. In Verbindung mit dem Ziel der Bundesregierung,

bis 2045 Klimaneutralität zu erreichen, wird ein nahezu vollständiger Übergang zur Elektromobilität erwartet. Der Anteil an BEV soll dabei auf 90 - 100 % steigen (Quelle: Agora Verkehrswende, 2024).

Abschätzung des Verlagerungspotenzials auf die Elektromobilität

Für Datteln lassen sich in Anlehnung an Studien und kommunale Praxisbeispiele die in **Tabelle 6** dargestellten BEV-Anteile abschätzen.

Zeithorizont	Maßnahmenfokus	Geschätzter BEV-Anteil
kurzfristige Maßnahmen bis 2030	Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur, Umstellung kommunaler Flotten	20 - 30 %
mittelfristige Maßnahmen bis 2035	Pflicht Ladeinfrastruktur bei Neubauten, Anreize E-Carsharing und E-Fahrzeuge bei Unternehmen	50 - 60 %
langfristige Maßnahmen bis 2045	Verbrenner-Neuzulassung ab 2035 EU-weit verboten, Kopplung mit erneuerbarem Strom	90 - 100 %

Tabelle 6: Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen für die Elektromobilität und der geschätzte BEV-Anteil

3.3 Berechnung des Einsparungspotenzials anhand von Szenarien

Basierend auf den Ergebnissen der IST-Analyse (siehe **Kapitel 3.1**) sowie der Identifikation der Verlagerungs- und Einsparungspotenziale (siehe **Kapitel 3.2**) wird im Folgenden ein Referenzszenario als Vergleichs- bzw. Bezugsgröße erstellt. Beim Referenzszenario errechnet sich der Modal Split nicht über die Wegeanteile der Verkehrsmittel, sondern über die Personenkilometer (siehe **Tabelle 3**), da diese die tatsächlichen Verkehrsleistungen und damit die emissionsrelevanten Distanzen realitätsnah abbildet.

Außerdem werden zwei Zielszenarien für die angestrebte Mobilitätsentwicklung in Datteln abgeleitet und dem Referenzszenario gegenübergestellt:

- **Zieleszenario „Elektrifizierte Mobilität 2045“**

Es wird ein eher konservatives Szenario dargestellt, in dem sich der Modal Split bis 2045 nicht verändert. D. h. die Verkehrsmittelwahl bleibt unverändert. In diesem Szenario werden ausschließlich die Entwicklungen im Antrieb des MIV dargestellt.

- **Zielszenario „Nachhaltige Mobilität 2045“**

Neben der Entwicklung der Elektromobilität wird in diesem Szenario zusätzlich die Verlagerung von Wegen auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV berücksichtigt.

Für jedes Szenario werden die zu erwartenden Reduzierungen in der THG-Bilanzierung für die drei Zeithorizonte 2030, 2035 und 2045 dargestellt.

3.3.1 Referenzszenario

Das Referenzszenario beschreibt einen weitergeführten Status quo, in dem keine zusätzlichen Maßnahmen zur aktiven Steuerung des Mobilitätsverhaltens ergriffen werden. Es bildet die voraussichtliche Entwicklung der Mobilität ab, wenn die derzeitigen Rahmenbedingungen, Trends und Strukturen weitgehend erhalten bleiben. Es wird angenommen, dass sich die Verkehrsleistung in Personenkilometern bei gleichbleibender Verteilung jährlich um 1% steigert. Der Modal Split ist nicht nach Wegeanteilen, sondern nach Personenkilometern errechnet (siehe **Bild 24**).



Bild 24: Unveränderter Modal Split (nach Pkm) in Datteln bis zum Jahr 2045

Unter der Annahme, dass die Verkehrsleistung jährlich um 1 % wächst und keine THG-reduzierenden Maßnahmen ergriffen werden, ist davon auszugehen, dass die Emissionen bis 2045 um fast 22 % gegenüber 2022 steigen. Dies zeigt deutlich, wie sehr THG-reduzierende Maßnahmen erforderlich sind, um das bundesweite Ziel, im Jahr 2045 klimaneutral zu sein, einhalten zu können.

Zeithorizont	THG-Emissionen (in t CO ₂) bei jährlich 1% Steigerung der Verkehrsleistung	Differenz zum Ausgangsjahr
2022	24.620	-
bis 2030	25.844	1.224 t CO ₂ (+4,97 %)
bis 2035	27.180	2.560 t CO ₂ (+10,40 %)
bis 2045	29.990	5.370 t CO ₂ (+21,82 %)

Tabelle 7: Referenzszenario: THG-Emissionen und THG-Einsparungen

3.3.2 Zielszenario „Elektrifizierte Mobilität 2045“

Das Zielszenario „Elektrifizierte Mobilität 2045“ zeigt ein eher konservatives zukünftiges Szenario, in dem sich der Modal Split in Datteln bis 2045 nicht verändert. D. h. die Verkehrsmittelwahl entspricht dem aktuellen Stand. Dieses Szenario konzentriert sich demnach ausschließlich auf den Antriebsmix im MIV. Auch hier wird angenommen, dass sich die Verkehrsleistung jährlich um 1 % erhöht.

Es wird dargestellt, inwiefern die Klimaziele ausschließlich über technische Innovation, insbesondere durch Elektrifizierung des MIV, zu erreichen sind. Hierfür wurden für die drei Zeithorizonte jeweils der Anteil an BEV im Kfz-Verkehr angenommen (siehe **Bild 25**).

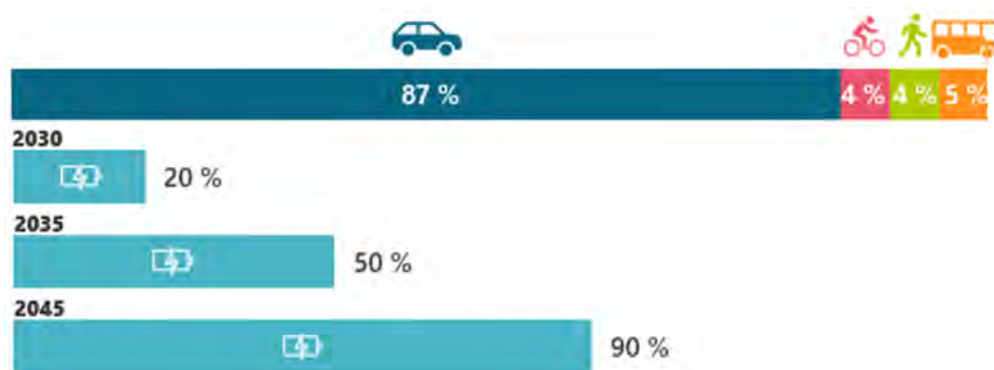


Bild 25: Unveränderter Modal Split in Datteln mit positiver Entwicklung im Antrieb für die Zeithorizonte 2030, 2035 und 2045

Trotz unveränderter Verkehrsmittelwahl, führt allein der technologische Wechsel zu emissionsärmeren Antrieben beim MIV und ÖPNV zu einer signifikanten Reduktion der THG-Emissionen. Das volle Reduktionspotenzial wird jedoch erst langfristig durch eine fast vollständige Elektrifizierung ausgeschöpft. Kurzfristig kommt es nur zu geringen Einsparungen. Insgesamt können bis 2045 rund 68 % der THG-Emissionen eingespart werden.

Zeithorizont	THG-Emissionen (In t CO ₂) bei jährlich 1% Steigerung der Verkehrsleistung	THG-Einsparungen (tn t CO ₂) im Vergleich zum Referenzszenario
2022	24.620	0
bis 2030	22.070	3.774
bis 2035	16.170	11.010
bis 2045	7.830	22.070

Tabelle 8: Zielszenario Elektrifizierte Mobilität: THG-Emissionen und THG-Einsparungen

3.3.3 Zielszenario „Nachhaltige Mobilität 2045“

Dieses Szenario bildet eine Zukunft ab, in der verstärkt umweltfreundliche Verkehrsmittel genutzt werden und Maßnahmen zur Förderung von Nahmobilität, Verkehrsverlagerung und Elektrifizierung umgesetzt wurden.

Der ÖPNV soll schrittweise gestärkt werden. Die moderate Steigerung ist auf den aktuellen geringen Ausgangswert sowie die fehlende Anbindung an das regionale Schienennetz zurückzuführen.

Der Radverkehr erfährt den stärksten relativen Zuwachs. Dies ist auf die gezielte Förderung der Nahmobilität, Verbesserungen der Infrastruktur (z.B. Radschnellwege, sichere Abstellanlagen) und die steigende Nutzung von Pedelecs zurückzuführen. Der hohe Zielwert von 18 % verdeutlicht das große Potenzial, insbesondere für Wege bis 10 km (siehe **Bild 26**).

Der Fußverkehrsanteil steigt leicht an, insbesondere durch Maßnahmen wie Barrierefreiheit, Verkehrsberuhigung und neue Quartiersstrukturen. Da der

Fußverkehr primär für kurze Wege geeignet ist, sind die Steigerungspotenziale begrenzt. Bis 2045 soll der Fußverkehr auf einen prozentualen Anteil von 9 % ansteigen.

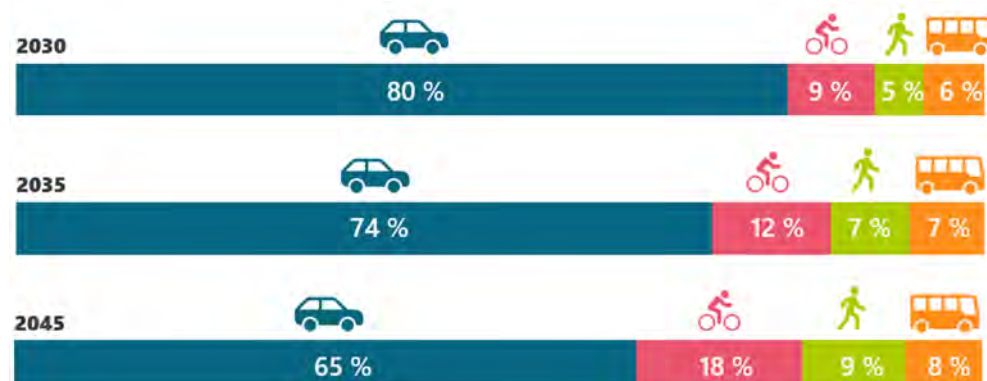


Bild 26: Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Datteln für die Zeithorizonte 2030, 2035 und 2045

Dieses Szenario zeigt, dass die Kombination von technologischer Umstellung und Verkehrsverlagerung stärkere THG-Einsparungen ermöglicht als ein reines Antriebswechsel-Szenario. Der Verlagerungseffekt zeigt sich vor allem kurz- und mittelfristig. Langfristig ist es insbesondere der hohe BEV-Anteil, der zu Einsparungen innerhalb der THG-Emissionen führen wird. Insgesamt werden nach diesem Szenario rund 77 % der Treibhausgase eingespart.

Die Kombination beider Strategien, Verhaltensänderung durch Verkehrsverlagerung und technologischer Wandel durch Elektrifizierung, bildet die Grundlage für die Entwicklung klimafreundlicher Mobilitätsoptionen bis 2045.

Zeithorizont	THG-Emissionen (in t CO ₂) bei jährlich 1% Steigerung der Verkehrsleistung	THG-Einsparungen (in t CO ₂) im Vergleich zum Referenzszenario
2022	24.620	0
bis 2030	20.470	5.374
bis 2035	14.000	13.180
bis 2045	5.590	23.410

Tabelle 9: Zielszenario Nachhaltige Mobilität: THG-Emissionen und THG-Einsparungen

4 Akteursbeteiligung

Die Beteiligung verschiedener Akteure bei Projekten wie dem Fokuskonzept Nahmobilität ist unabdingbar, um eine zielorientierte und individuell auf Datteln zugeschnittene Lösungen zu erarbeiten. Verschiedene Perspektiven und Bedürfnisse werden zusammengebracht und miteinander verknüpft. Dies fördert die Akzeptanz und Unterstützung von geplanten Maßnahmen. Außerdem können durch die Mitwirkung verschiedener Akteure mögliche Probleme frühzeitig erkannt und vermieden werden.

Die Akteure, welche im Rahmen der Erarbeitung des Fokuskonzeptes Nahmobilität für Datteln eingebunden wurden, lassen sich in die folgenden Gruppen unterteilen:

- **Fachdienste der Stadtverwaltung**

Zu dieser Akteursgruppe zählen Mitarbeitende der Stadtverwaltung Datteln mit Bezug zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen, wie bspw. den Fachdienst Umwelt, Straßenbau und Erschließungsbeiträge, Verkehrsangelegenheiten, Bauordnung, Stadtentwässerung, Kinder- und Jugendarbeit, Schul- und Sportverwaltung, etc.

- **Experten**

Zu dieser Akteursgruppe zählen Mitglieder von Vereinen, Verbänden und Organisationen in Datteln mit Bezug zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen, wie bspw. dem Fuß e.V., der ADFC-Ortsgruppe Datteln, der Vestischen Straßenbahnen GmbH oder der Sehberhinterntenvertretung. Außerdem haben an den Expertengesprächen politische Vertretende teilgenommen.

- **Öffentlichkeit**

Zu dieser Akteursgruppe zählt die breite Öffentlichkeit, also jede:r interessierte Bürger:in Datteln. Dies kann ebenfalls die Personen aus den anderen beiden Akteursgruppen umfassen.

Im Folgenden werden die Formate und Inhalte der Beteiligungstermine sowie die wesentlichen Ergebnisse übersichtlich zusammengefasst dargestellt. Zudem wurde ein Projektpostfach eingerichtet, an das sich die Beteiligten während der gesamten Projektlaufzeit mit Anliegen und Vorschlägen wenden konnten.

4.1 Beteiligung der Fachdienste

Die verschiedenen Fachkenntnisse und Expertisen der Fachdienste einer Stadtverwaltung sind in der konzeptionellen Verkehrsplanung unbedingt zu berücksichtigen. So können organisatorische, technische, ökologische und soziale Aspekte bestmöglich berücksichtigt und zielgerichtete Lösungen entwickelt werden.

Die Fachdienste der Stadt Datteln wurden im Rahmen der Erarbeitung des Fokuskonzeptes Nahmobilität zu insgesamt vier Zeitpunkten beteiligt (siehe **Bild 27**). Außerdem bestand durchgängig enger Kontakt mit den zuständigen Ansprechpartnern in der Stadtverwaltung.

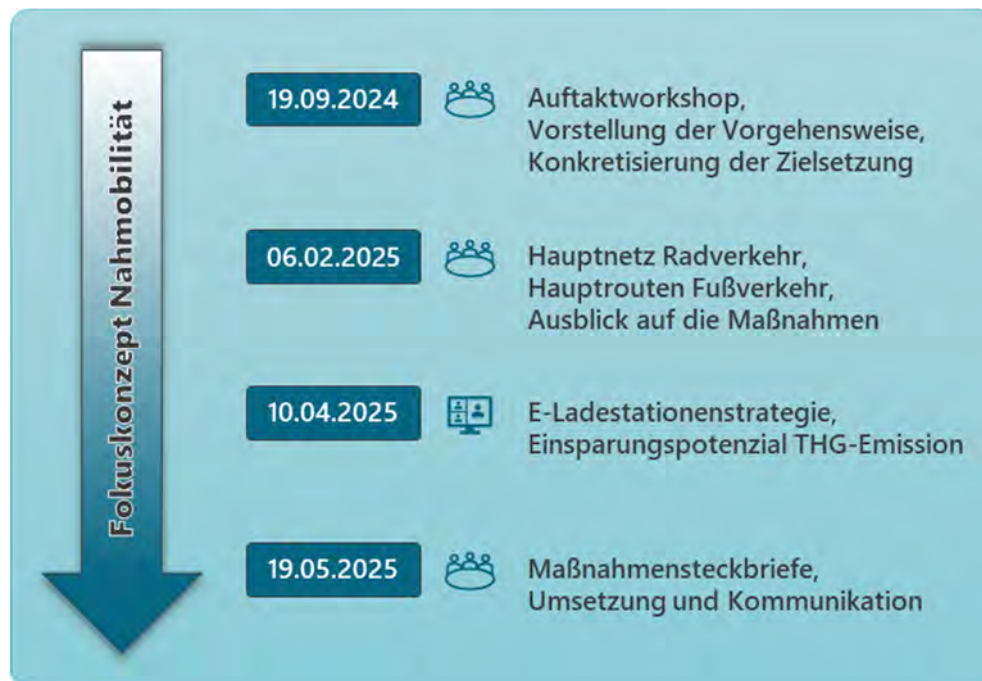


Bild 27: Übersicht über die Beteiligungstermine der Akteursgruppe "Fachdienste der Stadtverwaltung"

Auftaktworkshop am 19. September 2024

Im Rahmen einer Präsentation wurde das beauftragte Büro, das Projekt sowie das geplante Vorgehen vorgestellt. Ziel der Veranstaltung war die Konkretisierung der Zielsetzung des Fokuskonzeptes Nahmobilität. Außerdem sollten die beteiligten Fachdienste bereits frühzeitig thematisch in den Prozess eingebunden werden.

Bild 28 stellt das Ergebnis der anschließenden Gruppendiskussion dar, bei der grundsätzliche Themenfelder mit Handlungsbedarf identifiziert werden sollen. Für diese Themenfelder wurden in einer zweiten Diskussionsrunde konkrete beispielhafte Verortungen im Stadtgebiet zusammengetragen.



Bild 28: Ergebnisse der Gruppendiskussion zu Themenfeldern mit Handlungsbedarf

Beteiligung der Fachdienste am 06. Februar 2025

Bei dieser Beteiligung wurden die städtischen Fachdienste über die bisherigen Entwicklungen im Fokuskonzept Nahmobilität, insbesondere die Ergebnisse der Bestandsanalyse, sowie die zwischenzeitlich durchgeführten Beteiligungen anderer Akteure informiert.

Das Hauptthema der Veranstaltung war die Herleitung, der konzeptionelle Aufbau und der daraus resultierende Routenverlauf der Hauptnetze für den Fuß- und Radverkehr. Anpassungswünsche an den Netzen wurden diskutiert, überprüft und ggf. aufgenommen. Anschließend wurden entlang der Routen beispielhafte Maßnahmen verortet (siehe **Bild 29**).

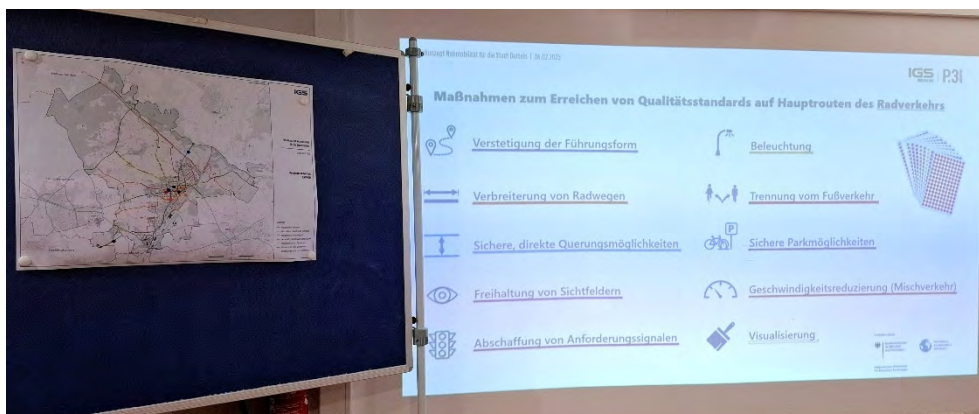


Bild 29: Ergebnisse der Diskussion über die Hauptnetze und potenzielle Maßnahmen

Beteiligung der Fachdienste am 10. April 2025

Bei dieser Beteiligung wurde den städtischen Fachdiensten online die Grundsätze der E-Ladestationenstrategie und die Vorgehensweise bei der Standortauswahl von E-Ladestationen präsentiert. Es wurde diskutiert, welche Kriterien entscheidend für die Priorisierung und Umsetzung von L-Ladesäulenstandorten sind.

Anschließend wurden die Zielsetzung, die Ausgangssituation und das Einsparungspotenzial von THG-Emission präsentiert. Es wurde diskutiert, welche Annahmen den beiden Zielszenarien für die zukünftige Entwicklung in Datteln zugrunde gelegt werden sollen (siehe **Kapitel 3.3**).

Beteiligung der Fachdienste am 19. Mai 2025

Der Fokus dieser Beteiligung der Fachdienste lag auf den erarbeiteten Maßnahmensteckbriefen. Die Entwürfe der Steckbriefe wurden als Handout ausgeteilt und der Reihe nach mit allen Beteiligten diskutiert.

Anpassungswünsche hinsichtlich der Formulierung, des Inhalts oder der abgebildeten Skizzen wurden gesammelt und im Anschluss eingearbeitet. Grundsätzlich wurde eine positive Resonanz und Zufriedenheit der Beteiligten in Bezug auf die ausgearbeiteten Maßnahmen wahrgenommen.



4.2 Beteiligung von Expertengruppen

Vereine und Verbände vertreten die Interessen der Gemeinschaft hinsichtlich der Nahmobilität und Gestaltung von Verkehrswegen. Die ÖPNV-Betreiberin bringt wichtige praktische Erfahrung und betriebliches Fachwissen in die Diskussion. Daher ist es von enormer Wichtigkeit, die Experten in die Planung von Verkehrsthemen einzubinden, um alle Standpunkte berücksichtigen zu können und eine große Akzeptanz und Unterstützung der Akteure in der Umsetzung von Maßnahmen sicherzustellen.

Die Experten wurden im Rahmen der Erarbeitung des Fokuskonzeptes Nahmobilität zu insgesamt zwei Zeitpunkten beteiligt (siehe **Bild 30**).



Bild 30: Übersicht über die Beteiligungstermine der Akteursgruppe "Experten"

Expertengespräch am 21. November 2024

Im Rahmen einer Präsentation wurde das beauftragte Büro, das Projekt sowie das geplante Vorgehen vorgestellt. Ziel der Veranstaltung war die Konkretisierung der Zielsetzung des Fokuskonzeptes Nahmobilität. Daher wurden die Teilnehmenden gebeten, die Themenfelder, welche aus der bisherigen Erarbeitung hervorgegangen sind (siehe **Kapitel 7**), nach ihrer Wichtigkeit für Datteln zu priorisieren (siehe **Bild 31**).

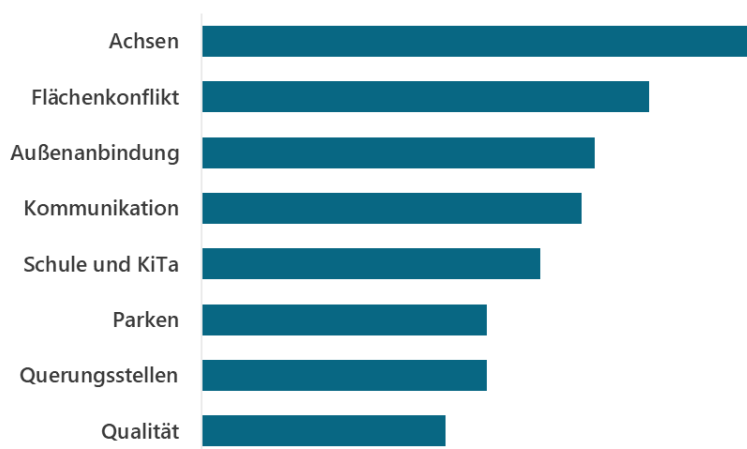


Bild 31: Priorisierung der Themenfelder durch die Experten (*nicht alle Beteiligten nahmen teil*)

Im Anschluss wurden konkrete Situationen im Dattelner Stadtgebiet gesammelt, in denen Verbesserungspotenzial in den acht Themenfeldern gesehen wird. Der Fokus sollte hierbei auf einer großen Wirksamkeit für die Dattelner Bevölkerung liegen.

Expertengespräch am 06. März 2025

In einer Präsentation wurde ein Rückblick über die Bearbeitungsschritte und die stattgefundenen Termine seit dem ersten Expertengespräch gegeben. Das Hauptthema der Veranstaltung war die Herleitung, der konzeptionelle Aufbau und der daraus resultierende Routenverlauf der Hauptnetze für den Fuß- und Radverkehr. Es wurde diskutiert, ob noch Anpassungswünsche an den Netzen bestehen. Im Anschluss wurden die Teilnehmenden gebeten, grundsätzliche Maßnahmen(-pakete) nach ihrer Wichtigkeit für Datteln zu priorisieren (siehe **Bild 32**).



Bild 32: Priorisierung der Maßnahmen(-pakete) durch die Experten (*nicht alle Beteiligten nahmen teil*)

4.3 Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Bürgerschaft Dattelns ist letztendlich die Zielgruppe, für die das Fokus-konzept Nahmobilität erstellt wird. Es soll die täglichen Wege und das Woh-numfeld der Bürger:innen attraktivieren und eine eigenständige, gesunde Mobilität fördern. Daher ist es wichtig, die Meinungen und Wünsche der Menschen vor Ort zu berücksichtigen, um Lösungen zu entwickeln, die auf die tatsächlichen Anforderungen der Bürgerschaft abgestimmt sind. Außer-dem trägt die Beteiligung dazu bei, die Akzeptanz und Unterstützung von Maßnahmen und deren Umsetzung zu erhöhen.

Die Öffentlichkeit wurden im Rahmen der Erarbeitung des Fokuskonzeptes Nahmobilität zu insgesamt vier Zeitpunkten beteiligt (siehe **Bild 33**).



Bild 33: Übersicht über die Beteiligungstermine der Akteursgruppe "Öffentlichkeit"

Online-Befragung von Gewerbetreibenden

Im Rahmen der Erstellung einer E-Ladestationenstrategie für Datteln wurde zu Beginn des Projektes eine Online-Befragung der Gewerbetreibenden in Datteln durchgeführt. Ziel der Befragung war es, einen Überblick darüber zu erhalten, wie viele Unternehmen sich bereits mit dem Thema E-Mobilität auseinandersetzen, welche Maßnahmen bereits umgesetzt oder in Planung sind

und welche Hilfestellungen die Stadt Datteln leisten könnte, um die Gewerbetreibenden beim Ausbau der E-Mobilität zu unterstützen.

Bei der Befragung nahmen 26 Unternehmen teil. **Bild 34** stellt einen Auszug aus den Angaben der Gewerbetreibenden dar. Es wird deutlich, dass bereits einige Maßnahmen umgesetzt bzw. geplant sind und ein weiterer großer Teil an der Umsetzung (weiterer) Maßnahmen interessiert ist. Als Gründe, warum gewisse Maßnahmen nicht in Frage kommen, wurde u.a. genannt, dass die Investitionskosten zu hoch, die Ladedauer zu lang oder die Reichweite der Fahrzeuge zu gering seien.

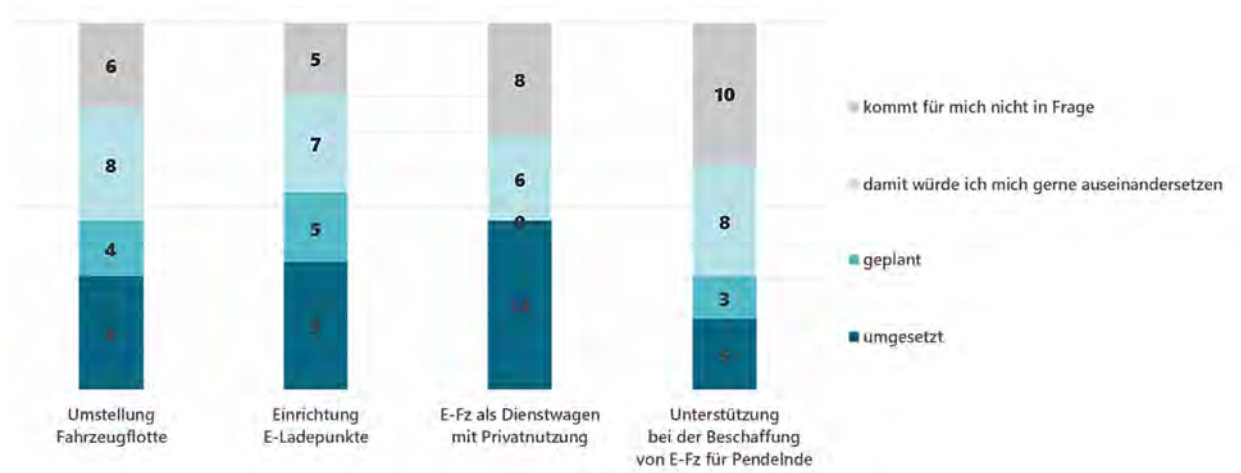


Bild 34: Auszug aus den Ergebnissen der Online-Befragung der Gewerbetreibenden

Online-Ideenkarte „Wegedetektiv“

Über die Online-Ideenkarte „Wegedetektiv“ können die Bürger:innen anhand einer Stadtkarte ihre Ideen, Wünsche und Anregungen zum Thema Nahmobilität nennen und verorten. Diese Online-Beteiligung war vom 01. Oktober bis 03. November 2024 online. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum 225 Meldungen verzeichnet. **Bild 35** stellt eine Übersicht über die Eintragungen dar.

Bei der Analyse der Eintragungen wurde deutlich, dass ein großer Fokus bei der Dattelter Bürgererschaft auf der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur liegt. 62 % der Einträge wurde zum Themenfeld „Radverkehr“ hinterlassen, weitere 22 % zum Themenfeld „Gefahrenstelle“, wobei ebenfalls häufig der Radverkehr als Verkehrsart betroffen war (siehe **Bild 36**).

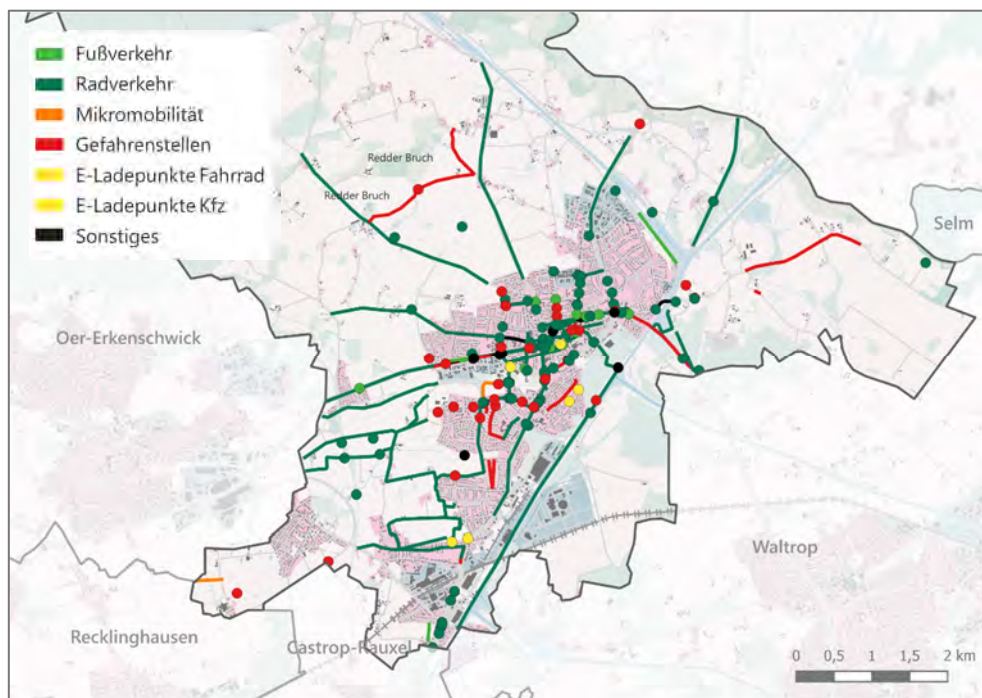


Bild 35: Eintragungen in der Online-Ideenkarte "Wegedetektiv" (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Thematisch wurden vor allem Mängel sowie Verbesserungsvorschläge zu Verkehrsführung (25 %), Querungsstellen (18 %) sowie der Instandhaltung und Pflege von Verkehrsanlagen (11 %) genannt (siehe **Bild 36**). Unter „Sonstiges“ wurden Hinweise gefasst, welche z.B. hohe Geschwindigkeiten, Wegebreiten oder schlechte Sichtverhältnisse betrafen.

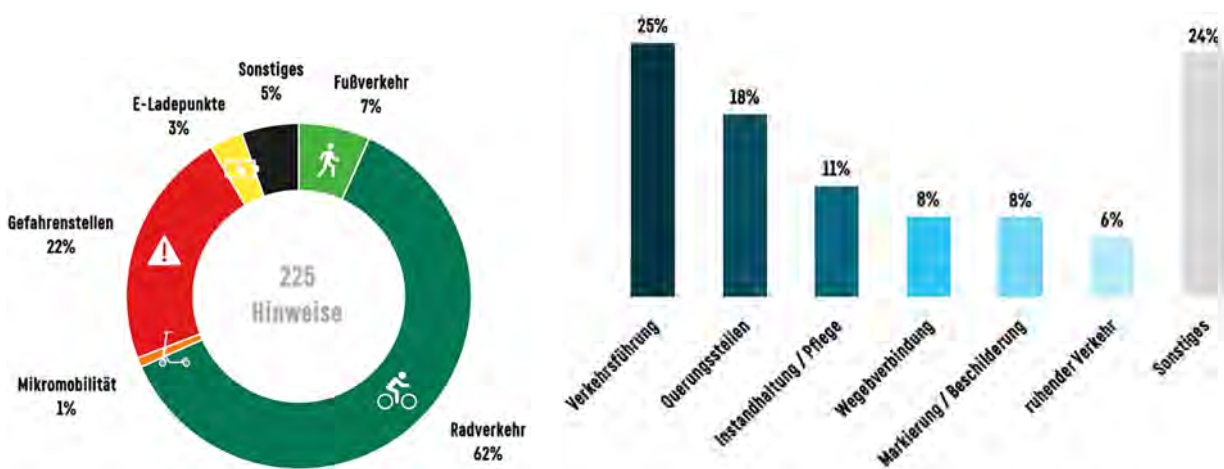


Bild 36: Analyse der Eintragungen in der Online-Ideenkarte "Wegedetektiv"

Workshop mit Öffentlichkeit am 07. April 2025

Im Rahmen einer Präsentation wurde das beauftragte Büro, das Projekt sowie das geplante Vorgehen vorgestellt. Außerdem wurden die wesentlichen Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse, dem vorangegangenen Wegedetektiv sowie den anderen Beteiligungsverfahren präsentiert.

Anschließend wurden die Beteiligten in zwei Gruppen unterteilt, in denen jeweils das Thema „Radverkehr“ oder „Fußverkehr“ diskutiert wurde. Nach einer gewissen Zeit wurden die Themen getauscht, sodass jede:r Beteiligte:r sich zu beiden Themen äußern konnte.

In den Gruppendiskussionen war das Hauptthema, welche Maßnahmen entlang der Hauptrouten notwendig wären, um das Netz für einen Großteil der Bevölkerung attraktiv zu machen. Es sollte konkret nach vergleichsweise schnell umsetzbaren Lösungen mit einer großen Wirkung gesucht werden.

Bild 37 stellt die Ergebnisse der Gruppendiskussionen dar.

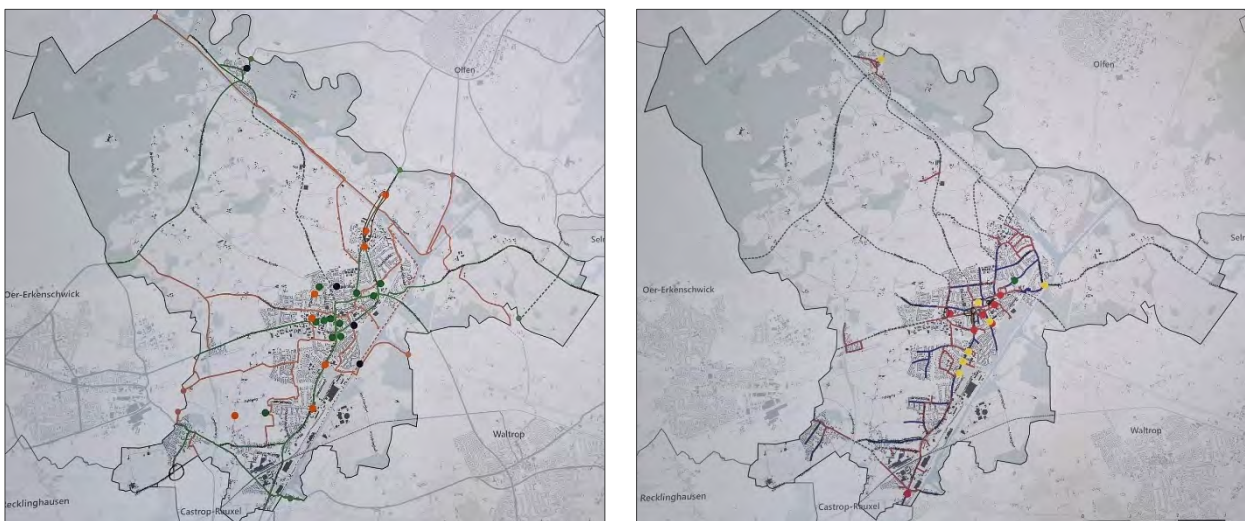


Bild 37: Ergebnisse der Hauptnetze- und Maßnahmendiskussion mit der Öffentlichkeit
(links: Hauptnetz Radverkehr; rechts: Hauptrouten Fußverkehr)

Beteiligung von Gewerbetreibenden am 12. Mai 2025

Der öffentliche Raum in Datteln bietet nur bedingt Möglichkeiten, E-Ladeinfrastruktur anzubieten. Da ein beachtlicher Teil der Ladeleistung am Arbeitsplatz getätigt wird, ist die Unterstützung von ortsansässigen Unternehmen essenziell für ein flächendeckendes Angebot an E-Ladestationen.

Daher wurde in einem Online-Termin mit Gewerbetreibenden in Datteln die erarbeitete E-Ladestationenstrategie vorgestellt und auf die Rolle der Arbeitgebenden hingewiesen. Außerdem wurden die Gewerbetreibenden danach gefragt, welche Hilfestellungen der Stadt sie benötigen würden, um den Bau von Lademöglichkeiten auf privatem Grund zu ermöglichen. Als Ergebnis stellte sich heraus, dass das Interesse am Ausbau an Ladeinfrastruktur bei vielen Gewerbetreibenden in Datteln besteht und dass ein regelmäßiger Austausch zwischen Stadtverwaltung und Gewerbe wünschenswert ist.

Beteiligung der Öffentlichkeit am 15. Mai 2025

An diesem Beteiligungstermin war vorgesehen, die Öffentlichkeit über die erarbeitete E-Ladestationenstrategie zu informieren und über mögliche Standorte für E-Ladestationen zu diskutieren.

Obwohl die Veranstaltung frühzeitig über verschiedene Medien wie die Homepage Dattelns, Social-Media-Kanäle sowie der örtlichen Presse beworben und in den vorherigen Beteiligungsverfahren erwähnt wurde, ist die Beteiligung der Öffentlichkeit am 15. Mai 2025 aufgrund zu geringer Beteiligungszahlen ausgefallen.

5 Hauptrouten für die Nahmobilität

Die Planung der Hauptroutennetze für Datteln basiert auf vorhandenen Netzkonzepten wie dem Regionalen Radwegenetz Metropole Ruhr. Ergänzend fließen touristische Routen, die Anbindung wichtiger Quellen und Ziele sowie die vorhandene Infrastruktur ein (siehe **Kapitel 2.5**). Zudem wurden für das Radhauptnetz die Daten der letzten Jahre aus der Kampagne „Stadt-radeln“ des Netzwerkes Klima-Bündnis berücksichtigt, welche Aufschlüsse darüber erlauben, welche Wege die Dattelner Bevölkerung bevorzugt mit dem Fahrrad fährt (siehe **Bild 38**).

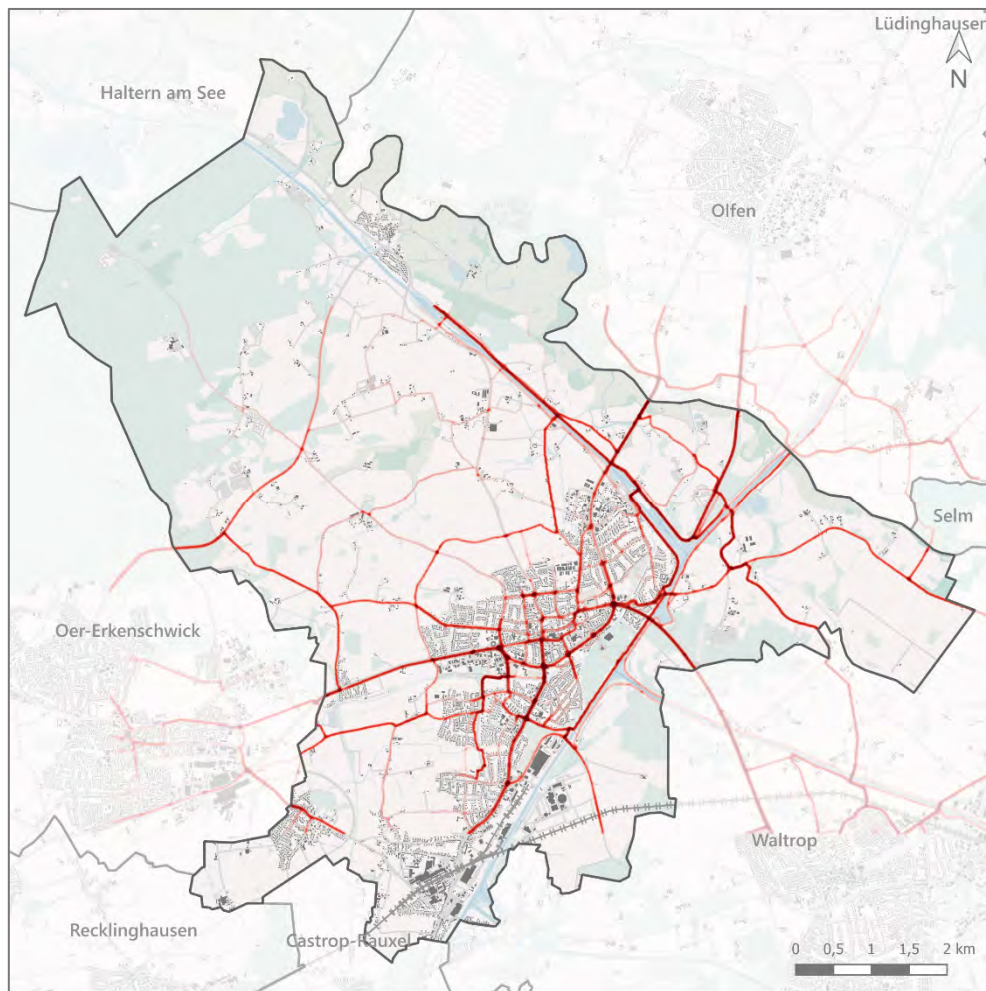


Bild 38: Ergebnisse der Kampagne "Stadt-radeln" aus dem Jahr 2021 (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Basierend auf den Quell- und Zielinformationen wurde eine Zielnetzspinne für Datteln erstellt (**Bild 39**). Diese stellt die Luftlinienverbindungen zwischen den Zielen dar und sorgt für eine strategische Netzstruktur. Folgende Ziele wurden dabei berücksichtigt:

- Ortsteile der Stadt Datteln
- Entwicklungsgebiet newPark
- angrenzende Nachbarkommunen
- nächstgelegene Ballungszentren
- wichtige Bahnhöfe
- Autobahnanschlusstellen

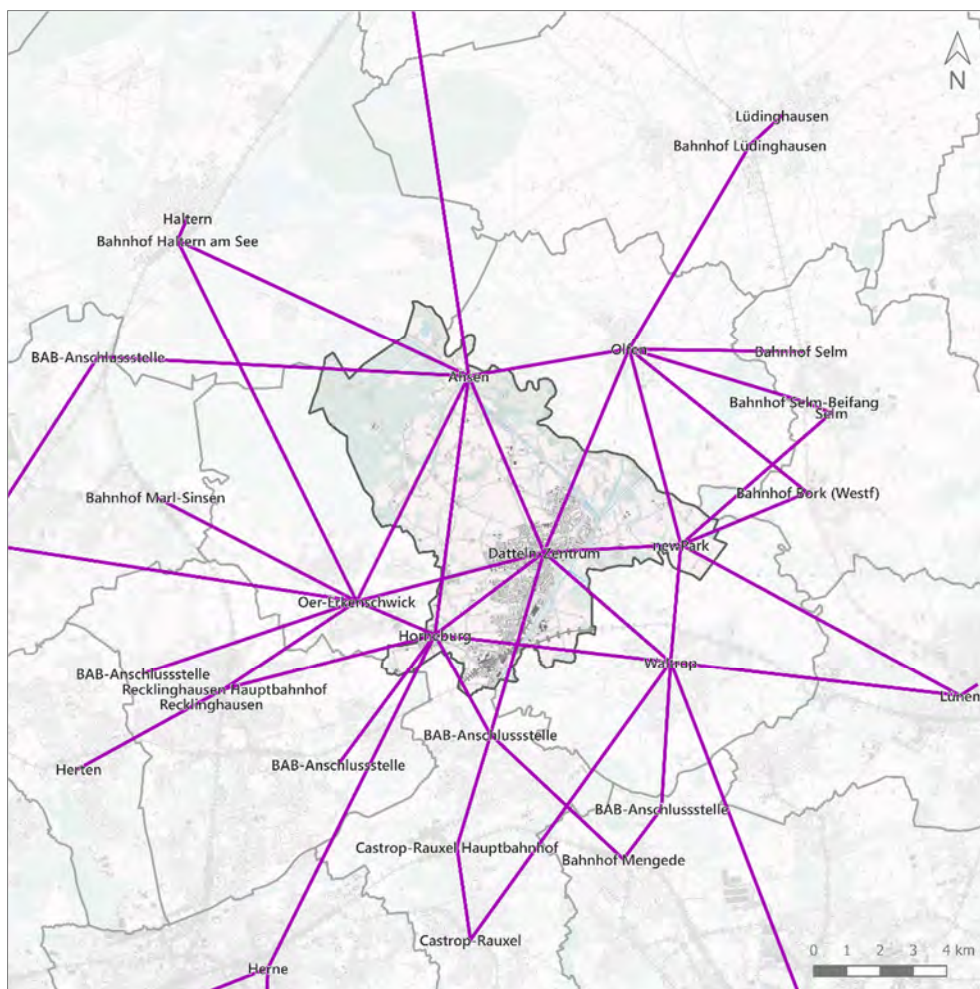


Bild 39: Zielnetzspinne für Datteln (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

In enger Abstimmung mit der Stadt Datteln sowie weiteren Interessensgruppen (siehe **Kapitel 4**) wurden die Luftlinienverbindungen auf das Straßen- und Wegenetz in Datteln übertragen. Für den Radverkehr wurde auf diese Weise ein zusammenhängendes Hauptnetz erstellt. Da die Wegelängen, welche zu Fuß zurückgelegt werden, deutlich kürzer sind, wurden für den Fußverkehr Hauptrouten definiert, welche kein zusammenhängendes Netz bilden, aber die wesentlichen Wegebeziehungen für den Fußverkehr abdecken.

5.1 Hauptnetz für den Kfz

Das Hauptnetz für den Kfz-Verkehr ergibt sich aus großen Teilen aus dem bestehenden klassifizierten Straßennetz. Die in Bau befindliche B 474n als zukünftige östliche Umgehung Dattelns sowie die K 09n zur Entlastung des Ortsteils Ahsen sind in die Planung bereits einbezogen. Das Hauptnetz für den Kfz-Verkehr ist in **Bild 40** sowie in **Anlage 1** dargestellt.

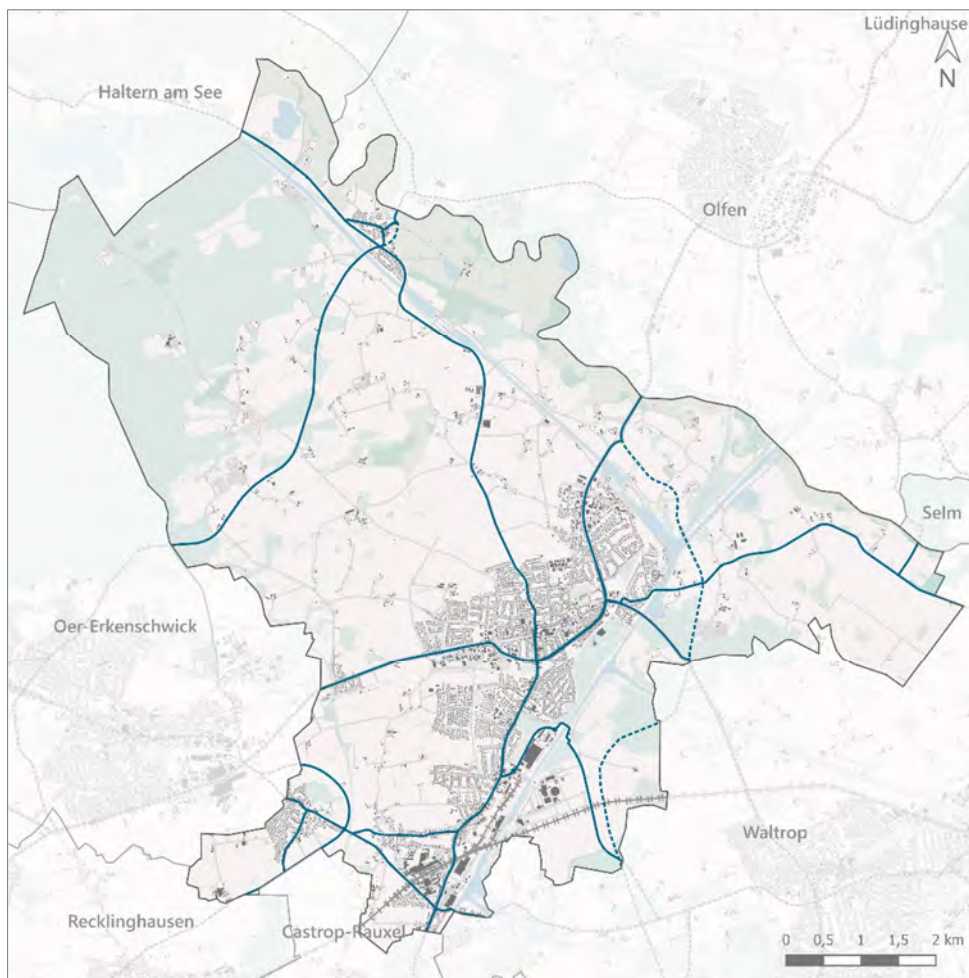


Bild 40: Hauptnetz des Kfz-Verkehrs (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreet-Map und Mitwirkende, CC-BY-SA)

5.2 Hauptnetz für den Radverkehr

Die definierten Hauptrouten für den Radverkehr werden in die zwei Kategorien „Schnelligkeit“ und „Komfort“ unterteilt (siehe **Bild 41** und **Anlage 1**):

- **„Schnelligkeit“ (grün)**

Diese Verbindungen zeichnen sich durch eine direkte, umwegarme Führung aus und verlaufen häufig entlang von Hauptstraßen. Sie dienen vorrangig dem zügigen Vorankommen im Alltag.

- **„Komfort“ (orange)**

Diese Routen verlaufen bevorzugt landschaftlich attraktiv, oft entlang von touristischen Strecken oder Wirtschaftswegen. Sie bieten ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität, weisen jedoch in der Regel eine geringere Beleuchtung und weniger soziale Kontrolle auf.



Bild 41: Hauptroutennetz für den Radverkehr (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Die beiden Routenkategorien sind gleichrangig zu betrachten und sollen der Dattelter Bevölkerung je nach Vorlieben und subjektivem Sicherheitsgefühl die Wahl einer Route bieten. Die im nachfolgenden definierten Qualitätsstandard gelten sowohl für die „Schnelligkeits-Routen“ als auch für die „Komfort-Routen“









Definition von Qualitätsstandards

Für die Anlage von geeigneten Radverkehrsanlagen sind im Wesentlichen die folgenden Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) in Betracht zu ziehen:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)
- Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt 06 (2024)

Die relevanten FGSV-Regelwerke definieren Führungsformen, erforderliche Breiten und Schutzeinrichtungen für Radverkehrsanlagen (siehe **Bild 42**). Daraus abgeleitete Standards gelten für das Haupttroutennetz des Radverkehrs, das ein durchgängiges und priorisiertes oder zumindest gleichberechtigtes Wegenetz zum Kfz-Verkehr bildet. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt innerorts 20 km/h, außerorts 25 km/h. Querungshilfen sind bei Kfz-Geschwindigkeiten ≥ 70 km/h oder hoher Verkehrsbelastung vorzusehen. Zu den genauen Einsatzbereichen von Querungsanlagen wird auf die AGFS-Broschüre „Querungsstellen für die Nahmobilität“ verwiesen. Die Breite der Radverkehrsanlagen richtet sich nach Führungsform und Verkehrsaufkommen; bei hohem Rad- und Fußverkehr ist sie ggf. zu erweitern. Asphaltdecken sorgen für Komfort durch hohe Oberflächenqualität.

Ergänzend sind auf dem gesamten Hauptnetz durchgehende Beleuchtung, Wegweisung, gepflegte Markierungen, Informationsangebote, regelmäßige Reinigung, Kontrolle und ein Winterdienst sicherzustellen.

innerorts		Hauptrouen
Eigenständiger, getrennter Geh- und Radweg		3,00 m
Schutzstreifen		(2,00 m*)
Radfahrstreifen		2,50 m
Einrichtungsradweg		2,50 m (2,00 m*)
Zweirichtungsradweg		3,00 m (2,50 m*)
Gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig		(3,00 m*)
Gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig		(3,50 m*)
Fahrradstraße		4,60 m


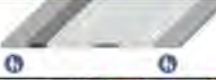






außerorts		Hauptrouen
Eigenständiger, getrennter Geh- und Radweg		3,00 m
Schutzstreifen		-
Radfahrstreifen		-
Einrichtungsradweg		2,50 m (2,00 m*)
Zweirichtungsradweg		3,00 m (2,50 m*)
Gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig		3,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig		3,50 m (3,00 m*)
Fahrradstraße		4,60 m

Bild 42: Definierte Breitenstandards für Radhaupt- und Radbasisrouen nach Führungsform;

* Mindestbreite bei beengten Verhältnissen

5.3 Hauptrouten für den Fußverkehr

Die Hauptrouten des Fußverkehrs konzentrieren sich auf besonders frequentierte und verkehrssensible Bereiche (siehe **Bild 43** und **Anlage 1**). Wesentliche Schwerpunkte sind dabei

- der Kernbereich der Stadt sowie Zonen mit hohem Einzelhandelsaufkommen,
- der direkte Zugang zu verkehrssensiblen Einrichtungen wie Schulen, Kitas oder Seniorenzentren und
- die Wegebeziehungen zwischen ÖPNV-Haltestellen und wichtigen Arbeitsplatz- oder Bildungsstandorten.

Diese Routen sichern eine gute Erreichbarkeit und fördern die Attraktivität des Fußverkehrs im Alltagsnetz.

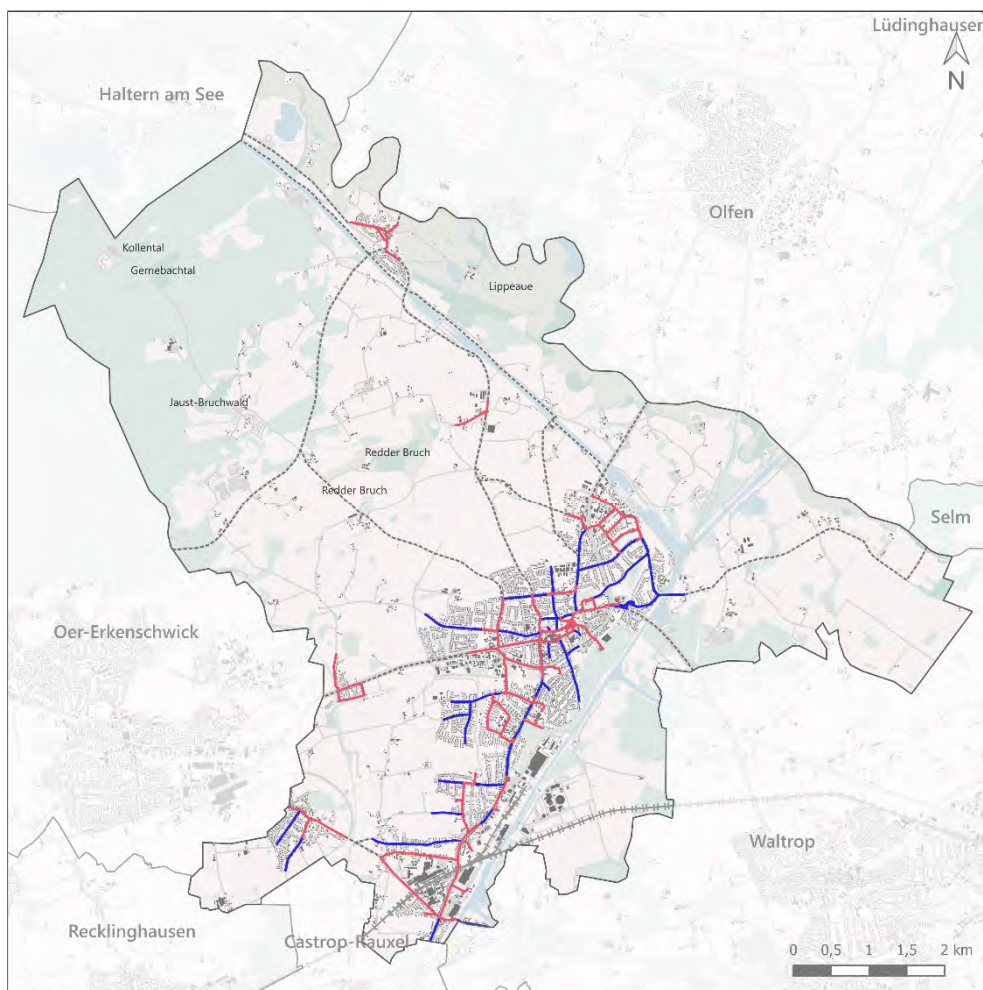


Bild 43: Hauptroutennetz für den Fußverkehr (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Definition von Qualitätsstandards

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie den Ergänzenden Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt 06 (2024) wird für den Entwurf und die Gestaltung neuer Gehwege eine Regelbreite von 2,50 m empfohlen. Es ist das Ziel, für zu Fuß Gehende einladende und qualitativ hochwertige Fußwegeverbindungen zur Verfügung zu stellen. Grundsätzlich fördert eine Reduzierung der zulässigen bzw. gefahrenen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs die Attraktivität und die (subjektive) Sicherheit der zu Fuß Gehenden. Welche weiteren Bausteine neben der Gehwegbreite und der Kfz-Geschwindigkeit einer Verbesserung für zu Fuß Gehende dienen, ist in **Bild 44** dargestellt.



Bild 44: Bausteine attraktiver Fußwegeverbindungen

5.4 Umsetzung und Priorisierung

Das Hauptnetz für den Radverkehr sowie die Hauptrouten für den Fußverkehr bestehen aus den wesentlichen Wegeverbindungen für die jeweilige Verkehrsart. Daher sollte die Priorität bei der Umsetzung von Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen grundsätzlich auf den Hauptrouten liegen. Die Schaffung

eines qualitativ hochwertigen Netzes verspricht die größte Wirksamkeit für die Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils in Datteln. Aus diesem Grund wurde bei Verortung von Maßnahmen, die im Rahmen des Fokuskonzeptes Nahmobilität erarbeitet wurden (siehe **Kapitel 7**), der Schwerpunkt auf die Hauptrouten gelegt. Außerdem wurde als Leitprojekt in **Kapitel 6** die Ausarbeitung einer Ost-West-Verbindung für den Radverkehr detailliert betrachtet.

Nichtsdestotrotz sind die Wegeverbindungen außerhalb der definierten Hauptrouten bei Verkehrsplanungen nicht zu vernachlässigen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit bspw. können Maßnahmen im Nebennetz mit hoher Priorität erforderlich sein. Ein wesentlicher weiterer Grund für die Umsetzung von Maßnahmen außerhalb der Hauptroutennetze ist die Realisierung von attraktiven Zubringerrouten zu den Hauptnetzen. Eine mangelnde Erreichbarkeit sowie Lücken im Erschließungsnetz können zum gänzlichen Ausschluss der Routennutzung führen.

Aus diesem Grund wurde im Maßnahmensteckbrief Nr. 10 (siehe **Anlage 2**) beispielhaft eine Maßnahme in der Straße „Am Mühlenbach“ aufgeführt, welche nicht Teil einer Hauptroute ist, sondern der Erschließung eines wichtigen Ziels und dem Lückenschluss dient. Ein ähnliches Beispiel stellt die Amandusstraße dar, welche als Zubringerroute zum Straßenzug Türkenort / Pahlenort / Lohstraße (Hauptroute für den Fuß- und Radverkehr) und der Innenstadt sowie als Erschließungsrouten des Hauptfriedhofes dient. Auch die Aachener Straße würde bspw. unter diese Kategorie der „wesentlichen Zubringerrouten“ fallen.

6 Ost-West-Verbindung für den Radverkehr

Die folgenden Ausarbeitungen zu einer Ost-West-Verbindung für den Radverkehr resultieren aus der Definition von Hauptrouten für die Nahmobilität (siehe **Kapitel 5**). Die Stadt Datteln arbeitet bereits intensiv an der Herstellung einer attraktiven Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr. Daher wurde im Rahmen des Fokuskonzeptes Nahmobilität die Untersuchung einer Ost-West-Verbindung für den Radverkehr als „Leitprojekt“ (siehe **Kapitel 8**) definiert.

6.1 Streckenbestimmung

Unter Berücksichtigung des definierten Hauptnetzes für den Radverkehr, Siedlungsschwerpunkten, Wegeverbindungen zu Points of Interest (POI), zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, Kfz-Verkehrsstärken, Zwangspunkten und weiteren Daten wird der zu untersuchende Streckenverlauf der Ost-West-Verbindung für den Radverkehr in Datteln festgelegt.

Hierzu wurden zunächst verschiedene Streckenabschnitte befahren, untersucht und anschließend mit der Auftraggeberin diskutiert.

Für den **östlichen Untersuchungsbereich** zwischen dem Wesel-Datteln-Kanal und dem Kreisverkehr Hafenstraße / Lohstraße wurden die folgenden potenziellen Strecken betrachtet:

- Schleuse, Höttingstraße, Elisabethstraße, Speeckstraße, Genthiner Str.
- Brücke Hafenstraße (K 12)
- Verbindung entlang des Dattelner Mühlenbaches

Die Verbindung von der Schleuse kommend über die Höttingstraße, Elisabethstraße, Speeckstraße und Genthiner Straße ist grundsätzlich gut für eine Radverkehrsverbindung in Ost-West-Richtung geeignet. Hier wird das Wohngebiet Hötting angeschlossen und es kann außerdem eine weitere Anbindung an die Nachbarkommunen Olfen und Selm erfolgen.

Über die Brücke Hafenstraße (K 12) sowie die anschließende Hafenstraße kann ebenfalls eine Radverkehrsverbindung in Ost-West-Richtung erfolgen. Hier ist aufgrund der Kfz-Verkehrsstärke jedoch mit Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu rechnen.

Eine mögliche Verbindung entlang des Dattelner Mühlenbaches ist aufgrund der nicht zur Verfügung stehenden Grundstücke nicht möglich. Darüber hinaus würde diese Verbindung die Dattelner Innenstadt, die durch eine Ost-West-Verbindung erschlossen werden soll, umfahren und so nicht den gewünschten Zielort erreichen.

Für den **mittleren Untersuchungsbereich** zwischen dem Kreisverkehr Hafenstraße / Lohstraße und dem Kreisverkehr Castroper Straße / Friedrich-Ebert-Straße / Martin-Luther-Straße wurden die folgenden potenziellen Strecken betrachtet:

- Türkenort, Pahlenort, Castroper Straße
- Lohstraße, Tigg, Kirchstraße, Rottstraße, Martin-Luther-Straße

Die Verbindung über die Straßen Türkenort, Pahlenort und Castroper Straße ist durch ein enges Straßenbild gekennzeichnet. Außerdem wurde der Bereich des Busbahnhofes in der Castroper Straße vor kurzer Zeit umgestaltet, sodass dort aktuell aufgrund der Fördermittelbindung keine Maßnahmen für eine Radverkehrsförderung umsetzbar sind.

Durch eine Verbindung über die Straßen Lohstraße, Tigg, Kirchstraße, Rottstraße und Martin-Luther-Straße werden die dortigen Zielorte direkt für den Radverkehr angebunden.

Für den **westlichen Untersuchungsbereich** zwischen dem Kreisverkehr Castroper Straße / Friedrich-Ebert-Straße / Martin-Luther-Straße und dem Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Südring / Westring wurden die folgenden potenziellen Strecken betrachtet:

- Aachener Straße, Westring
- Friedrich-Ebert-Straße

Die Verbindung über die Aachener Straße sowie den Westring ist aufgrund eines verkehrsberuhigten Bereiches entlang der Aachener Straße für eine Radverkehrsverbindung weniger geeignet.

Entlang der Friedrich-Ebert-Straße ist aufgrund der großen Straßenraumbreite eine gut geeignete Führung für den Radverkehr umsetzbar.

Anschließend führt die Radverkehrsverbindung entlang der L 610 weiter in Richtung Westen.

Im Rahmen eines gemeinsamen Besprechungstermines mit der Auftraggeberin wurden auf Grundlage der oben genannten Gründe sowie der Bestandsdaten die folgenden Straßenabschnitte für eine Ost-West-Verbindung festgelegt (siehe **Bild 45**):

- Schleuse des Wesel-Datteln-Kanals
- Köttingstraße
- Elisabethstraße
- Speeckstraße
- Genthiner Straße
- Hafenstraße
- Lohstraße
- Tigg
- Kirchstraße
- Rottstraße
- Martin-Luther-Straße
- Friedrich-Ebert-Straße
- Westring
- Friedrich-Ebert-Straße

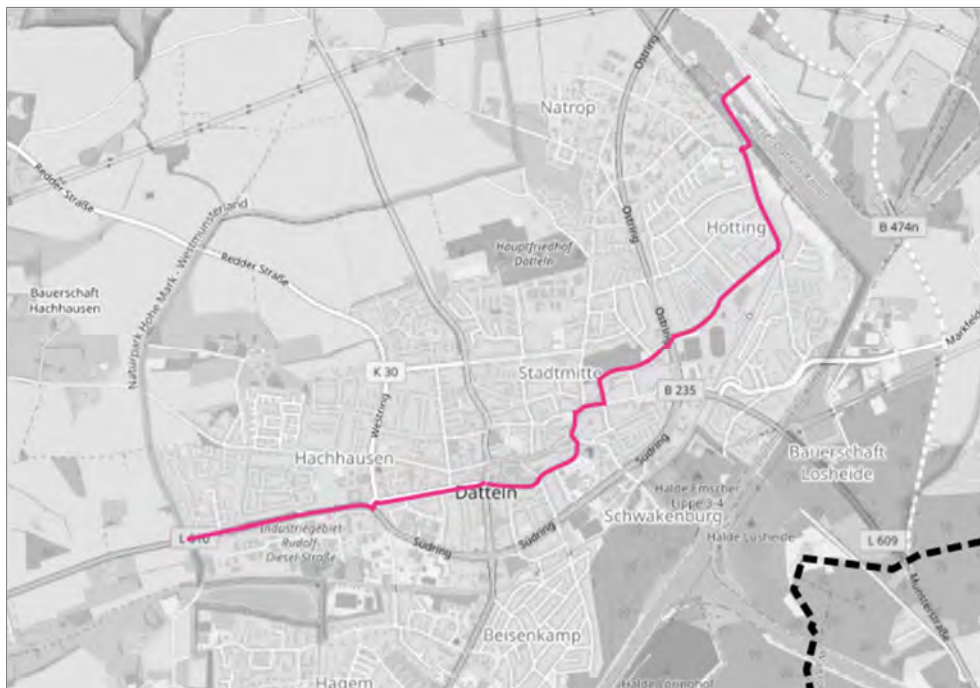


Bild 45: Ost-West-Verbindung für den Radverkehr in Datteln (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

6.2 Bestandsanalyse

Für den im vorherigen Kapitel festgelegten Streckenverlauf erfolgte eine Bestandsanalyse sowie eine Begehung bzw. Befahrung vor Ort, bei der unter anderem die folgenden Aspekte untersucht wurden:

- ▀ aktuelle Führungsformen des Radverkehrs
- ▀ Querschnitte der Straßen und Wege
- ▀ zulässige Höchstgeschwindigkeiten
- ▀ Mögliches Konfliktpotenzial
- ▀ Oberflächenbeläge
- ▀ Steigungen
- ▀ Knotenpunktformen
- ▀ bestehende Beleuchtung

Die im Folgenden dargestellten Tabellenblätter (**Tabelle 10** bis **Tabelle 18**) fassen die wesentlichen Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse der Streckenabschnitte zusammen. Während der Bestandsaufnahme wurde eine Fotodokumentation durchgeführt.

Abschnitt 1: Schleuse Datteln bis Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße	
Aktuelle Führungsform	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mischverkehr auf der Fahrbahn
Straßenquerschnitt	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ~ 3,70 m Fahrbahn
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 50 km/h
Mögliches Konfliktpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gemeinsame Führung mit dem Kfz- und Fußverkehr ➤ Führung in die Höttingstraße
Oberflächenbeläge	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Asphalt, schlechter Zustand
Steigungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Steigung vorhanden
Knotenpunkte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße problematisch für Radverkehr, abknickende Vorfahrt von Nord nach West
Bestehende Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beleuchtung vorhanden
Foto	

Tabelle 10: Bestandsanalyse für Abschnitt 1: Schleuse Datteln bis Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße

Abschnitt 2: Höttingstraße von Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße bis Knotenpunkt Elisabethstraße / Höttingstraße	
Aktuelle Führungsform	➤ Mischverkehr auf der Fahrbahn
Straßenquerschnitt	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ~ 2,00 m Gehweg ➤ ~ 5,50 m Fahrbahn ➤ ~ 2,00 m Gehweg
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	➤ 30 km/h
Mögliches Konfliktpotenzial	➤ Gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr
Oberflächenbeläge	➤ Asphalt, guter Zustand
Steigungen	➤ Keine Steigung vorhanden
Knotenpunkte	➤ Abknickende Vorfahrt am Knotenpunkt Kreuzstraße von Süd nach West
Bestehende Beleuchtung	➤ Beleuchtung vorhanden
Foto	

Tabelle 11: Bestandsanalyse für Abschnitt 2: Höttingstraße von Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße bis Knotenpunkt Elisabethstraße / Höttingstraße

Abschnitt 3: Elisabethstraße von Knotenpunkt Elisabethstraße / Höttingstraße bis Knotenpunkt Elisabethstraße / Ostring	
Aktuelle Führungsform	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mischverkehr auf der Fahrbahn
Straßenquerschnitt	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ~ 2,00 m Gehweg ➤ ~ 5,00 m Fahrbahn ➤ Teilweise Trampelpfad bzw. parkende Kfz auf der Südseite
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 30 km/h
Mögliches Konfliktpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr ➤ ruhender Kfz-Verkehr entlang der Fahrbahn nicht geordnet
Oberflächenbeläge	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Asphalt, guter Zustand
Steigungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Steigung vorhanden
Knotenpunkte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Querung der Straße Ostring für den Radverkehr problematisch → Knotenpunktumgestaltung geplant
Bestehende Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beleuchtung vorhanden
Foto	

Tabelle 12: Bestandsanalyse für Abschnitt 3: Elisabethstraße von Knotenpunkt Elisabethstraße / Höttingstraße bis Knotenpunkt Elisabethstraße / Ostring

Abschnitt 4: Speeckstraße / Genthiner Straße von Knotenpunkt Elisabethstraße / Ostring bis Knotenpunkt Genthiner Straße / Hafenstraße	
Aktuelle Führungsform	➤ Mischverkehr auf der Fahrbahn
Straßenquerschnitt	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Speeckstraße: <ul style="list-style-type: none"> ➤ ~ 5,50 m Fahrbahn ➤ ~ 3,00 m Parkstreifen / Grünstreifen ➤ ~ 4,00 m Gehweg ➤ Genthiner Straße: <ul style="list-style-type: none"> ➤ ~ 3,20 m Gehweg ➤ ~ 5,00 m Fahrbahn ➤ ~ 2,30 m Parkstreifen / Grünstreifen ➤ ~ 2,30 m Gehweg
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	➤ 30 km/h
Mögliches Konfliktpotenzial	➤ Gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr
Oberflächenbeläge	➤ Asphalt, guter Zustand
Steigungen	➤ Keine Steigung vorhanden
Knotenpunkte	➤ Keine Anmerkungen
Bestehende Beleuchtung	➤ Beleuchtung vorhanden
Foto	

Tabelle 13: Bestandsanalyse für Abschnitt 4: Speeckstraße / Genthiner Straße Knotenpunkt Elisabethstraße / Ostring bis Knotenpunkt Genthiner Straße / Hafenstraße

Abschnitt 5: Hafenstraße / Lohstraße von Knotenpunkt Genthiner Straße / Hafenstraße bis Knotenpunkt Lohstraße / Türkenort	
Aktuelle Führungsform	➤ Mischverkehr mit Piktogrammkette
Straßenquerschnitt	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ~ 4,00 m Gehweg ➤ ~ 8,00 m Fahrbahn ➤ ~ 3,00 – 9,00 m Gehweg
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	➤ 30 km/h
Mögliches Konfliktpotenzial	➤ Gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr
Oberflächenbeläge	➤ Asphalt, guter Zustand
Steigungen	➤ Keine Steigung vorhanden
Knotenpunkte	➤ Keine Anmerkungen
Bestehende Beleuchtung	➤ Beleuchtung vorhanden
Foto	

Tabelle 14: Bestandsanalyse für Abschnitt 5: Hafenstraße / Lohstraße von Knotenpunkt Genthiner Straße / Hafenstraße bis Knotenpunkt Lohstraße / Türkenort

Abschnitt 6: Lohstraße / Tigg / Kirchstraße von Knotenpunkt Lohstraße / Türkenort bis Knotenpunkt Heibeckstraße / Kirchstraße	
Aktuelle Führungsform	➤ Verkehrsberuhigter Bereich (Fahrbahn)
Straßenquerschnitt	➤ ~ 9,00 m Verkehrsfläche
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	➤ Verkehrsberuhigter Bereich (~ 7 km/h)
Mögliches Konfliktpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr ➤ Schrittgeschwindigkeit
Oberflächenbeläge	➤ Pflaster, guter Zustand
Steigungen	➤ Keine Steigung vorhanden
Knotenpunkte	➤ Keine Anmerkungen
Bestehende Beleuchtung	➤ Beleuchtung vorhanden
Foto	

Tabelle 15: Bestandsanalyse für Abschnitt 6: Lohstraße / Tigg / Kirchstraße von Knotenpunkt Lohstraße / Türkenort bis Knotenpunkt Kirchstraße / Heibeckstraße

Abschnitt 7: Kirchstraße / Rottstraße / Martin-Luther Straße von Knotenpunkt Heibeckstraße / Kirchstraße bis Knotenpunkt Castroper Straße / Martin-Luther-Straße	
Aktuelle Führungsform	► Mischverkehr auf der Fahrbahn
Straßenquerschnitt	<ul style="list-style-type: none"> ► ~ 1,80 – 2,80 m Gehweg ► ~ 6,50 – 7,50 m Fahrbahn ► ~ 1,80 – 2,80 m Gehweg
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	► 30 km/h
Mögliches Konfliktpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> ► Gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr ► Sichtbeziehungen im Kurvenbereich / Zufahrt zum Tigg
Oberflächenbeläge	► Asphalt, guter Zustand
Steigungen	► Keine Steigung vorhanden
Knotenpunkte	► Knotenpunktumgestaltung im Bereich Kolpingstraße / Gertrudenstraße geplant
Bestehende Beleuchtung	► Beleuchtung vorhanden
Foto	

Tabelle 16: Bestandsanalyse für Abschnitt 7: Kirchstraße / Rottstraße / Martin-Luther Straße von Knotenpunkt Heibeckstraße / Kirchstraße bis Knotenpunkt Castroper Straße / Martin-Luther-Straße

Abschnitt 8: Friedrich-Ebert-Straße von Knotenpunkt Castroper Straße / Martin-Luther-Straße bis Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Westring	
Aktuelle Führungsform	<ul style="list-style-type: none"> Getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
Straßenquerschnitt	<ul style="list-style-type: none"> ~ 2,70 m Gehweg ~ 2,10 m Parkstreifen ~ 5,50 m Fahrbahn ~ 4,10 m Parkstreifen ~ 3,00 m Gehweg ~ 2,00 m Grünstreifen ~ 2,70 m Radweg
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> 30 km/h
Mögliches Konfliktpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> Konflikte mit Fußverkehr auf dem Radweg
Oberflächenbeläge	<ul style="list-style-type: none"> Pflaster, guter Zustand
Steigungen	<ul style="list-style-type: none"> Keine Steigung vorhanden
Knotenpunkte	<ul style="list-style-type: none"> Knotenpunktumgestaltung im Bereich Friedrich-Ebert-Straße / Westring geplant
Bestehende Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> Beleuchtung vorhanden
Foto	

Tabelle 17: Bestandsanalyse für Abschnitt 8: Friedrich-Ebert-Straße von Knotenpunkt Castroper Straße / Martin-Luther-Straße bis Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Westring

Abschnitt 9: Friedrich-Ebert-Straße von Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Westring bis Ortsausgang	
Aktuelle Führungsform	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
Straßenquerschnitt	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ~ 3,00 m Geh- und Radweg ➤ ~ 2,00 m Grünstreifen ➤ ~ 10,00 m Fahrbahn
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 50 km/h
Mögliches Konfliktpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Anmerkungen
Oberflächenbeläge	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Asphalt, guter Zustand
Steigungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Steigung vorhanden
Knotenpunkte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Anmerkungen
Bestehende Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beleuchtung vorhanden
Foto	

Tabelle 18: Bestandsanalyse für Abschnitt 9: Friedrich-Ebert-Straße von Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Westring bis Ortsausgang

6.3 Maßnahmenentwicklung

Basierend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse wurden Maßnahmen entwickelt, die eine qualitativ hochwertige Verbindung für den Radverkehr schaffen (siehe **Tabelle 19** bis **Tabelle 27**). Unter Umständen war es nicht möglich, bereits in der Ausarbeitung an allen Punkten der Strecke eine Ent-

scheidung über die abschließende Lösungsvariante zu treffen, sodass ergänzend auch Problemstellen aufgezeigt werden, die im nachfolgenden Prozess zu vertiefen sind. Dies betrifft unter anderem auch Abschnitte, an denen aktuell Planungen laufen.

Abschnitt 1: Schleuse Datteln bis Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße	
Empfohlene Führungsform	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mischverkehr auf der Fahrbahn, 30 km/h
Notwendige Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ➤ Oberflächensanierung ➤ Umbau des Knotenpunktes Eichenstraße / Höttingstraße (siehe Skizze)
Kosteneinschätzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Geschwindigkeitsreduktion: ca. 180-220 € pro Schild ➤ Oberflächensanierung: ca. 90-110 € pro Quadratmeter ➤ Kleinräumiger Knotenpunktumbau: ca. 250-310 € pro Quadratmeter ➤ Gesamtsumme: ca. 110.000-140.000 €
Mögliche Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße
Unzureichende Streckenabschnitte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine unzureichenden Streckenabschnitte absehbar
Umsetzungsprobleme und Hemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Umsetzungsprobleme und Hemmnisse absehbar
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mischverkehrsführung aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsstärken vertretbar
Skizze	

Tabelle 19: Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 1: Schleuse Datteln bis Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße

Abschnitt 2: Höttingstraße von Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße bis Knotenpunkt Elisabethstraße / Höttingstraße	
Empfohlene Führungsform	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr
Notwendige Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße ➤ Umbau der Eingangsbereiche und Knotenpunkte ➤ Öffentlichkeitsarbeit zu Fahrradstraßen
Kosteneinschätzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umbau Eingangsbereiche: ca. 28.500-35.000 € pro Eingangsbereich ➤ Markierung Knotenpunkte: ca. 1.000-1.300 € pro Knotenpunkt ➤ Markierung fahrbahnbegleitend: ca. 4.500-5.500 € pro 100 Meter ➤ Gesamtsumme: ca. 80.000-110.000 €
Mögliche Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Konfliktpunkte absehbar
Unzureichende Streckenabschnitte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine unzureichenden Streckenabschnitte absehbar
Umsetzungsprobleme und Hemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Umsetzungsprobleme und Hemmnisse absehbar
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Anmerkungen
Skizze	<p>Die Skizze zeigt einen Querschnitt einer Straße mit verschiedenen Markierungen und Verkehrsteilnehmern. Von links nach rechts sind folgende Bereiche und Abstände markiert: ein 2,00 m breiter Bereich mit Fußgängern und einem Kinderwagen, gefolgt von einem 0,50 m breiten Bereich mit einem Fahrrad-Schild. Danach folgen zwei 4,50 m breite Bereiche für Radfahrer, die durch weiße gestrichelte Linien markiert sind. Dies wird von einem weiteren 0,50 m breiten Bereich mit einem Fahrrad-Schild gefolgt, der schließlich in einen 2,00 m breiten Bereich für Fußgänger übergeht. Ein Auto ist in der Mitte der 4,50 m Radfahrerzone positioniert.</p>

Tabelle 20: Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 2: Höttingstraße von Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße bis Knotenpunkt Elisabethstraße / Höttingstraße

Abschnitt 3: Elisabethstraße von Knotenpunkt Elisabethstraße / Höttingstraße bis Knotenpunkt Elisabethstraße / Ostring	
Empfohlene Führungsform	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrradstraße mit Freigabe für den Anliegerverkehr
Notwendige Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße ➤ Ausbau von Parkständen im südlichen Seitenraum zwischen den Bäumen ➤ Umbau der Eingangsbereiche und Knotenpunkte ➤ Umbau des Knotenpunktes Elisabethstraße / Ostring als Kreisverkehrsplatz, dabei durchgehende Verbindungen für den Radverkehr beachten (separate Planungen beachten) ➤ Öffentlichkeitsarbeit zu Fahrradstraßen
Kosteneinschätzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umbau Eingangsbereiche: ca. 28.500-35.000 € pro Eingangsbereich ➤ Markierung Knotenpunkte: ca. 1.000-1.300 € pro Knotenpunkt ➤ Markierung fahrbahnbegleitend: ca. 4.500-5.500 € pro 100 Meter ➤ Ausbau von Parkständen: ca. 180-220 € pro Quadratmeter ➤ Kosten für den Umbau des Knotenpunktes Elisabethstraße / Ostring sind über separate Planung abgedeckt ➤ Gesamtsumme: ca. 150.000-190.000 €
Mögliche Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Querung Ostring ➤ Konflikte mit ruhendem Verkehr aufgrund höheren Parkdrucks
Unzureichende Streckenabschnitte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine unzureichenden Streckenabschnitte absehbar
Umsetzungsprobleme und Hemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Umsetzungsprobleme und Hemmnisse absehbar
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Anmerkungen
Skizze	

Tabelle 21: Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 3: Elisabethstraße von Knotenpunkt Elisabethstraße / Höttingstraße bis Knotenpunkt Elisabethstraße / Ostring

Abschnitt 4: Speeckstraße / Genthiner Straße von Knotenpunkt Elisabethstraße / Ostring bis Knotenpunkt Genthiner Straße / Hafenstraße	
Empfohlene Führungsform	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr (bereits in Planung)
Notwendige Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße ➤ Beibehaltung der Parkstände im Seitenraum ➤ Umbau der Eingangsbereiche und Knotenpunkte ➤ Öffentlichkeitsarbeit zu Fahrradstraßen
Kosteneinschätzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umbau Eingangsbereiche: ca. 28.500-35.000 € pro Eingangsbereich ➤ Markierung Knotenpunkte: ca. 1.000-1.300 € pro Knotenpunkt ➤ Markierung fahrbahnbegleitend: ca. 4.500-5.500 € pro 100 Meter ➤ Gesamtsumme: ca. 80.000-100.000 €
Mögliche Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Konfliktpunkte absehbar
Unzureichende Streckenabschnitte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine unzureichenden Streckenabschnitte absehbar
Umsetzungsprobleme und Hemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Umsetzungsprobleme und Hemmnisse absehbar
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Anmerkungen
Skizze	

Tabelle 22: Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 4: Speeckstraße / Genthiner Straße von Knotenpunkt Elisabethstraße / Ostring bis Knotenpunkt Genthiner Straße / Hafenstraße

Abschnitt 5: Hafenstraße / Lohstraße von Knotenpunkt Genthiner Straße / Hafenstraße bis Knotenpunkt Lohstraße / Türkenort	
Empfohlene Führungsform	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mischverkehr auf der Fahrbahn, 30 km/h, mit Piktogrammreihe
Notwendige Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Maßnahmen notwendig ➤ Ggf. Markierung für Linksabbieger in Richtung Innenstadt ➤ Öffentlichkeitsarbeit zu Piktogrammreihen
Kosteneinschätzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Kosteneinschätzung notwendig
Mögliche Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Konfliktpunkte absehbar
Unzureichende Streckenabschnitte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine unzureichenden Streckenabschnitte absehbar
Umsetzungsprobleme und Hemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Umsetzungsprobleme und Hemmnisse absehbar
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Anmerkungen

Tabelle 23: Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 5: Hafenstraße / Lohstraße von Knotenpunkt Genthiner Straße / Hafenstraße bis Knotenpunkt Lohstraße / Türkenort

Abschnitt 6: Lohstraße / Tigg / Kirchstraße von Knotenpunkt Lohstraße / Türkenort bis Knotenpunkt Heibeckstraße / Kirchstraße	
Empfohlene Führungsform	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsberuhigter Bereich
Notwendige Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Keine Maßnahmen für den fließenden Radverkehr notwendig Serviceeinrichtungen für den Radverkehr (Abstellanlagen, Fahrradboxen, Ladestationen, Reparatursäulen, etc.) anbieten
Kosteneinschätzung	<ul style="list-style-type: none"> Keine Kosteneinschätzung notwendig
Mögliche Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> Konflikte mit dem Fußverkehr möglich
Unzureichende Streckenabschnitte	<ul style="list-style-type: none"> Gesamter Streckenabschnitt stellt durch verkehrsberuhigten Bereich keine geeignete Radverkehrsführung dar
Umsetzungsprobleme und Hemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> Keine Umsetzungsprobleme und Hemmnisse absehbar
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der Ziellage der Ost-West-Verbindung im Bereich der Innenstadt ist hier eine Führung durch einen verkehrsberuhigten Bereich vertretbar

Tabelle 24: Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 6: Lohstraße / Tigg / Kirchstraße von Knotenpunkt Lohstraße / Türkenort bis Knotenpunkt Kirchstraße / Heibeckstraße

Abschnitt 7: Kirchstraße / Rottstraße / Martin-Luther Straße von Knotenpunkt Heibeckstraße / Kirchstraße bis Knotenpunkt Castroper Straße / Martin-Luther-Straße

Empfohlene Führungsform	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Piktogrammkette
Notwendige Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Markierung der Piktogrammkette ➤ Geschwindigkeitsmessung, um ggf. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen mit Vorbeifahrt für den Radverkehr realisieren zu können ➤ Umbau des Knotenpunktes Gertrudenstraße / Martin-Luther-Straße bereits in Planung ➤ Öffentlichkeitsarbeit zu Piktogrammketten
Kosteneinschätzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Markierung fahrbahnbegleitend: ca. 4.500-5.500 € pro 100 Meter ➤ Kosten für den Umbau des Knotenpunktes Gertrudenstraße / Martin-Luther-Straße sind über separate Planung abgedeckt ➤ Gesamtsumme: ca. 25.000-30.000 €
Mögliche Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Konflikte mit dem Kfz-Verkehr aufgrund überhöhter Kfz-Geschwindigkeiten möglich
Unzureichende Streckenabschnitte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine unzureichenden Streckenabschnitte absehbar
Umsetzungsprobleme und Hemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Umsetzungsprobleme und Hemmnisse absehbar
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Öffentlichkeitsarbeit zu Piktogrammketten ➤ Baustelle und Planungen am Knotenpunkt Gertrudenstraße / Martin-Luther-Straße beachten
Skizze	

Tabelle 25: Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 7: Kirchstraße / Rottstraße / Martin-Luther Straße von Knotenpunkt Heibeckstraße / Kirchstraße bis Knotenpunkt Castroper Straße / Martin-Luther-Straße

Abschnitt 8: Friedrich-Ebert-Straße von Knotenpunkt Castroper Straße / Martin-Luther-Straße bis Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Westring	
Empfohlene Führungsform	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr
Notwendige Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße ➤ Aufpflasterung eines Mittelstreifens ➤ Markierung von Längsparkständen auf der Fahrbahn ➤ Umbau der Eingangsbereiche und Knotenpunkte ➤ Umbau des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße / Westring bereits in Planung, dabei durchgehende Verbindungen für den Radverkehr beachten ➤ Öffentlichkeitsarbeit zu Fahrradstraßen
Kosteneinschätzung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umbau Eingangsbereiche: ca. 28.000-35.000 € pro Eingangsber. ➤ Markierung Knotenpunkte: ca. 1.000-1.300 € pro Knotenpunkt ➤ Markierung fahrbahnbegleitend: ca. 4.500-5.500 € pro 100 Meter ➤ Markierung Längsparkstände: ca. 4.500-5.500 € pro 100 Meter ➤ Aufpflasterung: ca. 180-220 € pro Quadratmeter ➤ Kosten für den Umbau des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße / Westring sind über separate Planung abgedeckt ➤ Gesamtsumme: ca. 200.000-240.000 €
Mögliche Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Konflikte mit ÖPNV möglich
Unzureichende Streckenabschnitte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine unzureichenden Streckenabschnitte absehbar
Umsetzungsprobleme und Hemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Umsetzungsprobleme und Hemmnisse absehbar
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine Anmerkungen
Skizze	

Tabelle 26: Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 8: Friedrich-Ebert-Straße von Knotenpunkt Castroper Straße / Martin-Luther-Straße bis Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Westring

Abschnitt 9: Friedrich-Ebert-Straße von Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Westring bis Ortsausgang	
Empfohlene Führungsform	➤ Aktuell laufende Planungen beachten
Notwendige Maßnahmen	➤ Aktuell laufende Planungen beachten
Mögliche Konfliktpunkte	➤ Aktuell laufende Planungen beachten
Unzureichende Streckenabschnitte	➤ Aktuell laufende Planungen beachten
Umsetzungsprobleme und Hemmnisse	➤ Aktuell laufende Planungen beachten
Anmerkungen	➤ Aktuell laufende Planungen beachten

Tabelle 27: Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 9: Friedrich-Ebert-Straße von Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Westring bis Ortsausgang

7 Individueller Maßnahmenkatalog

In einem ersten Schritt wurden auf Grundlage der Bestandsanalyse sowie der Akteursbeteiligung (siehe **Kapitel 4**) Themenfelder erarbeitet, in denen im Stadtgebiet Datteln Verbesserungsbedarf für den Fuß- und Radverkehr besteht. Die folgenden acht Themenfelder wurden dabei herausgearbeitet:



Achsen

Unter „Achsen“ werden durchgängige Wegeverbindungen innerhalb Datteln verstanden. Sie dienen dazu, den Fuß- und Radverkehr in Nord-Süd- bzw. Ost-West-Richtung zu bündeln. Dabei sollten die Innenstadt sowie wichtige Ziele der Gemeinde (z.B. Ausbildung, Arbeit, Freizeit) angebunden sein.



Außenanbindung

Als „Außenanbindung“ wird die Wegeverbindung von Datteln mit Nachbargemeinden bezeichnet. Im Radverkehr zählt hierzu bspw. ebenfalls die Anbindung an übergeordneten Rad(schnell)wegen. Auch die Nutzung von Feldwegen wird in diesem Zusammenhang thematisiert.



Flächenkonflikt

Verschiedene Nutzungen (z.B. Fuß-, Rad-, Kfz-Verkehr, Parken, Begrünung, Sitzgelegenheiten, etc.) stellen Ansprüche an den Verkehrsraum in Datteln. Dieser ist jedoch begrenzt, sodass oft nicht alle Ansprüche erfüllt werden können. Dieser Konflikt wird unter das Themenfeld „Flächenkonflikt“ gefasst.



Kommunikation

Verständnislosigkeit oder fehlende Akzeptanz ist häufig auf einen Mangel an Informationen zurückzuführen. Dieses Themenfeld beinhaltet daher eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit sowie die Mitnahme von Unternehmen im Zusammenhang mit verkehrlichen Themen.



Parken

Unter dem Themenfeld „Parken“ wird die Erhöhung des Angebots an Fahrradparkmöglichkeiten sowie eine Verbesserung der Qualität und Sicherheit der Anlagen gefasst. Außerdem wird die Verknüpfung mit Bus und Bahn und der Aufbau von Mobilstationen thematisiert.



Qualität

Unter „Qualität“ wird in diesem Zusammenhang sowohl die Instandhaltung und Pflege bestehender Verkehrsanlagen als auch der Um- / Ausbau von Wegen für eine verbesserte Verkehrsführung verstanden. Die Barrierefreiheit sowie die (subjektive) Sicherheit stehen an oberster Stelle.



Querungsstellen

Zu „Querungsstellen“ zählen bspw. Knotenpunkte mit und ohne Lichtsignal, Fußgängerüberwege, Mittelinseln, etc. Die Anpassung von Knotenpunktformen, Lichtsignalsteuerungen, Absenkung von Bordsteinen oder dem Vorrang für den Fuß- und Radverkehr werden in diesem Themenfeld behandelt.



Schule und KiTa

Kinder zählen zu den verkehrssensiblen Personengruppen, da sie aufgrund ihrer Größe und ihres Einschätzungsvermögens besondere Ansprüche hervorbringen. Ausreichende Sichtverhältnisse, einfache Begreifbarkeit, Markierungen sowie der Vorrang an Querungsstellen sind z. B. von Relevanz.

Aus den vorangegangenen Leistungsbausteinen sowie der Akteursbeteiligung wurden in enger Abstimmung mit der Stadt Datteln zielgruppenspezifische Maßnahmen definiert und aufbereitet. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um speziell auf Datteln zugeschnittene, individuelle Schlüsselmaßnahmen bzw. Maßnahmenpakete, die für eine klimaneutrale Mobilität erforderlich sind und / oder zum Umdenken anregen. Es ist besonders hervorzuheben, dass die Maßnahmen zwar für konkrete Situationen im Dattelner Straßenraum erarbeitet wurden, sie aber im Wesentlichen Maßnahmen darstellen, die auf andere Situationen im Stadtgebiet übertragen werden können. Es sind grundsätzliche Maßnahmen für typische Situationen im Stadtgebiet, die an einzelnen Beispielen veranschaulicht wurden.

Insgesamt wurden zehn individuelle Schlüsselmaßnahmen bzw. Maßnahmenpakete identifiziert, für die Maßnahmensteckbriefe erstellt wurden. Die Verortung der erarbeiteten Maßnahmen ist in **Bild 46** dargestellt.

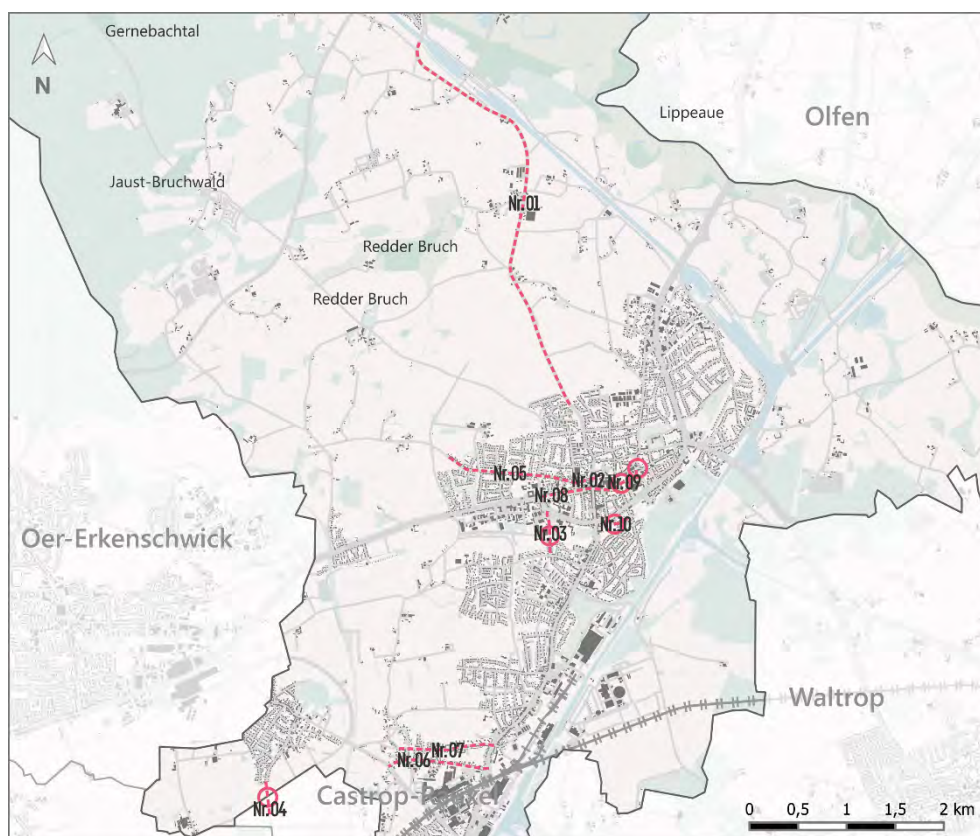


Bild 46: Übersicht über die erarbeiteten Maßnahmen und Steckbriefnummern (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Die Maßnahmen, die in den Maßnahmenstreckbriefen 01 bis 09 beschrieben sind, liegen auf dem Fuß- und / oder Radverkehrshauptnetz und stellen damit einen ersten Schritt zur Attraktivierung der Hauptnetze dar (siehe **Kapitel 5**). Der Maßnahmensteckbrief 10 stellt hingegen ein Beispiel für einen Lückenschluss bzw. wichtige Zubringeroute zum Hauptnetz dar und dient als Vorlage für ähnliche Situationen im Stadtgebiet (siehe **Kapitel 5.4**).

Neben einer detaillierten Beschreibung und Veranschaulichung durch Fotos und Skizzen der empfohlenen Maßnahmen enthalten die Steckbriefe die folgenden Informationen:

- Verortung und Ausgangslage
- Zielsetzung in Bezug auf die Nahmobilität
- Zuordnung zu den definierten Themenfeldern
- Beteiligte Akteure
- Fördermöglichkeiten
- Kostenschätzung (überschlägig)

Die zehn erstellten Maßnahmensteckbriefe sind in **Anlage 2** einzusehen. **Bild 47** enthält ein Beispiel zur Veranschaulichung des Aufbaus und Layouts eines Maßnahmensteckbriefs.



Bild 47: Beispiel für den Aufbau und das Layout des zweiseitigen Maßnahmensteckbriefs

8 Umsetzung, Kommunikation und Evaluation

8.1 Zeit- und Umsetzungsplan

Im Rahmen des Nahmobilitätskonzepts wurden insgesamt 10 zentrale Maßnahmenpakete erarbeitet, die mittels einer spezifischen Örtlichkeit im Datteler Stadtgebiet veranschaulicht wurden. Prinzipiell können alle Maßnahmen als Blaupause für weitere Örtlichkeiten dienen und sind entsprechend übertragbar.

Im Zeit- und Umsetzungsplan wird eine Priorisierung der Maßnahmen durchgeführt und deren Umsetzungszeitraum dargestellt. Hierzu sind für die einzelnen Maßnahmen folgende Punkte wesentlich:

- Priorität der Maßnahme
- Zeitraum / Zeitaufwand
- Zuständigkeit
- Personeller Aufwand
- Kosten und Fördermöglichkeiten

Auf dieser Grundlage lassen sich die Maßnahmen in eine sinnvolle zeitliche Abfolge bringen. Dabei ist es entscheidend, auch die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Maßnahmen zu berücksichtigen. Mitunter müssen zunächst bestimmte Voraussetzungen geschaffen werden, bevor einzelne Schritte umgesetzt werden können. Gleichzeitig sollte der Zeit- und Umsetzungsplan genügend Flexibilität aufweisen, um auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Sowohl politische Entscheidungen als auch die Ergebnisse von Evaluationen können Anlass dafür geben, das Maßnahmenkonzept anzupassen oder weiterzuentwickeln. Dies gilt insbesondere für die Übertragbarkeit von Maßnahmen.

Leitprojekte

Zur Ableitung von Leitprojekten im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes dienen die Haupttrassen für die Nahmobilität (vgl. **Kapitel 5**). Die entwickelten Netze sind kontinuierlich auszubauen bzw. zu attraktivieren und dienen als „Wegweiser“ für die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität in Datteln.

Dies bedeutet, dass die Umsetzung von Maßnahmen gemäß den erstellten Maßnahmensteckbriefen nach Möglichkeit vorrangig Verbindungen der entwickelten Hauptnetze für den Fuß- und Radverkehr dienen sollten. Hierbei kann es sich einerseits um kleinräumige Verbesserungen handeln; andererseits sollten jedoch städtische Verbindungen in den Fokus rücken, um kein „Stückwerk“ zu erhalten. Ein Beispiel stellt die Ost-West-Verbindung für den Radverkehr dar, die als ein Leitprojekt des Fokuskonzeptes Nahmobilität detailliert betrachtet wird (vgl. **Kapitel 6**).

Schlüsselmaßnahmen

Schlüsselmaßnahmen dienen dazu, eine wesentliche Verbesserung für die Nahmobilität zu erreichen. Hierbei ist eine einfache und schnelle Umsetzung der Maßnahmen wesentlich und von großer Bedeutung. Sowohl verwaltungsintern als auch gegenüber Politik und Öffentlichkeit, wird mit einer schnellen Umsetzung ein Zeichen gesetzt und gezeigt, dass die Stadt im Sinne der Nahmobilität tatsächlich tätig wird.

Hinsichtlich der Priorisierung haben sich vier Schlüsselmaßnahmen herauskristallisiert, die in Abstimmung mit der Stadtverwaltung als wesentliche Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr in Datteln hervorzuheben sind und entsprechend frühzeitig umgesetzt werden sollen:

- Maßnahmensteckbrief 2: Öffnung Einbahnstraße
- Maßnahmensteckbrief 4: Querung Hochfeld
- Maßnahmensteckbrief 6: Bahnhofstraße
- Maßnahmensteckbrief 8: Friedrich-Ebert-Straße

Diese vier Schlüsselmaßnahmen wurden im Vergleich zu den übrigen Maßnahmen weitergehend ausgearbeitet und um eine Steckbriefseite ergänzt, wobei insbesondere die Themen Rechtlicher Hintergrund, Planerischer Aufwand, Herausforderungen in der Planung, Qualitätsstandards und Kommunikation näher beleuchtet wurden.

Unter Berücksichtigung der genannten Aspekte wurde ein entsprechender Zeit- und Umsetzungsplan entwickelt (vgl. **Bild 48** und **Anlage 3**).



Bild 48: Zeit- und Umsetzungsplan

8.2 Kommunikative Begleitung der Umsetzung

Um eine erfolgreiche Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen zu gewährleisten, sollte jede Maßnahme kommunikativ begleitet werden.

Veränderungen im Stadt- und Straßenraum berühren oft vertraute Routinen und alltägliche Lebenswelten – insbesondere, wenn sich Flächenverteilungen und die Nutzung des öffentlichen Raums verändern. Der infrastrukturelle Status-Quo wird häufig als normal, richtig und akzeptiert wahrgenommen und prägt zusammen mit sozialen und kulturellen Faktoren Verhaltensweisen und Nutzungsmuster. Veränderungen können daher als Verlust und Einschränkung statt als Verbesserung empfunden werden, wenngleich die Unterstützung für Maßnahmen häufig unterschätzt wird.

Deshalb ist es wichtig, frühzeitig transparent Chancen und Herausforderungen gleichermaßen zu kommunizieren und unterschiedliche Perspektiven ernst zu nehmen. Eine offene, respektvolle Kommunikation hilft, Sorgen und Kritik sichtbar zu machen und gemeinsam tragfähige Lösungen zu entwickeln. Besonders wichtig ist ein respektvoller Umgang mit kritischen Stimmen, denn gelingende Transformation gelingt nur mit der Gesellschaft, nicht gegen sie. Je besser eine Maßnahme verstanden, mitgestaltet und im Alltag erlebbar wird, desto eher wird sie auch akzeptiert.

Zielgruppenanalyse

Information und Beteiligung berücksichtigen verschiedene Interessen, Erfahrungs- und Wissensstände sowie unterschiedliche Erwartungen. Relevante Zielgruppen sind in der Regel:

- Bewohnerinnen und Bewohner
- Schülerinnen und Schüler sowie Eltern
- Einzelhandel und Gewerbetreibende
- Kundschaft und andere Besucherinnen und Besucher
- Verwaltungen
- Politik

Darüber hinaus sollten, wenn möglich Seniorenverbände und andere Mobilitätseingeschränkte Gruppen, Verkehrsverbände, ÖPNV-Betriebe, Wirtschaftsverbände sowie die Polizei in den Planungen beteiligt werden.

Sobald die Zielgruppen definiert sind, hilft es, die jeweiligen Eigenschaften beispielhaft zu skizzieren. Daraus lässt sich eine Kommunikation gestalten,

die in prägnanten Kernbotschaften den Mehrwert einer Maßnahme gezielt hervorhebt.

Auch die lokale Presse sollte frühzeitig berücksichtigt werden. Interviews und ausführliche Artikel zu Planungen und Umsetzungen informieren die Bevölkerung und besetzen das Thema.

Kommunikative Begleitung der Maßnahmen

Auf Grundlage der Zielgruppenanalyse sollte die kommunikative Begleitung von Mobilitätsmaßnahmen auf folgenden Grundsätzen aufbauen:

- Information und Transparenz**
 Bereitstellung verständlicher Informationen über Ziele und Maßnahmen. Einsatz visueller Medien (Straßenraumperspektiven, Infografiken) zur besseren Nachvollziehbarkeit.
- Partizipation und Mitgestaltung**
 Nutzung von Formaten wie Workshops, Spaziergängen und Online-Beteiligungen. Einbindung spezifischer Interessen.
- Feedback und Rückkopplung**
 Sicherstellung, dass Beiträge der Zielgruppen sichtbar in die Planung einfließen. Rückmeldung über die Wirkung von Eingaben.

Für die Planungs- und Umsetzungsphase der einzelnen Maßnahmen sollten grundsätzlich die Beteiligungs- und Kommunikationsmaßnahmen in drei Phasen durchgeführt werden.



Phase I: Mitwirken Die erste Phase findet zeitlich während des Planungsprozesses statt. Hierbei werden in einem ersten Schritt – ggfs. im Rahmen einer Auftaktveranstaltung – die Zielgruppen über das Projekt, seine Ziele und Beteiligungsmöglichkeiten informiert und es wird eine breite Basis für die Mitwirkung geschaffen. Nachfolgend werden die Zielgruppen in den Planungsprozess involviert, können Mitwirken und Ideen einbringen. Im Wesentlichen dient diese erste Phase dazu, Verständnis für die Maßnahme zu erlangen und einen gemeinsamen Konsens zu finden. Zur Einbindung der einzelnen Zielgruppen bieten sich beispielsweise Workshop-Formate, Planungsspaziergänge oder Aufsuchende Beteiligungen an. Um die breite Öffentlichkeit zu erreichen, sind entsprechende Pressemitteilungen ratsam.

Phase II: Informieren Phase II erfolgt mit Beginn der Umsetzung und dient im Wesentlichen der Information von Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Einzelhändler:innen, die direkt von der Maßnahme betroffen sind. Auch wenn die Maßnahme grundsätzlich positiv von der Stadtgesellschaft aufgenommen wird, stellt die Baustellensituation das Verständnis häufig auf die Probe. Daher sollte im Vorfeld über die Maßnahme (Was ändert sich zukünftig?) sowie die Baustellensituation informiert werden. Neben Pressemitteilungen können hier beispielsweise Flyer und/oder Plakate zum Einsatz kommen.

Phase III: Erleben Nach Abschluss der Baumaßnahmen sollte eine feierliche Eröffnung der Maßnahme stattfinden. Dies bietet sich beispielsweise bei der Realisierung von Fahrradstraßen an. Neben einer pressewirksamen Eröffnungsfeier, können auch Plakate, Banner oder Aufsteller auf die neue Situation hinweisen. Ziel ist es, die Maßnahme positiv in der Öffentlichkeit zu verankern und erlebbar zu machen.

Die einzelnen Phasen der kommunikativen Begleitung sind ggfs nicht bei allen Maßnahmen notwendig. Bei Maßnahmen, die z.B. nur kleinere Markierungsarbeiten beinhalten, kann auch ein kurzer Presstext oder die Verteilung von Flyern ausreichend sein. Eine Mitwirkung im Planungsprozess oder eine Eröffnung der Maßnahme entfällt hier.

Für die vier Schlüsselmaßnahmen wurden hinsichtlich der kommunikativen Begleitung jeweils einige Hinweise mit Beispielen ausgearbeitet (siehe **Anlage 2 „Maßnahmensteckbriefe“**).

8.3 Evaluation und Verstetigung

Evaluation

Die Zusammenhänge und Auswirkungen von Einzelmaßnahmen und Planungsprozessen, die sich im Rahmen der Umsetzung ergeben, sind sehr umfangreich. Aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen ist die wirksame Realisierung eines langfristig angelegten Maßnahmenkonzeptes keineswegs von vornherein garantiert. Dies ist darauf zurückzuführen, dass verkehrs- und mobilitätsrelevante Maßnahmen insbesondere in Zeiten des Klimawandels stets im Kontext zu gesellschaftlichen, ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen.

Das Maßnahmencontrolling kann auf vier Ebenen erfolgen:

- Anzahl realisierter Maßnahmen / Projekte
- Realisierung in messbaren Einheiten (z.B. Kilometer neuer Radwege, Anzahl an Abstellanlagen)
- Effekt der Maßnahmen (z.B. Auswirkungen auf den Modal Split, Veränderungen des Parkdrucks)
- Evaluierung des Umsetzungsprozesses (z.B. hinsichtlich der Strukturen in der Verwaltung, der von der Politik bereitgestellten personellen und finanziellen Ressourcen, der Kommunikation mit Politik und Öffentlichkeit)

Grundsätzlich ist es sinnvoll, dass das Controlling für die Stadt Datteln einfach umsetzbar ist und soweit möglich auf bereits vorhandenen Daten aufbaut. Ebenfalls sollten die Indikatoren mit einem überschaubaren Aufwand und möglichst direkt erhoben werden können, um durch eine regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung den Zielerreichungsgrad quantifizieren und verfolgen sowie Wirkungen beurteilen zu können.

Die Indikatoren werden daher auf Grundlage der bei der Stadt Datteln vorhandenen bzw. für diese erfassbaren oder beziehbaren Daten abgeleitet (siehe **Bild 49**). Wichtig ist die Gewährleistung einer gleichbleibenden Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können.

Bewertungsindikatoren für die Nahmobilität

Bewertungsindikator	Zielkriterium	Turnus
Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs	Hauptnetz Radverkehr	jährlich
Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	Hauptnetze Fußverkehr	jährlich
Anzahl Radfahrer:innen auf den Strecken des Hauptnetzes	Hauptnetz Radverkehr	jährlich
Anzahl realisierter Fahrradstraßen	Hauptnetz Radverkehr	jährlich
Anzahl vorhandener Einbahnstraßen ohne Radverkehr in Gegenrichtung	Hauptnetz Radverkehr	jährlich
Anzahl benutzungspflichtiger Radwege	Hauptnetz Radverkehr	jährlich
Anzahl realisierter Fahrradabstellmöglichkeiten	Hauptnetz Radverkehr	jährlich
Anzahl realisierter geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen	Hauptnetz Radverkehr	jährlich
Anzahl realisierter Quermöglichkeiten (Fuß / Rad)	Hauptnetz Radverkehr / Hauptnetze Fußverkehr	jährlich
Abnahme der Kfz-Verkehrsbelastungen an neuralgischen Punkten	Modal Split	alle 5 Jahre
Entwicklung der Unfallzahlen	Verkehrssicherheit	alle 5 Jahre
Herstellung von Grünraum	Aufenthaltsqualität	jährlich
Anzahl hergestellter Sitzmöbel	Aufenthaltsqualität	jährlich
Verbesserung der Barrierefreiheit	Verkehrssicherheit	jährlich
Anzahl durchgeführter Kommunikationsformate	Kommunikation und Öffentlichkeit	jährlich
Anzahl öffentlicher Ladesäulen	E-Mobilität	jährlich
Anzahl zugelassener E-Fahrzeuge	E-Mobilität	jährlich

Bild 49: Bewertungsindikatoren zur Evaluation der Nahmobilität in Datteln

Verstetigung

Um zukünftig das Thema Nahmobilität sowohl in der Verwaltung als auch in der Stadtgesellschaft zu verankern, sollten entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. Neben einer jährlichen Evaluation bietet sich eine institutionelle Verankerung innerhalb der Verwaltung an. Dies kann beispielsweise durch die Einrichtung entsprechender Fachstellen (z.B. Stabsstelle Mobilität, Fuß- und Radverkehrsbeauftragte oder ein Koordinationsbüro o.ä.) erfolgen. Weiterhin sollte das Thema Nahmobilität interdisziplinär gefördert und integriert betrachtet werden, so dass alle Fachämter einbezogen werden und Themen wie Schulwegsicherheit, Klimaschutz und Barrierefreiheit mitgedacht werden.

Die Einbindung der Stadtgesellschaft in das Thema Nahmobilität stellt ebenso einen wichtigen Faktor dar, einerseits eine erfolgreiche Umsetzung

von Maßnahmen zu erreichen und andererseits nicht nur langfristig sondern auch nachhaltig eine Verlagerung der Personenwege auf den Fuß- und Radverkehr zu erzielen. Hierzu könnte beispielsweise ein „Runder Tisch Nahmobilität“ dienen, der ein bis zweimal jährlich stattfindet und zum Dialog mit der Bürgerschaft einlädt. Auch ein Nahmobilitätstag z.B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche führt dazu, dass Thema ggfs. auch spielerisch wieder ins Gedächtnis zu rufen.

9 E-Ladestationenstrategie

9.1 Hintergrund und Zielsetzung

Die aktuelle Zielsetzung der Bundesregierung laut Masterplan 2022 lautet, den Anteil an vollelektrischen Pkw in Deutschland bis zum Jahr 2030 auf 15 Millionen zu steigern. Außerdem sollen eine Million öffentlich zugängliche Ladepunkte im Bundesgebiet existieren.

Auch Datteln hat im Integrierten Klimaschutzkonzept (2020) sowie in der Aktualisierung des Lärmaktionsplans (2024) die Emissionsminderung durch die Nutzung von E-Pkw im privaten sowie gewerblichen Bereich sowie den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur beschlossen.

Aus den Zielen der Bundesregierung lassen sich für Datteln die in **Tabelle 28** dargestellten groben Zielgrößen für den Ausbau an öffentlich zugänglichen Ladepunkten ableiten. Es ist jedoch zu beachten, dass die Konzentration von Ladepunkten z.B. an Bundesautobahnen deutlich höher sein wird, sodass ein Wert von **400 Ladepunkten in Datteln** als grobe Orientierung gesehen werden kann.

	Einwohnende (2024)	zugelassene Pkw (2024)
Bundesregierung	83.600.000	49.100.000
Datteln	36.700	21.400
Zielsetzung Ladepunkte	439	436

Tabelle 28: Herleitung von Zielgrößen für den Ausbau an Ladepunkten in Datteln

Diese Zielsetzungen können allerdings nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn ein entsprechend dichtes Netz an Ladepunkten verfügbar ist. Daher wurde in Datteln eine Bestandsaufnahme vorgenommen, auf dessen Grundlage realistisch umsetzbare Ziele zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in den nächsten Jahren formuliert werden können.

9.2 Bestand an E-Ladestationen

E-Ladestationen für den Kfz-Verkehr

Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme im Frühjahr 2025 existierten im Stadtgebiet Datteln 13 Standorte von E-Ladesäulen für den Kfz-Verkehr (**grüne** Markierung in **Bild 50**). An diesen 13 Standorten stehen insgesamt 34 Ladepunkte, darunter sechs Schnellladepunkte) zur Verfügung. Zwei weitere Standorte, an der Friedrich-Ebert-Straße und auf dem Parkplatz Am Schemm, sind bereits in Planung, wo weitere 21 Ladepunkte, darunter 12 Schnellladepunkte, entstehen sollen (**gelbe** Markierung in **Bild 50**). Des Weiteren befinden sich in den Nachbargemeinden weitere sieben Standorte von E-Ladesäulen, die aufgrund ihrer Nähe zu Datteln Relevanz für die Dattelner Bevölkerung haben.

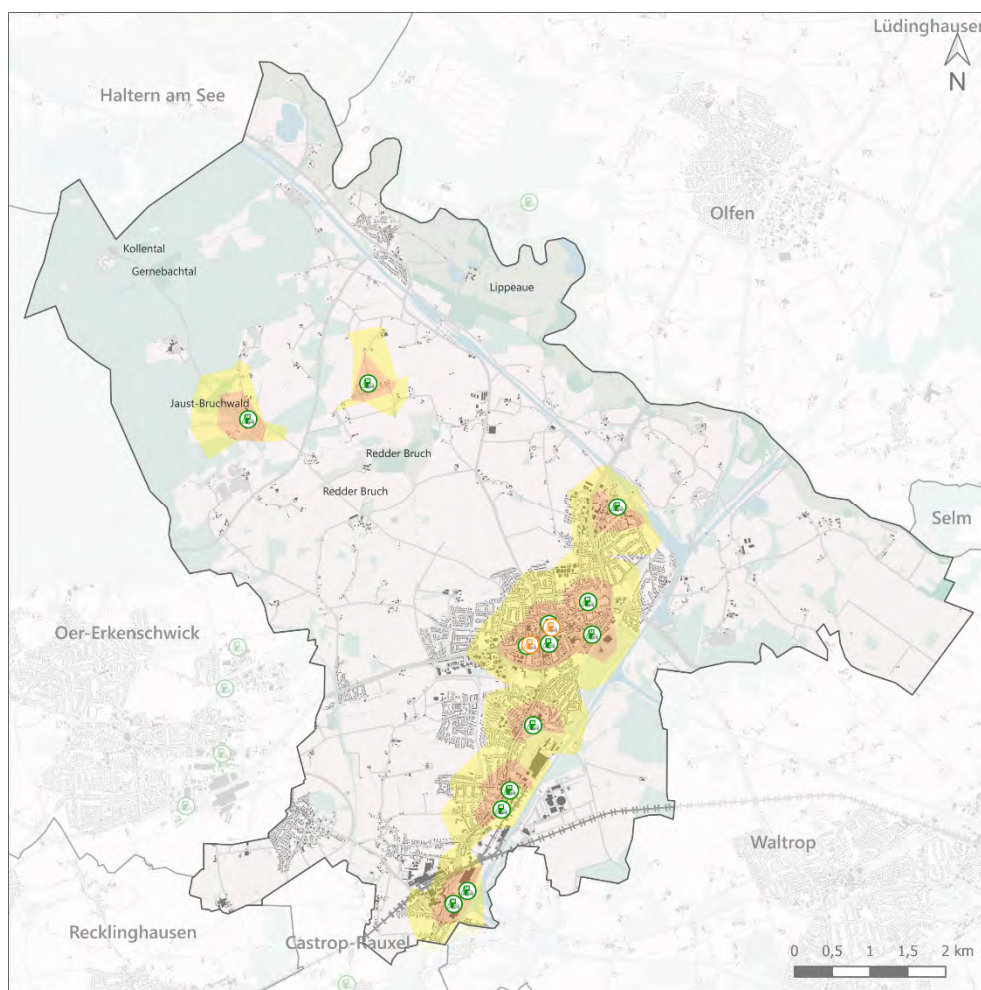


Bild 50: Bestand an E-Ladesäulen für den Kfz-Verkehr (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Knapp 10.000 Einwohnende Datteln (~27 %) erreichen mindestens eine der bestehenden E-Ladestationen innerhalb von fünf Gehminuten. In zehn Gehminuten erreichen gut 22.000 Einwohnende (~60 %) eine Ladestation.

E-Ladestationen für den Radverkehr

Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme im Frühjahr 2025 existierten im Stadtgebiet Datteln noch keine öffentlichen Ladestationen für den Radverkehr. Die Stadtverwaltung hat sich aber bereits intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt und plant die Installation von Ladepunkten für den Radverkehr auf dem Dorfplatz Ahsen, auf dem Parkplatz Am Schemm, am Familienzentrum Meckinghoven und an der Kirche in Horneburg (**gelbe** Markierung in **Bild 51**). Außerdem sollen im Rahmen der Umgestaltungen Am Schemm Lademöglichkeiten für Fahrräder installiert werden.

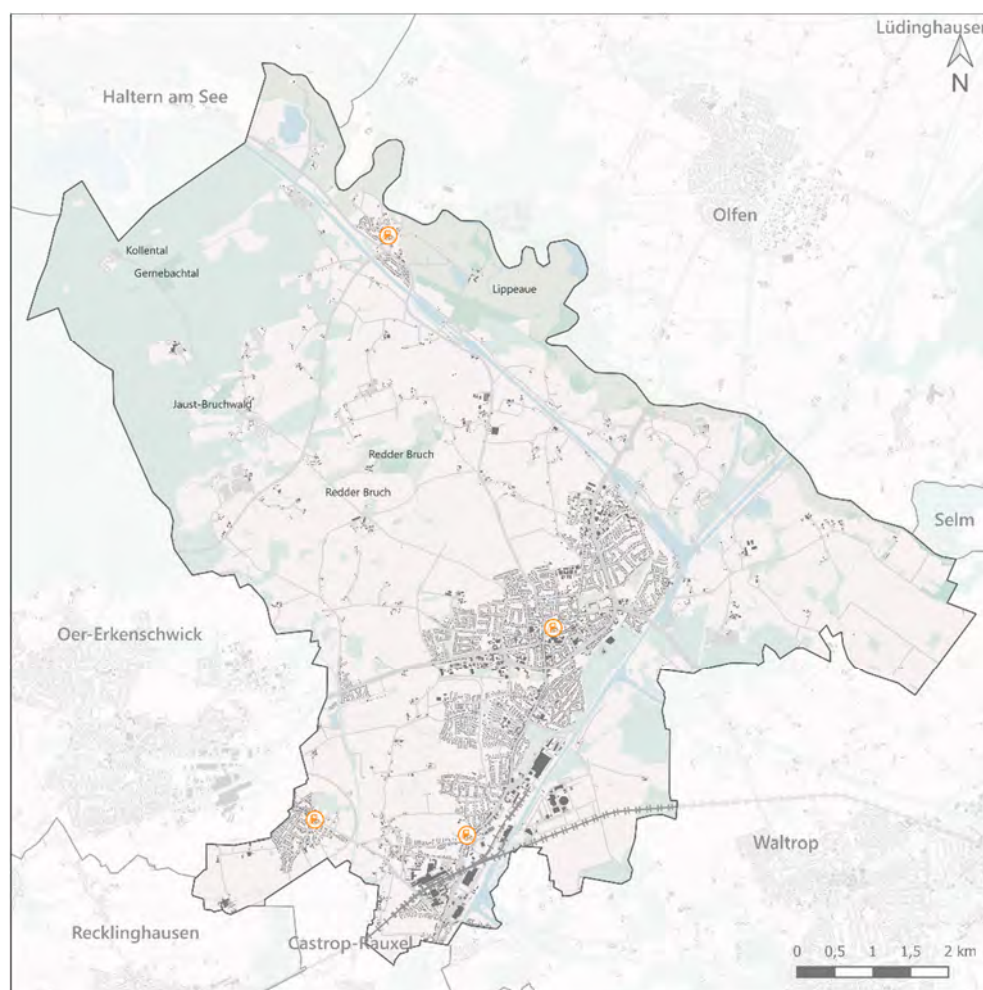


Bild 51: Konkrete Planung an E-Ladesäulen für den Radverkehr (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

9.3 Standortauswahl für E-Ladestationen

Wesentlich für den Auf- und Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur ist die Standortwahl. Standorte, die wenig oder nur kurzzeitig frequentiert werden, sind sowohl für Betreibende als auch für Nutzende unattraktiv bzw. sind bei kurzzeitig frequentierten Örtlichkeiten nur Schnellladepunkte sinnvoll. Daher wurden im Rahmen der E-Ladestationenstrategie für Datteln Grundsätze für die Auswahl an Standorten für E-Ladestationen definiert.

9.3.1 Grundsätze

Beim Ausbau der E-Ladeinfrastruktur sind im Wesentlichen zwei Bereiche voneinander zu unterscheiden: das **öffentliche** und das **private** Laden. Zum Bereich des öffentlichen Ladens zählen Kundenparkplätze (private Zuständigkeit), der Straßenraum sowie innerörtliche Lade-Hubs. Zum Bereich des privaten Ladens zählen Eigenheime, Mehrparteienhäuser und Unternehmen.

Bild 52 stellt die erwartete Ladeleistung nach Ladeorten im Jahr 2030 dar. Die Werte bilden einen realistischen zukünftigen Bestand mit einer moderaten Verfügbarkeit an nicht-öffentlicher Ladeinfrastruktur ab. Es ist zu erkennen, dass ein Großteil der Ladeleistung (68 %) im privaten Bereich erfolgt.



Bild 52: Erwartete Ladeleistung im Jahr 2030 (Datenquelle: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, 2024)

Kundenparkplätze, insbesondere die von Nahversorgern, Großhändlern, Parkhäusern und Tiefgaragen, zählen zum Bereich des öffentlichen Ladens, da die Ladesäulen i.d.R. für die allgemeine Öffentlichkeit zugänglich sind. Die Grundstücke befinden sich i.d.R. jedoch in privater Hand. Daher hat die Stadt Datteln auf Kundenparkplätze ähnlich großen Einfluss wie auf den Bereich des privaten Ladens.

Im öffentlichen Bereich, auf den die Stadt Datteln als Kommune direkten Einfluss hat, beträgt die zu erwartende Ladeleistung 23 %. Die restlichen 15 % Ladeleistung werden an Lade-Hubs entlang von Achsen (überwiegend Bundesautobahnen) erwartet.

Privates Laden und Kundenparkplätze

Der öffentliche Raum in Datteln bietet nur bedingt Möglichkeiten, E-Ladeinfrastruktur anzubieten. Da ein beachtlicher Teil der Ladeleistung zu Hause oder am Arbeitsplatz getätigt wird, ist die Unterstützung der Bevölkerung sowie von ortsansässigen Unternehmen essenziell für ein flächendeckendes Angebot an E-Ladestationen.

Das private Laden liegt nicht direkt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Datteln, sodass diese nur als informierende, beratende und finanziell unterstützende Akteurin agieren kann. Folgende Bausteine stehen der Stadt dabei bspw. zur Verfügung:

- **Kommunikation / Beratung**

- Weitergabe von Informationsmaterialien
- Angebot an Beratungsgesprächen, bei Unternehmen insbesondere auch beim Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement und Umstellung des Fuhrparks auf E-Fahrzeuge
- Aktivierung und Sensibilisierung von Grundstückseigentümer:innen hinsichtlich des Ladesäulenausbaus

- **Finanzielle Unterstützung (Förderprogramme)**

Aktuell bietet die Stadt Datteln Ein- und Mehrfamilienhausbesitzenden bereits finanzielle Unterstützung beim Kauf eines Endgeräts (Ladesäule oder Wallbox). Außerdem unterstützt sie Unternehmen beim Kauf einer Ladestation für Fahrräder.

- **Vertragliche Vereinbarungen**

- Kooperation mit DattelnNet GmbH und Westenergie AG
- Vereinbarung in Kauf- und Mietverträgen

Öffentliches Laden – Lade-Hubs (innerorts)

Bei innerörtlichen Lade-Hubs handelt es sich quasi um klassische Tankstellen, die ausschließlich zum Zweck des Ladens angefahren werden. Daher wird hier grundsätzlich die Installation von Schnellladesäulen empfohlen, sodass die Aufenthaltsdauer möglichst gering und der Umschlag je Ladesäule möglichst hoch ist. Die wesentlichen Zielgruppen von Lade-Hubs sind

- alle Bürger:innen, die keine private Lademöglichkeit zuhause oder am Arbeitsplatz haben,
- gebietsfremde Berufstätige in Datteln ohne Lademöglichkeit am Arbeitsplatz, die vor der Heimreise noch Laden möchten / müssen und
- gebietsfremde Besuchende in Datteln, die vor der Heimreise noch Laden möchten / müssen.

Es wird empfohlen, innerörtliche Lade-Hubs auf gesonderten (Park-)Flächen zu installieren, die nahegelegen von Kfz-Hauptachsen liegen. Dies soll eine schnelle Anfahrt sicherstellen und zusätzliches Kfz-Aufkommen in Wohngebieten oder anderen verkehrssensiblen Bereichen vermeiden.

Grundsätzlich bietet sich die Integration von Schnellladesäulen in bestehende Tankstellen an. Perspektivisch ist die Nachnutzung von herkömmlichen Tankstellen durch Lade-Hubs denkbar.

Öffentliches Laden – Straßenraum (innerorts)

Öffentliches Laden im Straßenraum wird durch die Bevölkerung genutzt, wenn sie den Vorgang mit ihrem Alltag in Verbindung bringen können. Die Standorte von Ladesäulen sollten daher so gewählt werden, dass sie sich in der Nähe von öffentlichen Zielen mit einer gewissen Aufenthaltsdauer befinden. Hierzu zählen z.B. Verwaltungsgebäude, Restaurants / Cafés, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Sportstädten etc.

In Wohngebiet kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass das Laden auf privatem Grund ermöglicht wird, sofern ein entsprechendes Grundstück bzw. Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Dies wird vor allem in Wohngebieten mit Einfamilienhäusern u.Ä. der Fall sein. Daher liegt der Fokus in der Standortauswahl von Ladesäulen in Wohngebieten auf Mehrfamilienhäusern, was ebenfalls bereits aus der Beteiligung zum Klimaschutzkonzept hervorging. Es ist zu beachten, dass unter gewissen Bedingungen, die

bspw. aus der Netzinfrastruktur hervorgehen, ausnahmsweise auch die Installation von E-Ladesäulen in Wohngebieten mit Einfamilienhäusern sinnvoll ist. Dies kann zum Beispiel der Fall sein, wenn über eine gewisse Fläche auf privatem Grund nicht die Möglichkeit besteht, Wallboxen o.Ä. zu installieren. Dies ist mit dem Netzbetreiber Westenergie AG abzustimmen.

Bevorzugt sollten Ladesäulen außerhalb des öffentlichen Straßenraums installiert werden, um die Planung und Gestaltung von den ohnehin schon begrenzten Flächen im Straßenraum möglichst offen zu halten. Unter gewissen Umständen kann die Installation im Straßenraum jedoch auch zielführend sein oder es besteht schlichtweg keine andere Möglichkeit in akzeptabler Entfernung. Außerdem sollte darauf geachtet werden, dass durch den Ausbau der E-Ladestationen kein zusätzlicher Kfz-Parkraum geschaffen wird, sondern bereits bestehender Parkraum genutzt wird.

Die folgenden Kriterien sind daher ausschlaggebend für die Standortauswahl im öffentlichen Raum:

- Einwohnerdichte und Siedlungsstruktur
- Anhäufung von POI
- Ziele mit einer gewissen Aufenthaltsdauer
- große Arbeitsplatzschwerpunkte

Ladepunkte für Fahrräder

Zur Bewältigung von Wegen des alltäglichen Radverkehrs (z.B. Einkaufen, Erledigungen, Tagesradtouren, etc.) kann davon ausgegangen werden, dass in der Regel eine Ladung für den Weg ausreicht, sodass ein überwiegender Teil der Ladeleistung zuhause getätigt wird. Daher liegt der Fokus bei der Installation von öffentlichen Ladepunkten für den Radverkehr auf Zielen, bei denen eine gewisse Anreisezeit erwartet wird, sodass ein Ladevorgang vor der Rückseite notwendig sein könnte. Dies ist bspw. an großen Umsteigepunkten zum ÖPNV, bei großen Arbeitgebern sowie touristischen Zielen mit einer gewissen Aufenthaltsdauer der Fall.

9.3.2 Empfohlene Standorte

Im Folgenden werden Standorte für die Installation von E-Ladesäulen im Stadtgebiet nach den zuvor beschriebenen Grundsätzen definiert. Es ist zu

beachten, dass die Standorte ausschließlich nach den potenziellen Nutzungsgruppen sowie der Flächenverfügbarkeit ausgewählt wurden. Die Prüfung auf Machbarkeit (z.B. Besitzverhältnisse von Flächen, vorhandene Netzstruktur etc.) ist im Nachgang im Rahmen der Umsetzung zu prüfen. Ggf. sind alternative Standorte in den nachfolgend aufgezeigten Gebieten zu eruieren.

Ahsen

Eine Anhäufung von Mehrfamilienhäusern ist in Ahsen in den beiden Gebieten „Zentrum“ und „Koppelwiese“ festzustellen (siehe **Bild 53**). Das Gebiet „Zentrum“ umfasst rund 200 Einwohnende und es ist eine Anhäufung von POI und Orten mit einer gewissen Aufenthaltsdauer festzustellen. Nahversorger existieren in diesem Gebiet nicht. Demnach sollte das Angebot insgesamt 3 Ladepunkte umfassen. Das Gebiet „Koppelwiese“ umfasst rund 150 Einwohnende und es sind weder POI und Orte mit einer gewissen Aufenthaltsdauer noch Nahversorger festzustellen. Daher sollte das Angebot hier insgesamt 2 Ladepunkten umfassen.

Im Folgenden wird eine Vorauswahl an potenziellen Standorten für E-Ladesäulen aufgelistet, die es zu prüfen gilt:

- Recklinghäuser Straße 8-10 (Senkrechtparkstände)
→ 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten
- Im Ovenkamp 2 (Umgestaltung Wendehammer)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten

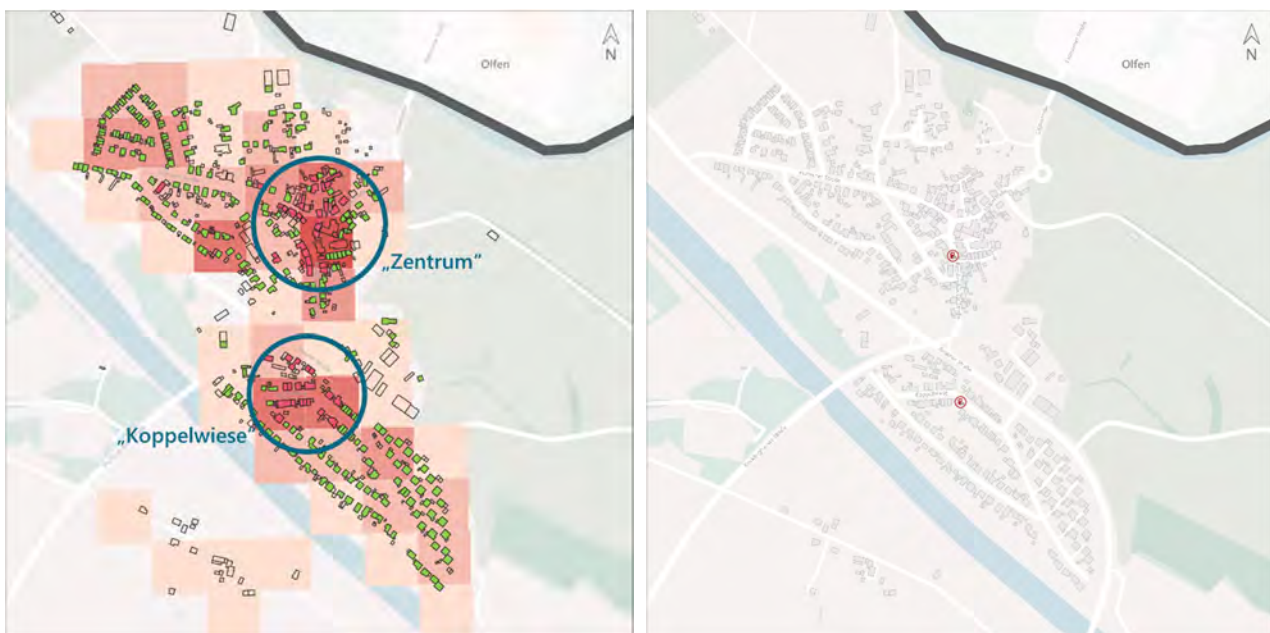


Bild 53: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Ahsen

Im Winkel

Eine Anhäufung von Mehrfamilienhäusern ist in Im Winkel im Gebiet südlich der Friedrich-Ebert-Straße festzustellen (siehe **Bild 54**). Das Gebiet umfasst rund 320 Einwohnende und es sind weder POI und Orten mit einer gewissen Aufenthaltsdauer noch Nahversorger festzustellen. Demnach sollte das Angebot insgesamt 4 Ladepunkte umfassen.

Im Folgenden wird eine Vorauswahl an einem potenziellen Standort für E-Ladesäulen aufgelistet, den es zu prüfen gilt:

- Im Winkel (Querparkstände)
 - 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten

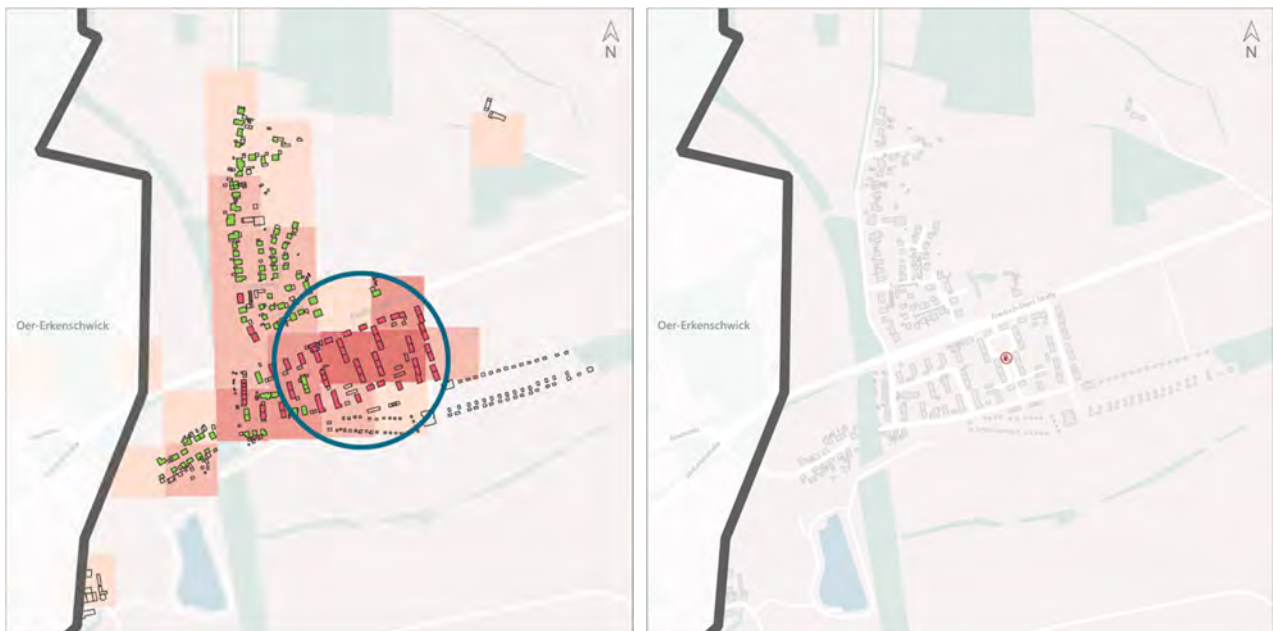


Bild 54: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Im Winkel

Horneburg

Eine Anhäufung von Mehrfamilienhäusern ist in Horneburg im Gebiet um das Ortszentrum festzustellen (siehe **Bild 55**). Das Gebiet umfasst rund 250 Einwohner und es ist eine Anhäufung von POI und Orten mit einer gewissen Aufenthaltsdauer festzustellen. Nahversorger existieren in diesem Gebiet nicht. Demnach sollte das Angebot insgesamt 3 Ladepunkte umfassen.

Im Folgenden wird eine Vorauswahl an einem potenziellen Standort für E-Ladesäulen aufgelistet, den es zu prüfen gilt:

- Horneburger Straße 33 (Parkplatz)
 - 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten

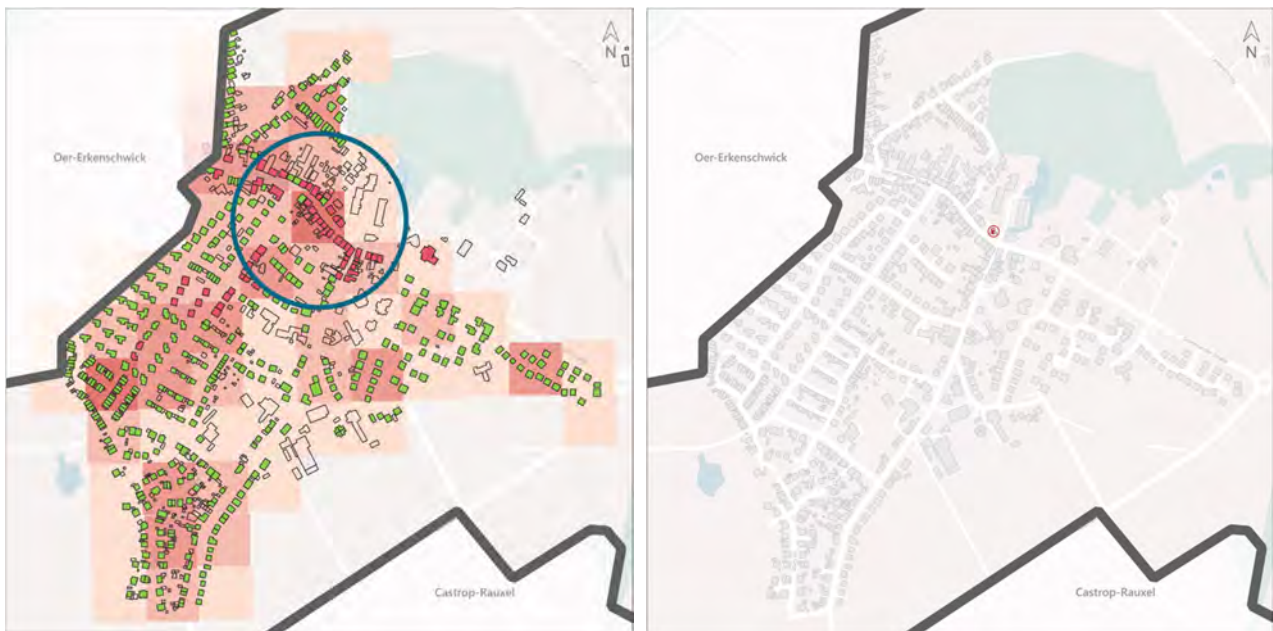


Bild 55: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Horneburg

Mecklinghoven

Eine Anhäufung von Mehrfamilienhäusern ist in Mecklinghoven in den drei Gebieten „Neuer Weg“, „Bahnhofstraße“ und „Provinzialstraße“ festzustellen (siehe **Bild 56**). In den Gebieten sind vereinzelt POI und Orte mit einer gewissen Aufenthaltsdauer festzustellen. Nahversorger existieren nicht. Das Gebiet „Neuer Weg“ umfasst rund 710 Einwohnende, demnach sollte das Angebot insgesamt 9 Ladepunkte umfassen. Das Gebiet „Bahnhofstraße“ umfasst rund 420 Einwohnende, weshalb das Angebot hier insgesamt 5 Ladepunkten umfassen sollte. Das Gebiet „Provinzialstraße“ umfasst rund 360 Einwohnende, weshalb mit einem Angebot von 4 Ladepunkten gerechnet werden sollte.

Im Folgenden wird eine Vorauswahl an potenziellen Standorten für E-Ladesäulen aufgelistet, die es zu prüfen gilt:

- Neuer Weg 28 (Parkplatz)
 - 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten
- Castroper Straße 345 (Parkplatz gegenüber)
 - 3 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten
- Schulstraße 5 (Längsparkbucht)
 - 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten
- Kanalstraße 24 (Parkplatz)
 - 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten

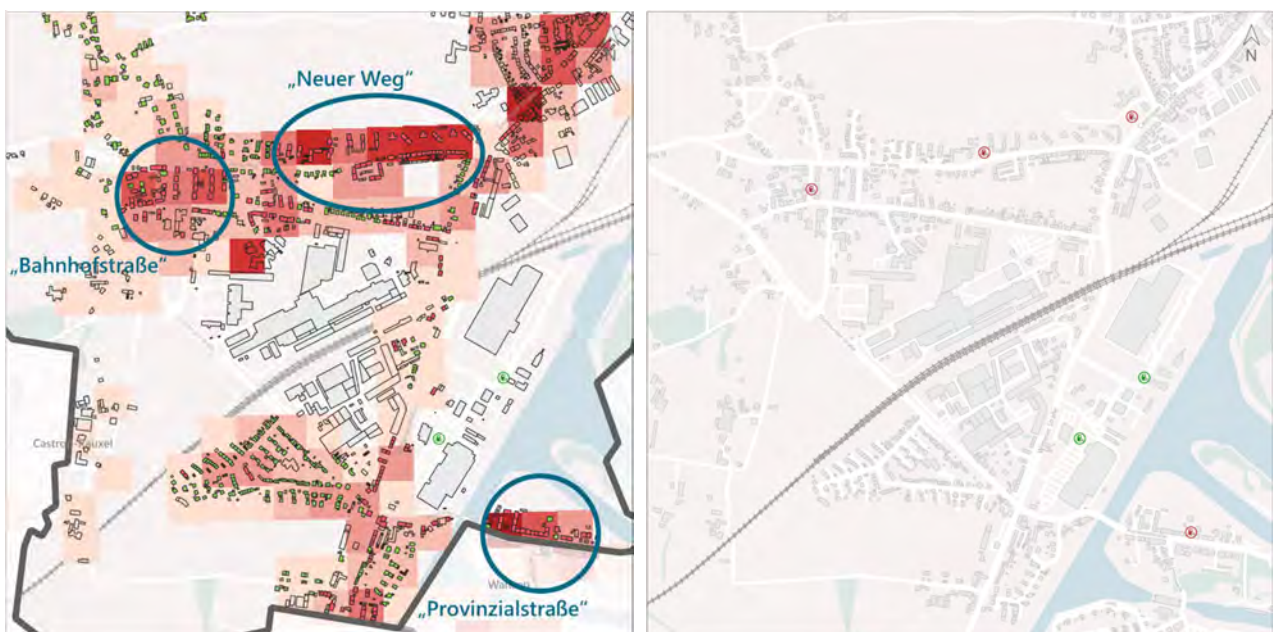


Bild 56: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Mecklinghoven

Dümmer

Eine Anhäufung von Mehrfamilienhäusern ist in Dümmer in den drei Gebieten „Castroper Straße“, „Marienstraße“ und „Jahnstraße“ festzustellen (siehe **Bild 57**). Das Gebiet „Castroper Straße“ umfasst rund 600 Einwohnende und es sind vereinzelt POI und Orte mit einer gewissen Aufenthaltsdauer festzustellen. Außerdem existieren drei Nahversorger in diesem Gebiet. Demnach sollte das Angebot insgesamt 7 Ladepunkte umfassen.

In den Gebieten „Marienstraße“ und „Jahnstraße“ sind weder POI und Orte mit einer gewissen Aufenthaltsdauer noch Nahversorger festzustellen. Das Gebiet „Marienstraße“ umfasst rund 320 Einwohnende, daher sollte das Angebot hier insgesamt 4 Ladepunkten umfassen. Das Gebiet „Jahnstraße“ umfasst rund 510 Einwohnende, weshalb mit einem Angebot von 6 Ladepunkten gerechnet werden sollte.

Im Folgenden wird eine Vorauswahl an potenziellen Standorten für E-Ladesäulen aufgelistet, die es zu prüfen gilt:

- Marienstraße (Grünfläche)
 - 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten
- Castroper Straße 345 (Parkplatz gegenüber)
 - 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten
- *Netto Markendiscount (Kooperation)*
 - 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten
- Im Sattelkamp 19 (Querparkstände)
 - 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- *ALDI Nord (Kooperation)*
 - 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten

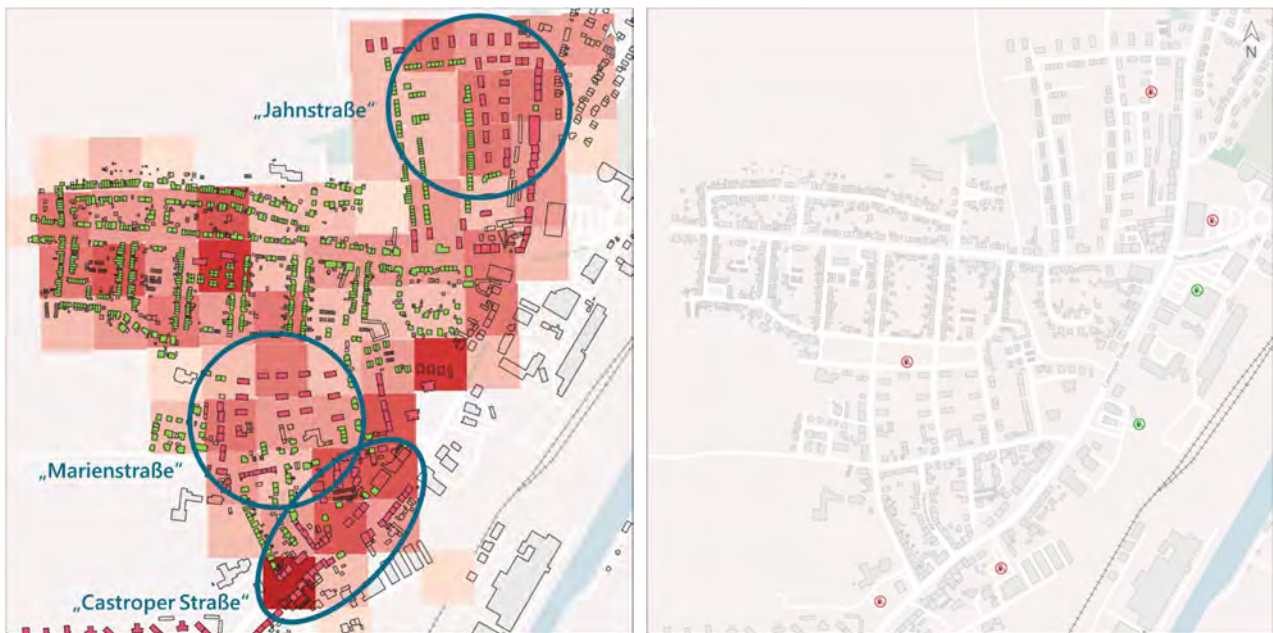


Bild 57: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Dümmer

Hagem

Eine Anhäufung von Mehrfamilienhäusern ist in Hagem in sechs Gebieten festzustellen (siehe **Bild 58**). Es sind vereinzelt POI und Orte mit einer gewissen Aufenthaltsdauer vorhanden. Außerdem existieren ein Nahversorger Nähe dem Gebiet „Wagnerstraße“ und eine Schule Nähe dem Gebiet „Mozartstraße“.

Die folgende Anzahl an Ladepunkten sollte das Angebot je Gebiet enthalten:

- Mahlerstraße (~ 200 EW) \cong 2 Ladepunkte
- Regerstraße (~ 250 EW) \cong 3 Ladepunkte
- Schubertstraße (~ 350 EW) \cong 4 Ladepunkte
- Wagnerstraße (~ 370 EW) \cong 4 Ladepunkte
- Mozartstraße (~ 450 EW) \cong 5 Ladepunkte
- Hagermer Kirchweg (~ 300 EW) \cong 4 Ladepunkte

Im Folgenden wird eine Vorauswahl an potenziellen Standorten für E-Ladesäulen aufgelistet, die es zu prüfen gilt:

- Mahlerstraße 24 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäulen mit 2 Ladepunkten

- Telemannstraße 6-8 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Regerstraße 10 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Telemannstraße 31 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Hagermer Kirchweg 60 (Querparkstände)
→ 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten
- Wagnerstraße 10 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Wagnerstraße 22 (Parkplatz)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Mozartstraße 11 (Parkplatz)
→ 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten
- Mozartstraße 3 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Leharstraße 1 (Wendeplatz)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Mozartstraße 1 (Parkplatz)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten



Bild 58: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Hagermer Kirchweg

Beisenkamp

Eine Anhäufung von Mehrfamilienhäusern ist in Beisenkamp in den beiden Gebieten „Danziger Straße“ und „Gertrudenstraße“ festzustellen (siehe **Bild 59**). Es sind vereinzelt POI und Orte mit einer gewissen Aufenthaltsdauer, aber kein Nahversorger vorhanden. Als besonderes Ziel ist die Vestische Kinder- und Jugendklinik in unmittelbarer Nähe aufzuführen.

Das Gebiet „Danziger Straße“ umfasst rund 420 Einwohnende, demnach sollte das Angebot insgesamt 5 Ladepunkte umfassen. Das Gebiet „Gertrudenstraße“ umfasst rund 330 Einwohnende, weshalb mit einem Angebot von 4 Ladepunkten gerechnet werden sollte.

Im Folgenden wird eine Vorauswahl an potenziellen Standorten für E-Ladesäulen aufgelistet, die es zu prüfen gilt:

- Mittelstraße 1 (Parkplatz gegenüber)
 - 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Am Mühlenbach 23-25 (Parkplatz, Kooperation)
 - 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten

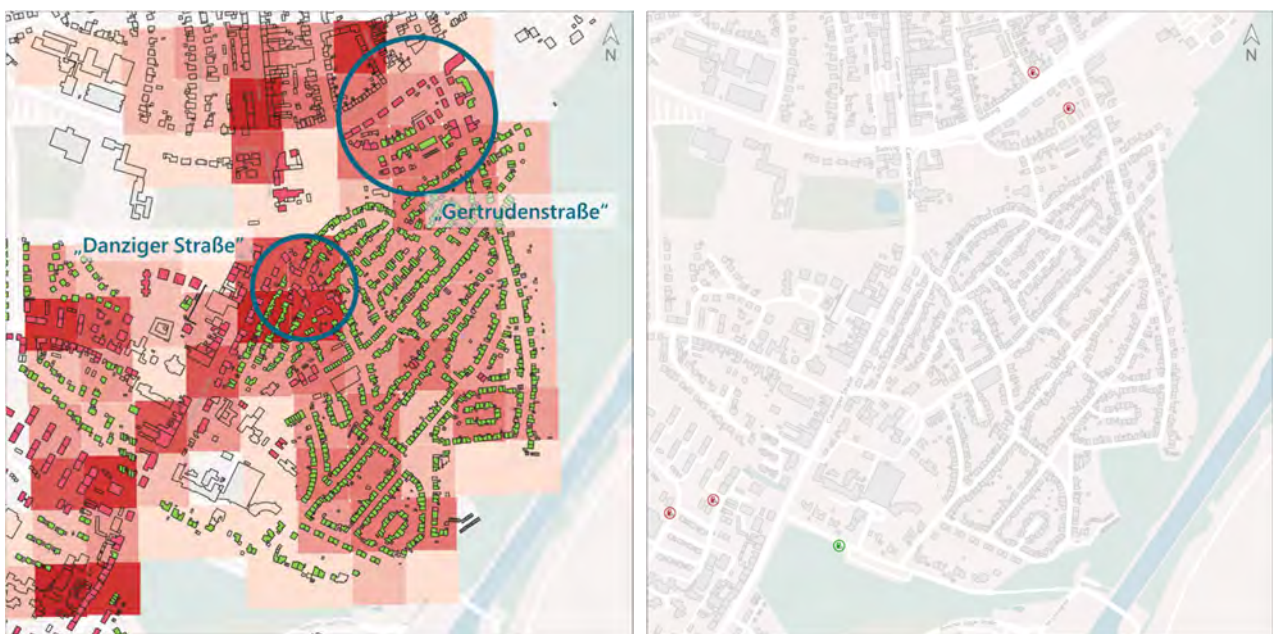


Bild 59: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Beisenkamp

Hachhausen

Eine Anhäufung von Mehrfamilienhäusern ist in Hachhausen in vier Gebieten festzustellen (siehe **Bild 60**). Im Gebiet „Castroper Straße“ sind vermehrt POI und Orte mit einer gewissen Aufenthaltsdauer vorhanden. Außerdem befinden sich ein Nahversorger südlich der Friedrich-Ebert-Straße und das Berufskolleg in relevanter Nähe.

Die folgende Anzahl an Ladepunkten sollte das Angebot je Gebiet enthalten:

- Holtbredde (~ 500 EW) \triangleq 6 Ladepunkte
- Ohmstraße (~ 580 EW) \triangleq 7 Ladepunkte
- Hachhausener Straße (~ 340 EW) \triangleq 4 Ladepunkte
- Castroper Straße (~ 650 EW) \triangleq 8 Ladepunkte

Im Folgenden wird eine Vorauswahl an potenziellen Standorten für E-Ladesäulen aufgelistet, die es zu prüfen gilt:

- Holtbredde 11 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäulen mit 2 Ladepunkten
- Holtbredde 12 (Parkplatz)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Erlenkamp 12 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Ohmstraße 19-41 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Ahsener Straße 35 (Parkplatz)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Kardinal-von-Galen-Straße 6-8 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Aachener Straße 17-27 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Friedrich-Ebert-Straße (Parkplatz) *bereits in Planung*
- Otto-Hue-Straße 21 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Westring 14-16 (Parkplatz, Kooperation)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Castroper Straße 32-40 (Parkplatz)
→ 2 Ladesäule mit jeweils 2 Ladepunkten



Bild 60: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Hachhausen

Stadtmitte

Eine Anhäufung von Mehrfamilienhäusern ist in Stadtmitte in fünf Gebieten festzustellen (siehe **Bild 61**). In den Gebieten sind vermehrt POI und Orte mit einer gewissen Aufenthaltsdauer vorhanden. Außerdem befinden sich drei Nahversorger und das St.-Vincenz-Krankenhaus in relevanter Nähe. Aus dem ways2work-Projekt resultiert ein Ausbau von 8 Ladepunkten am St.-Vincenz-Krankenhaus.

Die folgende Anzahl an Ladepunkten sollte das Angebot je Gebiet enthalten:

- Amandusstraße (~ 500 EW) \cong 6 Ladepunkte
- Lohstraße (~ 480 EW) \cong 6 Ladepunkte
- Zentrum (~ 900 EW) \cong 11 Ladepunkte
- Nonnenrott (~ 420 EW) \cong 5 Ladepunkte
- Südringweg (~ 270 EW) \cong 3 Ladepunkte

Im Folgenden wird eine Vorauswahl an potenziellen Standorten für E-Ladesäulen aufgelistet, die es zu prüfen gilt:

- Amandusstraße / Schillerstraße (Parkplatz)
→ 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten

- Amandusstraße 19 (Parkbucht)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Grüner Weg 3-17 (Parkbucht zwischen Baumscheiben)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Lohstraße 46 (Parkbucht zwischen Baumscheiben)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Lohstraße 56-58 (Parkbucht zwischen Baumscheiben)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Münsterstraße 7-11 (Parkbucht zwischen Baumscheiben)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Martin-Luther-Straße 24 (Parkplatz)
→ 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten
- St.-Vincenz-Krankenhaus (Parkplatz, Kooperation) *aus ways2work*
→ 4 Ladesäule mit jeweils 2 Ladepunkten
- Lohstraße / Türkenort (Parkplatz)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Marktstraße / Türkenort (Parkplatz)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Pahlenort 8-20 (Parkplatz)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Heibeckstraße 15-19 (Parkplatz)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Schlingewiesch 3-7 (Querparkstände)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- REWE Hafenstraße (Parkplatz, Kooperation)
→ 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten
- Südring 214a (Querparkstände)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Sportplatz (Parkplatz, Kooperation)
→ 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten

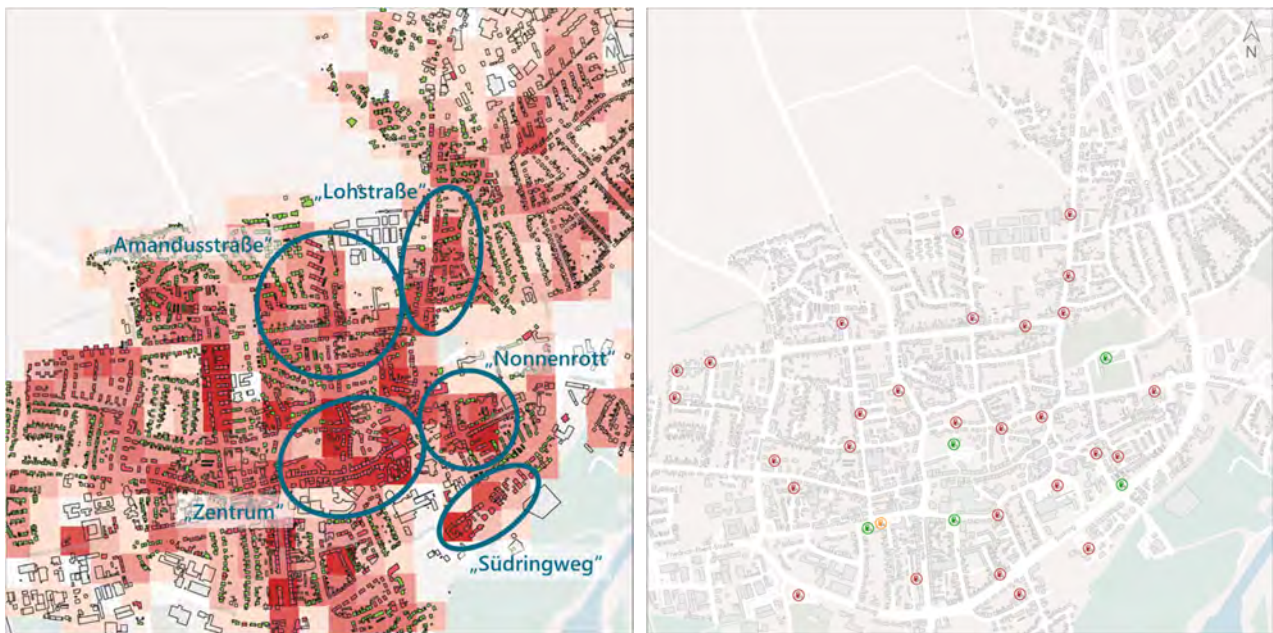


Bild 61: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Stadtmitte

Hötting

Eine Anhäufung von Mehrfamilienhäusern ist in Hötting in den beiden Gebieten „Eichenstraße“ und „Georgstraße“ festzustellen (siehe **Bild 62**). Es sind keine POI und Orte mit einer gewissen Aufenthaltsdauer, aber ein Nahversorger sowie die Albert-Schweizer-Schule in relevanter Nähe vorhanden.

Das Gebiet „Eichenstraße“ umfasst rund 520 Einwohnende, demnach sollte das Angebot insgesamt 6 Ladepunkte umfassen. Das Gebiet „Georgstraße“ umfasst rund 530 Einwohnende, weshalb ebenfalls mit einem Angebot von 6 Ladepunkten gerechnet werden sollte.

Im Folgenden wird eine Vorauswahl an potenziellen Standorten für E-Ladesäulen aufgelistet, die es zu prüfen gilt:

- Höttingstraße 94-100 (Parkplatz)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Eichenstraße 31 (Einführung Gehweg)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Wulfert Bad & Heizung (Parkplatz, Kooperation)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Eichenstraße gegenüber HsNr. 14 (Parkplatz, Kooperation)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten

- In der Heide 14-16 (Wendeplatz)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Georgstraße (Querparkstände, Kooperation)
→ 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten
- Netto Markendiscount Ostring 2 (Parkplatz, Kooperation)
→ 2 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten



Bild 62: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Hötting

Übersicht Standortauswahl E-Ladepunkte für Kfz

Mit der zuvor dargestellten Vorgehensweise, basierend auf den definierten Grundsätzen, wurden insgesamt 58 potenzielle Standorte von Ladesäulen im (halb-)öffentlichen Raum definiert. **Tabelle 29** gibt eine grobe Übersicht über den Bestand und die potenziellen Entwicklungen hinsichtlich des Ausbaus an E-Ladestationen für Kfz. **Bild 63** stellt die Verortung der bestehenden, geplanten und zu prüfenden Empfehlungen dar. Eine Liste der potenziellen Standorte ist in **Anlage 4** einzusehen.

Darüber hinaus sind grundsätzlich noch die folgenden Standorte für den Ausbau an E-Ladestationen zu prüfen:

- Nahversorger und Großhändler [weitere 9 von insgesamt 14]
- Weiterführende Schulen und Berufskolleg [5]
- Sportstätten [6] und Turnhallen [12]
- Tankstellen [6]
- Parkhäuser und Tiefgaragen
- Lade-Hubs (innerorts)

	ANZAHL STAND-ORTE	ANZAHL LADE-PUNKTE
BESTAND 2024	13 (+2 in Planung)	34 (+ 21 in Planung)
PRÜFUNGSEMPFEHLUNG	58	162
SUMME	73	217

Tabelle 29: Übersicht über den Bestand und die potenziellen Entwicklungen hinsichtlich des Ausbaus an E-Ladestationen für Kfz

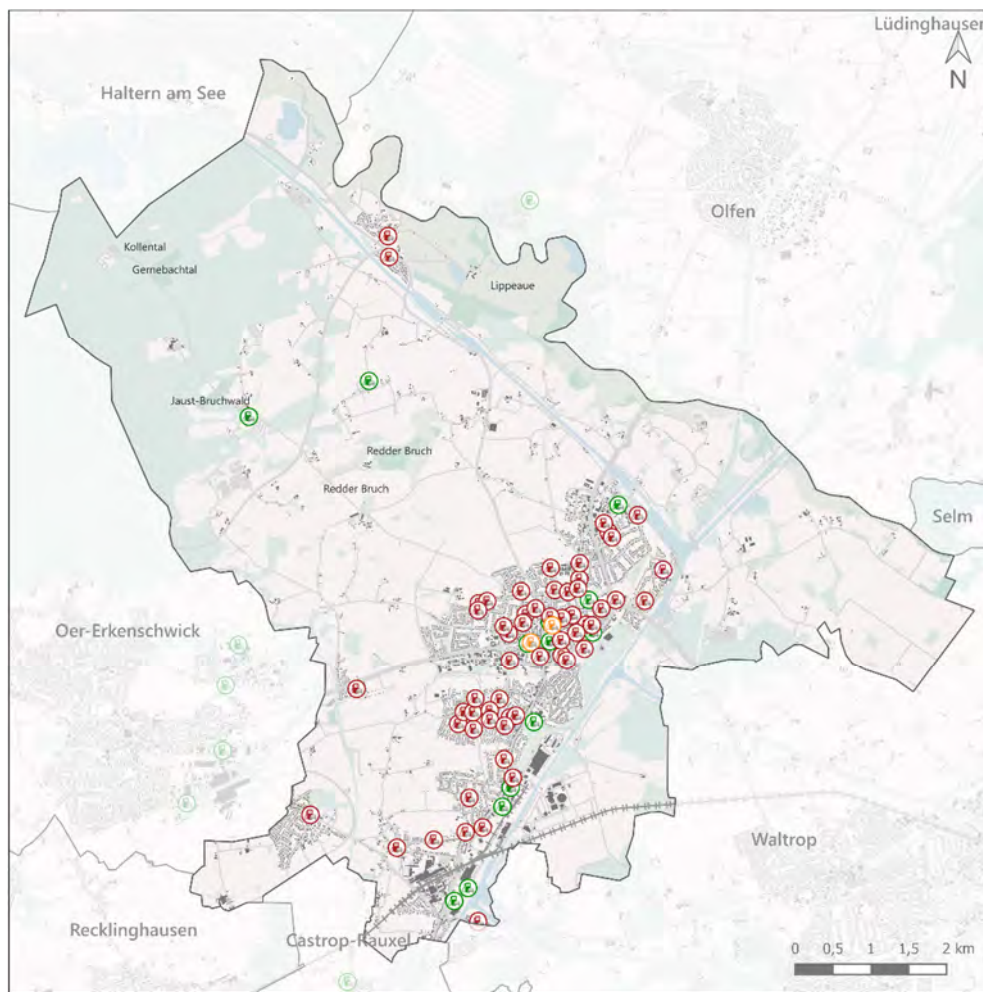


Bild 63: Übersicht über die Empfehlungen für Standorte von E-Ladestationen (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Übersicht Standortauswahl E-Ladepunkte für Fahrräder

Wie in **Kapitel 9.2** beschrieben, plant die Stadt Datteln bereits die Installation von Lademöglichkeiten für Fahrräder an den folgenden vier Standorten:

- Dorfplatz in Ahsen
- Parkplatz Am Schemm
- Familienzentrum in Meckinghoven
- Kirche in Horneburg

Des Weiteren resultiert aus dem ways2work-Projekt eine Empfehlung für die Installation von Lademöglichkeiten am St.-Vincenz-Krankenhaus sowie der Vestischen Kinder- und Jugendklinik. Anhand der zuvor beschriebenen definierten Grundsätze wurden darüber hinaus weitere 10 Standorte für E-Lademöglichkeiten identifiziert. **Bild 64** (und **Anlage 4**) stellt eine Übersicht über die Standorte von E-Lademöglichkeiten für Fahrräder dar.

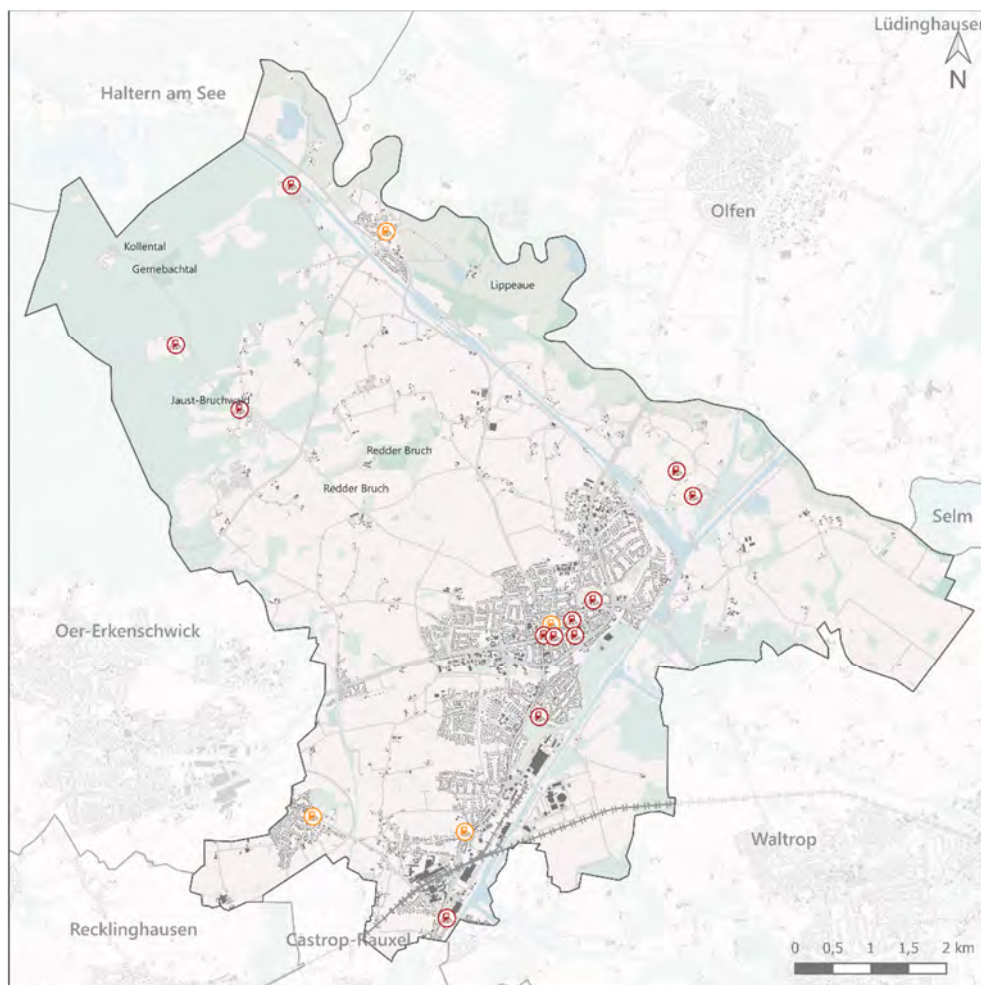


Bild 64: Übersicht über die Empfehlungen für Standorte von E-Lademöglichkeiten (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

9.4 Umsetzungskonzept

In **Kapitel 9.3** wurde die Auswahl von Standorten für E-Ladestationen sowie die dafür definierten Grundsätze beschrieben. Im Folgenden werden nun die Kriterien definiert, nach denen eine Priorisierung der Standorte für den Ausbau von E-Ladestationen erfolgt.

Die drei wesentlichen Kriterien sind die potenziellen Nutzenden, das heißt, für welche Personengruppen der Standort attraktiv ist, die Flächenverfügbarkeit außerhalb des Straßenraums sowie die Eigentumsverhältnisse der potenziellen Flächen. **Bild 65** stellt die Priorisierung der Standorte in Abhängigkeit dieser Kriterien dar.

Demnach sind Standorte, die sowohl für die Öffentlichkeit als auch für Bewohnende relevant sind und wo Flächen außerhalb des Straßenraums vorhanden sind, die bereits in städtischer Hand sind, am höchsten priorisiert (Priorität 1). Hier ist zu erwarten, dass die Nutzung der Ladesäule hoch und die Umsetzung mit vergleichsweise wenig Hürden versehen ist.

Standorte, die ausschließlich für Bewohnende, nicht aber für die Öffentlichkeit interessant sind sowie Standorte, an denen keine Flächen außerhalb des öffentlichen Straßenraums zur Verfügung stehen, werden grundsätzlich niedriger priorisiert (Priorität 3-6).

Anlage 4 enthält eine tabellarische Aufstellung der empfohlenen Standorte sowie der jeweiligen Priorisierung

	Potenzielle Nutzende		Flächenverfügbarkeit außerhalb des Straßenraums		Flächenverf. im Straßenraum
	Öffentlichkeit	Bewohnende	öffentlich	privat	öffentlich
Priorität 1	✓	✓	✓		
Priorität 2	✓	✓	✗	✓	
Priorität 3	✗	✓	✓		
Priorität 4	✗	✓	✗	✓	
Priorität 5	✓	✓	✗	✗	✓
Priorität 6	✗	✓	✗	✗	✓

Bild 65: Priorisierung der Standorte für den Ausbau von E-Ladestationen

9.5 Betreibermodelle

In diesem Kapitel wird, auf Basis verschiedener Kriterien wie Nutzerfreundlichkeit, Komplexität oder Tariffreiheit, ein Vergleich von verschiedenen Betreibermodellen aufbereitet sowie eine Empfehlung eines Betreibermodells für die Stadt Datteln ausgesprochen.

Im Wesentlichen wird unter den aufgelisteten drei übergeordneten Betreibermodellen unterschieden, welche im Folgenden kurz beschrieben werden:

- Ein-Lieferanten-Modell
- Bereitstellungs- bzw. Roamingmodell
- Durchleitungsmodell

Ein-Lieferanten-Modell

Das Ein-Lieferanten-Modell repräsentiert den einfachsten Ansatz bei der Organisation von Ladeinfrastruktur. Bei diesem Modell existiert genau ein Stromlieferant pro Ladestation oder Ladenetzwerk. Nutzende können zwar zwischen verschiedenen Ladestationen wählen, haben jedoch keine Möglichkeit, bei einer spezifischen Ladesäule zwischen unterschiedlichen Stromanbietern zu wählen.

Die Kernmerkmale dieses Modells sind:

- Eine feste Zuordnung von Ladesäule zu Stromanbieter
- Inkompatible Netzwerke zwischen verschiedenen Anbietern
- Anbieterexklusive Zugangs- und Abrechnungssysteme
- Individuelle Tarifmodelle und Preisstrukturen je nach Anbieter

Der wesentliche Nachteil dieses Modells liegt in der Nutzerfreundlichkeit. Kunden müssen für jede Ladesäule eines anderen Anbieters ein separates Zugangsmedium (Karte, App, etc.) bereithalten. Dies führt zu einer Fragmentierung des Marktes und zu einer potenziell umständlichen Nutzererfahrung, insbesondere bei Fahrten über längere Strecken oder in verschiedenen Regionen.

Dennoch bietet dieses Modell auch Vorteile, insbesondere für die Betreiber. Die technische Implementierung ist vergleichsweise einfach, und die Kontrolle über das gesamte System liegt in einer Hand. Dies ermöglicht eine konsistente Servicequalität und vereinfacht die Wartung und das Management

der Infrastruktur. Betreiber können zudem ihre eigenen intelligenten Ladesysteme implementieren, die eine Steuerung und Verwaltung der Ladeinfrastruktur ermöglichen.

Bereitstellungsmodell (Roamingmodell)

Das Bereitstellungs- oder Roamingmodell stellt eine Weiterentwicklung des Ein-Lieferanten-Modells dar, indem es die Interoperabilität zwischen verschiedenen Anbietern ermöglicht. Auch hier gibt es einen festgelegten Stromlieferanten für die Ladeinfrastruktur, jedoch können durch die Verbindung mit Backend-Systemen und speziellen Plattformen (wie Hubject/Intercharge oder Ladenetz) auch Kunden anderer Anbieter die Ladesäule nutzen.

Die zentralen Charakteristika dieses Modells umfassen:

- Vernetzung von Fahrzeugherstellern, Energielieferanten und Ladeinfrastrukturanbietern über Roaming-Plattformen
- Anbieterübergreifende Authentifizierungs- und Abrechnungsverfahren
- Einheitliches Zugangsmedium (RFID-Karte oder App) für verschiedene Ladesäulen
- Möglichkeit des Direktzugangs und der Direktbezahlung (Ad-hoc-Laden)

Bei diesem Modell fungiert der Roaminganbieter als Vermittler zwischen lokalen Stromlieferanten / Ladesäulenbetreibern und den Endkunden. Er schließt Kooperationsverträge mit den Betreibern und stellt den Nutzenden ein einheitliches Zugangs- und Abrechnungssystem zur Verfügung. Dafür erhebt der Roaminganbieter in der Regel eine Gebühr vom lokalen Betreiber, was sich auf die Endpreise auswirken kann.

Der bedeutendste Vorteil dieses Modells ist die verbesserte Nutzerfreundlichkeit. Kunden benötigen nur noch ein Zugangsmedium für mehrere Ladesäulen verschiedener Anbieter. Dies erhöht die Flexibilität und Reichweite für Elektrofahrzeugnutzer erheblich. Dem gegenüber stehen jedoch häufig erhöhte Kosten aufgrund der zusätzlichen Vermittlungsebene.

Durchleitungsmodell

Das Durchleitungsmodell repräsentiert einen diskriminierungsfreien Ansatz, bei dem jeder Energielieferant die Möglichkeit hat, über eine bestehende Ladeinfrastruktur Strom anzubieten und zu vertreiben. Dieses Modell bietet den

Kunden maximale Wahlfreiheit zwischen Tarifen, Energieversorgern und Ladesäulen, unabhängig vom jeweiligen Ladeinfrastrukturbetreiber.

Nach mehreren Pilotprojekten in Berlin und Hamburg wurde das Durchleitungsmodell kürzlich in den Regelbetrieb überführt. Dies ermöglicht beispielsweise Mitarbeitenden eines Berliner Arbeitgebers, den Stromvertrag ihres bevorzugten Anbieters zu Ladepunkten mitzunehmen, die von einem anderen Unternehmen betrieben werden. Somit ist der Strombezug an diesen Ladesäulen nicht mehr an deren Betreiber gekoppelt.

Die wesentlichen Merkmale dieses Modells sind:

- Diskriminierungsfreier Zugang von Stromanbietern zu Ladesäulen
- Möglichkeit für E-Auto-Fahrende, ihren bevorzugten Stromanbieter an jede teilnehmende Ladesäule mitzunehmen
- Transparente Preise und Stromqualität
- Förderung von fairem Wettbewerb und verbraucherfreundlichen Preisen
- Nutzungsentgelt für Betreiber, das eine angemessene Rendite des eingesetzten Kapitals sicherstellt

Die technische Grundlage für dieses Modell bildet die 2021 in Kraft getretene Vorgabe „Netzzugangsregeln zur Ermöglichung einer ladevorgangsscharfen bilanziellen Energiemengenzuordnung für Elektromobilität (NZR-EMob)“ der Bundesnetzagentur. Dabei werden virtuelle Bilanzkreise genutzt, um die geladenen Strommengen zuzuordnen. Die Abrechnungsdaten werden von der Ladesäule zu den Netzbetreibern und dem Stromanbieter durchgeleitet, und über den Bilanzkreis des eigenen Stromanbieters wird die Strommenge abgerechnet.

Ein bedeutender Vorteil dieses Modells ist die Möglichkeit für Flottenbetreiber, eine problemlose Auditierung der CO₂-Bilanzierung durchzuführen, da nun Herkunftsnachweise des Stromlieferanten berücksichtigt werden können.

Obwohl das Durchleitungsmodell aus Verbraucherperspektive ideal erscheint, war es lange Zeit nicht am Markt etabliert, da die Systembereitstellungskosten (Einrichtung jeweiliger Zählpunkte, Etablierung von Standards) kein wirtschaftliches Modell erlaubten. Mit den neuesten Entwicklungen und der Überführung in den Regelbetrieb könnte sich dies jedoch ändern.

Kommunale Betreibermodelle

Ergänzend zu den bisher beschriebenen Betreibermodellen existieren speziell für Kommunen weitere Ansätze zur Gestaltung der öffentlichen Ladeinfrastruktur:

- **Bereitstellung des Konzepts:** Die Kommune identifiziert und bewertet mögliche Ladesäulenstandorte und veröffentlicht die Ergebnisse als Grundlage für potenzielle Betreiber, ohne selbst aktiv nach Betreibern zu suchen.
- **Betrauung:** Die Kommune definiert den Betrieb von Ladesäulen als „Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse“ und überträgt die Aufgabe per Hoheitsakt an ein (kommunales) Unternehmen.
- **Dienstleistungskonzession:** Über ein öffentliches Vergabeverfahren wird ein Konzessionär ausgewählt, der den Betrieb der Ladeinfrastruktur übernimmt. Das wirtschaftliche Risiko liegt beim Konzessionär.
- **Dienstleistungsauftrag:** Ähnlich der Konzession wird ein Dienstleister über ein öffentliches Vergabeverfahren ausgewählt, jedoch liegt das wirtschaftliche Risiko bei der Kommune.
- **Städtische Gesellschaft:** Gründung einer städtischen Gesellschaft mit dem Zweck des Betriebs kommunaler Ladeinfrastruktur, wobei das Eigentum der Ladeinfrastruktur bei dieser Gesellschaft liegt.
- **Öffentlich-private Partnerschaft:** Gründung einer städtischen Gesellschaft für den Betrieb kommunaler Ladeinfrastruktur unter Einbindung eines finanziellen oder strategischen Investors.

Diese kommunalen Betreibermodelle bieten Städten und Gemeinden flexible Möglichkeiten, den Ausbau der Ladeinfrastruktur entsprechend ihrer spezifischen Ziele und finanziellen Möglichkeiten zu gestalten.

Fazit und Empfehlung eines Betreibermodells

Die verschiedenen Betreibermodelle für Ladeinfrastruktur bieten unterschiedliche Vor- und Nachteile hinsichtlich Benutzerfreundlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Marktstruktur. Während das Ein-Lieferanten-Modell die einfachste Implementierung ermöglicht, bieten das Roaming- und insbesondere das Durchleitungsmodell mehr Flexibilität und Wahlfreiheit für die Nutzenden.

Das Durchleitungsmodell, das kürzlich in den Regelbetrieb überführt wurde, könnte langfristig die ideale Lösung darstellen, da es maximale Wahlfreiheit für Verbrauchende mit einem fairen Wettbewerb unter Stromanbietern verbindet. Die aktuellen Entwicklungen deuten darauf hin, dass die technischen und wirtschaftlichen Hürden zunehmend überwunden werden.

Zusammen mit einer Betrauung an die DattelNet GmbH bzw. der Westenergie AG kann der gezielte Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen sowie halböffentlichen Raum gut gesteuert werden. Mithilfe des Durchleitungsmodells gelingt eine kundenfreundliche Anwendung mit dem eigenen Tarif, während die DattelNet GmbH ihr wirtschaftliches Risiko mittels Nutzungsentgelt geringhält, selbst wenn der Strom nicht über Westenergie AG vom Endkunden bezogen wird.

Mit der fortschreitenden Verbreitung der Elektromobilität und der technologischen Weiterentwicklung werden sich die Betreibermodelle weiterentwickeln und optimieren. Entscheidend für den Erfolg wird sein, eine Balance zwischen wirtschaftlicher Nachhaltigkeit für die Betreiber und maximaler Benutzerfreundlichkeit für die Verbrauchenden zu finden.

10 Schlussbemerkung

Die Stadt Datteln macht sich auf den Weg zu einer klimaneutralen Mobilität. Die zukünftige Mobilität muss einen Beitrag zur Erreichung der im Klimaschutzkonzept beschriebenen Klimaschutzziele leisten. Außerdem muss die Mobilität eine nachhaltige Stadtentwicklung mit attraktiven und lebenswerten Verkehrs- und damit Stadträumen ermöglichen. In der Summe kann dies nur mit einer Verkehrswende gelingen, die eine Verlagerung der Verkehrsanteile hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bewirkt.

Das vorliegende Fokuskonzept Nahmobilität für die Stadt Datteln stellt einen Baustein dar, um diese Ziele hinsichtlich der zukünftigen Mobilität bzw. weiter gefasst der Klimaschutzziele zu erreichen.

Mit der vorangestellten Bestandsanalyse (siehe **Kapitel 2**) sowie der Beteiligung verschiedener Akteure (siehe **Kapitel 4**) konnten die Stärken und Schwächen in Bezug auf Erreichbarkeit und Nahmobilität im Stadtgebiet identifiziert werden. Auf dieser Basis sowie dem errechneten Einsparungspotenzial an THG-Emission (siehe **Kapitel 3**) konnten Zielsetzungen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung festgelegt werden.

Die Identifizierung von Hauptnetzen für den Fuß- und Radverkehr (siehe **Kapitel 5**) unterstützt die Stadtverwaltung dabei, einen Fokus in der zukünftigen Umsetzung von Maßnahmen zu legen. Die Priorität liegt grundsätzlich auf der Ertüchtigung der definierten Hauptnetze. In diesem Sinne wurde als erstes Leitprojekt, das aus dem Fokuskonzept Nahmobilität und den Hauptnetzen hervorgeht, eine Ost-West-Verbindung für den Radverkehr identifiziert und detailliert untersucht (siehe **Kapitel 6**).

Des Weiteren wurden auf dem Hauptnetz neun konkrete Maßnahmen entwickelt, zu denen Maßnahmensteckbriefe erstellt wurden. Eine zehnte Maßnahme wurde außerhalb der Hauptnetze ausgearbeitet und dient als Beispiel für den Lückenschluss auf einer wichtigen Zubringeroute (siehe **Kapitel 7**). Die zehn Maßnahmen(-pakete) wurden derart ausgewählt und erarbeitet, dass sie auf andere vergleichbare Situationen im Stadtgebiet übertragbar sind. Vier dieser Maßnahmen wurden als Schlüsselmaßnahmen für Datteln identifiziert und vertieft ausgearbeitet.

In einem Umsetzungsplan wurden die erarbeiteten Maßnahmen priorisiert und mit Aufwänden hinsichtlich der Zeit, der Kosten und den beteiligten Akt-

euren bewertet. Es wurde ein Zeit- und Umsetzungsplan entwickelt, der Hinweise zu Kommunikation und Beteiligung sowie der Evaluation enthält (siehe **Kapitel 8**).

Neben der Attraktivierung von Fuß- und Radwegeverbindungen zur Erhöhung des Anteils an Nahmobilität am Modal Split sollen die Klimaschutzziele in Datteln durch eine Antriebswende erreicht werden. Der Verkehr soll zunehmend elektrifiziert werden, weshalb im Rahmen des Fokuskonzeptes Nahmobilität eine E-Ladestationenstrategie für Datteln erarbeitet wurde (siehe **Kapitel 9**). Diese enthält allgemeine Grundsätze für den Ausbau an E-Ladeinfrastruktur für den Kfz- und den Radverkehr sowie konkrete Standortvorschläge, welche für die Umsetzung zu prüfen sind.

Neuss, 26.05.2025

gez. Dipl.-Ing. Michael Vieten

Abbildungsverzeichnis

Bild 1: Untersuchungsraum Stadtgebiet Datteln und Flächennutzung (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	2
Bild 2: Verkehrserzeugende Einrichtungen und fußläufige Entfernung (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	3
Bild 3: Übersicht über die bestehenden Planungen im Stadtgebiet (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	5
Bild 4: Verkehrsmittelwahl des Kreises Recklinghausen und der Stadt Datteln (hergeleitet).....	6
Bild 5: Wegelängen nach Verkehrsmitteln im Kreis Recklinghausen (Datenquelle: Mobilitätsbefragung Kreis Recklinghausen, 2022).....	7
Bild 6: Pendelndenzahlen der Stadt Datteln (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, 2022).....	7
Bild 7: Wesentliche Ein- (oben) und Auspendlerströme (unten) (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, 2022).....	8
Bild 8: Wegezwecke im Kreis Recklinghausen (Datenquelle: Mobilitätsbefragung Kreis Recklinghausen, 2022).....	9
Bild 9: Entwicklung des Pkw-Bestands und der Bevölkerung in Datteln im Zeitbereich 2012 bis 2023 (Datenquellen: Kraftfahrt-Bundesamt; Statistisches Bundesamt)	10
Bild 10: Unfallhäufungsstellen im Betrachtungszeitraum 2021 bis 2023 (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	12
Bild 11: Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung im Betrachtungszeitraum 2021 bis 2023 (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) ..	13
Bild 12: Geschwindigkeitsregelungen im Stadtgebiet Datteln (Quelle: Stadtverwaltung Datteln)	14
Bild 13: Parkzonen in fußläufiger Entfernung zum Dattelner Kernbereich (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	15
Bild 14: Anbindung an das Schienennetz und potenzielle Mobilstationen des VRR (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	16

Bild 15: Erreichbarkeit von Bushaltestellen im Stadtgebiet (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)	17
Bild 16: Radverkehrsnetz NRW, Regionales Radwegenetz Metropole Ruhr und ausgewiesene touristische Radrouten (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) ..	18
Bild 17: Bestehende Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet Datteln (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	19
Bild 18: Erreichbarkeit verschiedener Ziele des alltäglichen Bedarfs mit dem Fahrrad (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	20
Bild 19: Erreichbarkeit verschiedener Ziele des alltäglichen Bedarfs zu Fuß (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	21
Bild 20: Ergebnisse der SWOT-Analyse in Bezug auf die allgemeine Situation in Datteln.....	22
Bild 21: Ergebnisse der SWOT-Analyse in Bezug auf den Fußverkehr in Datteln.....	23
Bild 22: Ergebnisse der SWOT-Analyse in Bezug auf den Radverkehr in Datteln.....	24
Bild 23: Ergebnisse der SWOT-Analyse in Bezug auf die Verknüpfung der Nahmobilität mit dem ÖPNV in Datteln	25
Bild 24: Unveränderter Modal Split (nach Pkm) in Datteln bis zum Jahr 2045	35
Bild 25: Unveränderter Modal Split in Datteln mit positiver Entwicklung im Antrieb für die Zeithorizonte 2030, 2035 und 2045	36
Bild 26: Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Datteln für die Zeithorizonte 2030, 2035 und 2045	38
Bild 27: Übersicht über die Beteiligungstermine der Akteursgruppe "Fachdienste der Stadtverwaltung".....	40
Bild 28: Ergebnisse der Gruppendiskussion zu Themenfeldern mit Handlungsbedarf	41
Bild 29: Ergebnisse der Diskussion über die Hauptnetze und potenzielle Maßnahmen	41
Bild 30: Übersicht über die Beteiligungstermine der Akteursgruppe "Experten"	43

Bild 31: Priorisierung der Themenfelder durch die Experten (<i>nicht alle Beteiligten nahmen teil</i>)	43
Bild 32: Priorisierung der Maßnahmen(-pakete) durch die Experten (<i>nicht alle Beteiligten nahmen teil</i>)	44
Bild 33: Übersicht über die Beteiligungstermine der Akteursgruppe "Öffentlichkeit"	45
Bild 34: Auszug aus den Ergebnissen der Online-Befragung der Gewerbetreibenden	46
Bild 35: Eintragungen in der Online-Ideenkarte "Wegedetektiv" (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)	47
Bild 36: Analyse der Eintragungen in der Online-Ideenkarte "Wegedetektiv"	47
Bild 37: Ergebnisse der Hauptnetze- und Maßnahmendiskussion mit der Öffentlichkeit (links: Hauptnetz Radverkehr; rechts: Hauptrouten Fußverkehr)	48
Bild 38: Ergebnisse der Kampagne "Stadtradeln" aus dem Jahr 2021 (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)	50
Bild 39: Zielnetzspinne für Datteln (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)	51
Bild 40: Hauptnetz des Kfz-Verkehrs (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) ..	52
Bild 41: Hauptroutennetz für den Radverkehr (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) ..	53
Bild 42: Definierte Breitenstandards für Radhaupt- und Radbasisrouten nach Führungsform; * Mindestbreite bei beengten Verhältnissen	55
Bild 43: Hauptroutennetz für den Fußverkehr (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) ..	56
Bild 44: Bausteine attraktiver Fußwegeverbindungen	57
Bild 45: Ost-West-Verbindung für den Radverkehr in Datteln (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)	61
Bild 46: Übersicht über die erarbeiteten Maßnahmen und Steckbriefnummern (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)	82

Bild 47: Beispiel für den Aufbau und das Layout des zweiseitigen Maßnahmensteckbriefs.....	83
Bild 48: Zeit- und Umsetzungsplan.....	86
Bild 49: Bewertungsindikatoren zur Evaluation der Nahmobilität in Datteln..	91
Bild 50: Bestand an E-Ladesäulen für den Kfz-Verkehr (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) ..	94
Bild 51: Konkrete Planung an E-Ladesäulen für den Radverkehr (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	95
Bild 52: Erwartete Ladeleistung im Jahr 2030 (Datenquelle: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, 2024).....	96
Bild 53: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Ahsen.....	100
Bild 54: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Im Winkel	101
Bild 55: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Horneburg.....	102
Bild 56: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Meckinghoven.....	103
Bild 57: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Dümmer.....	105
Bild 58: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Hagem.....	106
Bild 59: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Beisenkamp	107
Bild 60: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Hachhausen.....	109
Bild 61: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Stadtmitte.....	111
Bild 62: Identifikation von Standorten für die Installation öffentlicher Ladesäulen in Hötting	112
Bild 63: Übersicht über die Empfehlungen für Standorte von E-Ladestationen (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)	114

Bild 64: Übersicht über die Empfehlungen für Standorte von E-Lademöglichkeiten (Darstellung: IGS mbH; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)	115
Bild 65: Priorisierung der Standorte für den Ausbau von E-Ladestationen	116

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	THG-Emissionen (Bundesmix) nach Verkehrsmitteln (Datenquelle: Klimaschutzplaner)	27
Tabelle 2:	THG-Emissionen (Bundesmix) nach Energieträgern (Datenquelle: Klimaschutzplaner)	27
Tabelle 3:	Modal Split nach Personenkilometern (Datenquelle: Klimaschutzplaner, 2022)	28
Tabelle 4:	Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen für den Fußverkehr und deren geschätztes Verlagerungspotenzial	31
Tabelle 5:	Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen für den Radverkehr und deren geschätztes Verlagerungspotenzial	33
Tabelle 6:	Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen für die Elektromobilität und der geschätzte BEV-Anteil.....	34
Tabelle 7:	Referenzszenario: THG-Emissionen und THG-Einsparungen ..	36
Tabelle 8:	Zielszenario Elektrifizierte Mobilität: THG-Emissionen und THG- Einsparungen	37
Tabelle 9:	Zielszenario Nachhaltige Mobilität: THG-Emissionen und THG- Einsparungen	38
Tabelle 10:	Bestandsanalyse für Abschnitt 1: Schleuse Datteln bis Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße.....	63
Tabelle 11:	Bestandsanalyse für Abschnitt 2: Höttingstraße von Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße bis Knotenpunkt Elisabethstraße / Höttingstraße	64
Tabelle 12:	Bestandsanalyse für Abschnitt 3: Elisabethstraße von Knotenpunkt Elisabethstraße / Höttingstraße bis Knotenpunkt Elisabethstraße / Ostring.....	65
Tabelle 13:	Bestandsanalyse für Abschnitt 4: Speeckstraße / Genthiner Straße Knotenpunkt Elisabethstraße / Ostring bis Knotenpunkt Genthiner Straße / Hafenstraße	66
Tabelle 14:	Bestandsanalyse für Abschnitt 5: Hafenstraße / Lohstraße von Knotenpunkt Genthiner Straße / Hafenstraße bis Knotenpunkt Lohstraße / Türkenort.....	67
Tabelle 15:	Bestandsanalyse für Abschnitt 6: Lohstraße / Tigg / Kirchstraße von Knotenpunkt Lohstraße / Türkenort bis Knotenpunkt Kirchstraße / Heibeckstraße	68
Tabelle 16:	Bestandsanalyse für Abschnitt 7: Kirchstraße / Rottstraße / Martin-Luther Straße von Knotenpunkt Heibeckstraße /	

	Kirchstraße bis Knotenpunkt Castroper Straße / Martin-Luther-Straße.....	69
Tabelle 17:	Bestandsanalyse für Abschnitt 8: Friedrich-Ebert-Straße von Knotenpunkt Castroper Straße / Martin-Luther-Straße bis Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Westring.....	70
Tabelle 18:	Bestandsanalyse für Abschnitt 9: Friedrich-Ebert-Straße von Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Westring bis Ortsausgang	71
Tabelle 19:	Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 1: Schleuse Datteln bis Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße.....	72
Tabelle 20:	Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 2: Höttingstraße von Knotenpunkt Eichenstraße / Höttingstraße bis Knotenpunkt Elisabethstraße / Höttingstraße	73
Tabelle 21:	Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 3: Elisabethstraße von Knotenpunkt Elisabethstraße / Höttingstraße bis Knotenpunkt Elisabethstraße / Ostring.....	74
Tabelle 22:	Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 4: Speeckstraße / Genthiner Straße von Knotenpunkt Elisabethstraße / Ostring bis Knotenpunkt Genthiner Straße / Hafenstraße	75
Tabelle 23:	Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 5: Hafenstraße / Lohstraße von Knotenpunkt Genthiner Straße / Hafenstraße bis Knotenpunkt Lohstraße / Türkenort	76
Tabelle 24:	Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 6: Lohstraße / Tigg / Kirchstraße von Knotenpunkt Lohstraße / Türkenort bis Knotenpunkt Kirchstraße / Heibeckstraße.....	77
Tabelle 25:	Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 7: Kirchstraße / Rottstraße / Martin-Luther Straße von Knotenpunkt Heibeckstraße / Kirchstraße bis Knotenpunkt Castroper Straße / Martin-Luther-Straße.....	78
Tabelle 26:	Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 8: Friedrich-Ebert-Straße von Knotenpunkt Castroper Straße / Martin-Luther-Straße bis Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Westring	79
Tabelle 27:	Maßnahmenentwicklung für Abschnitt 9: Friedrich-Ebert-Straße von Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Westring bis Ortsausgang	80
Tabelle 28:	Herleitung von Zielgrößen für den Ausbau an Ladepunkten in Datteln.....	93

Tabelle 29: Übersicht über den Bestand und die potenziellen Entwicklungen hinsichtlich des Ausbaus an E-Ladestationen für Kfz	113
---	-----

IGS | Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH

Hammfelddamm 6
41460 Neuss

T (0 21 31) 79 18 92 – 0
F (0 21 31) 79 18 92 – 30
E info@igs-ing.de

Heinrich-Grüber-Straße 19
12621 Berlin

(030) 439 7281 – 8
(030) 439 7281 – 6
www.igs-ing.de