



**HANBRUCHER STRASSE 9**

**D-52064 AACHEN**

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

## **Mobilitätskonzept für die Wittener Innenstadt**

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael M. Baier  
Lena Wolff, M. Sc.  
Merten Wothge, M. Sc.

Aachen, 14. September 2023

## Inhaltsverzeichnis

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Aufgabenstellung und Zielsetzung</b>                | <b>4</b>  |
| <b>2</b> | <b>Ausgangslage und Rahmenbedingungen</b>              | <b>5</b>  |
| 2.1      | Verkehrsinfrastruktur                                  | 5         |
| 2.2      | Integrierte städtebauliche Entwicklung der Innenstadt  | 6         |
| 2.3      | Städtebauliche Entwicklungen                           | 9         |
| <b>3</b> | <b>Vorgehen zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts</b> | <b>14</b> |
| <b>4</b> | <b>Prozessbegleitung</b>                               | <b>15</b> |
| 4.1      | Durchführung einer Online-Beteiligung                  | 15        |
| 4.2      | Durchführung von Akteurs-Gesprächen                    | 17        |
| 4.3      | Durchführung eines Workshops mit der Bürgerschaft      | 18        |
| <b>5</b> | <b>Bestandsaufnahme und -analyse</b>                   | <b>20</b> |
| 5.1      | Untersuchungsnetz                                      | 21        |
| 5.2      | Fußverkehr   | 23        |
| 5.2.1    | Quell- und Zielpunkte für den Fußverkehr               | 23        |
| 5.2.2    | Fußwegeverbindungen                                    | 23        |
| 5.2.3    | Querungsstellen  | 26        |
| 5.2.4    | Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung                | 27        |
| 5.3      | Radverkehr   | 28        |
| 5.3.1    | Bestandsanalyse Radverkehrskonzept                     | 28        |
| 5.3.2    | Maßnahmenplanung Radverkehrskonzept                    | 29        |
| 5.3.3    | Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung                | 32        |
| 5.4      | Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)                 | 34        |
| 5.4.1    | ÖPNV-Erschließung                                      | 34        |
| 5.4.2    | Nahverkehrsplan  | 36        |
| 5.4.3    | Haltestellen   | 36        |
| 5.4.4    | Mobilstationen   | 37        |
| 5.4.5    | Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung                | 38        |
| 5.5      | Fließender Kfz-Verkehr                                 | 39        |
| 5.5.1    | Kfz-Verkehrsnetze                                      | 40        |
| 5.5.2    | Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Kornmarkt      | 44        |
| 5.5.3    | Liefer- und Wirtschaftsverkehr                         | 45        |
| 5.5.4    | Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung                | 45        |
| 5.6      | Ruhender Kfz-Verkehr                                   | 46        |
| 5.6.1    | Parkraumanalyse 2018                                   | 47        |
| 5.6.2    | Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung                | 50        |
| 5.7      | Elektromobilität                                       | 51        |
| 5.7.1    | Ladeinfrastruktur                                      | 51        |
| 5.7.2    | Carsharing-Angebot                                     | 52        |
| 5.7.3    | E-Scooter-Sharing                                      | 52        |
| <b>6</b> | <b>Stärken-Schwächen-Analyse</b>                       | <b>54</b> |
| <b>7</b> | <b>Leitbild, Leitziele und Leitlinien</b>              | <b>57</b> |
| 7.1      | Bestehende Ziele zu „Mobilität und Verkehr“            | 57        |
| 7.2      | Leitbild   | 61        |
| 7.2.1    | Leitziel „Klima- und umweltbewusste Mobilität“         | 62        |
| 7.2.2    | Leitziel „Vernetzte Mobilität“                         | 62        |
| 7.2.3    | Leitziel „Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität“ | 62        |

|          |  |            |
|----------|--|------------|
| 7.2.4    | Leitziel „Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt“ | 63         |
| 7.3      | Leitlinien   | 63         |
| 7.3.1    | Leitlinien für die Aufenthaltsqualität             | 64         |
| 7.3.2    | Leitlinien für den Fußverkehr                      | 65         |
| 7.3.3    | Leitlinien für den Radverkehr                      | 67         |
| 7.3.4    | Leitlinien für den ÖPNV                            | 68         |
| 7.3.5    | Leitlinien für den allgemeinen Kfz-Verkehr         | 69         |
| 7.3.6    | Leitlinien für den ruhenden Kfz-Verkehr            | 70         |
| 7.3.7    | Leitlinien für den Wirtschaftsverkehr              | 71         |
| 7.3.8    | Leitlinien zum Mobilitätsmanagement                | 72         |
| 7.3.9    | Leitlinien zu alternativen Antrieben               | 73         |
| 7.3.10   | Marketing und Öffentlichkeitsarbeit                | 73         |
| <b>8</b> | <b>Handlungsfelder und Maßnahmenkonzept</b>        | <b>74</b>  |
| 8.1      | Handlungsfelder                                    | 74         |
| 8.2      | Steckbriefe  | 76         |
| 8.2.1    | Steckbriefe Aufenthaltsqualität                    | 76         |
| 8.2.2    | Steckbriefe Fußverkehr                             | 81         |
| 8.2.3    | Steckbriefe Radverkehr                             | 84         |
| 8.2.4    | Steckbriefe ÖPNV                                   | 86         |
| 8.2.5    | Steckbriefe Kfz-Verkehr                            | 92         |
| 8.2.6    | Steckbriefe Mobilitätsmanagement                   | 95         |
| 8.3      | Infrastrukturmaßnahmen                             | 97         |
| 8.4      | Erläuterungen zu allgemeinen Maßnahmen             | 98         |
| 8.4.1    | Fußverkehr   | 98         |
| 8.4.2    | Radverkehr   | 100        |
| 8.4.3    | Öffentlicher Personenverkehr und Sharing           | 103        |
| 8.4.4    | Kfz-Verkehr  | 105        |
| 8.4.5    | Pflege und Instandhaltung                          | 107        |
| 8.4.6    | Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement       | 107        |
| 8.4.7    | Allgemeine Handlungsempfehlungen und Maßnahmen     | 110        |
| 8.5      | Ruhender Kfz-Verkehr                               | 112        |
| 8.5.1    | Begleitende Maßnahmen                              | 113        |
| 8.5.2    | Bewirtschaftungs- und Zonenkonzept                 | 116        |
| 8.5.3    | Umsetzungshorizonte                                | 123        |
| 8.6      | Räumliche Vertiefungen                             | 124        |
| 8.6.1    | Ruhrstraße und Hauptstraße                         | 125        |
| 8.6.2    | Johannisstraße                                     | 126        |
| 8.6.3    | Schwanenmarkt                                      | 126        |
| 8.6.4    | Lutherstraße                                       | 127        |
| 8.6.5    | Wiesenstraße                                       | 128        |
| 8.6.6    | Ardeystraße/Mannesmannstraße/Oberstraße            | 129        |
| 8.6.7    | Bergerstraße                                       | 129        |
| 8.6.8    | Erschließungskonzept                               | 130        |
| <b>9</b> | <b>Umsetzungsprogramm</b>                          | <b>132</b> |
| 9.1      | Wirkungsabschätzung                                | 132        |
| 9.2      | Umsetzungshorizont                                 | 132        |
| 9.3      | Maßnahmenbündelung                                 | 133        |
| 9.4      | Maßnahmenpriorität                                 | 133        |
| 9.5      | Verkehrsversuche                                   | 134        |
| 9.6      | Kommunikationsstrategie                            | 135        |
| 9.7      | Monitoring und Evaluation                          | 136        |



## 1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Stadt Witten möchte die Innenstadt als attraktiven und lebendigen Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsort erhalten und weiterentwickeln. Durch ihre kompakte Baustruktur mit zahlreichen hochfrequentierten Zielen (Verwaltung, Einzelhandel, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen) bietet die Innenstadt ideale Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Mobilität.

Derzeit sind viele Straßen in der Wittener Innenstadt allerdings stark überlastet und der öffentliche Straßenraum häufig überwiegend an den Ansprüchen des Kraftfahrzeugs (Kfz) orientiert. Sowohl der fließende als auch der ruhende Kfz-Verkehr dominieren weite Teile der Innenstadt, wirken sich negativ auf das Umfeld aus und führen insbesondere zu Beeinträchtigungen für den Fußverkehr, den Radverkehr sowie Anliegerinnen und Anlieger. Es bestehen oftmals Nutzungskonkurrenzen um den begrenzten städtischen Raum, welche bspw. durch breitere und längere Autos, die Herstellung von Barrierefreiheit, den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, den Wunsch nach mehr Gastronomie oder den Erfordernissen zur Klimafolgenanpassung, zunehmen werden.

Eine 2018 durchgeführte Parkraumanalyse (Planersocietät) zeigt, dass insbesondere in den zentralen Lagen ein ausreichend großes Stellplatzangebot besteht und vor allem Parkhäuser noch freie Kapazitäten aufweisen. Die Parkregelungen sowie das Gebührensystem sind zudem uneinheitlich, nicht zielgerichtet und bedürfen einer Optimierung.

Um den verschiedenen Problematiken und Zielsetzungen zu begegnen und den Verkehr zukunftsfähig zu gestalten, wurde für die Wittener Innenstadt ein integriertes, verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätskonzept erarbeitet. Dieses soll der Stadt als Leit- und Handlungsrahmen für die künftige verkehrliche Entwicklung dienen.

Neben der Entlastung der Straßen vom fließenden Kfz-Verkehr sollen Lösungen zu einem effizienteren Umgang mit dem hohen Parkdruck bei geringerer Flächenverfügbarkeit aufgezeigt werden. Hierbei sollen innovative und zukunftsweisende Ansätze, wie beispielsweise der Aufbau von Ladeinfrastrukturen für E-Mobilität oder Sharing-Angebote berücksichtigt werden. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit und Orientierung für alle Verkehrsarten optimiert werden.

## 2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Zunächst werden die räumlichen und siedlungsstrukturellen Begebenheiten in der Wittener Innenstadt sowie die Verkehrsinfrastruktur skizziert. Zudem werden kurz der Status Quo und die Datenbasis in Bezug auf die Verkehrs- und Mobilitätsplanung dargestellt.

Die Stadt Witten ist ein Mittelzentrum im Ennepe-Ruhr-Kreis, dessen nördliches Stadtgebiet und insbesondere die Innenstadt städtische Bevölkerungsdichten aufweisen. Die Bevölkerungszahlen im gesamten Ennepe-Ruhr-Kreis sind rückläufig und bis zum Jahr 2035 wird ein Anstieg der Altersklasse von über 65-Jährigen sowie ein Rückgang der Schülerzahlen erwartet.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis und auch die Stadt Witten sind stark vom motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt. Der Anteil des MIV am Modal Split nach Wegeaufkommen aller kreisangehörigen Kommunen beträgt, gemäß Mobilitätsuntersuchung des Ennepe-Ruhr-Kreises aus dem Jahr 2021, 64 % (inkl. Mitfahrender). Zudem nehmen der Fußverkehr 21 % und der Radverkehr 8 % ein. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) besitzt nur einen geringen Anteil am Modal Split (7 %) und setzt sich zu rund der Hälfte aus Schülerverkehren zusammen. Für die Stadt Witten liegt der Anteil des MIV am Modal Split (inkl. Mitfahrender) bei 60 %, der Fußverkehrsanteil bei 19 %, der Radverkehrsanteil bei 13 % und der Anteil des ÖPNV bei 8 %.

### 2.1 Verkehrsinfrastruktur

Die Stadt Witten liegt an den Bundesautobahnen A 43, A 448 und A 45. Unmittelbar angrenzend an das Stadtgebiet besteht der Anschluss über das Autobahnkreuz Bochum/Witten sowie das Autobahndreieck Dortmund/Witten. Auf dem Stadtgebiet befinden sich die Anschlussstellen Witten-Herbede und Witten-Heven (A 43) sowie Witten-Stockum und Witten-Annen (A 448). Die kürzeste Anbindung der Innenstadt an das Autobahnnetz besteht über die Anschlussstelle Witten-Zentrum (A 448), die sich bereits im Stadtgebiet von Bochum befindet. Das weitere „Grundgerüst“ des Straßennetzes innerhalb des Stadtgebietes und zu den benachbarten Kommunen bilden die Bundesstraße B 262, die südlich der Bahntrasse und der Innenstadt verläuft sowie die Landesstraßen L 525, L 625 und L 660, welche die Innenstadt im Nordwesten, Süden und Südwesten abgrenzen.

An den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den straßengebundenen ÖPNV ist Witten und insbesondere die Innenstadt ebenfalls gut angebunden und erschlossen. Witten gehört dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) an und verfügt über den Hauptbahnhof unmittelbar angrenzend an den Innenstadtbereich und den S-Bahnhaltepunkt Witten-Annen Nord im Stadtteil Annen. Auf mittelfristige Sicht ist die Realisierung eines weiteren S-Bahn-Haltepunkts („Witten Universität“) im Bereich Ziegelstraße/Pferdebachstraße vorgesehen.

Der Hauptbahnhof verfügt mittlerweile über eine Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn (IC-Netz) in die Richtungen Dortmund und Frankfurt. Zudem bestehen durch zwei Regionalexpresslinien (RE 4 und RE 34) Anschlüsse nach Dortmund sowie über die Linien RE 16 und RB 40 Verbindungen über Bochum nach Essen und in der Gegenrichtung über Wetter (Ruhr) nach Hagen

bzw. Siegen und Iserlohn. Des Weiteren besteht eine S-Bahn-Verbindung nach Dortmund und Hagen (S 5), die sowohl den Hauptbahnhof als auch den Haltepunkt Witten-Annen Nord bedient. Damit besteht Anbindung an die nächstgelegenen Fernverkehrsbahnhöfe in Hagen, Dortmund und Bochum.

In Witten selbst verkehrt eine Straßenbahn mit einer Linienführung durch den Innenstadtbereich (auch durch die Fußgängerzone) mit Anbindung an die Stadt Bochum und den Wittener Stadtteil Heven. Ergänzt wird dieses Angebot durch Buslinien der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER) und der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA), mit denen die Erschließung der Wittener Stadtteile, sowie Anschlüsse in die umliegenden Kommunen, u. a. Hattingen, Sprockhövel, Wetter und Herdecke, gegeben sind.

Bei der Radverkehrsinfrastruktur sind grundsätzlich Freizeit- und Alltagsradrouten zu unterscheiden. Beide Netze müssen dabei unterschiedliche Anforderungen und Bedürfnisse der Nutzenden erfüllen. Das Freizeitrouthenetz in Witten bietet Anschluss an den „Rheinischen Esel“ und den RuhrtalRadweg. Zudem wurde für das innerstädtische Alltagsradverkehrsnetz im Jahr 2019 ein Radverkehrskonzept erstellt, in dem Maßnahmen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radverkehrsinfrastruktur enthalten sind.

## 2.2 Integrierte städtebauliche Entwicklung der Innenstadt

Bereits umgesetzte bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen aus dem Integrierten Handlungskonzept aus dem Jahr 2008 betreffen bauliche Projekte im Bereich des Wittener Hauptbahnhofs sowie im Umfeld der StadtGalerie. Im Bereich der südlichen Berliner Straße, dem Citybogen, dem Berliner Platz und der Bahnhofstraße West wurde das städtebauliche Erscheinungsbild bereits aufgewertet und somit die Aufenthaltsqualität in der Wittener Innenstadt verbessert.

Im Jahr 2018 wurde das Integrierte Handlungskonzept als Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt (ISEK Innenstadt 2018) fortgeschrieben. Das ISEK definiert fünf Handlungsfelder, die zur Strukturierung des Maßnahmenprogramms dienen:

- Städtebau und Wohnen,
- Öffentlicher Raum und Verkehr,
- Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie,
- Bildung, Kultur, Freizeit und Soziales,
- Prozesssteuerung.

Insbesondere das Handlungsfeld „Öffentlicher Raum und Verkehr“ verfolgt als Wirkung eine Zielsetzung, die für das Mobilitätskonzept für die Wittener Innenstadt übernommen werden kann.

*„Der Stadtraum in den jeweiligen Vierteln bietet ein attraktives Wohn- sowie Standortumfeld und wird den Anforderungen zukunftsweisender Mobilität gerecht.“*

Die in Tabelle 1 aufgeführten Maßnahmen aus dem ISEK besitzen einen Bezug zum Mobilitätskonzept für die Wittener Innenstadt.

Tabelle 1: Einzelmaßnahmen ISEK mit Bezug zum Mobilitätskonzept

| Handlungsfeld I – „Städtebau und Wohnen“           |  |
|--|--|
| HS I 5   | Bebauung Breite Straße/Karl-Marx-Platz   |
| HS I 6   | Wohnen und Arbeiten am Platz der Gedächtniskirche  |
| HS I 7   | Umnutzung Alte Hauptfeuerwache   |
| HS I 8   | Bebauung Kornmarkt   |
| Handlungsfeld II – „Öffentlicher Raum und Verkehr“ |  |
| HS II 1  | Ruhrzugang   |
| HS II 2  | Öffentliche Grün- und Wegeverbindung Alte Hauptfeuerwache                                    |
| HS II 3  | Quartiersplätze und Wegebeziehungen  |
| HS II 4  | Karl-Marx-Platz  |
| HS II 5  | Humboldtplatz  |
| HS II 6  | Quartiersplatz und Spielpunkt Ossietzkyplatz   |
| HS II 7  | Umgestaltung Rathausplatz  |
| HS II 8  | Quartiersplatz Gedächtniskirche  |
| HS II 9  | Platzgestaltung Kornmarkt  |
| HS II 10   | Johannisstraße 2. BA   |
| HS II 11   | Bildungsband (Gesamtschule, Umfeldgestaltung OSR, Oberschule und Hüstenbecke), Schwänenmarkt |
| HS II 14   | Breddegarten und Umfeld (Haus der Jugend, Breddeschule)                                      |
| HS II 15   | Integriertes Mobilitäts- und Parkraumkonzept   |
| HS II 17   | Unsere Mitte Attraktiv   |

Nachfolgend werden diese kurz vorgestellt, wobei einzelne Maßnahmen aus den Handlungsfeldern I und II, die inhaltlich miteinander verknüpft sind, zusammen erläutert werden.

#### HS II 1 – Ruhrzugang

Im ISEK sowie in bereits vorangegangenen Projekten zum Thema Freiraum wurde die Verbesserung des Zugangs zur Ruhr aus Richtung der Wittener Innenstadt thematisiert. Im Zusammenhang mit der Internationalen Gartenausstellung 2027 verfolgt die Stadt Witten die Zielsetzung „Witten an die Ruhr“. Bisher fehlen jedoch attraktive und durchgängige Wegverbindungen zwischen Innenstadt und Ruhr. Als Einzelmaßnahme im ISEK ist daher eine Wegführung entlang des Mühlengrabens von der Straße „Am Mühlengraben“ bis zum Wasser vorgesehen.

#### HS II 2 – Öffentliche Grün- und Wegeverbindung Alte Hauptfeuerwache / HS I 7 Umnutzung Alte Hauptfeuerwache

Im Zusammenhang mit einer Umnutzung der Alten Hauptfeuerwache soll das Grundstück der Alten Hauptfeuerwache gemäß ISEK zwischen Hauptstraße und Konrad-Adenauer-Straße zukünftig als zusätzliche Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr dienen.

Hierdurch soll die Erreichbarkeit des Lutherparks vom Augustaviertel verbessert werden.

### HS II 3 – Quartiersplätze und Wegebeziehungen

Um die vorhandenen Platz- und Grünflächen in der Wittener Innenstadt im Hinblick auf ihre Aufenthaltsqualität und die Aufwertung der Wegebeziehung zu attraktivieren, sind die wesentlichen Wegeverbindungen zu stärken und die Nutzung durch nicht-motorisierte Verkehre zu erhöhen. In einem Gesamtkonzept sollen die bestehenden öffentlichen (Fuß-) Wegeverbindungen weiterentwickelt und aufgewertet werden (Erstellung Wegekonzept inklusive Auswertungsmaßnahmen).

### HS II 4 – Karl-Marx-Platz, HS I 5 – Bebauung Breite Straße/Karl-Marx-Platz

Diese Maßnahmen sehen eine Umgestaltung des zuvor als Parkplatz genutzten Karl-Marx-Platzes hin zu einem Quartiersplatz mit Aufenthaltsqualität, einen barrierefreien Ausbau der Haltestellen, sowie eine Bebauung der an der Westseite des Karl-Marx-Platzes und westlich der Breite Straße gelegenen Fläche vor.

### HS II 5 – Humboldtplatz

Der Humboldtplatz ist die einzige größere zusammenhängende Platzfläche im Wiesenviertel und wird derzeit überwiegend als Parkplatz genutzt. Im Rahmen der ISEK-Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass der Platz auch zukünftig für den ruhenden Kfz-Verkehr genutzt wird. Eine Erweiterung zur multifunktional nutzbaren Fläche für Veranstaltungen und mit weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing, Ladeinfrastruktur) soll jedoch angestrebt werden.

### HS II 6 – Quartiersplatz und Spielpunkt Ossietzkyplatz

In diesem Bereich besteht Bedarf an einer für das Quartiersleben nutzbaren Platzfläche. Im ISEK wird vorgeschlagen den Platz, der bisher vorwiegend durch einen Kiosk geprägt ist, zu einer multifunktional nutzbaren Platzfläche umzugestalten, die auch Spielmöglichkeiten beinhaltet.

### HS II 7 – Umgestaltung Rathausplatz

Der Wittener Rathausplatz ist derzeit u.a. Standort für den Wochenmarkt, den Weihnachtsmarkt und andere Großveranstaltungen; des Weiteren wird er im Randbereich für Außengastronomie genutzt. Im Rahmen der Maßnahme aus dem ISEK geht es um eine Aufwertung des Rathausplatzes. Der Platz soll eine Begrünung und zusätzliche Sitzmöglichkeiten erhalten, sodass eine Verbesserung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität erreicht wird.

### HS II 8 – Quartiersplatz Gedächtniskirche, HS I 6 – Wohnen und Arbeiten am Platz der Gedächtniskirche

Der Platz der Gedächtniskirche besitzt großes Potenzial für die Realisierung von Wohnbebauung sowie zur innerstädtischen Platzfläche mit Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des ISEK wird eine Umstrukturierung der Platzfläche angestrebt, um Wohn- und Gewerbe-nutzung, Freifläche und ruhenden Kfz-Verkehr vereinbaren zu können.

### HS II 9 – Platzgestaltung Kornmarkt, HS I 8 – Bebauung Kornmarkt

Der Kornmarkt besitzt in der Wittener Innenstadt aufgrund seiner zentralen Lage einen besonderen Stellenwert. Für den Kornmarkt wird im Rahmen des ISEK eine Umstrukturierung der Platzfläche sowie die Realisierung neuer Bebauung angestrebt. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Johannisstraße soll so die Attraktivität des Johannisviertels gesteigert werden.

### HS II 10 – Johannisstraße 2. BA

Im Rahmen dieser Maßnahme geht es um eine Umgestaltung der Johannisstraße zwischen der Ruhrstraße und der Bonhoefferstraße. Dabei sollen u.a. die Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Johannisviertel erhöht und die Baumaßnahme Kornmarkt als wichtiger Entwicklungsimpuls für die gesamte Innenstadt unterstützt werden. Zugleich geht es um die finale Umsetzung einer im Luftreinhalteplan geforderten Maßnahme (Abbindung Ruhrstraße), die zunächst nur provisorisch erfolgt war.

### HS II 11 - Bildungsband (Gesamtschule, Umfeldgestaltung Otto-Schott-Realschule, Overbergschule und Hüstenbecke), Schwanenmarkt

Diese Maßnahme aus dem ISEK sieht die Verbesserung der Verknüpfung der Standorte der geplanten dritten Gesamtschule, des Albert-Martmöller-Gymnasiums, des Berufskollegs sowie die Bibliothek über die Ertüchtigung der Wegebeziehungen vor.

### HS II 14 – Breddegarten und Umfeld

Der Breddegarten stellt eine wichtige innerstädtische Wegeverbindung zwischen dem Einzelhandelsgroßmarkt Kaufland an der Breite Straße, der Breddeschule, dem angrenzenden Wohnquartier und der Fußgängerzone dar. Die Aufenthaltsqualität in dieser Grünanlage ist jedoch nicht durchgängig gleich zu bewerten. Ziel ist es daher, eine durchgängig attraktive Fußwegeverbindung entlang einer qualitativ hochwertigen öffentlichen Grünanlage zu schaffen.

### HS II 17 – Unsere Mitte attraktiv

Im Fokus dieser Maßnahme steht die Aufwertung des öffentlichen Raums auf Grundlage von Anwohnerinnen und Anwohnern. Eine Ansprache und Aktivierung der Anwohner im Zusammenhang mit der Planung/Umsetzung von Maßnahmen soll vor allem durch das Quartiersbüro erfolgen.

## **2.3 Städtebauliche Entwicklungen**

Die derzeit bei der Stadt Witten vorliegenden städtebaulichen Planungen knüpfen an die im ISEK aufgestellten grundsätzlichen Ziele für die Innenstadt an. Dabei spielt insbesondere die städtebauliche Aufwertung der vorhandenen oberirdischen Flächen, die aktuell häufig für den ruhenden Kfz-Verkehr als Parkmöglichkeiten genutzt werden, eine Rolle. Im Rahmen der Parkraumanalyse wurden bereits erste planerische Ansätze näher betrachtet und im Hinblick auf Handlungsspielräume bewertet. Relevante Planungsvorhaben waren dabei die Neugestaltung des Karl-Marx-Platzes, die Umgestaltung des Platzes der Gedächtniskirche, die Anpassung des Humboldtplatzes sowie die Umgestaltung der Husemannstraße infolge der Ausarbeitungen im Radverkehrskonzept für die Stadt Witten.

Die Neugestaltung des Karl-Marx-Platzes befindet sich bereits in Umsetzung.

### Karl-Marx-Platz

Die Vorplanung zur Umgestaltung des Karl-Marx-Platzes wurde im Frühjahr 2020 vom Ausschuss für Verkehr und dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz beschlossen. Der Baubeschluss erfolgte im Mai 2022. Die Planung knüpft an die im ISEK Innenstadt Witten enthaltenen Maßnahmen zur Aufwertung des Karl-Marx-Platzes an. Zukünftig soll dieser wieder als Quartiersplatz genutzt werden. Die aktuelle Planung enthält die Zurücknahme von Straßenverkehrsflächen inklusive der heutigen Parkplatzanlage zur Entwicklung eines begrünten Quartiersplatzes. Die Anzahl verfügbarer Parkstände wird deutlich reduziert und an die Gartenstraße verlegt. Dort entstehen zehn neue Stellplätze. Im Januar 2023 erfolgte der Baubeginn der Maßnahmen, der Abschluss wird zum Jahresbeginn 2024 erwartet. Westlich des Karl-Marx-Platzes wurde ein Neubaukomplex eines Investors mit Wohneinheiten und einer Kita errichtet.

In der Bestandssituation befindet sich an der Breite Straße auf Höhe des Platzes bereits eine Bushaltestelle (Karl-Marx-Platz) in Fahrtrichtung Süden. Die Planung sieht Haltestellen für beide Richtungen auf Höhe des Platzes vor. Die Fahrstreifen werden im Bereich der Haltestellen durch einen Mittelstreifen zur Geschwindigkeitsreduzierung und als Querungshilfe für den Fußverkehr getrennt. Die Querschnittsreduzierung auf der Gartenstraße und eine Pflasterung der Nordstraße im Bereich des neuen Quartiersplatzes sollen zudem zur Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden beitragen.

In der Parkraumanalyse aus dem Jahr 2018 wurden folgende Empfehlungen formuliert:

- Verbleibende Parkmöglichkeiten und Parkstände im Straßenraum des Umfeldes für Bewohner ausweisen.
- Für externe Nutzer steht ausreichendes Angebot in Parkbauten zur Verfügung.

### Platz der Gedächtniskirche

Der Platz der Gedächtniskirche ist ein besonders beliebter oberirdischer Parkplatz in sehr zentraler Innenstadtlage. Bei der Bestandsaufnahme im Rahmen der Parkraumanalyse standen dort etwa 120 Stellplätze zur Verfügung, die werktags zwischen 8:00 Uhr und 18:00 Uhr (samstags zwischen 8:00 und 14:00 Uhr) mittels Parkschein bewirtschaftet werden. Die Höchstparkdauer beträgt vier Stunden. Aus den Belegungszeiten konnte eine überwiegende Nutzung durch Externe ermittelt werden. Für den Stadtraum steht die attraktive innerstädtische Lage mit hohem Potenzial als Freizeit- und Erholungsraum dem Bedarf an Parkmöglichkeiten gegenüber. In der Parkraumanalyse wird als Empfehlung die Attraktivierung der nahegelegenen Parkbauten, insbesondere der Tiefgarage Rathaus, ausgesprochen, um eine Verlagerung der externen Nutzer zu erreichen. Die daraus folgende Entlastung des Straßenraumes und des Platzes der Gedächtniskirche ermöglicht daraufhin weitere Planungen hinsichtlich anderweitiger Nutzungen der Parkplatzfläche.

Die derzeitigen Überlegungen zur Neugestaltung des Platzes der Gedächtniskirche sehen auf etwa 1/3 der Platzfläche eine Bebauung vor, ein weiteres Drittel soll als Quartiersplatz gestaltet werden. Das restliche Drittel soll weiterhin zum Parken genutzt werden.

### Humboldtplatz

Für den Parkplatz Humboldtplatz gibt es bislang keine konkreten Überlegungen. In diesem Bereich ist der Parkdruck als sehr hoch zu bewerten, zudem gibt es nur wenig Ausweichmöglichkeiten für die Anwohner. Demnach ist davon auszugehen, dass die zukünftige Hauptnutzung des Humboldtplatzes weiterhin die Stellplatzanlage sein wird. Im Zusammenhang mit der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung der Innenstadt in Witten sollen zukünftig fünf bis zehn Stellplätze u. a. für alternative Mobilitätsangebote genutzt werden. Hier gilt es (entsprechend der Vorschläge aus der Parkraumanalyse 2018) vor allem externe Langzeitparker in die bestehenden Parkbauten zu verlagern, um mehr Kapazitäten für die Anwohner zu schaffen und den Platz neu zu strukturieren.

### Husemannstraße

Entlang der Husemannstraße befinden sich im Abschnitt zwischen Rhienscher Berg und südlicher Einmündung Beek auf der südlichen Straßenseite markierte Parkstände für den Kfz-Verkehr. Während im Radverkehrskonzept der Stadt Witten für den nördlichen Seitenraum auf diesem Streckenabschnitt lediglich punktuelle Oberflächenanierungen für den vorhandenen Radweg (getrennt vom Fußverkehr geführt) vorgesehen sind, wird für die Südseite die Markierung eines Radfahrstreifens empfohlen. Damit eine ausreichende Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr verbleibt, müssen bei Umsetzung eines Radfahrstreifens die vorhandenen Parkstände entfallen.

Gemäß Parkraumanalyse bestehen 41 Stellplätze (mit Parkscheibe bewirtschaftet, 28 davon sind für Bewohner freigegeben). Die Nachfrage im Straßenraum komplett von angrenzenden Parkplätzen (Husemann-Halle und Husemannstraße), kompensiert werden war.

### Kornmarkt

Der Kornmarkt ist der Standort des ehemaligen zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) der Stadt Witten. Seit der Verlegung des ZOB in den Bereich des Hauptbahnhofs wird der Kornmarkt temporär als Parkplatz mit 40 Pkw-Stellplätzen genutzt. Seit August 2012 wird er mit Parkschein bewirtschaftet und die Höchstparkdauer beträgt zwei Stunden bei einem Tarif von einem Euro pro Stunde. Abends und nachts sowie sonn- und feiertags ist das Parken auf dem Kornmarkt kostenlos. Im Rahmen der Parkraumanalyse konnten überwiegend Kurzzeitparker (bis zu 3 Stunden) auf dem Kornmarkt erhoben werden. Die höchste Auslastung (88%) des Parkplatzes Kornmarkt konnte zwischen 16 und 18 Uhr ermittelt werden. Zu diesem Zeitpunkt war die nahe gelegene Tiefgarage Galeria/Rathaus nur zu 28% ausgelastet (zu dem Zeitpunkt war die Tiefgarage noch in Betrieb).

Die Planungen der Stadt Witten für die Fläche sehen ein Nutzungskonzept mit begrünem Stadtplatz und Wohnnutzung sowie ergänzenden gewerblichen Flächen vor.

### Johannisstraße

Der Luftreinhalteplan der Stadt Witten verpflichtet zur Abbindung der Johannisstraße von der Ruhrstraße. Im Zuge dessen soll die sanierungsbedürftige Johannisstraße an die heutigen Standards und an die zukünftige städtebauliche Gestaltung am Kornmarkt angepasst werden.

Der erste Bauabschnitt für den verkehrlichen und städtebaulichen Umbau der Kreuzung Johannisstraße/Bonhoefferstraße/Lutherstraße/Oberdorf und Abbindung Ruhrstraße wurde entsprechend der Planung der Verwaltung vom 14.01.2020 beschlossen und mittlerweile umgesetzt.

Im Rahmen dieser Maßnahme wurde die Johannisstraße für den Kfz-Verkehr von der Ruhrstraße/Hauptstraße abgebunden und zwischen Bonhoefferstraße und Obergasse im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Weitere Maßnahme des ersten Bauabschnitts war die Umgestaltung des Knotenpunktes Johannisstraße/Lutherstraße/Oberdorf. Im Bereich der Einmündung Oberdorf ist ein Mini-kreisverkehr entstanden, der die Verkehrssicherheit im gesamten Knotenpunktbereich erhöhen soll.

Auf der Ruhrstraße wurden im betroffenen Abschnitt auf der Ostseite eine Radverkehrsanlage auf Fahrbahnniveau sowie Abstellplätze für Fahrräder und Motorräder hergestellt. Der Seitenraum in diesem Bereich wurde aufgrund der entfallenen Rechtsabbiegespur zudem deutlich verbreitert. Die Querungsstelle mit Fußgängerlichtsignalanlage wurde im Zuge des Umbaus mit taktilen Elementen ausgestattet und vollständig barrierefrei gestaltet.

Der eigentliche Umbau der Johannisstraße soll in einem zweiten Bauabschnitt erfolgen. Zunächst wurde dort eine provisorische Führung des Kfz-Verkehrs eingerichtet, bei der die vorhandenen Schrägparkstände größtenteils entfielen und durch Längsparkstände am nördlichen Fahrbahnrand ersetzt wurden. Die Obergasse wird als Einbahnstraße ausgewiesen. Die endgültige neue Gestaltung kann erst in einigen Jahren erfolgen.

### Parkplatz Saalbau

Für den heutigen Parkplatz am Saalbau stehen Überlegungen zur Errichtung einer Parkpalette im Raum. Diesbezüglich gibt es derzeit jedoch noch keine konkreten Planungen, sodass hier zunächst weiterhin von einer Parkplatzfläche für den ruhenden Kfz-Verkehr auszugehen ist. Im Zuge des Bauvorhabens eines Hotelneubaus im Bereich des Saalbaus werden zukünftig rund 30 der vorhandenen Stellplätze entfallen. Die Parkraumanalyse sieht hier gerade tagsüber (außerhalb von Veranstaltungen) Kapazitätsreserven, die unter zu prüfenden Umständen auch für Park-and-Ride genutzt werden könnten.

### Rathausanierung

Mit der Modernisierung und Umgestaltung des Rathauses eröffnen sich auch für die gesamte Innenstadt von Witten neue Impulse zur Stärkung und Erneuerung. Bereits im Jahr 2013 beschloss der Rat der Stadt Witten die Sanierung und Modernisierung des Rathauses in der Innenstadt. Gemäß Ratsbeschluss soll die Sanierung der Zukunftssicherung dienen und dabei Ziele im Hinblick auf

Wirtschaftlichkeit (Flächennutzung und Kosteneffizienz) sowie Bürger- und Mitarbeiterfreundlichkeit verfolgen.

Für den Rathausstandort wurde ein Stellplatzbedarf von 300 Pkw-Stellplätzen für Beschäftigte und Besucher im Bauantrag genehmigt. Die benötigten Stellplätze sollen auf dem oberirdischen Parkplatz Wideystraße, auf einer Fläche unmittelbar am Rathaus und auf einer städtischen Fläche an der Dortmunder Straße untergebracht. Letzte wurde zunächst nur provisorisch hergerichtet, da weitere Entwicklungsüberlegungen für den Standort bestehen, in welchen der Stellplatznachweis zu berücksichtigen ist. Im Rahmen dieser Überlegungen könnte auch der Bau eine Parkpalette vorzugsweise sein, sodass ein umfassender Neubau des Parkplatzes zunächst nicht erfolgt.

Der Parkplatz an der Dortmunder Straße wird nur für Mitarbeitende der Stadtverwaltung nutzbar sein. Zudem wird der bestehende private Parkplatz an der Bonhoefferstraße zunächst weiterhin von der Verwaltung gepachtet und den Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt. Der Parkplatz Wideystraße dient insbesondere als Stellplatzanlage für Besucher und Besucherinnen des Rathauses.

### 3 Vorgehen zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Wittener Innenstadt basiert auf folgenden inhaltlichen Arbeitsschritten:

- Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahmen und -analysen,
- Entwicklung von Leitzielen und Leitlinien,
- Entwicklung von Handlungsfeldern, Maßnahmen und eines Umsetzungskonzepts.

Zunächst erfolgt die Darstellung der Bestandssituation für das Analysejahr 2021 (punktuellen Aktualisierungen in den Jahren 2022 und 2023). Im Rahmen der Bestandsaufnahmen erfolgen dazu verkehrsmittelspezifische Analysen in Bezug auf die Situation im Fuß- und Radverkehr, im ÖPNV sowie im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Darüber hinaus werden Querschnittsthemen wie Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit berücksichtigt.

Die Bestandsanalyse, die eine grundlegende Netzdefinition erfordert, basiert auf verschiedenen Grundlagen. Zum einen wurden vorliegende Daten und Informationen ausgewertet, zum anderen wurden aber auch ergänzende Daten und Informationen vor Ort im Rahmen der Bestandsaufnahme und -analyse (Foto- und Videodokumentation) aufgenommen und eine Online-Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie ein Workshop durchgeführt, um Informationen zur verkehrlichen Situation in der Wittener Innenstadt zu bekommen.

Die Ergebnisse der durchgeführten Einzelbetrachtungen wurden über eine SWOT-Analyse mit Darstellung der Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken für die einzelnen Verkehrsmittel und übergreifenden Aspekte zusammengeführt. Die SWOT-Analyse dient zum einen der Positionsbestimmung (Beschreibung des Ist-Zustands über die Stärken und Schwächen) und zum anderen der Strategieentwicklung (Aufzeigen des Handlungsbedarfs unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklungen). Zur Entwicklung von Zielen erfolgte eine Überlagerung der Stärken und Schwächen mit den Chancen und Risiken.

Die anschließend auf Basis der Bestandsanalysen und Strategieentwicklung abgeleiteten Leitziele werden durch detaillierte Leitlinien konkretisiert und dienen als Grundlage für Handlungsfelder und Maßnahmenempfehlungen. Diese werden in Form von Einzelmaßnahmen (tabellarische Form und Pläne) konkretisiert. In Steckbriefform werden zudem die Handlungsfelder mit Angabe von Wirkungs- und Ergebniszielen, einer Kurzbeschreibung und Angaben zur Projektumsetzung erläutert. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Analyse, der Online-Beteiligung und der Handlungsfelder räumliche Vertiefungen ausgewählt und ausgearbeitet. Die räumlichen Vertiefungen beziehen sich dabei vorrangig auf den Fuß- und Radverkehr und haben teilweise eine hohe Umsetzungspriorität, verdeutlichen nachvollziehbar die Konzeptphilosophie und zeigen darüber hinaus, welche Wechselwirkungen mit den Belangen anderer Verkehrsmittel bestehen und wie diese bei der Lösungsentwicklung berücksichtigt werden.

## 4 Prozessbegleitung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit hat in Witten einen hohen Stellenwert; im Zuge diverser Projekte wurde eine rege Beteiligungskultur etabliert. Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts für die Wittener Innenstadt wurde daher auch die Beteiligung der breiten Öffentlichkeit vorgesehen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist auch wichtig, da die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmenden für die Maßnahmen für die späteren Wirkungseffekte von großer Bedeutung ist.

Die dazu durchgeführten Beteiligungsformate sind die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger über eine Online-Beteiligung im Rahmen der Bestandsanalyse. Dort konnten Mängel, Hinweise und Anregungen zur IST-Situation in einem Onlinetool eingegeben werden. Darüber hinaus wurden Gespräche mit ausgewählten wichtigen Akteuren zur heutigen und zukünftigen (verkehrlichen) Situation in der Wittener Innenstadt geführt. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Maßnahmenentwicklung ein umfangreicher Bürgerworkshop durchgeführt.

### 4.1 Durchführung einer Online-Beteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur aktiven Einbindung der unterschiedlichen Personen- und Interessensgruppen sollte ursprünglich begleitend zur Konzepterstellung im Rahmen von zwei Workshops erfolgen. Wegen einschränkender Maßnahmen aufgrund der Corona-Pandemie wurde die Durchführung der Workshops vor Ort in Witten durch eine Online-Beteiligung ersetzt. Hierzu wurde das interaktive Beteiligungstool INKA der Firma tetraeder eingesetzt.

Im Rahmen dieser Online-Beteiligung konnten die Bürgerinnen und Bürger vom 9.6.2021 bis zum 7.7.2021 aus ihrer Sicht bestehende Mängel, aber auch Wünsche zum Thema Mobilität in Form von Mitteilungen auf einer Karte des Stadtgebiets verorten oder auch allgemeine Mitteilungen machen. Insgesamt wurden im Stadtgebiet 536 verortete Mitteilungen (im Folgenden „Erstmitteilungen“ genannt) gemacht, von denen 295 Mitteilungen das Untersuchungsgebiet der Innenstadt betreffen. Zusätzlich wurden 46 allgemeine Mitteilungen ohne konkrete Verortung vorgenommen. Nach Sichtung und Überprüfung dieser Mitteilungen konnten 30 identifiziert werden, die sich auf das Untersuchungsgebiet Innenstadt beziehen.

Bei jeder Erstmitteilung wurde zunächst die Sichtweise, aus der die Mitteilung gemacht wurde (Aus Sicht als Fußgänger/-in, als Radfahrer/-in, als Fußgänger/-in und Radfahrer/-in, als Bus- und Bahn-Nutzer/-in, als Autofahrer/-in bzw. Motorradfahrer/-in, als Anwohner/-in) und die Verkehrsart, zu der die Mitteilung gemacht wurde, abgefragt. Differenziert wurde zwischen den Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr, Radverkehr (Parken), ÖPNV (Bus und Bahn), Kfz-Verkehr (Parken) und motorisiertes Zweirad. Daraufhin sollte die Verortung konkretisiert und die eigentliche Mitteilung über die Auswahl eines Themenfelds und zugehörige Aspekte gemacht werden. Sowohl bei der Verortung als auch bei dem Aspekt „Sonstiges“ war eine Freitexteingabe möglich.

*Hinweis:*

*Die folgende Auswertung der Bewertung von verorteten Mitteilungen bezieht sich ausschließlich auf die Mitteilungen zur Wittener Innenstadt.*

Die abgegebenen Erstmitteilungen konnten von anderen Bürgerinnen und Bürgern eingesehen und bewertet werden, und zwar im Sinne von „Ich stimme zu“ (im Weiteren als „positiv“ bezeichnet) bzw. „Ich stimme nicht zu“ (im Weiteren als „negativ“ bezeichnet).

Bewertet wurden 202 der 295 Erstmitteilungen. Insgesamt wurden 1051 Bewertungen abgegeben (positiv und negativ). Es wurden 963 positive Bewertungen und 88 negative Bewertungen abgegeben. Der überwiegende Anteil an Erstmitteilungen (zu allen Verkehrsarten) wurden rein zustimmend bewertet. Lediglich beim Kfz-Verkehr ist ein gewisser Anteil an Erstmitteilungen kontrovers bewertet worden. Insbesondere beim ruhenden Kfz-Verkehr gibt es Mitteilungen, die eher ablehnend oder sogar rein ablehnend bewertet worden sind.

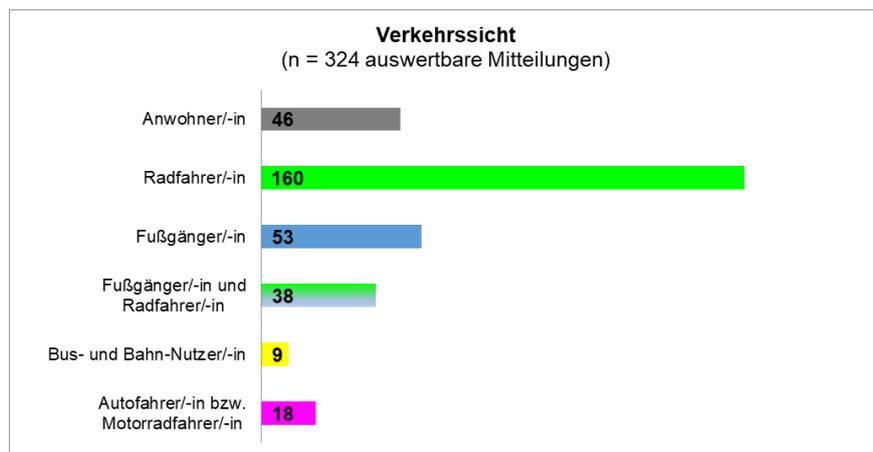
Für eine aussagekräftige Auswertung der Erstmitteilungen mussten die „Rohdaten“ fachlich aufbereitet werden. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts für die Wittener Innenstadt wurden dabei nur die Mitteilungen zur Innenstadt weiter berücksichtigt. Die Erstmitteilungen zum übrigen Stadtgebiet wurden der Verwaltung ohne weitere Prüfung zur Verfügung gestellt. Als Aufbereitung ist in einem ersten Schritt die Durchsicht jeder verorteten Mitteilung im Hinblick auf die korrekte Zuordnung der vorgegebenen Verkehrsarten, Themenfelder und Aspekte zu verstehen. Für einige Mitteilungen ergab sich hier ein Anpassungsbedarf, damit die inhaltliche Mitteilung mit den vorgegebenen Kategorien übereinstimmte. In einem weiteren Aufbereitungsschritt wurden die eingetragenen Freitexte (im Feld „Verortung“ oder unter „Sonstiges“) aller Erstmitteilungen auf weiterführende Anregungen, Hinweise oder Informationen geprüft. Hierbei finden sich erfahrungsgemäß, so auch für die Beteiligung in Witten, einige Erstmitteilungen, die in den Freitexten ergänzende Informationen erhalten, die dann zu einer eigenen Mitteilung umgewandelt werden mussten, um bei der Auswertung ausreichend berücksichtigt werden zu können.

Die verorteten Mitteilungen im zuvor definierten Untersuchungsgebiet, sowie solche mit direktem Bezug zur Innenstadt wurden detaillierter ausgewertet. Nach der Aufbereitung konnten für die Innenstadt 324 Mitteilungen ausgewertet werden.

Im Folgenden werden zunächst die Auswertungen der Sichtweise und Verkehrsart der Mitteilung zur Innenstadt dargestellt. Jede Mitteilung besitzt die Zuordnung zu einem Themenfeld der jeweiligen gewählten Verkehrsart. Den Themenfeldern sind weitere Details (Aspekte) zugeordnet, die die konkreten Kritikpunkte oder Anregungen betreffen. Demnach kann eine verortete Mitteilung mehrere Aspekte aufgreifen, die in der weiteren Auswertung separat aufgezeigt werden. Ein Übersichtsplan der verorteten Mitteilungen, die detaillierte Auflistung der genannten Themenfelder und Aspekte sowie die Freitexteingaben der Bürgerinnen und Bürger können Anhang 1 entnommen werden. Bei den Detaildarstellungen handelt es sich um die für die Wittener Innenstadt aufbereiteten Daten. Bei den Freitexten fand keine Bearbeitung statt.

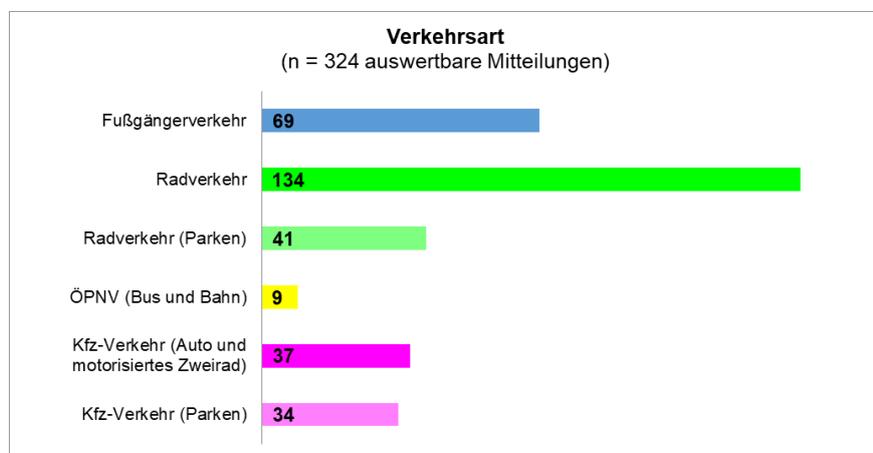
Die meisten verorteten Mitteilungen wurden aus Sicht einer radfahrenden Person getätigt (160 Mitteilungen). Gefolgt von Mitteilungen von zu Fuß gehenden Personen (53 Mitteilungen), Anwohnerinnen und Anwohnern (53 Mitteilungen) sowie zu Fuß gehender und/oder radfahrender Personen (38 Mitteilungen). Aus Sicht von ÖV-Nutzenden und Kfz-Fahrenden wurde nur eine sehr geringe Anzahl an

Mitteilungen gemacht. Aus Bild 1 kann die Verteilung der Sichtweisen entnommen werden.



**Bild 1: Ergebnis Online-Beteiligung Innenstadt: Verkehrssicht**

Die meisten Mitteilungen zur Wittener Innenstadt beziehen sich auf den Radverkehr (175 Mitteilungen, rund 54 %), dabei hat der ruhende Radverkehr eine eher untergeordnete Rolle (davon 41 Mitteilungen). Die Mitteilungen zu den Verkehrsarten Fußverkehr und Kfz-Verkehr liegen in einer vergleichbaren Größenordnung (jeweils rund 70 Mitteilungen), wobei sich die Mitteilungen zum Kfz-Verkehr zu fast gleichen Teilen auf Mitteilungen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr aufteilen lassen. Zum ÖPNV wurde nur eine geringe Anzahl an Mitteilungen gemacht. Die Verteilung der Mitteilungen zu den einzelnen Verkehrsarten kann Bild 2 werden.



**Bild 2: Ergebnis Online-Beteiligung Innenstadt: Verkehrsart**

## 4.2 Durchführung von Akteurs-Gesprächen

Die Beteiligung von ausgewählten Akteuren fand ergänzend zur Online-Beteiligung der gesamten Bürgerschaft im März und April 2022 statt. Die Gespräche wurden dabei teilweise in Präsenz, teilweise als Onlineterminale durchgeführt. Als Vorbereitung wurde ein Gesprächsleitfaden erstellt, anhand dessen die Interviews durchgeführt wurden.

Anhand von vorbereitetem Kartenmaterial wurden jeweils eine „Verortung“ von Problembereichen (vergleichbar mit der Online-Bürgerbeteiligung) vorgenommen sowie Verbesserungsvorschläge und Maßnahmenideen erarbeitet.

Als Akteure beteiligt wurden:

- Polizei und Ordnungsamt
- BOGESTRA
- Parkhausbetreiber
- IHK und Standortgemeinschaft
- Siedlungsgesellschaft Witten
- Witten Mitte eG
- Klimaallianz
- VCD Ennepe-Ruhr
- Ennepe-Ruhr-Kreis

Die Interviews wurden inhaltlich in vier Blöcke unterteilt. Als Gesprächseinstieg wurde das persönliche Mobilitätsverhalten der Gesprächsbeteiligten erfragt. Daraufhin wurden die verkehrliche Ausgangslage und die zukünftige Situation in der Wittener Innenstadt thematisiert. Abschließend konnten die Gesprächspartner/innen Verbesserungsvorschläge äußern.

Wesentliche Rückmeldungen aus dem Beteiligungsformat war der Wunsch nach einer Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Notwendigkeit zum Parken. So sollten insbesondere die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt als auch die Fahr- und Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr verbessert werden. Die verkehrliche Bestandssituation wurde überwiegend als funktionsfähig, aber verbesserungswürdig bewertet. Weitere Hinweise und Anmerkungen aus den Akteurs-Gesprächen wurden bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.<sup>1</sup>

### **4.3 Durchführung eines Workshops mit der Bürgerschaft**

Aufbauend auf die im Rahmen der Bestandsanalyse durchgeführte Online-Beteiligung fand am 17. November 2022 ein Workshop mit der Bürgerschaft im Saalbau der Stadt Witten statt. Der Workshop behandelte dabei zwei Themenschwerpunkte. In einem ersten Themenblock (TOP 2) wurden der aktuelle Arbeitsstand sowie die wesentlichen Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse vorgestellt. Darauf aufbauend wurde erläutert, wie auf dieser Grundlage in der Folge Handlungsfelder und Maßnahmenempfehlungen abgeleitet werden. In einer anschließenden Arbeitsphase an Stellwänden wurden die Vorschläge für Handlungsfelder gemeinsam diskutiert. Als Arbeitsgrundlage dienen neben einer übersichtlichen Zusammenstellung von Leitbild, Leitzielen und Leitlinien die Vorschläge für verkehrsmittelspezifische und verkehrsmittelübergreifende Handlungsfelder.

Im zweiten Themenblock (TOP 3) wurden die Entwürfe zu den räumlichen Vertiefungsbereichen erläutert. Diese Lageplanskizzen dienen der Verdeutlichung der Konzeptphilosophie mit Schwerpunkt auf den Fußverkehr, jedoch immer unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen allen Verkehrsmitteln. Die dazu ausgewählten Bereiche wurden vorgestellt und anschließend gemeinsam an Stellwänden diskutiert.

Die wesentlichen Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse wurden von der Bürgerschaft bestätigt und punktuell durch Detailwissen

---

<sup>1</sup> Notizen und Dokumentationen zu den Gesprächen mit den Akteurinnen und Akteuren dienen ausschließlich der internen Verwendung bei der Erstellung des Mobilitätskonzepts und werden nicht veröffentlicht.

ergänzt. Die vorgeschlagenen Handlungsfelder für das Mobilitätskonzept der Wittener Innenstadt wurden rege diskutiert und um weitere zu berücksichtigende Aspekte ergänzt. Ebenfalls wurden im Rahmen der Veranstaltung auch die räumlichen Vertiefungen intensiv diskutiert.

Zum Abschluss der Veranstaltung sollten alle Teilnehmenden eine Bewertung bzw. eine persönliche Priorisierung der vorgeschlagenen Handlungsfelder vornehmen. Die Teilnehmenden erhielten dazu Klebepunkte, die auf einem Übersichtsplakat zugeordnet werden sollten. Als Ergebnis ist eine deutliche Priorisierung der Handlungsfelder zum Radverkehr hervorgegangen.

Die Tagesordnung der Veranstaltung sowie die Dokumentation der Arbeitsphasen können Anhang 2 entnommen werden.

## 5 Bestandsaufnahme und -analyse

Bereits in verschiedenen Konzepten wurde die Notwendigkeit für unterschiedliche verkehrsbezogene Handlungsfelder formuliert: So schlägt das Integrierte Klimaschutzkonzept bereits 2013 die Erstellung eines Fußverkehrs- und Wegweisungskonzepts für die Innenstadt vor, im Stadtentwicklungskonzept „Unser Witten 2020“ (2009), das unter Beteiligung von BSV erstellt wurde, wird u. a. dringender Handlungsbedarf zur Attraktivierung der Innenstadt, zur Verbesserung der Parkraumsituation und zur Schaffung attraktiver innerstädtischer Wege und Plätze mit Aufenthaltsqualität sowie zur Gestaltung der Stadteingänge gesehen. Das ISEK Innenstadt 2018-2025 enthält ebenfalls zahlreiche Maßnamenvorschläge zur Aufwertung von städtischen Räumen und bemängelt u. a. die Wegevernetzung zwischen Plätzen, Freiräumen und Schulstandorten bei gleichzeitig hohem Aufwertungspotenzial. Die im ISEK festgestellte *„subjektive Unsicherheit in einigen Bereichen des öffentlichen Raums“* deuten auf mangelnde Frequentierung insbesondere durch den Fuß- und Radverkehr hin, die maßgeblich zur Belebung von Räumen beitragen könnten. Dies sei ein Indiz für mangelnde Infrastrukturen und geringe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität von öffentlichen Plätzen.

Die zahlreich vorliegenden Analysen und Handlungsempfehlungen wurden im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts aufgegriffen, ggf. an aktuelle Rahmenbedingungen anpasst und bei der Analyse und der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Zudem wurden auf städtischer und regionaler Ebene vorliegende laufende und abgeschlossene Planungen (aktuelle und mittelfristig angedachte städtebauliche Entwicklungen) sowie weitere Aktivitäten mit Bezug zum Themenfeld Mobilität bei der Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts für die Stadt Witten eingebunden.

In Bezug auf den Fußverkehr wurden die Qualität vorhandener Anlagen (Gehwege, insbesondere deren nutzbaren Breiten), die Querschnittssituationen an wichtigen Stellen im Zuge von Fußwegeverbindungen und die Aufenthaltsqualität sowie bestehende Netzlücken überprüft. Als Querschnittsthemen wurden zudem die soziale Sicherheit (Konflikt- und Angsträume) und Barrierefreiheit auf relevanten Wegebeziehungen (z. B. zwischen Haltestellen, Parkplätzen und zentralen Fußverkehrsbereichen) überprüft.

Die Analysen zum Radverkehr wurden aus dem aktuellen Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2019 übernommen. Daraus können Informationen zur Radwegeinfrastruktur, zur wegweisenden Beschilderung, zum Fahrradparken sowie zur Verknüpfung mit dem ÖPNV entnommen werden. Durch eine Videoerfassung bei einer Fahrradbefahrung wurden zusätzliche Erkenntnisse über die Bestandssituation erhoben.

In Bezug auf den ÖPNV wurden die Erschließungs- und Bedienqualität der im Einzugsbereich liegenden Bushaltestellen und des Hauptbahnhofs betrachtet.

Zur Analyse des Kfz-Verkehrs wurden die im Untersuchungsnetz enthaltenen Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen mit den straßenräumlichen und städtebaulichen Randbedingungen berücksichtigt. Zudem wurden die für den ruhenden Kfz-Verkehr relevanten geplanten Bauvorhaben und zukünftigen Entwicklungen zur Parkraumsituation in der Innenstadt von Witten berücksichtigt.

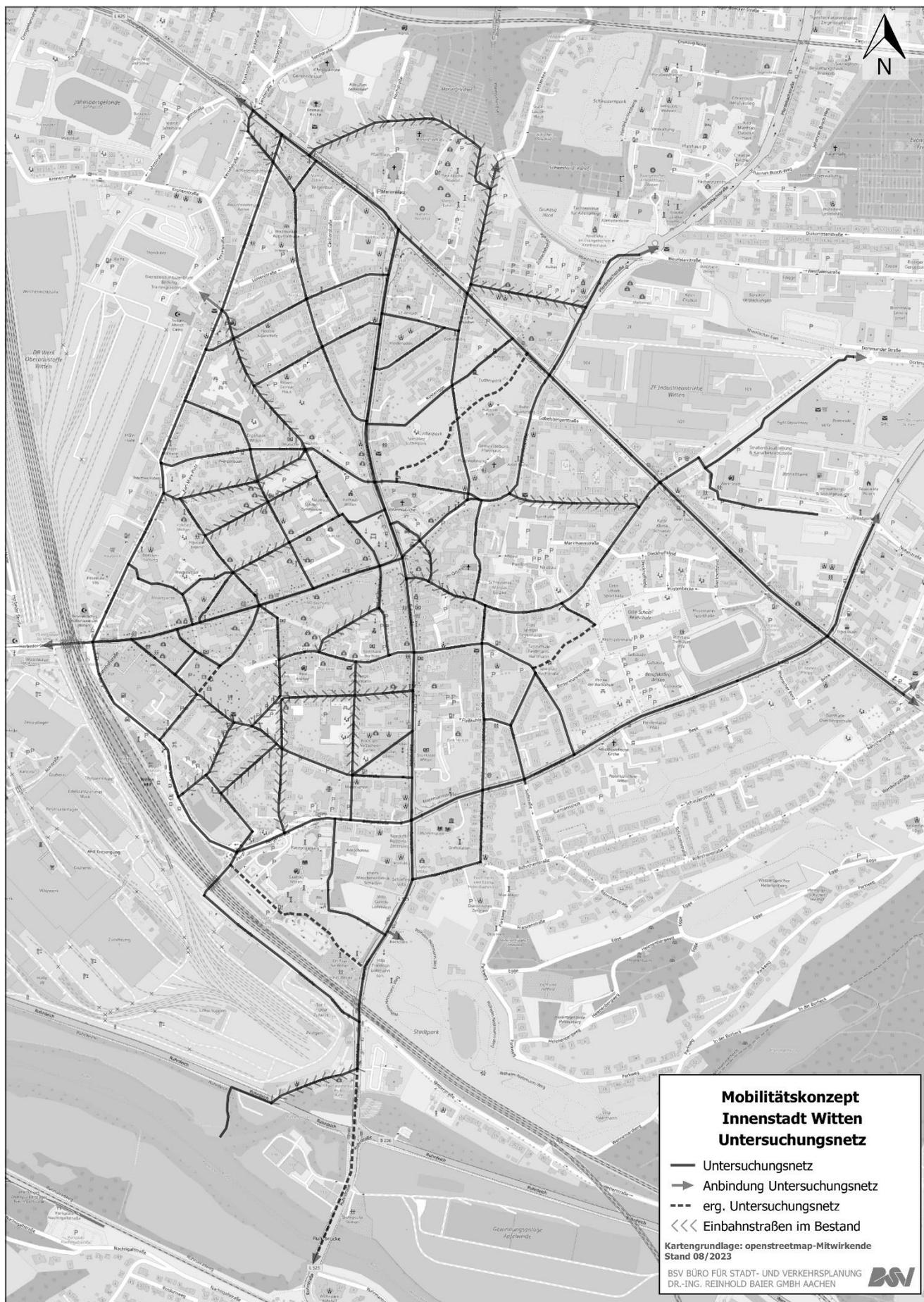
Weitere, für die verkehrsmittelspezifische Bestandsanalyse relevante Themenfelder sind die Elektromobilität, Sharing-Angebote und das Mobilitätsmanagement bei der Stadtverwaltung Witten.

Begleitend zur Bestandsanalyse erfolgte die Beteiligung der Wittener Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer Online-Beteiligung (siehe Kapitel 4.1).

## **5.1 Untersuchungsnetz**

Als Untersuchungsgebiet für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Wittener Innenstadt dient der im ISEK gewählte Umriss als Grundlage. Für die notwendige verkehrsmittelspezifische Analyse wurden zum einen vorliegende Daten und Informationen (z. B. Verkehrsbelastungen, vorliegende Gutachten und Konzepte) und zum anderen ergänzende Daten und Informationen aus einer Bestandsaufnahme vor Ort berücksichtigt.

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich über das Straßen- und Wegenetz der Wittener Innenstadt und kann Bild 3 entnommen werden. In den Randbereichen werden dabei die Anbindungen an das angrenzende Wegenetz berücksichtigt. Als ergänzendes Untersuchungsnetz werden zudem Wegeverbindungen insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr berücksichtigt, die in der Bestandssituation ggf. Einschränkungen in der Benutzbarkeit oder im Hinblick auf Maßnahmenumsetzung besitzen. Dazu gehören beispielsweise Wegeverbindungen durch Grünanlagen sowie über Parkplatzflächen.



**Bild 3: Untersuchungsnetz im Mobilitätskonzept für die Wittener Innenstadt**

## 5.2 Fußverkehr

Im Folgenden werden auf Grundlage des zuvor erörterten Untersuchungsnetzes und darin enthaltener Fußwegeverbindungen zu relevanten Ziel- und Quellorten (wie Parkmöglichkeiten, ÖPNV und Freizeit- bzw. Einkaufsmöglichkeiten) im Innenstadtbereich, die Qualität der vorhandenen Anlagen für den Fußverkehr, die Querungssituation und Aufenthaltsqualität in Bezug zu vorhandenen Nutzungen überprüft sowie bestehende Netzlücken identifiziert. Dabei werden zudem die Querschnittsthemen der Barrierefreiheit und soziale Sicherheit (Konflikt- und Angsträume) berücksichtigt.

### 5.2.1 Quell- und Zielpunkte für den Fußverkehr

Fußverkehr findet im gesamten Untersuchungsnetz statt. Im Hinblick auf besonders relevante Fußwegeverbindungen werden im Folgenden zunächst alle Quell- und Zielorte des Fußverkehrs identifiziert. Dazu zählen neben den größeren Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten (z.B. BONI, StadtGalerie, Kaufland) auch die Fußgängerzone mit ihrem kleinen Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten. Darüber hinaus stellen Schulstandorte sowie Standorte von ruhendem Kfz-Verkehr und Haltestellen/-punkte des ÖPNV relevante Quell- und Zielpunkte dar.

Die Fußgängerzone der Wittener Innenstadt erstreckt sich über die gesamte Bahnhofstraße zwischen Bergerstraße und Hauptstraße. Zudem gehen unmittelbar von der Bahnhofstraße Straßenabschnitte ab, die ebenfalls zur Fußgängerzone gehören. Die vollständige Abgrenzung der Fußgängerzone kann Bild 16 entnommen werden.

Durch die Fußgängerzone auf der Bahnhofstraße verkehren zwei Straßenbahnlinien. Der Radverkehr ist dort nur außerhalb der Geschäftszeiten zwischen 20:00 Uhr und 8:00 Uhr freigegeben.

Für die weiteren relevanten Wegeverbindungen zu Einkaufsmöglichkeiten (z. B. Kaufland und BONI) werden sowohl die vorhandenen Fußwegeverbindungen entlang des Straßennetzes als auch die Wege durch Grünanlagen sowie die Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt.

Weitere Quell- und Zielpunkte im Untersuchungsnetz mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen stellen der Hauptbahnhof, weitere größere ÖPNV-Haltestellen (z. B. Rathaus und Marienhospital) und Parkieranlagen sowie deren direkte Umgebungen dar. Darüber hinaus ist zu entsprechenden Tageszeiten insbesondere in der Umgebung von Bildungseinrichtungen wie Kindertagesstätten, Grundschulen und weiterführenden Schulen im Untersuchungsgebiet mit einem kurzzeitig sehr hohen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.

### 5.2.2 Fußwegeverbindungen

Der Fußverkehr in der Wittener Innenstadt ist nicht ausschließlich einem Wegezweck zuzuordnen. Vielmehr erfolgt dieser sowohl zu den Zwecken Arbeiten und Erledigungen, aber auch als Freizeit- und Erholungsverkehre. Die Gehwege und Querungssituationen im Untersuchungsnetz sind daher nicht Nutzergruppenspezifisch, sondern im Hinblick auf die Bedürfnisse aller Nutzerinnen und Nutzer, zu bewerten.

## Freiflächen und Grünanlagen

Die Wittener Innenstadt weist trotz dichter Bebauung eine Vielzahl an öffentlichen Plätzen und Grünanlagen auf. Der Lutherpark stellt dabei den größten innerstädtischen Freiraum dar. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts für die Innenstadt wurden vorrangig die Anbindungen der Grünanlagen an das Straßennetz betrachtet. Relevante Grünanlagen im Untersuchungsgebiet sind der Lutherpark, die Durchwegung durch den Breddegarten und Voß'schen Garten, die Verbindung zwischen Bachstraße und Am Viehmarkt sowie die Anbindung des Stadtparks an das Straßennetz.

Die Wegeverbindung zwischen Bachstraße und Am Viehmarkt weist eine mangelhafte Oberfläche, eingeschränkte Durchlässigkeit (Umlaufsperrre) sowie fehlende Barrierefreiheit (unebener und unbefestigter Weg, Treppen) auf und stellt somit eine im Bestand unattraktive Wegeverbindung für den Fußverkehr dar (vgl. Bild 4). Zudem erfolgt die Anbindung des Weges an das Straßennetz (am Viehmarkt) über Treppen und endet auf einem sehr schmalen Gehweg, der unmittelbar an den ruhenden Kfz-Verkehr am Fahrbahnrand grenzt.



**Bild 4: Wegeverbindung Am Viehmarkt**



**Bild 5: Unterbrechung Lutherpark durch Lutherstraße**



**Bild 6: Zugang zum Stadtpark an der Ruhrstraße**



**Bild 7: Aufenthaltsbereich Breddegarten**

Die vorhandenen Wege im Lutherpark sind als qualitativ hochwertig zu bewerten. Die Hauptwege sind befestigt und besitzen eine ausreichende Dimensionierung. Die Verknüpfungspunkte mit dem Straßennetz sind grundsätzlich barrierefrei gestaltet. An der

Bonhoefferstraße gibt es sowohl einen Treppenaufgang als auch eine Rampe, um die vorhandene Höhendifferenz zu überwinden. Es gibt jedoch im Bestand keine taktilen Leitelemente, weder auf den Wegeführungen im Lutherpark noch an den Zugangsbereichen.

Die Lutherstraße gehört zu einer Tempo 30-Zone mit beidseitigem Fahrbahnparken. Auf der Ostseite wird zudem halbseitig der Gehweg vom ruhenden Kfz-Verkehr genutzt. Die Gehwege im Längsverkehr besitzen Mängel an der Oberflächenbeschaffenheit und der Breite. Eine Querungshilfe für den Fußverkehr zwischen den beiden Bereichen des Lutherparks gibt es nicht (vgl. Bild 5).

Der Zugang von der Hauptstraße in den Lutherpark entspricht nicht der übrigen Wegegestaltung. Im Zugangsbereich ist Beleuchtung vorhanden, der seitliche Grünbewuchs schränkt jedoch die Sicht und die Wegebreite in Richtung Lutherpark ein.

Der Zugang zum Stadtpark von der Ruhrstraße führt von einem großzügig gestalteten Seitenraum im Bereich der Bushaltestelle Haus Witten über qualitativ hochwertige Wegeverbindungen in den Stadtpark (vgl. Bild 6). Im nördlichen und südlichen Verlauf der Ruhrstraße besitzen die Gehwege abschnittsweise keine ausreichende Breite. Auf Höhe des Zugangs zum Stadtpark befindet sich eine Mittelinsel, die nicht den Anforderungen einer barrierefreien Gestaltung entspricht.

Die direkte Fußwegeverbindung von der Ruhrstraße zur Gasstraße bzw. Bergerstraße führt durch die Grünanlage am Haus Witten bis zum Saalbau. Ab dem Ringhotel führt die weitere Wegeverbindung über den Stich der Bergerstraße und ab dem Saalbau sowohl über den zugehörigen Parkplatz ohne separate Fußverkehrsanlage als auch über eine Fußverkehrsanlage über einen Durchgang des Saalbaus direkt zum Vorplatz.

Die Wegeverbindung durch den Breddegarten führt von der Breite Straße zur Bahnhofstraße bzw. zur Nordstraße und stellt eine öffentlich zugängliche Grün- bzw. Aufenthaltsfläche im Innenhofbereich der angrenzenden Bebauungen der Breite Straße, Bahnhofstraße und Nordstraße dar. Der Zugang von der Breite Straße führt durch einen öffentlichen Hausdurchgang zum Parkplatz im Innenhof. Die Wegeverbindung besitzt bereits im Bestand eine Aufenthaltsfunktion (vgl. Bild 7).

### Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen

Entlang des Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßennetzes in der Wittener Innenstadt sind grundsätzlich auf beiden Seiten Gehwege für den Fußverkehr vorhanden. In den meisten Bereichen besitzt der Seitenraum auch eine ausreichende Breite (mindestens 2,50 m), wird jedoch durch Einbauten, wie Poller, Baumbeete, Schildermasten und Hauseingänge punktuell sehr eingeschränkt. Als linienhafte Einschränkung der vorhandenen Gehwegbreiten und Behinderung des Fußverkehrs ist darüber hinaus das halbseitige Gehwegparken des Kfz-Verkehrs zu bewerten. In vielen Erschließungsstraßen ist das halbseitige Gehwegparken ausgewiesen, um eine ausreichende Restfahrbahnbreite sicherzustellen. Die Gehwegbreiten werden dadurch auf ein unterdimensioniertes Maß eingeschränkt.

## ÖPNV-Haltestellen und Parkieranlagen

Für Besucherinnen und Besucher der Innenstadt, die mit dem ÖPNV oder mit dem PKW anreisen, müssen die Wegeverbindungen von und zu Parkanlagen und den Haltestellen des ÖPNV sicher, gut identifizierbar und attraktiv sein. Diese Wegeverbindungen dienen dabei grundsätzlich der direkten und sicheren Erreichbarkeit eines Ziels und weniger dem Aufenthalt. Im Folgenden wird exemplarisch eine solche Fußwegeverbindungen genauer betrachtet. Für die Haltestellen selbst spielt die Aufenthaltsqualität hingegen eine Rolle. Haltestellen, besonders in der Innenstadt, sollten grundsätzlich eine Mindestausstattung besitzen. Dazu gehören Einrichtungen zum Witterungsschutz sowie Sitzmöglichkeiten. Einige Haltestellen im Untersuchungsnetz besitzen diese Ausstattungselemente bereits. Als Positivbeispiele sind dazu die Straßenbahnhaltestellen in der zentralen Innenstadt zu benennen (vgl. Bild 8).

Der im südwestlichen Bereich der Innenstadt liegende Hauptbahnhof ist fußläufig über mehrere Wegeverbindungen erreichbar. Die schnellste Route führt durch die Fußgängerzone Bahnhofstraße, über die Berliner Straße, durch die StadtGalerie, weiter über die Berliner Straße, direkt bis zum Bahnhofsgebäude. Als Konfliktpunkt stellt sich dabei insbesondere der Weg durch das Gebäude der StadtGalerie dar, welche zur Zeit der Analyse in der Nachtzeit geschlossen war, mittlerweile aber wieder entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplans 24h geöffnet ist. Zudem ist die Querungsstelle über die Bergerstraße, die gestalterisch nicht unmittelbar als Hauptquerungsstelle erkennbar ist (vgl. Bild 9), kritisch zu bewerten. Der übrige Fußweg führt überwiegend durch die Fußgängerzone und wird als unkritisch bewertet.



**Bild 8: Straßenbahnhaltestelle Witten Rathaus**



**Bild 9: Querungsbereich Bergerstraße Höhe Hauptbahnhof**

### 5.2.3 Querungsstellen

An den Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsnetz gibt es bereits einige Querungsstellen für den Fußverkehr. Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten befinden sich an den relevanten Wegebeziehungen zwischen Innenstadtkern und größeren Einzelhandelsangeboten (z. B. BONI und Kaufland) sowie zu Anbindungen an den ÖPNV.

An der Ardeystraße zwischen BONI und Lutherpark, an der Breite Straße zwischen Breddegarten und Kaufland sowie an der Bergerstraße auf Höhe des Fußgängerzugangs zum Hauptbahnhof befinden sich bereits Mittelinseln. An der Querungsstelle nördlich des Bahnhofs gibt es eine Mittelinsel mit Fußgängerüberweg sowie auf Höhe der Einmündung Berliner Straße eine signalisierte Furt für den Fußverkehr.

Einige der Mittelinseln entsprechen im Bestand nicht den Anforderungen auf Barrierefreiheit im Fußverkehr (u. a. keine taktilen Elemente) und wurden teilweise als nicht ausreichend dimensioniert vermerkt. Zudem sind manche der Querungsstellen zwar bereits vorhanden, befinden sich jedoch an einer ungeeigneten Stelle oder in ungeeigneter Art für das Fußverkehrsaufkommen.

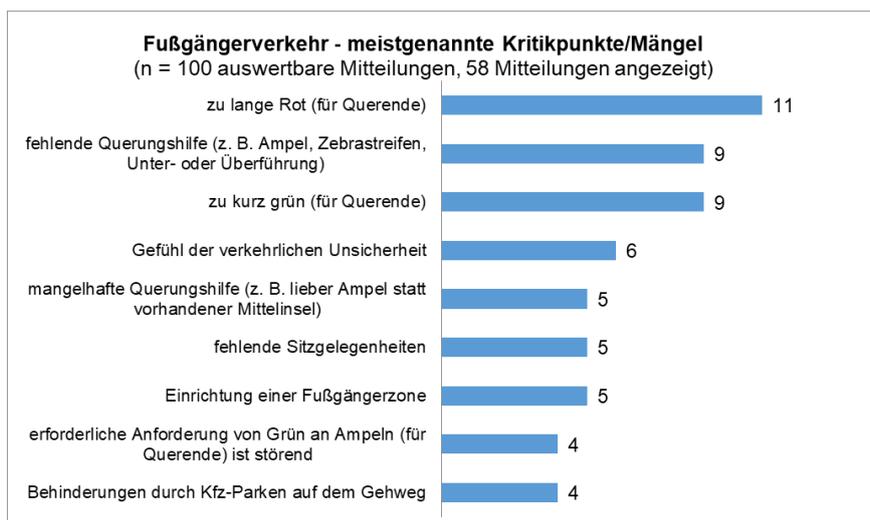
Besonders in Bereichen von Einmündungen sind häufig keine barrierefreien Querungsmöglichkeiten ausgestaltet. Fehlende Bordabsenkungen, Einbauten, wie Poller oder Schildermasten, und Pflaster als Oberfläche stellen hier häufig eine Barriere für den Fußverkehr dar.

#### 5.2.4 Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung

Die Auswertung der Online-Beteiligung für die Verkehrsart Fußverkehr zeigt, dass fast die Hälfte der Mitteilungen zum Themenfeld „Fußgängerüberführung an Querungsstellen“ gemacht wurden. Weitere Mitteilungen beziehen sich überwiegend auf die „Aufenthaltsqualität“, „Konflikte und Behinderungen“ oder „Sicherheit bzw. Unsicherheit“.

Im Fußverkehr wird am häufigsten eine mangelhafte Querungssituation genannt. Konkrete Aspekte beziehen sich auf die mangelhafte Signalisierung (zu lange Rot, zu kurz Grün) oder das Fehlen von Querungshilfen. Besonders entlang der Ardeystraße und der Hauptstraße bzw. Ruhrstraße im Kernbereich bemängeln die Bürgerinnen und Bürger die zu langen Wartezeiten an den vorhandenen Signalanlagen und wünschen sich hier Optimierungen der Grünzeiten. Zudem werden besonders die Kreuzungsbereiche am Schwanenmarkt, am Spielplatz an der Bachstraße und am Brunnen in der Heilenstraße als konfliktträchtig bei Begegnungen von Fuß- und Kfz-Verkehr bewertet.

Die Verteilung der meistgenannten Aspekte für den Fußverkehr kann der nachfolgenden Abbildung (Bild 10) entnommen werden.



**Bild 10: Ergebnis Online-Beteiligung zur Verkehrsart Fußgängerverkehr**

### 5.3 Radverkehr

Die Analysen zum Radverkehr werden im Folgenden vorwiegend aus dem aktuellen Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2019 übernommen. Mittels Fahrradbefahrung mit Videoerfassung der Bestandssituation konnten die im Radverkehrskonzept empfohlenen Maßnahmen zudem unmittelbar bewertet werden. Die Befahrung mit dem Fahrrad hat den Vorteil, dass in der Örtlichkeit bestehende Mängel wie z. B. Einschränkungen in der Erkennbarkeit von Führungselementen, Mängel in der Oberflächenbeschaffenheit oder Markierung aus der Radfahrperspektive besser zu erkennen sind und mögliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf unmittelbar bewertet werden können.

#### 5.3.1 Bestandsanalyse Radverkehrskonzept

Die Stadt Witten besitzt eine Vielzahl unterschiedlicher Radverkehrsinfrastrukturen. Neben einigen Radverkehrsanlagen im Seitenraum, wird der Radverkehr an vielen Strecken auf der Fahrbahn geführt. Dort sind teilweise Schutzstreifen oder Radfahrstreifen markiert, in Tempo-30-Zonen wird der Radverkehr meist im Mischverkehr geführt.

Vor Erstellung des Radverkehrskonzepts wurden in Witten bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur unter anderem für den Freizeitradverkehr auf dem Rheinischen Esel, aber auch an Hauptverkehrsstraßen umgesetzt.

Problematisch sind jedoch Straßen, an denen keine bzw. nur abschnittsweise Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Für Straßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen und fehlender Radverkehrsinfrastruktur gilt vordringlicher Handlungsbedarf. Weiterer Handlungsbedarf besteht für Radverkehrsanlagen in schlechtem Zustand oder mit zu geringen Breiten.

Im Radverkehrskonzept sind Beispiele für die im Stadtgebiet vorhandenen Führungsformen aufgezeigt. Einige dieser Beispiele stellen Straßenabschnitte in der Nähe zum Rathaus dar und werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

Auf der Hauptstraße wurde vor einigen Jahren ein Radfahrstreifen markiert. Aufgrund der vorhandenen Parkbuchten besteht dort jedoch eine Gefahr bei plötzlich öffnenden Fahrzeugtüren (Dooring).

Ergänzend zur Analyse aus dem Radverkehrskonzept ist für die Hauptstraße im Bereich des Rathauses der Übergang von einem abschnittswisen Radfahrstreifen zur fehlenden Radverkehrsinfrastruktur zu bemängeln.

Die Ardeystraße, als Hauptverkehrsstraße, ist ein Beispiel für den Wechsel zwischen verschiedenen Führungsformen entlang eines Streckenabschnitts. Grundsätzlich ist ein wechselndes, durchgängiges Angebot besser und verkehrssicherer als keins, aber insbesondere auf den Hauptachsen des Radverkehrs ist ein durchgehendes möglichst homogenes Angebot zu schaffen.

Eine ebenfalls zentrale Achse für den Radverkehr stellt die Ruhrstraße dar. Bei hoher Verkehrsbelastung ist hier abschnittsweise keine Radverkehrsführung vorhanden. Dabei geht es besonders um Sichtverhältnisse zwischen dem Kfz- und Radverkehr. An signalisierten Knotenpunkten sind daher Aufstellflächen für den Radverkehr vor dem Kfz-Verkehr oder im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs vorzusehen.

Neben der Führung des Radverkehrs auf der Strecke spielt besonders die Knotenpunktgestaltung eine große Rolle für die verkehrssichere Führung des Radverkehrs.

Insbesondere in der Wittener Innenstadt besteht aufgrund der hohen Verkehrsdichte ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Ebenso, wie auf der Fahrbahn die Einrichtung von Radverkehrsanlagen zur Trennung von Kfz- und Radverkehr zu prüfen ist, ist in Fußgängerzonen die Freigabe des Radverkehrs zu überprüfen. Die Wittener Fußgängerzone ist nach Ladenschluss (zwischen 20:00 und 08:00 Uhr) auch für den Radverkehr geöffnet. Konflikte ergeben sich hier mit den meterspurigen Straßenbahngleisen sowie potenziell während der Ladenöffnungszeiten mit dem Fußverkehr, weshalb weitere Freigaben genau zu prüfen sind.

### 5.3.2 Maßnahmenplanung Radverkehrskonzept

Im Zuge der Maßnahmenentwicklung im Radverkehrskonzept für die Stadt Witten wurden zunächst unterschiedliche Maßnahmentypen in Form von Gestaltungselementen und Musterlösungen erläutert und anschließend in eine Maßnahmenplanung für das Untersuchungsnetz überführt.

Zu den klassischen Maßnahmentypen zählen dabei Führungsformen auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen, Schutzstreifen), die Führung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten (direkt, indirekt) sowie der Abbau von Barrieren (Öffnung von Einbahnstraßen und Fußgängerzonen, Umlaufsperrern und Sperrpfosten, Kennzeichnung durchgängiger Sackgassen). Neben den klassischen Maßnahmentypen werden im Radverkehrskonzept auch neue Elemente für das Wittener Radverkehrsnetz aufgezeigt. Zum einen soll in manchen Abschnitten (veraltete, unterdimensionierte Radverkehrsinfrastruktur im Seitenraum) auf duale Führungsformen gesetzt werden, zum anderen soll der Radverkehr im Mischverkehr durch Piktogramm Spuren deutlicher sichtbar gemacht werden. Außerdem werden als Elemente die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie die Bevorrechtigung des Radverkehrs an entsprechend relevanten Streckenabschnitten bzw. Knotenpunkten empfohlen.

Die Maßnahmenplanung erfolgte daraufhin auf Grundlage der Analyse und der konsequenten Anwendung der Musterlösungen. Für das gesamte Wittener Stadtgebiet wurden Maßnahmenkarten und Maßnahmenkataster in Form von Steckbriefen erarbeitet. Insgesamt wurden 400 Einzelmaßnahmen geplant, die sich in Strecken- und (Knoten-)Punktmaßnahmen unterscheiden lassen. Im städtischen Radwegenetz sind die meisten Einzelmaßnahmen Markierungsmaßnahmen.

### Fahrradparken

Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Förderung des Radverkehrs ist neben einem qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetz auch eine sichere und komfortable Abstellmöglichkeit.

In den zentralen Bereichen der Wittener Innenstadt (z.B. in und im näheren Umfeld zur Fußgängerzone und der Ruhrstraße) sowie an einigen bedeutenden Zielen, wie dem Rathaus oder einzelnen Schulen, sind bereits Fahrradständer, meist in Form von Anlehnbügel, vorhanden. Im Zuge von Baumaßnahmen (z.B. bei der Umgestaltung des Karl-Marx-Platzes, des Johannisplatzes oder der Pferdebachstraße) wurde (bzw. wird) die Realisierung zusätzlicher Radabstellanlagen stets mitbedacht. Auch wurden in den vergangenen Jahren insbesondere im Wiesenviertel Fahrradbügel ergänzt. Dennoch mangelt es in vielen Bereichen der Wittener Innenstadt, insbesondere in den innerstädtischen Wohnquartieren, an bedarfsgerechten Radabstellmöglichkeiten. Dies zeigt sich z.B. daran, dass in den öffentlichen Räumen zahlreiche Fahrräder „wild“ abgestellt werden, beispielsweise an Laternen.

Besonders mangelhaft war die Bestandssituation am Hauptbahnhof, insbesondere nach Entfall der Radabstellmöglichkeiten im ehemaligen Gepäck-Tunnel der DB. Zwar gibt es in den Kellerräumlichkeiten des Bahnhofsgebäudes eine RadStation, in der die Fahrräder diebstahlsicher und witterungsgeschützt abgestellt werden können; des Weiteren sind auf dem Vorplatz des Bahnhofs Fahrradbügel vorhanden – die Nachfrage überstieg zu Entstehungszeiten des Radverkehrskonzepts jedoch deutlich das vorhandene Angebot. Mit der Realisierung einer überdachten Radabstellanlage auf dem Stadtplatz gegenüber des HBF konnte die Situation verbessert werden, inwiefern das Angebot weiterhin zu optimieren ist, ist zu evaluieren.

Im Radverkehrskonzept für die Stadt Witten werden die allgemeinen Anforderungen und Ausstattungsmerkmale an Fahrradabstellanlagen aufgezeigt. Als Maßnahmen für den ruhenden Radverkehr werden dann sowohl Einzelmaßnahmen als auch übergeordnete Prüfungsaufträge bzw. die Erstellung von Konzepten und Leitfäden empfohlen. So wird empfohlen, dass zukünftig für alle Neubauten von öffentlichen Einrichtungen, Freizeitziele und Umbauten von öffentlichen Plätzen einheitlich gestaltete Fahrradabstellanlagen umzusetzen sind. Zudem wird neben der regelmäßigen Erhebung der Auslastung öffentlicher Abstellanlagen die Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung und eines Leitfadens für private Bauherren empfohlen.

Zu den Einzelmaßnahmen gehören überwiegend Maßnahmen, die eine Verbesserung des allgemeinen Angebots für den Radverkehr in der Innenstadt beinhalten und einen Einfluss auf die Fahrradnutzung im Zusammenhang mit Stadtentwicklung haben, da

insbesondere die Kombination von Erledigungen dadurch eher mit dem Rad durchgeführt werden.

### Flankierende Maßnahmen

Neben den baulichen Maßnahmen an der Radverkehrsinfrastruktur sind auch Maßnahmen zur Veränderung der Mobilitätskultur notwendig. Dazu gehören Serviceangebote (z. B. Reinigung und Instandhaltung der Infrastruktur), wegweisende Beschilderung gemäß der Radverkehrswegweisung in NRW, die Verknüpfung mit dem ÖPNV (intermodale Wegekette, Fahrradmitnahme) sowie Fahrradverleihsysteme. Maßnahmen aus diesen Themenfeldern haben unmittelbaren Einfluss auf das allgemeine Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger.

Die Stadt wird zudem dazu aufgefordert die Bürgerinnen und Bürger durch Öffentlichkeitsarbeit und (Online-)Präsenz sowie Aktionen und Beteiligungsformate für das Thema Radverkehr zu sensibilisieren. Dazu zielt ein Großteil der vorgeschlagenen Maßnahmen auf die Position der Stadt Witten als Kommune und gleichzeitig als Arbeitgeber.

### Maßnahmen in Verwaltung und Politik

Neben gesamtstädtischen Maßnahmen wurden im Radverkehrskonzept für die Stadt Witten auch explizit Maßnahmen für die Stadtverwaltung und Politik erarbeitet.

Zusätzlich wird die Integration des Radverkehrs in die Verwaltungsstrukturen (Information und Budgetansatz) sowie die Durchführung von Aktionstagen für die Verwaltung empfohlen. Diese Maßnahmen zielen darauf ab das Image der Stadtverwaltung zu verbessern und eine Vorbildfunktion beim Thema Radverkehr einzunehmen.

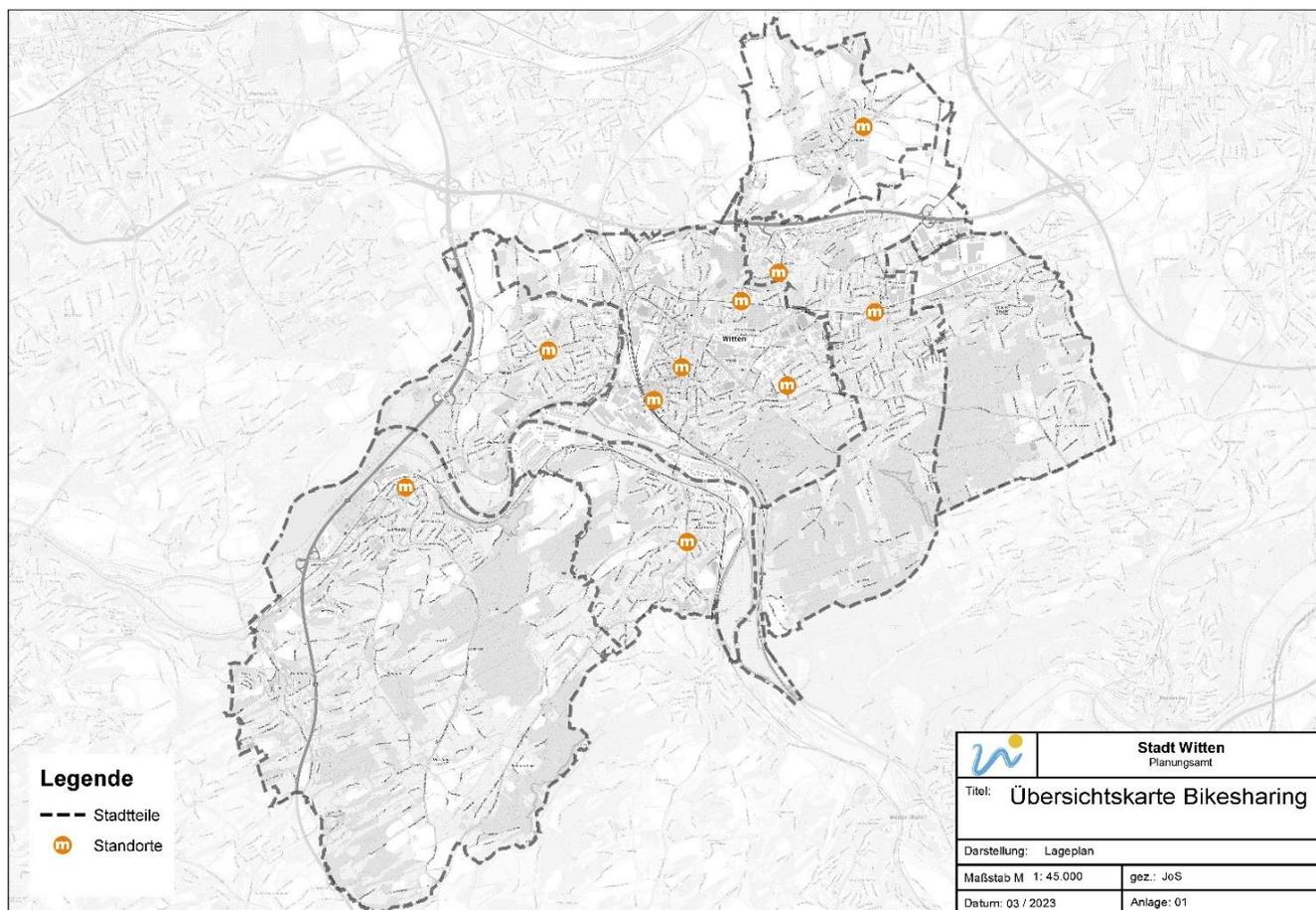
### Testphase Bikesharing Metropolrad Ruhr

Die Stadt Witten führt seit Juni 2023 mit dem Anbieter nextbike eine einjährige Testphase des Bikesharing-Systems Metropolrad Ruhr mit zehn Standorten und 50 Fahrrädern im Stadtgebiet durch. Es handelt sich um ein stationsgebundenes System, mit zehn Stationen im Stadtgebiet. Unter dem Namen Metropolrad Ruhr werden im Ruhrgebiet bereits in zehn weiteren Städten Fahrradverleihsysteme betrieben.

Das Unternehmen nextbike by Tier kooperiert in allen Ruhrgebietsstädten mit den Verkehrsunternehmen. So gelingt eine enge Verknüpfung mit dem ÖPNV, die durch Vergünstigungen für Abonnentinnen und Abonnenten von Zeitkarten im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zusätzlich unterstützt wird. Die Mietfahräder stellen so eine praktische und kostengünstige Lösung für die „letzte Meile“, also die Wege vom (Schienen-)Personenahverkehr bis zum Zielort, dar. Ergänzend zu den Vergünstigungen in Kombination mit ÖPNV-Tickets können auch Unternehmen eigene Tarife für ihre Mitarbeitenden aushandeln. Die Beschäftigten erhalten dabei Freiminuten für die Fahrten mit den Mietfahrädern, die dann beispielsweise für dienstliche Fahrten genutzt werden können. Zukünftig zum Beispiel auch für die Strecke zwischen dem Rathaus in der Innenstadt und dem technischen Rathaus in Annen.

Aus Bild 11 können die zehn Standorte im Stadtgebiet entnommen werden. Im Innenstadtbereich stehen derzeit (Stand 08/2023) am

Hauptbahnhof und am Rathaus jeweils fünf Leihfahräder zur Verfügung. Zeitnah sollen Fahrräder im Wiesenviertel und am Marienhospital ergänzt werden. Die Testphase läuft bis Ende Mai 2024, wobei von Seiten der Stadt Witten eine Verlängerung angestrebt wird. Der Regionalverband Ruhr (RVR) plant im Jahr 2024 die Neuausschreibung eines mehrere Städte umfassenden Vertrags mit einem Bikesharing-Anbieter, in den sich die Stadt Witten einbringen möchte.



**Bild 11: Übersichtskarte der Bikesharing-Stationen im Stadtgebiet Witten (Quelle: Planungsamt Stadt Witten; Stand: März 2023)**

### 5.3.3 Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung

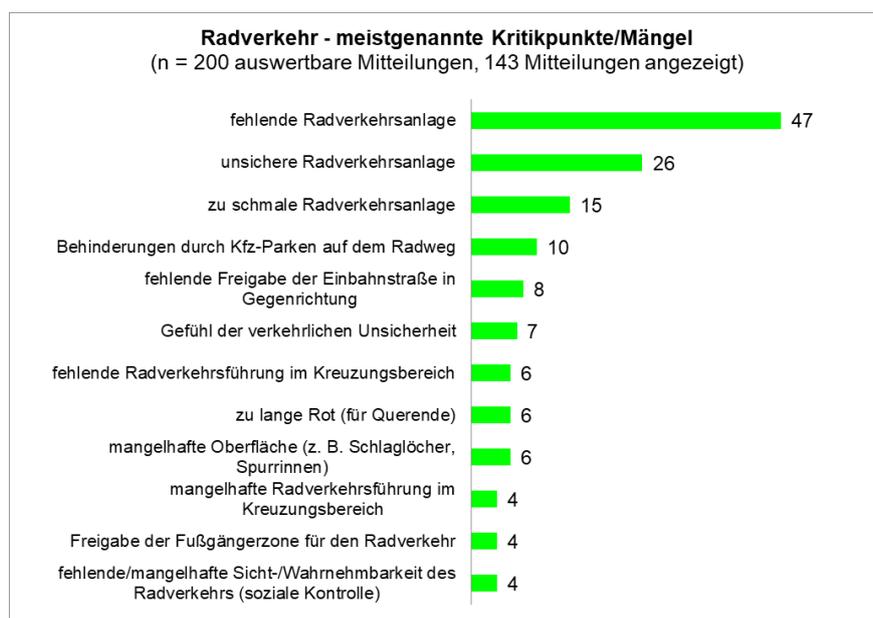
Bezüglich Mitteilungen zum Radverkehr wurde in der Online-Beteiligung eine Unterscheidung zwischen dem fließenden und dem ruhenden Radverkehr vorgenommen. Diese hier getrennt aufgeführten Verkehrsarten werden daher separat ausgewertet.

Die Auswertung der Online-Beteiligung zeigt, dass für die Verkehrsart Radverkehr der überwiegende Anteil an Mitteilungen zu den Radverkehrsanlagen gemacht wurde (fast 60%). Zu den Themenfeldern „Konflikte und Behinderungen“ sowie „Radverkehrsführung an Querungsstellen“ wurden jeweils rund 12 % der Mitteilungen bei der Verkehrsart Radverkehr gemacht. Weitere vorgegebene Themenfelder zum Radverkehr erhielten nur eine geringe Anzahl an Mitteilungen.

Den Themenfeldern sind weitere Details (Aspekte) zugeordnet, die den Mitteilungsgrund und damit in Bezug auf die verorteten Mitteilungen den konkreten Kritikpunkt widerspiegeln. Die Verteilung der meistgenannten Aspekte für den Radverkehr kann Bild 12

entnommen werden. In Bezug auf fehlende oder unsichere Radverkehrsanlagen wurden häufig die Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs genannt. Dazu zählen vorrangig die Ardeystraße, die Hauptstraße und die Husemannstraße. Zudem wurde eine Vielzahl an Mitteilungen zum Radverkehr auf der Ruhrstraße im Abschnitt zwischen der Bahnunterführung bzw. dem Knotenpunkt mit der Gasstraße und der Ruhrbrücke getätigt.

Ergänzend zu den vorgegebenen Aspekten gab es Mitteilungsinhalte, die nicht kategorisiert werden konnten. Diese wurden in der Auswertung als „Weitere“ Inhalte berücksichtigt. Bei der Verkehrsart Radverkehr wurden insbesondere zu den Themenfeldern „Radverkehrsanlage“ und „Sicherheit bzw. Unsicherheit“ weitere Informationen mitgeteilt. Dabei wurden häufig die bereits genannten Aspekte konkretisiert oder eine Begründung der Mitteilung ergänzt.



**Bild 12: Ergebnisse Online-Beteiligung zur Verkehrsart Radverkehr**

Die Auswertung der Online-Beteiligung für den ruhenden Radverkehr zeigt, dass fast ausschließlich Mitteilungen zum Themenfeld Radabstellanlagen (Parkraumangebot) gemacht wurden. Lediglich eine Mitteilung zum ruhenden Radverkehr bezog sich auf das Themenfeld Ladeinfrastruktur.

Die Mitteilungen zu den Radabstellanlagen betreffen vorrangig die fehlenden Fahrradabstellplätze. Dabei wurden neben dem generellen Fehlen von Abstellanlagen auch fehlende abschließbare oder bewachte Fahrradabstellplätze mitgeteilt. Da in der Online-Beteiligung die Identifizierung von Mängeln bzw. Konfliktpunkten abgefragt wurde, können aus den Ergebnissen nur grobe Standortvorschläge abgelesen werden. Mitteilungen zu fehlenden oder unterdimensionierten Radabstellanlagen können jedoch schwerpunktmäßig festgestellt werden. So wurden Anzahl und Qualität der Abstellanlagen insbesondere am Hauptbahnhof, im Wiesenviertel, in der Fußgängerzone, an Schulstandorten sowie im Bereich eines erhöhten Einzelhandelsbesatzes an der Ruhrstraße südlich der Oberstraße angemerkt.

Bei der Verkehrsart Radverkehr (Parken) gab es ebenfalls einige ergänzende Informationen in den Mitteilungen, die in der Auswertung berücksichtigt wurden. Diese Ergänzungen beinhalteten

meistens konkrete Vorschläge zur Umsetzung von Fahrradabstellanlagen oder Mobilitätsangeboten zum Radverkehr z. B. die Errichtung eines Fahrradparkhauses, einer Fahrradverleihstation für normale oder Lastenfahrräder.

Die Verteilung der meistgenannten Aspekte für den ruhenden Radverkehr kann der nachfolgenden Abbildung (Bild 13) entnommen werden.

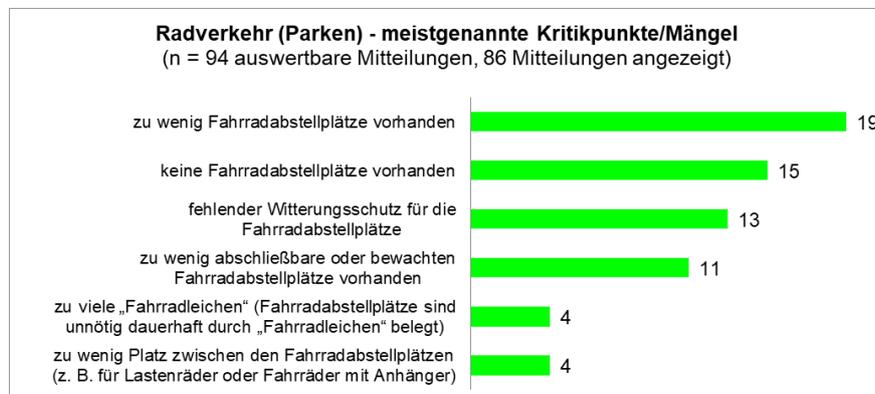


Bild 13: Ergebnisse Online-Beteiligung zur Verkehrsart Radverkehr (Parken)

## 5.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zur Bewertung der Erschließung durch den ÖPNV werden grundsätzlich die relevanten Analyseergebnisse aus dem Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises (3. Fortschreibung 2016) übernommen. In diesem Zusammenhang wird im Folgenden auch der Umsetzungsstand enthaltener Handlungsempfehlungen im Hinblick auf die daraus entstandenen Verbesserungen für die Erreichbarkeit und Anbindung der Wittener Innenstadt geprüft.

Ergänzend wird die ÖPNV-Erschließung des Untersuchungsnetzes in der Bestandssituation aufgezeigt. Dabei werden sowohl die Anbindungen im Linienbusverkehr als auch im Straßenbahn- und Regionalverkehr betrachtet.

Neben der ÖPNV-Erschließung und den zukünftigen Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan werden die Potenziale für die Errichtung von Mobilstationen an Standorten im innerstädtischen Untersuchungsnetz auf Grundlage des verbundweiten Konzepts zur Errichtung von Mobilstationen aufgezeigt.

### 5.4.1 ÖPNV-Erschließung

Die Wittener Innenstadt ist durch Bus- und Straßenbahnlinien direkt angebunden. Eine regionale und überregionale Anbindung besteht zudem über den fußläufig erreichbaren Hauptbahnhof Witten.

Zur Übersicht werden zunächst die vorhandenen ÖPNV-Anbindungen im betrachteten Untersuchungsgebiet aufgezeigt. In der Innenstadt bestehen schienengebundene Angebote, in Form von Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Straßenbahn, sowie Busverkehrsverbindungen.

Der nach Taktfahrplan durchgeführte Linienbusverkehr in Witten wird an einigen Bushaltestellen durch weitere Linien ergänzt, die nur einzelne Fahrten pro Tag durchführen. Durch das Buslinienetz werden alle Wittener Ortsteile direkt an die Innenstadt angebunden. Zudem bestehen Umsteigemöglichkeiten zum



Ausschnitt aus dem Stadtlinienplan Witten (tagsüber; Quelle: Linienetzpläne Verkehrsverbund Rhein-Ruhr)

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) am Wittener Hauptbahnhof sowie am Haltepunkt Annen-Nord.

- Linie 320: Witten-Rüdinghausen – Witten-Annen – Rathaus – Witten Hbf – Heven-Dorf – Ruhr Universität/Niedersprockhövel (im Abschnitt Rüdinghausen – Witten Hbf zur Hauptverkehrszeit (HVZ) im 15-Minuten-Takt),
- Linie 371: Witten Hbf – Rathaus – Stockum (– Oespel) (im Abschnitt Witten hbf – Stockum zur HVZ im 15-Minuten-Takt),
- Linie 375: Witten-Kämpen – Witten-Annen – Rathaus – Witten Hbf – Herbede – Vormholz – Kämpen (im 30-Minuten-Takt),
- Linie 376: (Hagen Vorhalle –) Herdecke – Auf dem Schnee – Rathaus – Witten Hbf (– Bochum-Querenburg) (im 20-Minuten-Takt),
- Linie 379: (Bochum Harpen –) Bochum Langendreer – Rathaus – Witten Hbf – Witten Bommern – Durchholz (– Sprockhövel-Haßlinghausen) (zur HVZ im Abschnitt Bommern – Witten Hbf im 15-Minuten-Takt),
- Linie 592: Wetter Bf. – Witten Bommern – Einrichtungsschleife Witten Hbf – Karl-Marx-Platz – Rathaus (im Stundentakt),
- Linie SB 38 Ennepetal – Gevelsberg – Wetter – Witten Hbf – Hattingen (im Stundentakt).

Die Straßenbahn in Witten verkehrt im Innenstadtbereich (bzw. dem zugrunde gelegten Untersuchungsgebiet) über die Bahnhofstraße, den nördlichen Abschnitt der Hauptstraße und die Crengeldanzstraße. Eine Anbindung besteht an die Straßenbahnlinien 309 und 310 mit einem Linienvorlauf von Witten-Heven über die Innenstadt bis nach Bochum Langendreer bzw. über Bochum Hauptbahnhof bis Wattenscheid-Höntrop. Straßenbahnhaltepunkte sind in dem Untersuchungsgebiet die Haltestellen Breite Straße, Marienhospital, Witten Rathaus, Berliner Straße und Bahnhofstraße.

Die Straßenbahn verkehrt je Linie und Fahrtrichtung in einem 30-Minuten-Takt, sodass im Abschnitt Heven-Dorf und Bochum-Langendreer, einschließlich der Wittener Innenstadt, ein 15-Minuten-Takt erreicht wird. Es besteht keine direkte Umsteigemöglichkeit zum SPNV am Hauptbahnhof Witten. Die Verknüpfung erfolgt über die rund 150 m entfernte Straßenbahnhaltestelle Bahnhofstraße, die sich am westlichen Ende der Fußgängerzone befindet. Der Umstieg zwischen Straßenbahn und SPNV kann in etwa zwei Minuten Fußweg zwischen dem Hauptbahnhof und der Bahnhofstraße über die Bergerstraße erfolgen.

Die Anbindung an den SPNV erfolgt über den Wittener Hauptbahnhof, der sich im südwestlichen Bereich der Innenstadt befindet. Dort bestehen schienenseitig Verbindungen zum Fernverkehr (IC), Regionalverkehr, also Regionalexpress (RE) und Regionalbahn (RB), sowie zum S-Bahn-Verkehr.

- IC 2229: Dortmund Hbf – Witten Hbf – Siegen Hbf – Frankfurt (M) Hbf,
- RE 4 (Rhein-Ruhr-Express): Aachen Hbf – Mönchengladbach Hbf – Wuppertal Hbf – Hagen Hbf – Witten Hbf – Dortmund Hbf,
- RE 16 (Ruhr-Sieg-Express): Essen Hbf – Bochum Hbf – Witten Hbf – Hagen Hbf – Kreuztal – Siegen Hbf,

- RE 34 (Dortmund-Siegerland-Express) Dortmund Hbf – Witten Hbf – Hagen Hbf – Letmathe – Altena – Werdohl – Plettenberg – Finnentrop – Siegen Hbf (insgesamt 14 Fahrten je Richtung täglich),
- RB 40 (Ruhr-Lenne-Bahn): Hagen Hbf – Wetter (Ruhr) – Witten Hbf – Bochum Hbf – Essen Hbf,
- S-Bahn 5: (Hagen Hbf –) Witten Hbf – Witten-Annen Nord – Dortmund Hbf.

Die Regionalverkehrsverbindungen verkehren in einem 60-Minuten-Takt je Fahrtrichtung. Die S-Bahn bedient die Strecke Witten – Dortmund in einem 30-Minuten-Takt und bietet zudem eine Anbindung an den Haltepunkt im Stadtteil Annen.

#### 5.4.2 Nahverkehrsplan

Der ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilität und Vernetzung der Region. Daher ist es das Ziel, ein möglichst flächendeckendes, attraktives und vertaktetes Angebot zu schaffen. Aufgrund von demographischen Veränderungen und verändertem Mobilitätsverhalten muss das ÖPNV-Angebot fortlaufend angepasst werden.

Gemäß der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans besteht für die Stadt Witten eine sehr gute Verbindungsqualität im ÖPNV nach Dortmund und Essen. Darüber hinaus sind weitere attraktive Verbindungen nach Wetter (Ruhr), Hagen und Gevelsberg vorhanden. Weiteres Verlagerungspotenzial vom MIV auf „die Schiene“ definiert der Nahverkehrsplan auf den Relationen Witten – Dortmund sowie Witten – Herdecke.

Der Hauptbahnhof stellt den Hauptumsteigepunkt zwischen SPNV und lokalem ÖPNV dar. Im Stadtgebiet befinden sich jedoch noch einige weitere Haltestellen, die als Verknüpfungspunkte, aufgrund vom Linienangebot und den vorhandenen Einsteigerzahlen, dienen.

#### 5.4.3 Haltestellen

Haltestellen, besonders in der Innenstadt, sollten grundsätzlich einen barrierefreien Zustieg zu den Fahrzeugen ermöglichen und eine Mindestausstattung besitzen, zu denen neben Abfahrts- und Ankunftsinformationen insbesondere Einrichtungen zum Witterungsschutz sowie Sitzmöglichkeiten gehören. Dies ist bislang jedoch nicht oder nur teilweise der Fall.

Im engeren Untersuchungsraum befinden sich 14 Haltestellen des ÖPNV mit insgesamt 37 Steigen. Davon 27 für den Bus, acht für die Straßenbahn (kurz „Strab“) und zwei Kombisteige für Bus- und Straßenbahn. Neun Haltestellen sind bereits vollständig barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle „Karl-Marx-Platz“ befinden sich derzeit im Ausbau und wird im Folgenden als bereits ausgebaute Haltestelle betrachtet, sodass insgesamt zehn Haltestellen barrierefrei sind. Zwei weitere Haltestellen sind nur teilweise barrierefrei ausgebaut (der Bussteig der Haltestelle "Rathaus" am Kornmarkt, der Bussteig der Haltestelle "Saalbau" mit Fahrtrichtung Rathaus sind noch nicht barrierefrei ausgebaut). Zwei Haltestellen sind bislang nicht barrierefrei („Widestraße“ und „Breite Straße“). Entsprechend dieser Angaben sind ungefähr 78 Prozent der Steige des ÖPNV in der zentralen Innenstadt barrierefrei.

An insgesamt acht Haltestellen gibt es einen Wetterschutz an allen Steigen. An zwei Haltestellen gibt es einen Wetterschutz an einzelnen Steigen („Husemann Sporthalle“ sowie „Johannisstraße“). Keinen Wetterschutz gibt es an insgesamt vier Haltestellen („Breite Straße“, „Oberstraße“, „Ossietzkyplatz“, „Wideystraße“), sodass es an 24 der 37 Steige einen Wetterschutz gibt (ca. 65 Prozent).

Ein System der dynamischen Fahrgastinformation (kurz „DFI“, Ankunftszeiten in Echtzeit) findet sich an sieben der insgesamt 14 Haltestellen.

Ein Überblick findet sich in Tabelle 2.

**Tabelle 2: Übersicht der Haltestellen im Bestand mit Ausstattungs- und Ausbaustufe**

| Haltestelle         | Anzahl Steige insg. | Steige Bus | Steige Strab | Steige Kombi | Art       | Wetterschutz | DFI  | Barrierefreiheit    |
|---------------------|---------------------|------------|--------------|--------------|-----------|--------------|------|---------------------|
| Bahnhofstraße       | 5                   | 3          | 2            | 0            | Strab/Bus | Ja           | Ja   | Ausgebaut           |
| Berliner Straße     | 2                   | 0          | 2            | 0            | Strab     | Ja           | Ja   | Ausgebaut           |
| Breite Straße       | 4                   | 2          | 2            | 0            | Strab/Bus | Nein         | Nein | Nicht ausgebaut     |
| Husemann-Sporthalle | 2                   | 2          | 0            | 0            | Bus       | Teilweise    | Nein | Ausgebaut           |
| Husemannstraße      | 2                   | 2          | 0            | 0            | Bus       | Ja           | Ja   | Ausgebaut           |
| Johannisstraße      | 2                   | 2          | 0            | 0            | Bus       | Teilweise    | Nein | Ausgebaut           |
| Karl-Marx-Platz     | 2                   | 2          | 0            | 0            | Bus       | Ja (geplant) | Nein | Im Ausbau           |
| Marienhospital      | 2                   | 0          | 0            | 2            | Strab/Bus | Ja           | Ja   | Ausgebaut           |
| Oberstraße          | 2                   | 2          | 0            | 0            | Bus       | Nein         | Nein | Ausgebaut           |
| Ossietzkyplatz      | 2                   | 2          | 0            | 0            | Bus       | Nein         | Nein | Ausgebaut           |
| Saalbau             | 2                   | 2          | 0            | 0            | Bus       | Ja           | Ja   | Teilweise ausgebaut |
| Wideystraße         | 2                   | 2          | 0            | 0            | Bus       | Nein         | Nein | Nicht ausgebaut     |
| Witten Hbf.         | 4                   | 4          | 0            | 0            | Bus       | Ja           | Ja   | Ausgebaut           |
| Witten Rathaus      | 4                   | 2          | 2            | 0            | Strab/Bus | Ja           | Ja   | Teilweise ausgebaut |

#### 5.4.4 Mobilstationen

In Bezug auf den ÖPNV gewinnen Mobilstationen als intermodale Verknüpfungspunkte zunehmend an Bedeutung. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW zeigt hierzu in einem Gestaltungsleitfaden sowie einem Handbuch „Mobilstationen“ die Rahmenbedingungen für die Ausstattung und die Gestaltung von Mobilstationen auf.

Der VRR setzt sich ebenfalls für die Einrichtung von Mobilstationen ein. Vor diesem Hintergrund hat der VRR ein verbundweites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen erarbeitet.

Das Konzept zeigt in Steckbriefform potenzielle Standorte für Mobilstationen in Kreisen bzw. kreisfreien Städten auf. Dabei wurden zunächst vorhandene und nicht vorhandene Ausstattungselemente

aufgelistet und im Hinblick auf Mindestausstattung und Ausstattungen unterschiedlicher Notwendigkeiten bewertet. Für zukünftige Mobilstationen empfiehlt sich dabei die Mindestausstattung. Alle Mobilstationen sollen nach einheitlichen Standards gestaltet werden. Für die Stadt Witten wurden im Rahmen des verbundweiten Konzepts acht Standorte untersucht. Die Standorte Bommern Mitte, Herbede Mitte, Heven Hellweg, Witten-Annen und Ziegelstraße befinden sich außerhalb des im Mobilitätskonzept für die Innenstadt betrachteten Gebiets.

Die Haltestelle Marienhospital befindet sich im nördlichen Bereich der Hauptstraße und besitzt Anbindungen an den Straßenbahn- und Linienbusverkehr mit rund 5.000-10.000 Fahrgästen pro Tag. Die Haltestelle besitzt bereits einige Elemente der Mindestausstattung, Fahrgastinformationen (analog und digital), Fahrradabstellplätze, Elemente zur Wegweisung und eine Uhr fehlen jedoch. Elemente hoher Notwendigkeit sind bislang keine vorhanden. Für die Raumkategorie der Haltestelle wären gesicherte Bike-and-Ride-Anlagen sowie ein Bike- und Carsharing-Angebot zu errichten. Weitere Hinweise beziehen sich auf das nicht Vorhandensein von Elementen der Barrierefreiheit. Die Priorisierung der Aufwertung dieses Standortes wird als mittelfristig bewertet.

Die Haltestelle Rathaus befindet sich unmittelbar am Rathausplatz bzw. dem Kornmarkt an der Hauptstraße. Hier besteht ebenfalls Anbindung an den Straßenbahn- und Linienbusverkehr mit mehr als 10.000 Fahrgästen pro Tag. Neben einigen vorhandenen Elementen der Mindestausstattung fehlen dort bislang Fahrradabstellanlagen, digitale Fahrgastinformationssystem zum Linienbusverkehr sowie eine Wegweisung. Elemente hoher Notwendigkeit sind bislang nicht vorhanden, hier fehlen gesicherte Fahrradabstellanlagen sowie ein Car- und Bikesharing-Angebot. Auch die Barrierefreiheit ist zum Zeitpunkt der Bestandserhebung nur teilweise vorhanden, es wird aber bereits auf einen geplanten Ausbau im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Kornmarktes hingewiesen. Es wird empfohlen die Haltestelle kurzfristig mit den fehlenden Elementen der Mindestausstattung nachzurüsten.

Der Wittener Hauptbahnhof dient als Verknüpfungspunkt zwischen dem Schienenpersonennahverkehr und dem Linienbusverkehr mit mehr als 10.000 Fahrgästen pro Tag. Bis auf eine Stele mit Wegweisung sind bereits alle Elemente der Mindestausstattung vorhanden. Die Barrierefreiheit am Hauptbahnhof ist gewährleistet und es sind bereits Fahrradabstellanlagen vorhanden. Es wird empfohlen, neben der im Frühjahr 2023 errichteten überdachten Fahrradabstellanlage, weitere teilweise überdachte Fahrradabstellanlagen zu errichten und die fehlenden Elemente der Mindestausstattung und solche mit hoher Notwendigkeit nachzurüsten.

#### 5.4.5 Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung

In der Online-Beteiligung nahmen Mitteilungen zum ÖPNV den geringsten Anteil ein. Es wurden lediglich neun verortete Mitteilungen zum ÖPNV in der Wittener Innenstadt oder mit Bezug zur Wittener Innenstadt gemacht. Dabei wurden nur die Aspekte der fehlenden Fahrgastinformation und fehlender Witterungsschutz an Haltestellen häufiger genannt. Bei vier Mitteilungen wurden zudem weiterführende Informationen in der Freitexteingabe berücksichtigt, die in Bild 14 nicht aufgeführt sind. Diese Anmerkungen betreffen die

Einbindung bzw. Einfädung des Linienverkehrs in den fließenden Kfz-Verkehr (MIV) sowie Konkretisierungen von bereits als Aspekt genannten Themen.



**Bild 14: Ergebnisse Online-Beteiligung zur Verkehrsart ÖPNV**

Bemängelt wurden zum einen die fehlende ÖPNV-Anbindung an der Husemannstraße (vgl. Bild 14). An der Haltestelle Bachstraße verkehrt lediglich die Nachtlinie NE 18 im NachtNetz der Stadt Wittener. Weitere Mitteilungen weisen auf eine nicht ausreichende Fahrgastinformation (Rathaus und Marienhospital) auch in Bezug auf das ergänzende Verkehrsangebot zum Fahrplan (AnrufSammel-Taxi) hin. Dieses Angebot war mit vorheriger Anmeldung des Fahrtwunsches an speziell ausgewiesenen Haltestellen (u. a. Rathaus und Marienhospital) verfügbar. Inzwischen wurde das Angebot eingestellt und soll nicht reaktiviert werden.

Für einzelne Haltestellen wird ein mangelhafter bzw. fehlender Witterungsschutz (Rathaus und Oberstraße) sowie mangelhafte Barrierefreiheit angemerkt. Gemäß bereits erfolgtem Ausbau und Ausbauplanung der Haltestellen im Untersuchungsnetz sind alle stark frequentierten Haltestellen bereits barrierefrei ausgebaut oder werden zeitnah ausgebaut.

Weitere Mitteilungen beziehen sich auf den Wittener Hauptbahnhof. Dort werden die Verknüpfung zwischen Schienenpersonennahverkehr und MIV (Park and Ride) sowie zwischen Bahn- und Straßenbahnanbindung bemängelt.

Die fußläufige Distanz zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle Bahnhofstraße (Straßenbahnanbindung) liegt wie bereits beschrieben bei weniger als 300 m und ist durch die Trassenlage der Straßenbahn begründet.

## 5.5 Fließender Kfz-Verkehr

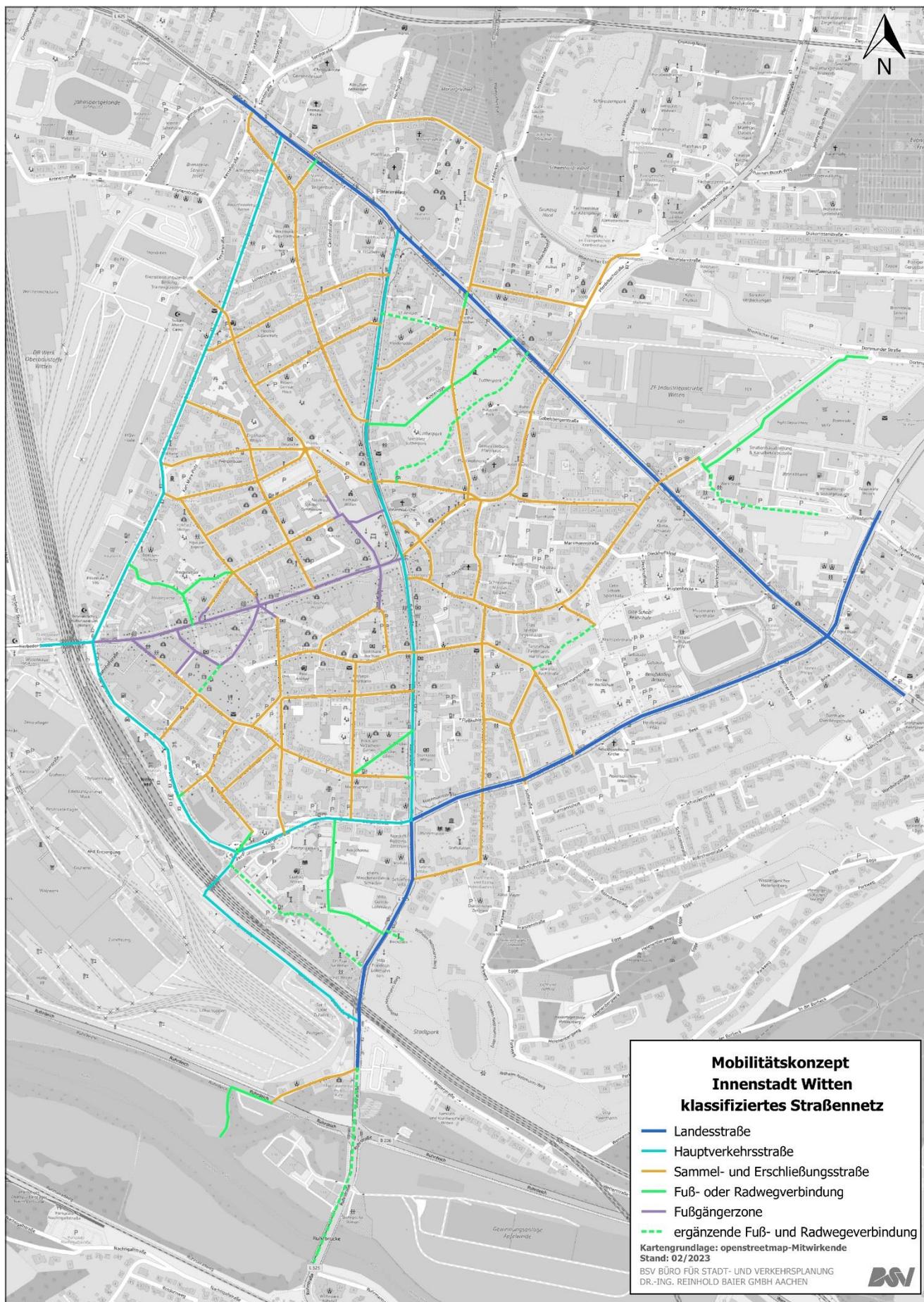
Zur nachfolgenden Analyse des fließenden Kfz-Verkehrs (Pkw- und Wirtschaftsverkehr) erfolgt eine Betrachtung der Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen im definierten Untersuchungsnetz in der Wittener Innenstadt. Hierzu wurden die straßenräumlichen und städtebaulichen Randbedingungen aufgenommen, wie beispielsweise Nutzungen (Geschäfte, Gastronomie, Dienstleistung usw.), zulässige Höchstgeschwindigkeit, Knotenpunkttypen, Fahrbahn- und Seitenraumbreiten, Nutzungsbeschränkungen sowie die Lage und Art von Querungsstellen. Einige dieser Themenfelder wurden übergreifend für die betrachteten Verkehrsmittel auf relevanten Wegebeziehungen analysiert.

### 5.5.1 Kfz-Verkehrsnetze

Als klassifizierte Straßen befinden sich im Untersuchungsnetz lediglich die Ardeystraße, Husemannstraße und der südliche Abschnitt der Ruhrstraße ab dem Knotenpunkt mit der Husemannstraße. Dieses klassifizierte Netz (vgl. Bild 15) wird in der Haupterschließung der Innenstadt von der Bergerstraße und Breite Straße als „Ringschluss“ sowie der Haupt- bzw. Ruhrstraße als Diagonalverbindung ergänzt. Die „Ringerschließung“ besitzt dabei durch die Gestaltungsformen und Querschnittsgestaltungen keine durchgängig gleiche Leistungsfähigkeit (Kfz-Verkehrsbelastung), die einen konstant gleichmäßigen Verkehrsfluss ermöglichen würde.

Die Baulast für die klassifizierten Straßen auf Wittener Stadtgebiet liegt bei der Stadt Witten, da diese die Ortsdurchfahrten darstellen. An den Rändern des betrachteten Untersuchungsnetzes dienen Gasstraße und Herbeder Straße ebenfalls als Haupterschließungsnetz. Die kleinteiligere Erschließung der Wittener Innenstadt erfolgt über ein Sammel- und Erschließungsstraßennetz, das durch Fuß- und Radwegeverbindungen sowie die Fußgängerzone ergänzt wird.

In der Plandarstellung sind die Durchlässigkeiten für die einzelnen Verkehrsarten nicht im Detail dargestellt. So sind beispielsweise die Schillerstraße und die Johannisstraße von der Ruhrstraße abgebunden.

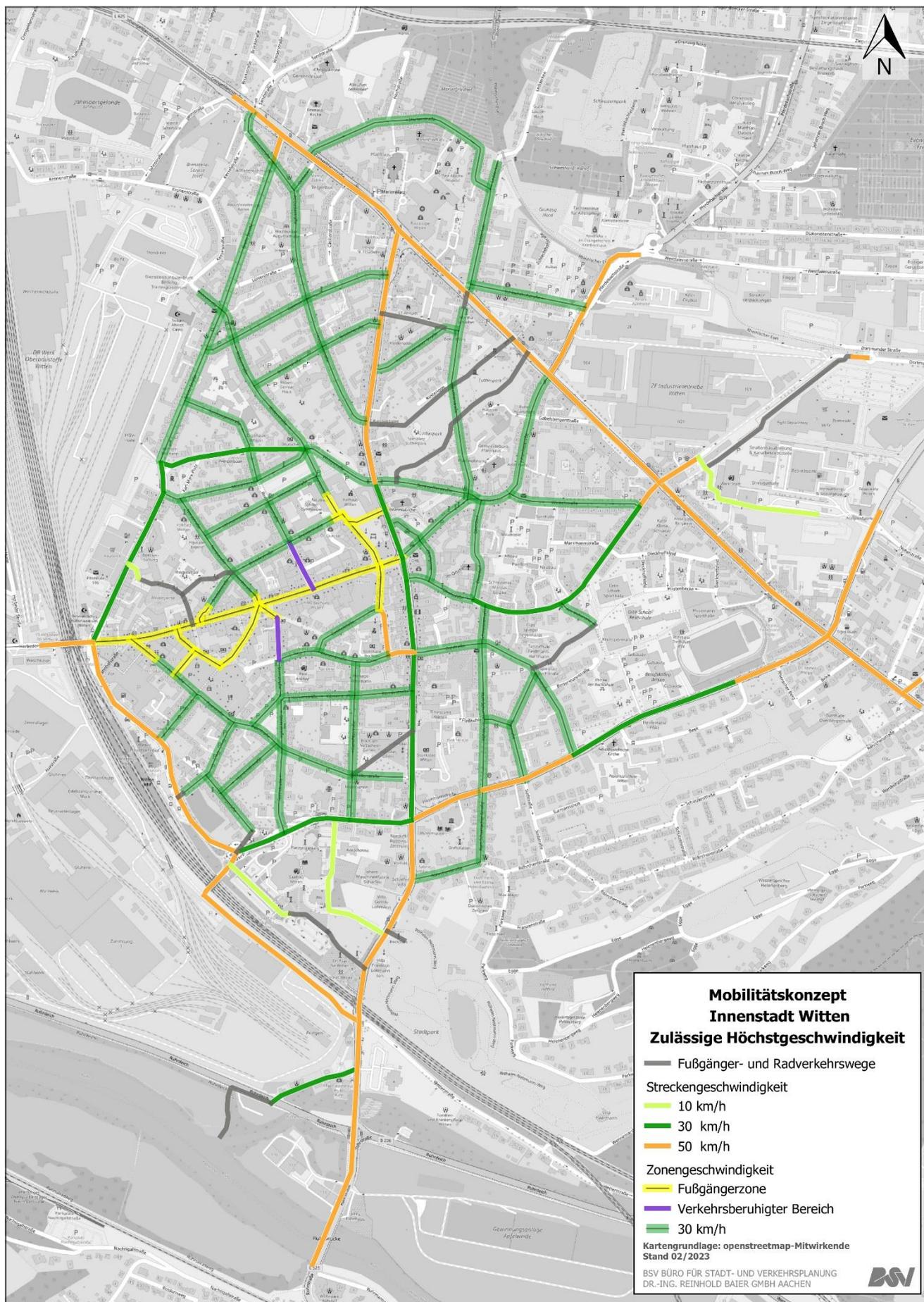


**Bild 15: Klassifiziertes Straßennetz in der Wittener Innenstadt**

Weite Teile des Untersuchungsnetzes sind bereits im Bestand Tempo 30-Zonen oder es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Die Hauptverkehrsstraßen besitzen zudem alle eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit Ausnahmen in Bereichen von z.B. Schulen und sonstigen sensiblen Einrichtungen, dort ist abschnittsweise eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erlaubt. Verkehrsberuhigte Bereiche befinden sich lediglich in den an die Fußgängerzone angrenzenden Abschnitten der Steinstraße bzw. der Beethovenstraße. Eine einheitliche Gestaltung der Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr ist nicht vorhanden. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr im Untersuchungsnetz können Bild 16 entnommen werden. Streckengeschwindigkeiten von 10 km/h sind auf Parkierungsanlagen vorzufinden.

Die Knotenpunkte im Netz sind zum Teil uneinheitlich gestaltet und haben (je nach Entstehungszeitraum) unterschiedliche technische Standards. Einige der Knotenpunkte sind darüber hinaus u.a. aufgrund städtebaulicher Rahmenbedingungen unübersichtlich.

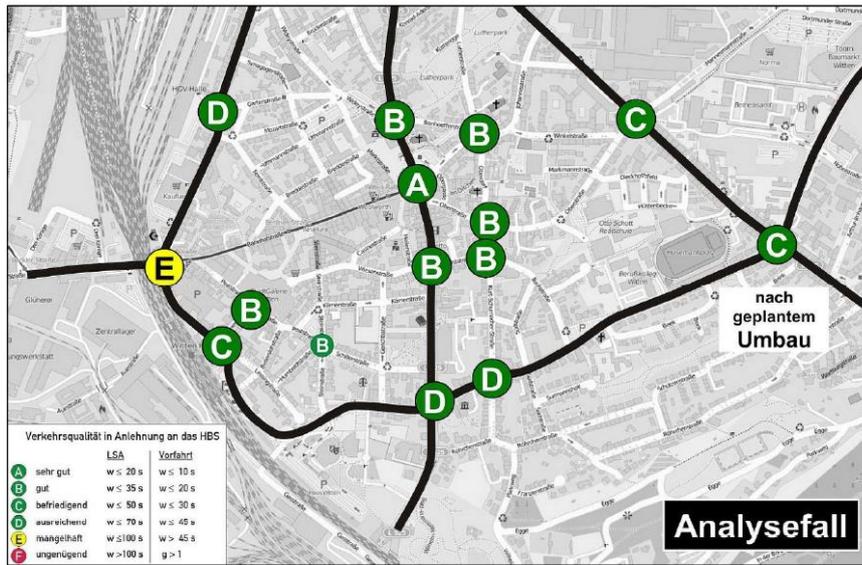
Die Sammel- und Erschließungsstraßen der Innenstadt besitzen darüber hinaus bereits ein Einbahnstraßensystem. Als neu eingeführte Einbahnregelung ist die Führung rund um den Platz der Gedächtniskirche zu nennen: Ergänzend zu der bereits vorhandenen Einbahnstraßenregelung auf der Mozartstraße zwischen Kreisverkehr und Beethovenstraße, werden zukünftig auch die Beethovenstraße zwischen Mozartstraße und Uthmannstraße in Fahrtrichtung Süden sowie die Uthmannstraße zwischen Beethovenstraße und Marktstraße in Fahrtrichtung Marktstraße als Einbahnstraßen ausgewiesen (vgl. Bild 3).



**Bild 16: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten in der Wittener Innenstadt**

### 5.5.2 Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Kornmarkt

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung zum Kornmarkt hat das Büro Brilon Bronzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH im Jahr 2017 unterschiedliche Netzszenarien für die Wittener Innenstadt untersucht. Der Nachweis der Qualität des Verkehrsablaufs gemäß HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, 2015) für die Bestandssituation zum Erhebungszeitpunkt im Oktober 2014 kann Bild 17 entnommen werden. Zu der Abbildung ist anzumerken, dass der Knotenpunkt Ardey-/Husemann-/Dortmunder Straße bereits im Jahr 2018 ausgebaut wurde.



**Bild 17: Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte in der Nachmittagsstunde zum Analysefall (Quelle: Verkehrsuntersuchung Kornmarkt, Brilon Bronzio Weiser, 2017)**

Untersucht wurden darüber hinaus drei Netzfälle mit unterschiedlichen Formen der Unterbrechung der Achse Ruhrstraße-Hauptstraße für den MIV. Der Netzfall 1 stellt die Abbindung der Johannisstraße von der Ruhrstraße dar und ist bereits umgesetzt worden. In den Netzfällen 2 und 3 wurden zwei Varianten der Unterbrechung der Hauptstraße untersucht und bewertet. In beiden Varianten wurden Verlagerungen des Kfz-Verkehrs von der unterbrochenen Achse auf die „Ringachse“ Bergerstraße und Breite Straße sowie in das Erschließungsstraßennetz östlich der Ruhr- und Hauptstraße (Schwanenmarkt und Johannisstraße) ermittelt. Besonders die Verkehrsqualitäten am Karl-Marx-Platz verschlechtern sich durch diese Verlagerung von ausreichend auf mangelhaft.

Als Handlungsempfehlungen für die Netzfälle 2 und 3 wurden die Umgestaltung des Karl-Marx-Platzes zum Kreisverkehr und die Erüchtigung des Knotenpunktes Bergerstraße/Breite Straße/Herbeder Straße im Zuge des Ausbaus der Straßenbahn formuliert. Eine komplette Abbindung wurde seinerzeit kritisch diskutiert, weshalb diese zunächst durch andere Maßnahmen des Luftreinhalteplanes vermieden werden sollte. Mittlerweile werden die Grenzwerte seit mehreren Jahren eingehalten. Im Zusammenhang mit dem Ziel einer städtebaulichen Aufwertung des Karl-Marx-Platzes wurde schließlich einer anderen Art der Verkehrsführung und der Schaffung zusätzlicher Aufenthaltsflächen der Vorzug gegeben.

### 5.5.3 Liefer- und Wirtschaftsverkehr

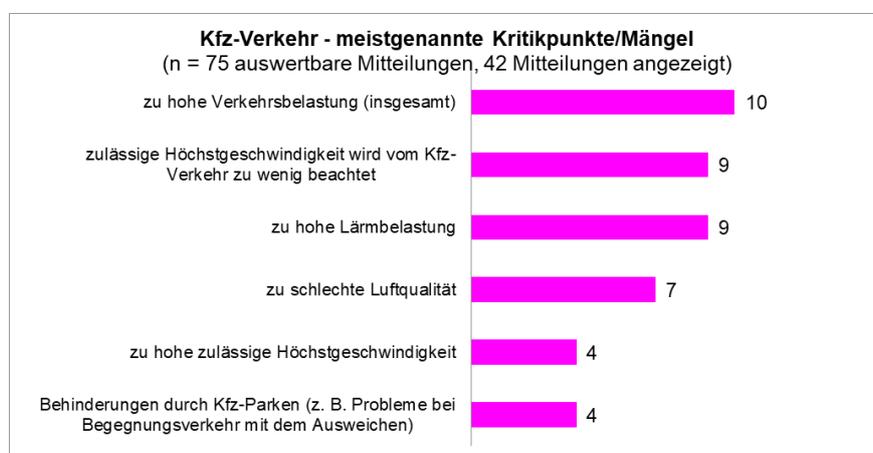
Derzeit existiert kein spezifisches Netz an Lieder- und Ladezonen in der Wittener Innenstadt. Es bestehen vereinzelte Liefer- und Ladezonen, wie beispielsweise an der Poststraße (zw. Berliner Straße und Bellerslohstraße). Die Fußgängerzone wiederum ist zwischen 7:00 und 11:00 Uhr für den Anlieferverkehr der Geschäfte geöffnet. Politisch beschlossen ist eine zweite Anlieferzeit zwischen 19:00 und 21:00 Uhr. Die LKW-Vorrangrouten führen um die Innenstadt über die Ardey-, Husemann- und Sprockhöveler Straße herum, wobei die Ruhr- und Hauptstraße für die Anlieferung per LKW eine erhebliche Bedeutung haben und bspw. auch die Wiesen- und Breite Straße für die Anlieferung per LKW genutzt werden.

### 5.5.4 Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung

Die Auswertung der Online-Beteiligung zeigt, dass für die Verkehrsart Kfz-Verkehr (Auto und motorisiertes Zweirad) der überwiegende Anteil an Mitteilungen zur Kfz-Führung auf der Strecke gemacht wurde (fast 60%). Weitere häufig gewählte Themenfelder sind „Konflikte und Behinderungen“ sowie „Kfz-Führung an Kreuzungen oder Kreisverkehren“. Die Verteilung der meistgenannten Aspekte für den Kfz-Verkehr (Auto und motorisiertes Zweirad) kann Bild 18 entnommen werden.

Die Mitteilungen zum Kfz-Verkehr werden zudem überwiegend aus Sicht von Anwohnenden oder Autofahrenden bzw. Motorradfahrenden gemacht. Die Mitteilungen sind vermehrt im unteren Bereich der Bahnhofstraße und bezogen auf das Breddviertel und das Wiesenviertel gemacht worden. Mitteilungen zu Knotenpunkten wurden vorrangig in den Bereichen Bahnhofstraße/Hauptstraße/Ruhrstraße, Husemannstraße/Ardeystraße/Dortmunder Straße und Bergerstraße/Breite Straße/Herbeder Straße gemacht.

Bei den Mitteilungen zum Kfz-Verkehr fanden sich bei der Auswertung einige Mitteilungen, deren Inhalte nur teilweise in die vorgegebene Kategorisierung (insbesondere Aspekte) eingeordnet werden konnten. Weiterführende Anmerkungen betreffen hier insbesondere die Kfz-Führung an der Strecke. Hier werden häufig Verkehrsberuhigende Maßnahmen für den MIV gewünscht, so sollen die Innenstadt beispielsweise autofrei oder einzelne Wohngebiete für den Durchgangsverkehr gesperrt werden.

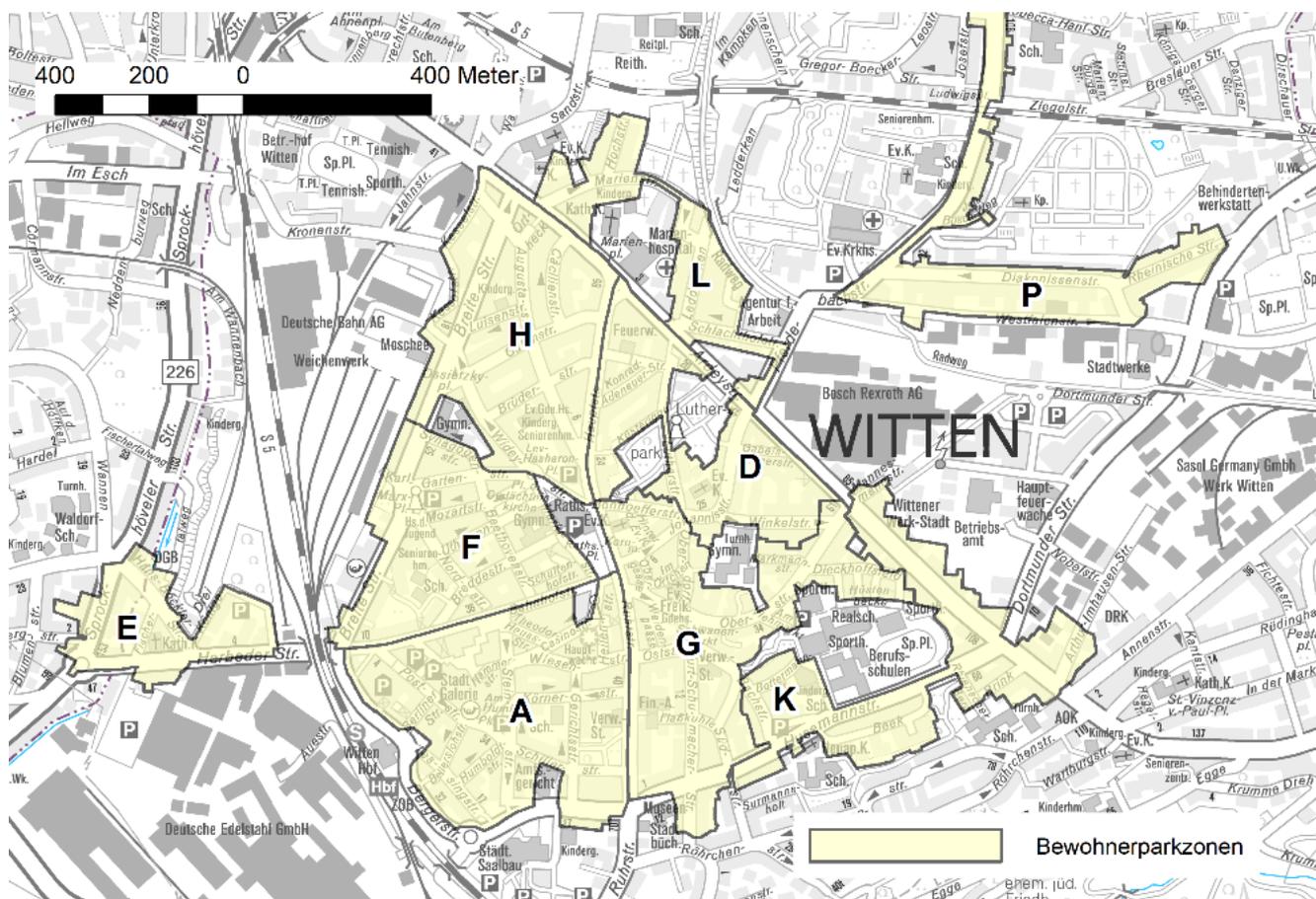


**Bild 18: Ergebnis Online-Beteiligung zur Verkehrsart Kfz-Verkehr (Auto und motorisiertes Zweirad)**

## 5.6 Ruhender Kfz-Verkehr

Für den ruhenden Kfz-Verkehr werden alle Informationen zu bestehenden Parkraumangeboten und bereits angedachten Änderungen (z. B. entfallene Parkstände im Zuge von geplanten Umgestaltungen im Rathausumfeld) auf Basis der vorliegenden „Erhebung und Analyse des ruhenden Verkehrs in der Stadt Witten – erweiterter Innenstadtbereich“ (2018-2019) recherchiert. Die darin abgeleiteten Handlungsbedarfe werden übernommen.

Als Grundlage für die aufzuzeigenden Analyseergebnisse der Parkraumanalyse müssen zunächst die Rahmenbedingungen zum ruhenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt von Witten dargestellt werden. Der Innenstadtbereich von Witten ist in sieben Bewohnerparkzonen unterteilt (siehe Bild 19).



**Bild 19: Übersicht der Bewohnerparkzonen in der Wittener Innenstadt (Quelle: Stad Witten, Kartengrundlage: Stadtplanwerk © Regionalverband Ruhr; Stand 06/2023)**

Innerhalb dieser Zonenabgrenzung können Bewohnerparkausweise für ausgewiesene Straßenabschnitte und Parkplätze zu einem Jahresbetrag von 30 € erwerben.

Darüber hinaus können Besucherparkausweise für Tagesbesucher oder Ausnahmegenehmigungen für externe Langzeitparker ausgegeben werden.

Die Stadt Witten gibt Ausnahmegenehmigungen für Beschäftigte der Innenstadt aus. Diese ermöglichen externen Langzeitparkenden innerhalb einer Bewohnerparkzone auch Bewohnerparkplätze zu nutzen. Der Erwerb einer solchen Genehmigung erfolgt durch Vergabe, wobei eine Bewerbung per E-Mail. (mit Priorisierung der Bewerbung nach Eingangszeitpunkt der E-Mail) erforderlich ist.

Dazu sind keine besonderen Voraussetzungen (bspw. Nachweise) der Bewerbenden erforderlich. Die Ausstellung der Ausnahmege-  
 nehmigung erfolgt dreimal jährlich bei der Bürgerinfo (März, Juni,  
 September), wobei die Ausgabedaten jährlich variieren und durch  
 die Stadt ebenso variabel kommuniziert werden. Dabei ist die Ge-  
 nehmigung jeweils für ein Jahr gültig. Die Kosten einer Ausnahme-  
 genehmigung liegen derzeit bei 153,00€. Die maximale Anzahl an  
 verfügbaren Ausnahmege-  
 nehmigungen bezieht sich auf ein festes  
 Kontingent von 25 % der reinen Bewohnerstellplätze in einer Be-  
 wohnerparkzone. Diese Regelung gilt zusätzlich zu den ohnehin  
 vorhandenen offiziellen Regelungen zu Ausnahmege-  
 nehmigungen für Gesundheitspersonal sowie das Handwerk.

Eine Auswertung der ausgegebenen Ausnahmege-  
 nehmigungen aus den Jahren 2022 und 2023 zeigt, dass diese vorrangig in den  
 Zonen in direkter Nähe zur Fußgängerzone (Zonen A, F und G) so-  
 wie zum Marienhospital (Zonen H und L) ausgegeben wurden. Da-  
 bei wurde das Kontingent in diesen Zonen jeweils maximal nur zur  
 Hälfte ausgenutzt, was vermutlich an der fehlenden Bekanntheit des  
 Angebots liegt. Besonders in den Zonen F (Breddeviertel) und G  
 (Johannisviertel) hat die Parkraumnachfrageerhebung eine sehr  
 hohe Auslastung durch Beschäftigte ermittelt.

Die von Anwohnenden zu erwerbenden Besucherparkausweise  
 werden derzeit in Blöcken zu je 15,00 Euro für einen Block an Inha-  
 berinnen und Inhaber eines Bewohnerparkausweises ausgegeben  
 und können von deren Gästen genutzt werden, um einen Bewoh-  
 nerparkplatz zu nutzen. Ein Block enthält neun Tagesausweise und  
 einem Wochenausweis.

Eine gezielte Lenkung des Parksuchverkehrs existiert kaum. Der-  
 zeit besteht ein statisches, jedoch nicht abgestuftes Parkleitsystem,  
 das die Kfz-Nutzenden auf alle Parkieranlagen im Innenstadt-  
 bereich führt, ungeachtet der Hierarchie der Anlagen. Darüber hin-  
 aus stehen im Internet von städtischer Seite aus kaum Informatio-  
 nen zum Bewohnerparken oder zum Parken für Besuchende der  
 Innenstadt zur Verfügung.

#### 5.6.1 Parkraumanalyse 2018

Bei der im Jahr 2018 für die Parkraumanalyse durchgeführten Be-  
 standsaufnahme der öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten in  
 der Innenstadt von Witten konnten rund 5.300 Abstellmöglichkeiten  
 insgesamt, davon etwa 2.900 Parkmöglichkeiten im öffentlichen  
 Straßenraum, 600 auf oberirdischen Parkplätzen und weitere rund  
 1.800 Abstellmöglichkeiten in Parkbauten aufgenommen werden.  
 Im Straßenraum kann zwischen Bewirtschaftung mit Parkscheibe  
 oder Parkschein, frei Parken oder Bewohnerparken unterschieden  
 werden. Bei den bewirtschafteten Abschnitten gibt es verschiedene  
 Höchstparkdauern und zusätzlich für Bewohner freigegebene Park-  
 möglichkeiten. Der Anteil an Abschnitten, die ausschließlich für Be-  
 wohner vorgesehen sind, beträgt etwa die Hälfte aller verfügbaren  
 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum.

Die Parkmöglichkeiten in Parkbauten und auf oberirdischen Park-  
 plätzen werden überwiegend mit Gebühren bewirtschaftet. Die  
 Parkplätze werden dabei alle durch städtische Parkscheinautomaten  
 bewirtschaftet. Die Tarife der städtischen Angebote sind dabei  
 meist günstiger als in den Parkbauten und an einigen Stellen

werden Tagesstarife und Brötchentaste (kostenloses Kurzzeitparken) angeboten.

Die Tarife für Parken in der Innenstadt werden grundsätzlich als preiswert bewertet.

Städtische Parkscheinautomaten haben eine Bewirtschaftungszeit montags bis freitags von 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr und samstags von 8:00 Uhr bis 14:00 Uhr. Im Straßenraum gilt ein Tarif von einem Euro je Stunde bei Höchstparkdauern zwischen einer und vier Stunden. Ergänzend gibt es auf einigen Parkieranlagen einen Tagesstarif für einen bis zwei Euro pro Tag sowie eine „Brötchentaste“ für kostenfreies Kurzzeitparken für 15 bis 30 Minuten entlang einiger Straßen (z. B. Ruhrstraße, Hauptstraße, Wiesenviertel, Hammerstraße).

Die Parkscheibenregelungen sind uneinheitlich ausgestaltet und schwanken sowohl in der Parkhöchstdauer, zwischen 30 Minuten und 3 Stunden, als auch in der Bewirtschaftungszeit deutlich.

**Tabelle 3:** Parkraumangebot: Parkieranlagen in der Innenstadt (Bestand), Nutzungseinschränkungen und städtebauliche Entwicklungen (Stand 04/2023)

| Parkmöglichkeit            | Stellplätze im Bestand | Bewirtschaftungsform                                    | Anmerkungen   |
|----------------------------|------------------------|---|---|
| Tiefgarage Galeria Kaufhof | 235                    | ./.   | aktuell geschlossen, Entwicklung unklar                       |
| <b>Parkhäuser</b>          |                        |   |   |
| StadtGalerie               | 443                    | 1€/h bzw. 10€/d   | --  |
| City Passage               | 132                    | 1€/h bzw. 7€/d  | --  |
| Kaufland                   | 250                    | Für Kunden; 2h frei                                     | --  |
| Novum                      | 374                    | 1h frei;<br>1€/h bzw. 5€/d                              | --  |
| Sparkasse                  | 81                     | 30 min. frei; 2€/h                                      | --  |
| <b>Parkplätze</b>          |                        |   |   |
| Saalbau                    | 300                    | Parkschein; 1,20€/h<br>bzw. 6€/d                        | Berücksichtigung in städtischem Parkraumkonzept wünschenswert |
| Platz der Gedächtniskirche | 120                    | Parkschein städtisch                                    | Potenzielle Aufwertung und Platzgestaltung                    |
| Kornmarkt                  | 40                     | Parkschein städtisch                                    | entfallen   |
| Karl-Marx-Platz            | 53                     | Parkschein städtisch<br>Bewohner frei<br>Tagesstarif 2€ | Umnutzung zum Quartiersplatz                                  |
| Husemann-Halle             | 80                     | Parkschein städtisch<br>Bewohner frei<br>Tagesstarif 1€ | ---   |
| Husemannstraße             | 54                     | Parkschein städtisch<br>Bewohner frei<br>Tagesstarif 2€ | ---   |
| Bonhoefferstraße           | 38                     | Privat<br>(Stadtverwaltung)                             | Stadt pachtet Grundstück                                      |
| Wideystraße                | 52                     | Parkschein städtisch                                    | Zukünftig als Stellplätze für Rathaus                         |
| Humboldtplatz              | 35                     | Parkschein städtisch<br>Bewohner frei<br>Tagesstarif 2€ | ---   |

|                        |     |                                       |                                      |
|------------------------|-----|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Schwanenmarkt          | 8   | Parkschein städtisch                  | Betrachtung in räumlicher Vertiefung |
| Bergerstraße/Ringhotel | 36  | Parkschein städtisch<br>Tagestarif 2€ |                                      |
| Bergerstraße           | 16  | Parkschein städtisch<br>Bewohner frei |                                      |
| Dortmunder Straße      | --- |                                       | Neubau für Verwaltungsmitarbeitende  |

Für die Konzeptionierung des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Innenstadt von Witten werden die Grundlagen zu Parkraumangebot und -nachfrage aus der Erhebung und Analyse des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich Witten übernommen. Im Folgenden werden die Durchführung der Nachfragerhebung und die Analyseergebnisse zusammenfassend dargestellt.

Die Nachfragerhebung erfolgte mittels Kennzeichenerfassung aller abgestellten Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet durch Begehung und Kameraerfassung im 2-Stunden-Rhythmus. So konnten in acht Rundgängen detaillierte Belegungssituationen erfasst werden. Die Erhebung erfolgte an einem repräsentativen Normalwerktag und stellt somit den Regelfall des alltäglichen Verkehrsgeschehens dar. Analysiert wurde daraufhin die Parkdauer der abgestellten Fahrzeuge, um Rückschlüsse auf das Nachfrageverhalten und die Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen zu erhalten. Die Nutzer wurden dazu in vier Gruppen, abhängig von der Parkdauer, unterteilt (vgl. Tabelle 4). Ergänzend dazu können Bewohner als Nutzergruppe identifiziert werden, wenn ein Fahrzeug ganztägig nicht bewegt wurde oder im Zeitschnitt zwischen 4 Uhr und 6 Uhr erfasst wurde. Bei den Dauer- und Langzeitparkern handelt es sich i.d.R. um Beschäftigte, Pendler und Dauerbesucher. Alle weiteren Innenstadtbesucher, z. B. Kunden oder Patienten belegen einen Stellplatz oder Parkstand eher für einen kürzeren Zeitraum.

**Tabelle 4: Kategorisierung der Nutzergruppen gemäß Parkraumanalyse (Quelle: Planersocietät, 2019)**

| Parkdauer             | Nutzergruppe     |
|-----------------------|------------------|
| Bis 3 Stunden         | Kurzzeitparker   |
| 3 bis 6 Stunden       | Mittelzeitparker |
| 6 bis 10 Stunden      | Langzeitparker   |
| Länger als 10 Stunden | Dauerparker      |

Über den Tagesverlauf können einige Aussagen zur Gesamtauslastung der Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet getroffen werden. Es ist deutlich zu erkennen, dass öffentlicher Parkraum und oberirdische Parkplätze stärker nachgefragt werden als Parkbauten. Diese sind zu den Spitzenzeiten nicht mal zur Hälfte ihrer Kapazität belegt. Darüber hinaus verfügt der öffentliche Straßenraum zu Spitzenzeiten über mehr als 10 % freie Parkmöglichkeiten. Die Parkplätze im Untersuchungsgebiet verfügen sogar über bis zu einem Viertel freie Stellplätze. Die maximale Gesamtauslastung der Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet beträgt 66 % und wurde zwischen 12:00 Uhr und 14:00 Uhr erfasst.

Aus der Parkraumanalyse gehen zudem einige allgemeine Ergebnisse hervor. So ließ sich in der Wittener Innenstadt eine deutlich

stärkere Nachfrage des öffentlichen Raumes und der oberirdischen Parkplätze im Vergleich zu den Parkbauten ermitteln. Im öffentlichen Raum kommt es dabei sogar an einigen Stellen zu zeitweiser Überlastung, so z.B. nachts in den Wohnvierteln (Augusta-, Bredde-, südl. Wiesen-, südl. und nördl. Johannisviertel). Verfügbare Kapazitäten sind häufig nicht dort vorhanden, wo sie benötigt werden. Auch auf den großen oberirdischen Parkplätzen war zeitweise eine sehr hohe Auslastung durch externe Nutzer erkennbar, insbesondere auf dem Karl-Marx-Platz, dem Platz der Gedächtniskirche und dem Kornmarkt. In der Nacht konnte eine hohe Belegung der für Anwohner freigegebenen Parkmöglichkeiten, sowie eine geringe Belegung der oberirdischen Parkplätze bzw. tagsüber mit Parkschein bewirtschafteten Parkmöglichkeiten nachgewiesen werden. Darüber hinaus konnte ein nicht geringer Anteil an Fahrzeugen ermittelt werden, die ganztägig unbewegt waren.

Als weitere Ergebnisse der Analyse konnten Konflikte in den Bereichen mit Bewirtschaftung (Parkscheibe oder Parkschein) mit Freigabe für Bewohnerparken nachgewiesen werden. Zudem ergab die Nachfrageerhebung eine häufige Missachtung der Höchstparkdauern in mit Parkscheibe bewirtschafteten Abschnitten.

Für die Nachfragebilanz an Parkmöglichkeiten in der Innenstadt von Witten kann festgehalten werden, dass ohne Berücksichtigung der Lage und Bewirtschaftungsform dauerhaft mehr als ausreichend viele Parkmöglichkeiten verfügbar sind. Bei einer kleinräumigeren Betrachtung lässt sich feststellen, dass nicht die hohe Nachfrage nach Parkmöglichkeiten, sondern die ungleiche Verteilung auf die verfügbaren Angebote das Problem sind. Demnach gibt es Bereiche mit Kapazitätsengpässen und sehr hohem Parkdruck, insbesondere in den zentralen Wohnvierteln. Dabei konnten in der Parkraumanalyse jedoch nur geringe Konflikte zwischen Bewohnern und externen Nutzern ermittelt werden.

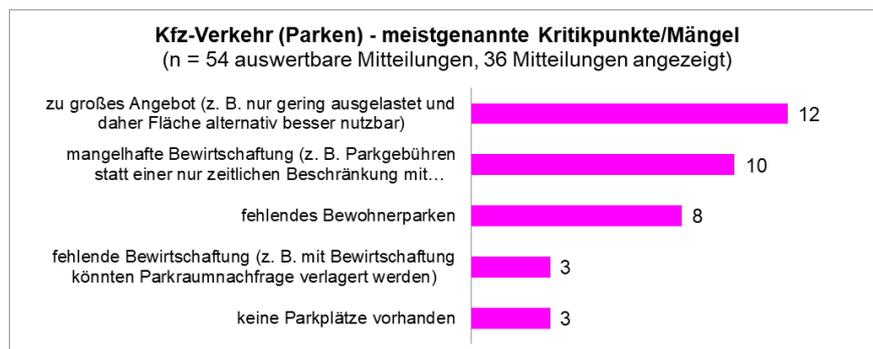
### 5.6.2 Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung

Die Auswertung der Online-Beteiligung ergab, dass mehr als die Hälfte der Mitteilungen zum ruhenden Kfz-Verkehr das Parkraumangebot (rund 53 %) betreffen. Weitere rund 40 % betreffen zudem die Parkraumbewirtschaftung. Weitere Themenfelder wurden nur selten genannt.

Demnach wird das Parkraumangebot in der Wittener Innenstadt punktuell als zu hoch bewertet. Außerdem wird die vorhandene Bewirtschaftung als mangelhaft angemerkt. Sowohl bei Mitteilungen zum Parkraumangebot als auch zur Parkraumbewirtschaftung wurden häufig ergänzende Anmerkungen als Freitexte hinzugefügt. Diese Anmerkungen enthalten Konkretisierungen der gewählten Aspekte oder schlagen alternative Gestaltungs- bzw. Nutzungsmöglichkeiten für derzeit zum Parken genutzte Flächen vor. Als Bereiche mit zu großem Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr werden u. a. der Humboldtplatz, die Wiesenstraße in direkter Nähe zum verkehrsberuhigten Bereich, der Kornmarkt und der Platz der Gedächtniskirche genannt. Mitteilungen zu einer mangelhaften Bewirtschaftung beziehen sich häufig auf die Regelungen für Anwohnende.

Insbesondere Mitteilungen mit dem Wunsch auf mehr kostenfreies Parken wurden von weiteren Bürgerinnen und Bürgern negativ bewertet.

Die Verteilung der meistgenannten Aspekte für den Kfz-Verkehr (Parken) kann Bild 20 entnommen werden.



**Bild 20: Ergebnisse Online-Beteiligung zur Verkehrsart Kfz-Verkehr (Parken)**

## 5.7 Elektromobilität

Das gesamtstädtische Elektromobilitätskonzept für die Stadt Witten wurde im Frühjahr 2022 fertiggestellt. Das Konzept legt eine Strategie für realistische Ziele und den gesamtstädtischen Ausbau von Elektromobilität sowie Lösungsansätze zur Zielerreichung fest. Es werden die notwendigen Rahmenbedingungen auf kommunaler Ebene geschaffen. Es soll eine enge Verknüpfung der Inhalte bereits vorhandener und in Erarbeitung befindlicher Konzepte zur Stadt- und Mobilitätsentwicklung der Stadt Witten (u. a. Mobilitätskonzept für die Wittener Innenstadt) entstehen. Die Stadt Witten und somit auch die Stadtverwaltung ist sich ihrer Vorbildfunktion bewusst und übernimmt bereits Verantwortung in Bezug auf nachhaltige Stadtentwicklung und Mobilität.

Für eine nachhaltige und klimaneutrale Mobilität ist die Elektromobilität ein wichtiger Baustein. Im Elektromobilitätskonzept für die Stadt Witten werden drei Themenschwerpunkte betrachtet, zu denen Handlungsvorschläge ausgearbeitet wurden. Für den privaten Individualverkehr werden Maßnahmen zum MIV, zu multimodalen Konzepten und dem ÖPNV aufgestellt. Ergänzend gibt es Maßnahmen zum urbanen Wirtschaftsverkehr und zu Querschnittsthemen und der Integration von erneuerbaren Energien. Ein Maßnahmenkatalog stellt dabei die Grundlage für die Umsetzungsphase dar. Einzelne Maßnahmen müssen im Rahmen der Umsetzung noch erweiternd geprüft und konkretisiert werden.

Durch den Beschluss der Nachhaltigkeitsstrategie für die Stadt Witten im März 2021 hat sich die Verwaltung auch für das eigene betriebliche Mobilitätskonzept entsprechende Ziele zur weiteren Förderung nachhaltiger Mobilität gesetzt. Die Stadtwerke Witten setzen bereits gezielt auf umweltschonende Elektromobilität, weshalb der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet stetig vorangetrieben wird.

### 5.7.1 Ladeinfrastruktur

Zum Ausbau der Elektromobilität gehört in Witten auch die stetige Erweiterung des Angebots an Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge. Die Stadtwerke Witten betreiben bereits eine umfangreiche Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet. Der Website der Stadtwerke Witten können vorhandene Ladesäulen der Bundesnetzagentur, betrieben durch die Stadtwerke, sowie weitere vorhandene Ladesäulen aus einer interaktiven Karte entnommen werden. Dort besteht auch

die Möglichkeit Standortvorschläge zu machen, wo weitere Ladesäulen im öffentlichen Raum errichtet werden sollten. Diese Vorschläge werden auf ihre Machbarkeit untersucht und gegebenenfalls umgesetzt.

Im Kerngebiet der Innenstadt sind bereits öffentliche Ladesäulen der Stadtwerke Witten vorhanden. Diese befinden sich am südlichen Ende des Platzes der Gedächtniskirche, am Kaufland, an der Poststraße, am Parkplatz Bergerstraße, an der Heilenstraße südlich der Fußgängerzone, am Schwanenmarkt, an den Parkplätzen Husemannstraße und Husemann-Halle sowie auf dem Parkplatz am Saalbau. An allen Standorten stehen jeweils insgesamt zwei Ladestellen zur Verfügung.<sup>2</sup>

Das Elektromobilitätskonzept definiert in der Maßnahme 1.1. Flächendeckende öffentliche LIS einen Zielwert von 100 Ladepunkten bis zum Jahr 2023 sowie 200 Ladepunkte bis zum Jahr 2025. Der zugrundeliegende Ansatz bezieht sich rechnerisch auf einen Ladepunkt je 16 Stellplätzen, wobei je öffentlicher Parkierungsanlage im Innenstadtbereich eine Ladesäule verfügbar sein sollte.

### 5.7.2 Carsharing-Angebot

In Witten gibt es die Möglichkeit moderne Fahrzeuge mit Elektroantrieb auszuprobieren und in Form eines Carsharing-Angebots zu nutzen. Das E-Carsharing wurde bislang von den Stadtwerken Witten in Kooperation mit der Stadt Witten, der Universität Witten/Herdecke und Westenergie angeboten. Seit September 2022 läuft eine Kooperation mit dem Anbieter Wuddi GmbH, der die bisherigen Standorte des E-Carsharings nun betreibt und Anfang des Jahres 2023 in Share Now aufgegangen ist. Die Buchung erfolgt App-basiert (Share-Now-App) und das Fahrzeug steht dann sowohl den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt als auch den Beschäftigten der Stadtverwaltung für Dienstfahrten zur Verfügung.

Sofern eine gute Auslastung des Fahrzeugs erzielt wird, sollen weitere Fahrzeuge und Standorte in Witten ausgebaut werden.

### 5.7.3 E-Scooter-Sharing

Das Verleihsystem von E-Scootern wird in der Regel als „free-floating“ System betrieben. Dabei stellt ein Anbieter eine bestimmte Anzahl an Scootern in einem zuvor festgelegten Bediengebiet zur Verfügung. Diese Fahrzeuge können von den Nutzenden dann innerhalb dieses Gebiets flexibel entliehen, bewegt und abgestellt werden. Feste Stationen sind dabei nicht vorhanden. Das Abstellen der Fahrzeuge ist im öffentlichen Straßenraum zugelassen (überwiegend auf Gehwegen). Dabei dürfen keine Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmenden entstehen. In Abstimmung mit der Kommune können Bereiche definiert werden, die aufgrund von Eigentumsverhältnissen, Nutzungsansprüchen oder Konfliktpotenzial mit weiteren Verkehrsteilnehmenden als Sperrflächen gelten. In diesen Bereichen dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.

In Witten stehen derzeit E-Scooter von zwei Anbietern im free-floating zur Verfügung (freie Wahl des Abstellstandorts; keine Stationsbindung). Die Kooperationsvereinbarungen mit den Betreibern sehen als Sperrflächen in der Wittener Innenstadt insbesondere die

<sup>2</sup> Website der Stadtwerke Witten GmbH, [www.stadtwerke-witten.de/produkte/elektromobilitaet/ladestationen](http://www.stadtwerke-witten.de/produkte/elektromobilitaet/ladestationen) (abgerufen am 26. Juli 2021)

Fußgängerzone sowie die Grünanlagen und Durchwegungen durch Park-/bzw. Grünanlagen vor. Häufig kommt es durch regelwidrig abgestellte Fahrzeuge zu Konflikten mit weiteren Verkehrsteilnehmenden.

## 6 Stärken-Schwächen-Analyse

Als Grundlage für die Aufstellung von Leitzielen und der darauf aufbauenden Ableitung von Handlungsempfehlungen werden zunächst die Ergebnisse aus der Bestandsanalyse zu einer Stärken-Schwächen-Analyse zusammengefasst. Die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken werden für einzelne Themenfelder erstellt. Zur Entwicklung von Zielen erfolgt eine Überlagerung der Stärken und Schwächen mit den Chancen und Risiken.

Die berücksichtigten Themenfelder sind Aufenthaltsqualität und Fußverkehr und der Kfz-Verkehr. Darüber hinaus werden in einer weiteren Stärken-Schwächen-Analyse die übrigen Verkehrsmittel im Umweltverbund (Radverkehr, ÖPNV) sowie Querschnittsthemen berücksichtigt.

Der Radverkehr sowie der ruhende Kfz-Verkehr werden nicht in einzeln dargestellt, da die wesentlichen Analyseergebnisse sowie Handlungsansätze bereits in der Parkraumanalyse aus dem Jahr 2019 bzw. im gesamtstädtischen Radverkehrskonzept enthalten sind.

### Aufenthaltsqualität und Fußverkehr

Auf Grundlage der zum Fußverkehr durchgeführten Analysen und der wesentlichen Erkenntnisse zur allgemeinen Aufenthaltsqualität in der Wittener Innenstadt werden in Tabelle 5 die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken dieser Themenfelder aufgezeigt.

**Tabelle 5: SWOT-Analyse Aufenthaltsqualität und Fußverkehr**

| Stärken   | Schwächen   |
|---|---|
| <p>Kurze Wege zwischen hochfrequentierten Zielen</p> <p>Durchgängige Fußgängerzone</p> <p>Qualitativ hochwertige innerstädtische Grünflächen</p> <p>Fußläufige Erreichbarkeit regionaler und überregionaler Anbindungen an den ÖPNV</p> <p>An den Hauptverkehrsstraßen und zentralen Knotenpunkten sind größtenteils bereits Querungshilfen vorhanden</p> | <p>Querungsstellen entsprechen häufig nicht den Anforderungen an Barrierefreiheit, sind ungeeignet oder liegen nicht auf der tatsächlichen Fußwegeachse</p> <p>Wenig offensichtlich und einladend gestaltete Ein- bzw. Ausgänge in/aus Grünanlagen und Hinterhofwegeverbindungen</p> <p>Fußverkehrsachsen (Gehwege) häufig zu schmal oder gemeinsam mit dem Radverkehr geführt</p> <p>Beeinträchtigungen des Fußgängerlängsverkehrs (Gehwege) durch Einbauten, Hindernisse oder ruhenden Kfz-Verkehr</p> <p>Wegeverbindung zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof wenig offensichtlich (eingeschränkte Verbindung durch die StadtGalerie und unattraktiver Alternativweg)</p> <p>Wenig fußgängerfreundliche Signalisierungen an Knotenpunkten (zu lange Rot/zu kurz Grün)</p> <p>Fehlende Aufenthaltsqualität an den Zugängen zur Fußgängerzone</p> <p>Wegeverbindungen von den Parkieranlagen zum Kernbereich der Innenstadt wenig attraktiv</p> |

| Chancen   | Risiken  |
|---|--|
| <p>Identifizierung von wichtigen Wegeachsen im Fußverkehr bietet Grundlage für Verbesserungen der Infrastruktur</p> <p>Bereits vorhandene Wegeverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs können durch Wegweisung und Sanierung weiter qualifiziert werden</p> <p>Abschaffung von gemeinsam mit dem Radverkehr genutzter Infrastruktur kann die subjektive und objektive Sicherheit im Fußverkehr deutlich erhöhen</p> | <p>Konflikte durch große Präsenz und Dominanz des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs</p> |

### Fließender Kfz-Verkehr

In der Bestandanalyse konnte der Kfz-Verkehr als vorherrschendes Verkehrsmittel in der Wittener Innenstadt identifiziert werden. In Tabelle 6 sind die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zum (fließenden) Kfz-Verkehr aufgezeigt.

**Tabelle 6: SWOT-Analyse Kfz-Verkehr**

| Stärken   | Schwächen   |
|---|---|
| <p>Gute regionale Erreichbarkeit der Innenstadt über das klassifizierte Straßennetz</p> <p>Begrenzung der Streckengeschwindigkeit (30 km/h) auf Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen im Umfeld sensibler Nutzungen (z. B. Schulen)</p> <p>Bereits überwiegend Tempo 30-Zonen oder 30 km/h Streckengeschwindigkeit in den Sammel- und Erschließungsstraßen der Innenstadt</p> <p>Grundsätzliche Ringstruktur für die Erschließung der Innenstadt vorhanden</p> <p>Umfangreiche Einbahnstraßenregelungen stellen bereits im Bestand verkehrsberuhigende Maßnahmen dar</p> <p>Gestaltung des Einbahnstraßennetzes beeinflusst nicht die Erreichbarkeit von vorrangig zu nutzenden Parkieranlagen durch ortsunkundigen MIV</p> <p>Lieferverkehr in der Fußgängerzone zu festgelegten Zeiträumen erlaubt</p> | <p>Keine Durchgängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Hauptverkehrsstraßennetz</p> <p>Uneinheitliche Knotenpunktgestaltung</p> <p>Größere Knotenpunkte erreichen zeitweise ihre Kapazitätsgrenze (Stichprobe Verkehrsbeobachtung)</p> <p>„Ringerschließung“ der Innenstadt führt nicht über Straßen und Knotenpunkte mit vergleichbarer Leistungsfähigkeit</p> <p>Keine bzw. nur wenige ausgewiesene Flächen für „Lieferr und Laden“</p>       |
| Chancen   | Risiken   |
| <p>Umgebaute Knotenpunkte werden mit wiedererkennbarer Gestaltungsform geplant</p> <p>Breite Straßenräume bieten teilweise Potenzial zur Umgestaltung und Neuaufteilung (z.B. im zentralen Bereich der Ardeystraße)</p> <p>Räumliche Entzerrung der Verkehrsmittel steigert Sicherheitsempfinden für alle Verkehrsteilnehmenden</p> <p>Ausweisung von Flächen für „Lieferr und Laden“ in der Fußgängerzone kann Konflikte mit zu Fuß Gehenden reduzieren</p> <p>Ausweisung von Flächen für „Lieferr und Laden“ außerhalb der Fußgängerzone kann Routenführung und Standort des Parkvorgangs positiv beeinflussen</p>  | <p>Alle Umgestaltungsansätze werden zu Lasten des Kfz-Verkehrs gehen (Förderung Umweltverbund)</p> <p>In Ausnahmefällen (z. B. Baustellen) kann das Einbahnstraßennetz für ortsunkundigen MIV unübersichtlich sein</p> <p>Flächen für „Lieferr und Laden“ können regelwidrig als Parkmöglichkeit vom Kfz-Verkehr genutzt werden</p> <p>Anpassungen sind häufig mit erheblichen baulichen Eingriffen verbunden (Risiko der finanziellen Überforderung)</p> |

## Umweltverbund und Querschnittsthemen

Die Stärken-Schwächen-Analyse zu Querschnittsthemen fasst die Bestandssituation bzw. die Chancen und Risiken für allgemeine bzw. übergeordnete Themenfelder zusammen. Berücksichtigung finden hier, neben alternativen Mobilitätsformen und ÖPNV auch grundsätzliche Potenziale im Radverkehr sowie das bereits in der Bestandsanalyse aufgeführten Thema der Elektromobilität.

**Tabelle 7: SWOT-Analyse Umweltverbund und Querschnittsthemen**

| Stärken  | Schwächen  |
|--|--|
| <p>Gutes Angebot an regionalen und überregionalen Verbindungen im ÖPNV</p> <p>Mehrere Standorte mit öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Pkw</p> <p>Testphase des E-Carsharings läuft bereits</p> <p>Laufende Testphase des Bikesharing Metropolrad Ruhr</p> <p>Radverkehrskonzept für die Stadt Witten mit Maßnahmenempfehlungen liegt bereits vor</p> <p>Aktuelles Elektromobilitätskonzept für die Stadt Witten wurde erstellt</p>  | <p>Konflikte durch große Präsenz und Dominanz des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs</p> <p>Konflikte durch regelwidrig („wild“) abgestellte E-Scooter der Sharing-Anbieter Lime und Bolt</p> <p>Radverkehrskonzept liegt seit 2019 vor und es wurden bisher (fast) keine größeren Maßnahmen umgesetzt</p> |
| Chancen  | Risiken  |
| <p>Die dicht besiedelten Stadtteile in Witten liegen in 5 km Luftlinienradius um die Innenstadt (optimale Fahrraddistanz)</p> <p>Radverkehr bietet konkurrenzfähige Schnelligkeit im Vergleich zum MIV</p> <p>Neu zu errichtende Fahrradabstellplätze können qualitativ hochwertig geplant werden (z. B. Witterungsschutz, Art der Abstellanlage)</p> <p>Schaffung alternativer Wegeverbindungen für den Radverkehr zur Umfahrung der Fußgängerzone und Hauptfußverkehrsachsen</p> <p>Steigerung der Nachfrage im ÖPNV zur Verbesserung des Reisekomforts (z. B. barrierefreier Ausbau der Haltestellen und Wege zu den Haltestellen)</p> <p>Förderung und Ausbau der Elektromobilität in der Stadt Witten durch Umsetzung des Elektromobilitätskonzept</p> <p>Schaffung von Verknüpfungspunkten zwischen ÖPNV und weiteren Mobilitätsformen (Inter- und Multimodalität)</p> <p>Attraktive zusätzlich Mobilitätsangebote können Mobilitätsverhalten der Bürger/innen nachhaltig beeinflussen</p> | <p>Flächen für zusätzliche Mobilitätsangebote nur zu Lasten heutiger Flächen des Kfz-Verkehrs (ruhend und fließend)</p> <p>Ausweitung des Mobilitätsangebots bedeutet nicht zwangsläufig eine Änderung im Mobilitätsverhalten (Lerneffekt notwendig)</p>   |

## 7 Leitbild, Leitziele und Leitlinien

Die Festlegung von Leitzielen und insbesondere darauf aufbauende, konkretisierende Leitlinien sind für die Ableitung von Handlungsfeldern sowie der Entwicklung von Maßnahmen und eines Umsetzungskonzepts von essenzieller Bedeutung. Vor allem die Leitlinien stellen die Vorgabe für die im nächsten Schritt zu entwickelnden Maßnahmen dar.

Als Grundlage für die Festlegung der Leitziele werden zunächst die Zieldefinitionen im Bereich „Mobilität und Verkehr“ aus anderen vorliegenden Konzepten und politischen Beschlüssen dargestellt. Darauf aufbauend und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der durchgeführten Analysen – sowohl aus der „objektiven Betrachtung“ durch die Bestandsaufnahmen vor Ort, als auch aus der „subjektiven Betrachtung“ seitens der Bürgerinnen und Bürger über die durchgeführte Online-Beteiligung sowie aus den Gesprächen mit ausgewählten Akteurs-Gruppen – wurde ein Leitbild mit zugehörigen Oberzielen und Leitlinien, zusammengefasst als „Leitziele“ bezeichnet, abgeleitet.

In verschiedenen vorliegenden Konzepten der letzten Jahre wurden bereits Ziele im Bereich „Mobilität und Verkehr“ definiert. Bei diesen bestehen keine grundsätzlichen Widersprüche. Allen gemein ist die Verbesserung der verkehrlichen Situation für alle Verkehrsteilnehmenden bzw. Verkehrsmittel, wobei der Fokus letztendlich vor allem auf Verbesserungen im Umweltverbund – ÖPNV, Rad- und Fußverkehr – liegt.

Insbesondere die Erstellung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzepts hat den Schwerpunkt bei der Entwicklung der Mobilität in Witten auf die Stärkung des Radverkehrs gelenkt. Die durchgeführte Online-Beteiligung für die Aufstellung des Mobilitätskonzepts für die Innenstadt unterstreicht die Wichtigkeit des Radverkehrs in Witten. In der Auswertung der insgesamt 324 Mitteilungen für die Wittener Innenstadt beziehen sich die meisten Mitteilungen auf den Radverkehr (175 Mitteilungen, rund 54 %), dabei hat der ruhende Radverkehr eine eher untergeordnete Rolle (41 der 175 Mitteilungen). Die Mitteilungen zum Fußverkehr und zum Kfz-Verkehr liegen in einer vergleichbaren Größenordnung (jeweils rund 70 Mitteilungen), wobei sich die Mitteilungen zum Kfz-Verkehr zu fast gleichen Teilen auf Mitteilungen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr aufteilen lassen. Zum ÖPNV wurde nur eine geringe Anzahl an Mitteilungen gemacht.

Alle Ziele und Leitlinien sind bei der späteren Umsetzung des Mobilitätskonzepts für die Wittener Innenstadt – auch bzw. insbesondere im Hinblick auf konkurrierende Ansprüche – miteinander abzuwägen.

### 7.1 Bestehende Ziele zu „Mobilität und Verkehr“

Die Stadt Witten besitzt aus vorangegangenen Konzepten sowohl auf gesamtstädtischer als auch auf innerstädtischer Ebene bereits Zielsetzungen, die auch auf politischer Ebene beschlossen wurden. Ergänzend zu diesen Konzepten wurde im Jahr 2021 eine Nachhaltigkeitsstrategie für die Stadt Witten beschlossen.

Nachfolgend sind die Zieldefinitionen im Bereich „Mobilität und Verkehr“ aus anderen vorliegenden Konzepten, teilweise auch mit

anderem Fachbezug, aber auch politischen Beschlüssen, zusammenfassend – in chronologischer Reihenfolge der Konzepte (Zeitpunkt des Abschlusses bzw. des Bearbeitungsstands) – wiedergegeben. Diese Zusammenfassungen sind teilweise ergänzend erläutert.

Das Stadtentwicklungskonzept „Unser Witten 2020“ soll eine langfristige Orientierung für nachhaltige Handlungsperspektiven für die Stadt Witten bieten. Dabei stellen die langfristigen Handlungsperspektiven kein fertiges Gerüst dar, sondern sollen als „Werkzeugkiste“ dienen, die flexibel an die Trendentwicklungen in der Stadt Witten sowie auf regionaler oder nationaler Ebene angepasst werden können.

Als übergreifende Perspektive des Wittener Leitbilds der Stadtentwicklung wurde festgelegt: „Witten – Universitätsstadt an der Ruhr: Eine lebenslange Perspektive, überschaubar, grün, zentral, weltoffen, tolerant, sympathisch, vielfältig, vernetzt, innovativ“. Ergänzend zu diesem Leitbild wurden sieben Leitlinien zu zentralen Handlungsfeldern definiert. Im Hinblick auf den Bereich „Mobilität und Verkehr“ für die Innenstadt relevant sind: „die grüne Stadt an der Ruhr“, „der attraktive Wohnstandort in zentraler Lage im mittleren Ruhrgebiet“ sowie „die individuelle und kompakte Einkaufsstadt“. Darüber hinaus wird als räumliches Leitbild noch „eine starke Mitte und die Vielfalt lebenswerter Stadtteile“ festgelegt.

Insbesondere im Zuge der Leitlinie zur grünen Stadt an der Ruhr wurden bereits für die Innenstadt relevante Zielsetzungen konkretisiert. Demnach sind einerseits die Anbindung an die vorhandenen Freiräume der Ruhr, andererseits die Attraktivität der Innenstadt mit Grünverbindungen zwischen Wohnstandorten und Freiräumen mit Steigerung der Aufenthaltsqualität auf Plätzen als Handlungsfelder definiert worden.

Weitere Zielsetzungen im Stadtentwicklungskonzept betreffen unmittelbar den Bereich „Mobilität und Verkehr“. Demnach ist ein leistungsfähiges, auf die Innenstadt ausgerichtetes Straßen- und Wegenetz für den motorisierten Individualverkehr und den Umweltverbund zu fördern, ein ÖPNV-Achsenkreuz über die Innenstadt anzustreben sowie räumliche Mobilität und stadtverträglichen Verkehr zu gewährleisten.

Weitere Zielsetzungen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in der Wittener Innenstadt können auch aus dem „ISEK Innenstadt 2018“ entnommen werden.<sup>3</sup> Mit dem ISEK wird das Wirkungsziel verfolgt, ein attraktives Wohn- und Standortumfeld zu schaffen, das den Anforderungen zukunftsweisender Mobilität gerecht wird. Genannt werden:

- Weiterentwicklung öffentlicher (Fuß-)Wegeverbindungen und
- Steigerung der Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Platz- und Grünflächen.

**Unser Witten 2020: Stadtentwicklungskonzept 2008-2020** (aufgestellt 2009)

**Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept „ISEK Innenstadt 2018“** (aufgestellt 2018)

<sup>3</sup> Die Ausführungen des ISEK basieren auf dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept Innenstadt Witten (ISEK 2018-2025) der Planungsgruppe Stadtbüro von Oktober 2018 als Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts von 2008.

Bereits im ISEK wurde das Mobilitätskonzept für die Innenstadt als Entscheidungsgrundlage für die Entwicklung des Parkraums und aller Verkehrsmittel benannt.

Im Radverkehrskonzept für die Stadt Witten werden darüber hinaus übergeordnete Ziele für die Radverkehrsförderung sowie konkrete Ziele des Radverkehrskonzepts definiert.<sup>4</sup> Diese Ziele dienen der Erreichung eines Radverkehrsanteils im Modal Split von etwa 13 % bis zum Jahr 2030 und eine weitere Steigerung auf bis zu 25 % in der weiteren Zukunft. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme für das Radverkehrskonzept lag der Radverkehrsanteil in Witten bei 5 %<sup>5</sup>.

Als übergeordnetes Ziel gilt dabei die „Stärkung des Klimaschutzes und die Steigerung der Lebensqualität durch eine sichere und attraktive Mobilität für alle“.

Dieses Oberziel der Radverkehrsförderung wird in weitere Unterziele unterteilt:

- Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen (Treibhausgasemissionen),
- nachhaltige Mobilität in Betrieben, Schulen und der Verwaltung fördern,
- Förderung der Nahmobilität durch eine Stadt der kurzen Wege,
- Attraktivierung und Vernetzung von Straßen und Wegen zwischen und innerhalb der Stadtteile,
- Förderung der eigenständigen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen,
- Förderung der Inter- und Multimodalität zur Verknüpfung von Verkehrsangeboten,
- Aufwertung und Stärkung der Stadtteilzentren und des Einzelhandels.

Ergänzend zur Zielsetzung der Radverkehrsförderung werden im Radverkehrskonzept ein konkretisiertes Oberziel sowie vier konzeptspezifische Unterziele definiert. Das Oberziel des Radverkehrskonzepts für die Stadt Witten wird als „Aktivierung der Potenziale im Radverkehr durch gute Bedingungen für die Radfahrenden“ festgelegt. Konkretisiert wird dieses Oberziel durch vier Unterziele:

- Gute Infrastruktur durch ein sicheres, attraktives und kohärentes Radverkehrsnetz,
- Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Radfahrerinnen und Radfahrer,
- Verbesserung von Information, Marketing und Kommunikation.

Darüber hinaus wurden acht Handlungsfelder festgelegt (Bild 21).

<sup>4</sup> Die Ausführungen zum Radverkehrskonzept basieren auf dem Endbericht zum „Klimaschutzteilkonzept Radverkehrskonzept Stadt Witten“ von Planersocietät und Planungsbüro VIA e.G. von Mai 2019.

<sup>5</sup> Der Modal Split wurde im Rahmen der dritten Fortschreibung zum Nahverkehrsplan für den Ennepe-Ruhr-Kreis im Jahr 2014 im Rahmen einer repräsentativen Haushaltsbefragung zum werktäglichen Mobilitätsverhalten seiner Kreisbevölkerung erhoben. (Fußverkehr: 18 %, Radverkehr 5 %, ÖV 15 %, MIV 63 %).

|                 |  |  |
|-----------------|--|--|
| Handlungsfelder | Behebung von Netzlücken und mangelhaften Radverkehrsführungen  | Abstellanlagen für den Radverkehr in guter, sicherer und praktikabler bzw. komfortabler Qualität |
|                 | Reduktion von Konfliktpunkten an Knoten und Strecken   | fortlaufendes Qualitätsmanagement der Radverkehrsinfrastruktur                                   |
|                 | Der Radverkehr hat Priorität für Politik und Verwaltung  | Verkehrsmittel verknüpfen – Intermodale Wege fördern   |
|                 | Investitionen in die Köpfe – Verbesserung von Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Informationen und Aktionen | Kontinuierliche Förderung durch Verstetigung, Controlling und Kommunikation                      |

**Bild 21:** Handlungsfelder für die Einteilung der Maßnahmen im Radverkehrskonzept (Quelle: Radverkehrskonzept Stadt Witten, Planersocietät und Planungsbüro VIA e.G., 2019)

Mit dem politischen Beschluss der Nachhaltigkeitsstrategie für die Stadt Witten wurden übergeordnete Leitlinien sowie strategische und operative Ziele festgelegt, die im Rahmen des Mobilitätskonzepts für die Innenstadt aufgegriffen werden.<sup>6</sup> Für das innerstädtische Mobilitätskonzept spielen insbesondere die Leitlinien und strategischen Ziele des Themenfelds „Nachhaltige Mobilität“ eine Rolle.

Die Leitlinie dieses Themenfelds ist eine „umwelt- und sozialverträgliche Fortbewegung aller Bürgerinnen und Bürger im Mobilitätsverbund“. Dabei tragen alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer die Verantwortung für ihr Mobilitätsverhalten.

Das Themenfeld der nachhaltigen Mobilität wird dabei zunächst in drei strategische Ziele unterteilt. Die Konkretisierung von Leitlinie und strategischem Ziel des Themenfelds „Nachhaltige Mobilität“ erfolgt durch operative Ziele, die in Einzelmaßnahmen unterteilt werden. Es wurden die nachfolgend erläuterten Zielsetzungen und Maßnahmen für die Schaffung einer nachhaltigen Mobilität in Witten definiert.

Das erste strategische Ziel einer nachhaltigen Mobilität in Witten ist die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Hinblick auf eine flächendeckende Verfügbarkeit, attraktive Taktung und barrierefreien Zugang, ergänzend sollen bedürfnisorientierte Mobilitätsangebote geschaffen werden:

- Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr ab dem Jahr 2025,
- kontinuierliche Verbesserung der ÖPNV-Angebote und Erhöhung des Anteils am Modal Split.

Als zweites strategisches Ziel wird die Verlagerung des bis zum Jahr 2030 rückläufigen motorisierten Individualverkehrs auf alternative Antriebsformen definiert, mit der Schaffung von mindestens einem Mobilitätspunkt je Stadtteil bis zum Jahr 2025 und dem Ausbau

<sup>6</sup> Die Ausführungen zur Nachhaltigkeitsstrategie basieren auf dem zugehörigen Bericht der Stadt Witten mit GNK NRW, LAG 21 NRW und SKEW vom März 2021.

der Ladenetz-Infrastruktur für Elektroautos. Zudem soll die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für das Rathaus erfolgen.<sup>7</sup>

Das dritte strategische Ziel ist eine sichere, gesunde und barrierefreie Fortbewegung im Fuß- und Radwegenetz der Stadt Witten. Zur Steigerung des Radverkehrsanteils auf 13 % bis zum Jahr 2030 soll deshalb eine Umsetzung der priorisierten Maßnahmen des Radverkehrskonzepts erfolgen.

Das Elektromobilitätskonzept Witten wurde von ef.Ruhr GmbH und EE Energy Engineers GmbH erarbeitet.<sup>8</sup> Im Rahmen von Workshops und Stakeholderdialogen wurden der Status Quo analysiert sowie mögliche Entwicklungsszenarien auf das Wittener Stadtgebiet heruntergebrochen. In Maßnahmensteckbriefen wurden Einzelmaßnahmen erarbeitet, die drei Themenschwerpunkten zugeordnet sind:

- Individualverkehr, multimodale Konzepte, ÖPNV,
- Wirtschaftsverkehre und Logistik,
- Querschnittsthemen und Nutzung erneuerbarer Energien.

Für die Einzelmaßnahmen wurden dann, neben einer Kurzbeschreibung und Verknüpfung mit weiteren Maßnahmen, Ziele, Akteurinnen und Akteure, Ressourcenbedarf, Erfolgsfaktoren, Hemmnisse und Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt. Die Zielsetzung erfolgt demnach auf einer sehr detaillierten Ebene.

Die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge zielen darauf ab, die Elektrifizierung in den Bereichen des MIV, ÖPNV und der Wirtschaftsverkehre zu stärken. Darüber hinaus sind in den einzelnen Maßnahmensteckbriefen Zielsetzungen definiert, wie z. B. dass (halb-)öffentliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge ausgebaut werden sollen (bis 2023 100 Ladepunkte und bis 2025 200 Ladepunkte)

## 7.2 Leitbild

Das übergeordnete Leitbild für das Mobilitätskonzept für die Wittener Innenstadt ist:

„Innenstadt Witten:  
Nachhaltig mobil und attraktiv“

Mit diesem Leitbild wird ein hohes Ziel gesetzt, das insbesondere die zukunftsfähige Entwicklung der Innenstadt vor dem Hintergrund der derzeitigen globalen Klimasituation („nachhaltig“ zielt in erster Linie hierauf ab) betrifft. Zudem sind die bisherigen Zielsetzungen, vor allem aus den vorliegenden Konzepten der letzten Jahre, die ebenfalls – wenn vielleicht auch ohne eine solche explizite Aussage – auf dieses Ziel ausgerichtet.

Diesem Leitbild untergeordnet sind verschiedene Leitziele, die folgende Aspekte beinhalten: Klima- und umweltbewusste Mobilität (siehe Ziffer 7.2.1), vernetzte Mobilität (siehe Ziffer 7.2.2), verkehrssichere und barrierefreie Mobilität (siehe Ziffer 7.2.3), sowie ein attraktiver Stadtraum in der Innenstadt (siehe Ziffer 7.2.4). Die

<sup>7</sup> Die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für das neue Rathaus erfolgt parallel zur Erarbeitung des Innenstadtkonzepts durch BSV.

<sup>8</sup> Die Ausführungen zum Elektromobilitätskonzept auf dem Endbericht „Gesamtstädtisches Elektromobilitätskonzept für die Stadt Witten“ von ef.Ruhr und EE Energy Engineers vom März 2022.

erstgenannten drei Leitziele können grundsätzlich auch übergreifend und gesamtstädtisch Anwendung finden. Das letztgenannte Leitziel bezieht sich dagegen konkret auf den Stadtraum der Innenstadt.

#### 7.2.1 Leitziel „Klima- und umweltbewusste Mobilität“

Ziel ist die Vermeidung unnötiger Verkehrsbelastung sowie die Verlagerung von Wegen hin zum Umweltverbund, um die mit dem MIV zurückgelegten Wege zu reduzieren.

Die zugehörigen Bausteine sind:

- Förderung der Nahmobilität (in der Innenstadt),
- Schaffung von verkehrssparenden Strukturen bei der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung mit Fokus auf Förderung des Umweltverbunds,
- Reduzierung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs, einschließlich des Parksuchverkehrs,
- Förderung alternativer Mobilitätsformen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt mit Einzelhandel und weiteren wichtigen Zielen,
- Etablierung eines kommunalen Mobilitätsmanagementansatzes im Hinblick auf Einsparungen von verkehrsbedingten Umweltbelastungen.

#### 7.2.2 Leitziel „Vernetzte Mobilität“

Ziel ist die effiziente Verknüpfung einzelner Verkehrsträger zu bürger- und kundenfreundlichen Mobilitätsangeboten für verschiedene Wegezwecke, insbesondere zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt sowie aus den Nachbarkommunen in die Wittener Innenstadt.

Die zugehörigen Bausteine sind:

- Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen bzw. den Nachbarkommunen und der Wittener Innenstadt,
- Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander für Anwohnerinnen und Anwohner, Besucherinnen und Besucher und Pendlerinnen und Pendler,
- Schaffung von Mobilstationen an geeigneten Standorten zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel und Ermöglichung von intermodalen Wegeketten,
- Förderung alternativer Antriebe (Stichwort: E-Mobilität).

#### 7.2.3 Leitziel „Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität“

Ziel ist die Schaffung eines Umfelds, in dem sich alle Menschen selbstbestimmt und sicher im Straßenraum fortbewegen können, unabhängig von möglichen Mobilitätseinschränkungen. Die Vision ist die Vermeidung von getöteten und schwerverletzten Personen durch Verkehrsunfälle.

Die zugehörigen Bausteine sind:

- Barrierefreie Umgestaltung von Verkehrsräumen zur städtebaulichen Aufwertung und Erhöhung der Verkehrssicherheit,

- Herstellen von barrierefreien Zugängen zu allen Verkehrsmitteln,
- Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit.

#### 7.2.4 Leitziel „Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt“

Ziel ist die Innenstadt zu einem attraktiven Umfeld für alle Bürgerinnen und Bürger zu entwickeln. Dabei ist zum einen die sichere und bequeme Erschließung des unmittelbaren städtebaulichen Umfelds zu gewährleisten. Zum anderen sind attraktive, sichere und umweltfreundliche Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie Haltestellen des ÖPNV in der Innenstadt zu schaffen. Dabei sind insbesondere Bereiche mit vorhandener oder zukünftig zu erwartender Aufenthaltsfunktion zu fördern.

Die zugehörigen Bausteine sind:

- Förderung der Aufenthaltsqualität (z. B. Stadtmobiliar) auf Freiflächen und Plätzen die vorrangig vom Fuß- und Radverkehr genutzt werden (Stichwort: lebenswerte Plätze),
- Förderung der Aufenthaltsqualität auf den Wegeverbindungen zwischen Wohn- und Freizeitstandorten sowie Einzelhandel, Gastronomie und Angeboten des Umweltverbunds (u. a. ÖPNV-Haltestellen, Car- und Bikesharing, Ladeinfrastruktur),
- Attraktive Gestaltung der Zugangsbereiche zur Fußgängerzone vom übergeordneten Straßennetz,
- Sauberkeit im öffentlichen Raum (z. B. Beleuchtung, Mülleimer, regelmäßige Straßenreinigung und Grünschnitt),
- Verbesserung der sozialen Sicherheit im Straßenraum,
- Reduzierung der Präsenz vom ruhenden Kfz-Verkehr im oberirdischen öffentlichen Raum,
- Förderung der Präsenz von alternativen Mobilitätsangeboten im oberirdischen öffentlichen Raum.

### 7.3 Leitlinien

Die nachfolgenden konkreten Leitlinien dienen sowohl als Kriterien für Bewertung der bestehenden Situation als auch als konzeptionelle Kriterien für die Handlungsfelder und das Maßnahmenkonzept. Es gilt zu beachten, dass die Leitlinien keine pauschale Allgemeingültigkeit haben, sondern die Anwendbarkeit bzw. Umsetzbarkeit stets im Rahmen von ortsspezifischen Entwurfs- und Detailplanungen zu prüfen ist. Bei den Abwägungen im Rahmen der Maßnahmenplanungen sollte die Förderung des Umweltverbundes im Vordergrund stehen.

Zunächst wird – losgelöst vom Fußverkehr – das Thema der Aufenthaltsqualität eigenständig berücksichtigt (Ziffer 7.3.1), dann die verkehrsmittelspezifischen Planungsleitlinien (Ziffer 7.3.2 bis Ziffer 7.3.7). Anschließend werden verkehrsmittelübergreifende, das Mobilitätsmanagement betreffende Leitlinien (Ziffer 7.3.8) und allgemeine Leitlinien zu alternativen Antrieben (Ziffer 7.3.9) sowie zu Marketing und Öffentlichkeitsarbeit (Ziffer 7.3.10) benannt. Die verkehrsmittelspezifischen Leitlinien selbst beinhalten aber ebenfalls

**Leitlinien als Planungskriterien ohne pauschale Allgemeingültigkeit**

teilweise schon das Mobilitätsmanagement betreffende Aspekte, jedoch auf das jeweilige Verkehrsmittel bezogen.

### 7.3.1 Leitlinien für die Aufenthaltsqualität

Die Wittener Innenstadt ist durch ihre kompakte Bebauungsstruktur mit zahlreichen hochfrequentierten Zielen (Verwaltung, Einzelhandel sowie Bildungs- und Betreuungseinrichtungen) geprägt und bietet dadurch ideale Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Mobilität. Die Innenstadt soll als attraktiver und lebendiger Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsort erhalten und weiterentwickelt werden.

Derzeit sind viele Straßen in der Wittener Innenstadt (stark) überlastet und der öffentliche Straßenraum häufig überwiegend an den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs orientiert und von diesem geprägt. Sowohl der fließende als auch der ruhende Kfz-Verkehr dominieren weite Teile der Innenstadt. Diese wirken sich häufig negativ auf das Umfeld aus und führen insbesondere zu Beeinträchtigungen für den Fuß- und Radverkehr, aber auch den (motorisierten) Anliegerverkehr. Es bestehen oftmals Nutzungskonkurrenzen um den begrenzten städtischen Raum.

Nachfolgend sind die konkreten Leitlinien für die Aufenthaltsqualität aufgeführt.

- LA 1 Zur fußgängergerechten Gestaltung des Wegenetzes gehören mit Wegen und Platzbereichen abwechslungsreich gestaltete Straßenräume, die sich funktional in das städtebauliche Umfeld einfügen.
- LA 2 Zur fußgängergerechten Gestaltung gehören Aufenthaltsflächen und Plätze, die in zentralen Bereichen der Innenstadt zum Verweilen und Begegnen der Bürgerinnen und Bürger einladen; in diesen Bereichen sind wiedererkennbare gestalterische Elemente und funktionales Stadtmobiliar sinnvoll.
- LA 3 Besonders die Zugangsbereiche zur Fußgängerzone in der Wittener Innenstadt sind fuß- und radverkehrsfreundlich zu gestalten; Dazu gehören beispielsweise
  - Abstellmöglichkeiten für Fahrräder insbesondere bei (zeitlich beschränkten) Durchfahrtsverboten,
  - sichere und erkennbare Wegebeziehungen zwischen „allgemeinem“ Straßennetz und Fußgängerzonen,
  - attraktive Gestaltung der Zugangsbereiche im Sinne der Aufenthaltsqualität auf Plätzen (vgl. LA 2)
- LA 4 Der bislang vom Kfz-Verkehr dominierte städtische Raum soll im Hinblick auf ein Verlagerungspotenzial von Angeboten für den ruhenden Kfz-Verkehr in Randlagen der Innenstadt oder in baulichen Parkieranlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen) geprüft werden.
- LA 5 Bei Planungen und Entwicklungen für öffentliche Räume, die im Bestand vorrangig vom ruhenden Kfz-Verkehr genutzt werden, ist zukünftig die Unterbringung von alternativen Mobilitätsangeboten, wie beispielsweise Sharing-Angeboten zu prüfen.
- LA 6 Zur Sicherung der Aufenthaltsqualität ist das Stadtmobiliar sowie alle gestalterischen Elemente regelmäßig zu kontrollieren; hierzu gehören Pflege und Instandhaltung.

### 7.3.2 Leitlinien für den Fußverkehr

Fußgängerinnen und Fußgänger sind besonders schutzbedürftig und umwegempfindlich. Deshalb ist ein dichtes Fußwegenetz wichtig, wenn der Fußverkehr als umweltfreundlichste Verkehrsart dauerhaft gefördert werden soll. Insbesondere im Bereich von Hauptverkehrsstraßen sollte das Fußwegenetz möglichst umwegfrei sein.

Dabei müssen die Überquerbarkeit der Fahrbahn auch den kleinräumigen Nutzungsansprüchen gerecht werden und die Querungsstellen grundsätzlich ausreichend gesichert werden. Je nach Bedeutung der Fußwegebeziehung und der Hauptverkehrsstraße sowie je nach Stärke des Fuß- und des Kfz-Verkehrs empfehlen sich unterschiedliche Maßnahmen, die eine sichere und komfortable Überquerung der Hauptverkehrsstraßen ermöglichen. Neben Mittellinien, die in jedem Fall zur Sicherung der Überquerbarkeit konsequent angeboten werden sollten, sind auch Maßnahmen, mit denen eine eindeutige Vorrangregelung hergestellt werden kann, je nach Situation sinnvoll; dies sind vor allem Lichtsignalanlagen, aber – unter bestimmten Bedingungen – auch Fußgängerüberwege. Die geeignete Form der Straßenquerung muss im Einzelfall ermittelt werden und ist von unterschiedlichen Faktoren abhängig.

Die Leitlinien beziehen sich im Wesentlichen auf die Innenstadt, sind jedoch grundsätzlich auch auf den Fußverkehr innerhalb einzelner Stadtteile übertragbar. Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Leitlinien für den Fußverkehr, differenziert nach Netzgestaltung, Ausbaustandard sowie Wegweisung und Information, aufgeführt.

#### Netzgestaltung

- LF 1 Das Fußwegenetz soll in der Innenstadt so weiterentwickelt werden, dass es sowohl der sicheren und bequemen Erschließung des unmittelbaren städtebaulichen Umfelds dient als auch attraktive, sichere und umwegarme Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen und Haltestellen des ÖPNV schafft. Bereiche mit Aufenthaltsfunktion sollen dabei besonders berücksichtigt werden.
- LF 2 Das Alltagsfußwegenetz soll durch attraktive Verbindungen an das Freizeitwegenetz angeschlossen werden. Besondere Bedeutung hat der Zugang zu Bereichen mit Naherholungsfunktion.

#### Ausbaustandard

- LF 3 Die Dimensionierung von Gehwegen richtet sich nach deren Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Gehwegbreiten sollten die in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) empfohlenen Mindestmaße nicht unterschreiten. Reine Freizeitwege sollen dem erwartbaren Fußgängeraufkommen angepasst und entsprechend der naturräumlichen Lage gestaltet werden.
- LF 4 Bei der Gestaltung aller Fußwege und Fußverkehrsanlagen sollen behindertengerechte Standards realisiert werden, um die gesetzliche Anforderung der Barrierefreiheit (DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen: Planungsgrundlagen“) angemessen zu berücksichtigen. Hinsichtlich

Oberflächengestaltung sind fußgängerfreundliche Bodenbeläge zu wählen (z. B. gespaltenes oder gesägtes Natursteinpflaster statt „unförmigem“ Natursteinpflaster).

- LF 5 Zur Sicherung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen sollten Mittelinseln als Querungshilfen konsequent angeboten werden, da diese auch zur Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr beitragen.
- LF 6 Lichtsignalanlagen sollten fußgängerfreundliche Schaltungen erhalten, um möglichst geringe Wartezeiten zu gewährleisten.

#### Wegweisung und Information

- LF 7 Eine fußwegbezogene Wegweisung („Fußgänger-Leitsystem“) sowie Übersichtspläne sind ein hilfreicher Bestandteil des Netzangebots, vor allem für externe Besucherinnen und Besucher (Touristinnen und Touristen).

**Tabelle 8:** Gehwegbreiten in Abhängigkeit der städtebaulichen Randnutzung (Grundlage: RASt, 2006)

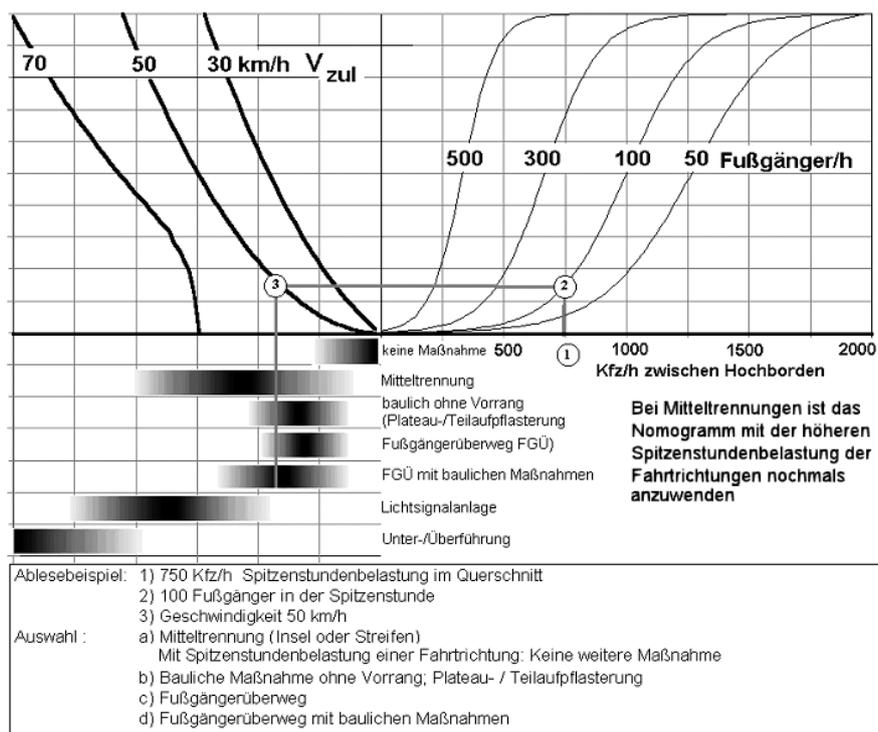
| Nutzung der Randbebauung   | Breite |
|--|--------|
| (überwiegend) Wohnnutzung, nur vereinzelt Geschäfte oder Gastronomie in den Erdgeschossen                  | 2,50 m |
| Mischnutzung mit überwiegend Geschäften oder Gastronomie in den Erdgeschossen                              | 3,50 m |
| Mischnutzung mit durchgängigem Geschäftsbesatz oder Gastronomie in den Erdgeschossen                       | 4,50 m |
| Mischnutzung mit Büros, Verwaltungen und Wohnen, nur vereinzelt Geschäfte/Gastronomie in den Erdgeschossen | 2,50 m |
| sonstige Nutzungen, beispielsweise (überwiegend) gewerbliche Nutzungen                                     | 2,50 m |

#### Erläuterungen zu LF 3: Gehwegbreiten in Abhängigkeit der städtebaulichen Randnutzung

Im Hinblick auf Gehwegbreiten (LF 3) werden die in Tabelle 8 genannten Standards in Abhängigkeit der städtebaulichen Randnutzung vorgeschlagen. Diese Breiten sind aus den empfohlenen Mindestbreiten der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) abgeleitet und sollten sowohl bei der Bewertung der bestehenden Situation als auch für die Handlungsfelder bzw. dem darauf aufbauenden Maßnahmenkonzept berücksichtigt werden.

Im Hinblick auf die Notwendigkeit sichernder Maßnahmen an Querungsstellen (LF 6) – in Ergänzung zu Mittelinseln (LF 5) – sollte jeweils im Einzelfall eine Überprüfung anhand der Einsatzbereiche erfolgen (Bild 2). Dabei ist zu beachten, dass Lichtsignalanlagen in Tempo 30-Zonen nach § 45 Abs. 1c StVO nicht zulässig sind. Im Zuge von Schulwegen sollen unabhängig davon stets Fußgängerlichtsignalanlagen angeordnet werden, keine Fußgängerüberwege.

#### Erläuterungen zu LF 6: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen



**Bild 22:** Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreiten unter 8,50 m (Quelle: RASSt, 2006)

### 7.3.3 Leitlinien für den Radverkehr

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts für die Wittener Innenstadt werden keine neuen Leitlinien für den Radverkehr definiert, da auf gesamtstädtischer Ebene bereits ein Radverkehrskonzept vorliegt. Es wird darauf hingewiesen, dass die im Radverkehrskonzept aufgezeigten Handlungsfelder (vgl. Bild 21 in Ziffer 7.1) als Grundlage für die Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr dienen.

Darüber hinaus wurden im Radverkehrskonzept die „Grundlagen und Hinweise zur Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes“ auf Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) von 2010 definiert. Demnach ist für jeden Streckenabschnitt zunächst eine Vorauswahl der möglichen bzw. geeigneten Radverkehrsführung anhand der Einsatzbereiche der Führungsformen gemäß den ERA getroffen worden.

Bei der Maßnahmenplanung wurden Aspekte wie die zunehmende Verfügbarkeit und Nutzung von Pedelecs und Lastenfahrrädern, die bewegte Topografie in Witten sowie größere Breitenstandards bei interkommunalen Radhauptverbindungen berücksichtigt. Darüber hinaus werden Themen wie Radwegebenutzungspflicht und Führung an Knotenpunkten bei der Maßnahmenfindung einbezogen. Die für alle Maßnahmentypen erstellten Musterlösungen wurden anschließend auf das Untersuchungsnetz angewendet. Zu klassischen Typen zählen Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Radfahren in signalisierten Knotenpunkten und der Abbau von Barrieren. Neue Elemente im Radverkehrsnetz sind zudem duale Führungsformen als Alternativen für häufig vorhandene veraltete Radverkehrsinfrastruktur (unterdimensionierte bauliche Radwege), Piktogrammketten als Hinweis auf Wahlfreiheit und aufgehobene Benutzungspflichten vorhandener Anlagen im Seitenraum, Fahrradstraßen mit neuen Gestaltungselementen auf zentralen Achsen sowie die

Bevorrechtigung des Radverkehrs (auch in Form von Sichtbarkeit an Knotenpunkten).

Die Grundlagen und Hinweise aus dem Radverkehrskonzept werden übernommen und nur um die infrastrukturelle Planung unter Berücksichtigung des Fußverkehrs und des Kfz-Verkehrs erweitert. Zudem sind bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts die Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften (StVO) sowie relevante Regelwerke – hier vor allem die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) – zu berücksichtigen (siehe Anhang 3).

#### 7.3.4 Leitlinien für den ÖPNV

Die Stadt Witten hat bereits im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie im Jahr 2021 beschlossen, dass eine kontinuierliche Verbesserung der ÖPNV-Angebote und Erhöhung des Anteils am Modal Split stattfinden soll. Dazu soll eine AG „ÖPNV“ eingerichtet werden, die sich aktiv in die Öffentlichkeits- und Politikbeteiligung für den nächsten Nahverkehrsplan (NVP) des Ennepe-Ruhr-Kreises einbringen soll und öffentliche, private, bürgerschaftliche sowie universitäre Initiativen bündelt. Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Leitlinien für den ÖPNV, differenziert nach Angebotsplanung und -standards, Intermodalität, Busbeschleunigung sowie Haltestellen aufgeführt.

##### Angebotsplanung und -standards

- LÖ 1 Das Linien- und Fahrtenangebot des ÖPNV ist nicht an der bestehenden, sondern vielmehr an der potenziellen Nachfrage zu orientieren und erfolgsorientiert zu vermarkten. Dabei sollen die verschiedenen Angebote (Bahn und Bus) zeitlich und räumlich optimal aufeinander abgestimmt werden.
- LÖ 2 Die im NVP definierten Erschließungsstandards sollen grundsätzlich sichergestellt sein. Für „fußwegsensible“ Einrichtungen (z B. Altenheim) sollte ein Abgleich mit der tatsächlichen Fußwegweite erfolgen, damit hier bei großen Abweichungen nachgesteuert werden kann.
- LÖ 3 Im Hinblick auf die Verbindungsqualität sind die im NVP festgelegten Bedienungsstandards (u. a. Fahrtenangebot bzw. Takt) zu prüfen. Ein koordinierter Taktverkehr ist erforderlich, um das „schlanke Umsteigen“ zu garantieren.

##### Intermodalität

- LÖ 4 Zur Förderung der Intermodalität im Zusammenhang mit dem ÖPNV sollen am Hauptbahnhof sowie an bedeutenden Bushaltestellen der Innenstadt ausreichend sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen angeordnet werden (Bike&Ride-Anlagen). Der Bedarf richtet sich nach der zu erwartenden Nachfrage (siehe auch Maßnahmen im Radverkehrskonzept). Die Auslastung des vorhandenen Angebots ist regelmäßig zu prüfen und bei Mehrbedarf entsprechend anzupassen.
- LÖ 5 Analog sollten an den im Randbereich der Innenstadt liegenden Verknüpfungshaltestellen im Busverkehr die Einrichtung von Park&Ride-Anlagen geprüft werden. Auch hier richtet sich der Stellplatzbedarf nach der zu erwartenden Nachfrage. Die Auslastung des vorhandenen

Angebots ist regelmäßig zu prüfen und bei Mehrbedarf entsprechend anzupassen.

- LÖ 6 Aufgrund der zu erwartenden längeren Standzeiten sind sowohl bei den Bike&Ride-Anlagen als auch bei den Park&Ride-Anlagen entsprechende Ladeinfrastrukturen zur Förderung der Elektromobilität vorzusehen.

#### Busbeschleunigung

- LÖ 7 Der Busverkehr soll im Straßenraum präsent sein. Wo Buslinien die Verkehrsflächen mit dem MIV teilen, ist der Vorrang des öffentlichen Verkehrs – soweit möglich – durchzusetzen, vor allem bei hohen Kfz-Verkehrsbelastungen, beispielsweise durch gezielte Freigabeanforderungen der Busse an Lichtsignalanlagen. Dies sichert die Pünktlichkeit im Busverkehr.
- LÖ 8 Dazu gehört auch eine den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechende Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen, die in der Regel am Fahrbahnrand ausgebildet werden sollen (Fahrbahnrandhaltestelle oder Buskap). Somit wird das Einfädeln in den fließenden Kfz-Verkehr beschleunigt und die Verkehrssicherheit erhöht.

#### Haltestellen

- LÖ 9 Haltestellen müssen gut sichtbar bzw. auffindbar sein.
- LÖ 10 Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung (u. a. Sitzmöglichkeit, Überdachung, Beleuchtung) müssen als Mindeststandard erfüllt sein. Da Sitzmöglichkeiten, aber auch die Barrierefreiheit, vor allem für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen eine hohe Bedeutung haben, sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit und nach Möglichkeit auch der Bedarf an Sitzgelegenheiten flächendeckend zu erfüllen. Hierdurch wird die Zugänglichkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV für alle gewährleistet.
- LÖ 11 Darüber hinaus sind Haltestellen ansprechend zu gestalten, d. h. sie sollen sauber, ohne Beschädigungen und nach Möglichkeit modern sein. Die Einhaltung erfordert eine regelmäßige Kontrolle, Pflege und Instandhaltung.

#### 7.3.5 Leitlinien für den allgemeinen Kfz-Verkehr

Die Betrachtung aller Verkehrsmittel erfolgt auf Grundlage eines definierten Untersuchungsnetzes für die Wittener Innenstadt, dessen „Grundgerüst“ für den Kfz-Verkehr das klassifizierte Straßennetz ist. Für das gesamte definierte Untersuchungsnetz werden die Wechselwirkungen der verschiedenen Verkehrsarten berücksichtigt. Maßnahmen zum allgemeinen Kfz-Verkehr ergeben sich vor allem durch notwendige Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr.

Grundsätzlich hat die Verkehrssicherheit gegenüber der Schnelligkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs absoluten Vorrang. Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit soll zum Schutz des Menschen (unabhängig von der Verkehrsmittelwahl), von Natur und Umwelt und zur Beseitigung der Hauptunfallursachen beitragen. Zur Verringerung der Umweltbelastungen und Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein stetiger Verkehrsablauf auf niedrigem

Geschwindigkeitsniveau anzustreben und durch flankierende Maßnahmen und konsequente Überwachung zu unterstützen.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Leitlinien für den MIV, differenziert nach Netzgestaltung und Ausbaustandard, aufgeführt.

#### Netzgestaltung

- LK 1 Das Straßennetz für den MIV ist im Hinblick auf die vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu prüfen. Neben einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem Großteil der Hauptverkehrsstraßen sind auch die vorhandenen Abgrenzungen der Tempo 30-Zonen sowie der verkehrsberuhigten Bereiche auf notwendige Anpassungen zu prüfen. In Tempo 30-Zonen ist durch die Anordnung von Fahrradstraßen ebenfalls eine weitergehende Differenzierung möglich (vgl. Ziffer 7.3.3).
- LK 2 Die Verkehrssicherheit soll gegenüber der Schnelligkeit und Flüssigkeit im MIV den absoluten Vorrang haben. Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit soll zum Schutz des Menschen (unabhängig von der Verkehrsmittelwahl), von Natur und Umwelt und zur Beseitigung der Hauptunfallursachen beitragen.
- LK 3 Beim Neu- oder Umbau von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen ist die Wahl der Knotenpunktart unter Berücksichtigung des Kontinuitätskriteriums und der anzustrebenden Funktion zu wählen.

#### Ausbaustandard

- LK 4 Der Ausbaustandard und die Gestaltung von Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen orientieren sich an der Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den (städtebaulichen) Umfeldnutzungen. Der Ausbaustandard und die Gestaltung sollen nach den in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) empfohlenen Regelmaßen ausgebaut werden, Mindestmaße sollen eine Ausnahme darstellen und sind zu begründen.

#### 7.3.6 Leitlinien für den ruhenden Kfz-Verkehr

Ein gesamtstädtisches Parkraummanagement ist ein wesentlicher Ansatz zur Verkehrsvermeidung (Reduzierung des Parksuchverkehrs) und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund und zur Schaffung von Freiräumen z. B. auf Plätzen für andere Nutzungen. Es beinhaltet die Bewirtschaftung des Parkraumangebots in zentralen Innenstadtbereichen mit hoher Parkraumnachfrage sowie die Steuerung des Parksuchverkehrs über ein Parkleitsystem. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden Maßnahmen für ein zielgerichtetes Parkraummanagement für die Wittener Innenstadt zusammengestellt und erörtert.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Leitlinien für den ruhenden Kfz-Verkehr (im Wesentlichen bezogen auf den Pkw-Verkehr), differenziert nach Parkraummanagement und Parkleitsystem, aufgeführt.

#### Parkraummanagement

- LP 1 Ein Parkraummanagement, das die gesamte Wittener Innenstadt umfasst, ist wesentlich zur Verkehrsvermeidung

und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund. Auf Grundlage der vorliegenden Parkraumanalyse ist ein Parkraumkonzept für die Innenstadt zu erarbeiten. Dabei ist durch die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Parkhäuser und Tiefgaragen eine Reduzierung der oberirdischen Parkmöglichkeiten (Parkplätze und Parkstände im übrigen öffentlichen Straßenraum) und infolgedessen eine Steigerung der Aufenthaltsqualität zu erwarten (vgl. hierzu auch Leitlinie LA 4 in Ziffer 7.3.1). Die Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten ist unterstützend für die Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs in vorhandene Parkbauten anzupassen.

- LP 2 Erfolge mit dem Parkraummanagement können nur dann erzielt werden, wenn ein begleitendes Überwachungskonzept konsequent umgesetzt wird.
- LP 3 Im Hinblick auf ein innovatives Parkraummanagement sind technische Systeme zur automatischen Auslastungserfassung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum in Betracht zu ziehen. Diese ermöglicht die Lenkung des Parksuchverkehrs mit einem dynamischen Parkleitsystem (siehe Leitlinie LP 6).

#### Parkleitsystem

- LP 4 Der Parkraum in der Innenstadt soll verträglich erschlossen werden. Hierzu sind „Parkzonen“ und „Parkrouten“ zu definieren und auszuschildern (durch ein statisches oder gegebenenfalls auch durch ein dynamisches Parkleitsystem).
- LP 5 Das innenstadtbezogene Parkleitsystem muss leicht begreifbar sein und an den Einfahrten zur Innenstadt beginnen. Bei Ausweitung des Parkraumkonzepts auf die Gesamtstadt oder auf weitere Stadtteile bzw. die dortigen Zentren ist auch das Parkleitsystem anzupassen.
- LP 6 Die Parkieranlagen (Parkplätze, Parkhäuser) können in ein, die statische Parkleitbeschilderung ergänzendes dynamisches Parkleitsystem eingebunden werden, mit dem eine gezielte Führung zu Anlagen mit freien Kapazitäten erfolgen kann.
- LP 7 Bei einer automatischen Auslastungserfassung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum können auch diese, z. B. „zonenweise“ (diese Parkzonen müssten dafür noch definiert werden) in ein dynamisches Parkleitsystem eingebunden werden.

#### 7.3.7 Leitlinien für den Wirtschaftsverkehr

Die Planungsleitlinien für den Wirtschaftsverkehr – Güter- und Lieferverkehr, einschließlich Kurier-, Express- und Paketdiensten – entsprechen denen des fließenden Kfz-Verkehrs (vgl. Ziffer 7.3.5). Hinzu kommen noch die nachfolgend vorgeschlagenen Leitlinien, differenziert nach Netzgestaltung sowie Liefer- und Ladezonen.

#### Netzgestaltung

- LW 1 Für den Wirtschaftsverkehr ist ein eigenständiges Netz innerhalb des Netzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu entwickeln, über das entweder die Ziele direkt erreichbar

sind bzw. ausgewiesene Liefer- und Ladezonen angefahren werden können.

- LW 2 Durch eine Beschilderung im Straßenraum mit entsprechenden Ver- und Geboten soll eine Nutzung von Straßen und Wegen außerhalb dieses Netzes ausgeschlossen werden. Zudem sind die Informationen zu diesem Netz an Navigationsanbieter, aber auch an die betroffenen Betriebe, Einzelhändlerinnen und Einzelhändler usw., weiterzugeben.
- LW 3 In besonders sensiblen Bereichen sollten neben rein verkehrsrechtlichen Ver- und Geboten auch technische Systeme für Zufahrtbeschränkungen in Betracht gezogen werden (z. B. versenkbare Poller), die nur für Nutzungsberechtigte „überwindbar“ sind.

#### Liefer- und Ladezonen

- LW 4 Liefer- und Ladezonen sollten nicht nur gezielt ausgewiesen werden, sondern auch überwacht werden.

### 7.3.8 Leitlinien zum Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement wird als Querschnittsaufgabe verstanden. Deshalb werden hierzu keine Leitlinien zur planerischen Umsetzung, sondern übergeordnete Leitlinien zur Initiierung von Projekten formuliert.

Die Schaffung von attraktiven Angeboten im Umweltverbund bildet die allgemeine Grundlage zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl. Dies wird durch die Planungsleitlinien zum Fußgänger-, Radverkehr und zum ÖPNV aufgegriffen.

Die Zusammenarbeit mit relevanten (gegebenenfalls ortsansässigen) Akteurinnen und Akteuren trägt dazu bei, dass neue Projektideen (z. B. Einrichtung einer Mobilitätszentrale, Einführung einer Mobilitäts-App) entwickelt und umgesetzt werden. Der fachliche Austausch kann dazu in Form eines Netzwerkes bzw. einer Arbeitsgruppe erfolgen.

Grundsätzlich stellt die Stadtverwaltung als Arbeitgeber einen öffentlichen Betrieb dar, der im Hinblick auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds, aber auch des Einsatzes von alternativen Antrieben eine wichtige Vorbildfunktion hat. Dies gilt u. a. in Bezug auf Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Die Stadtverwaltung, aber auch andere öffentliche Betriebe, sollen diese Vorbildfunktion wahrnehmen, sodass auf Grundlage der gewonnenen Erfahrungswerte auch praxisnahe Überzeugungsarbeit durchgeführt werden kann.<sup>9</sup> Nur so können auch private Betriebe überzeugt werden, ein betriebliches Mobilitätsmanagement einzuführen.

Auch sollten Werbe- und Servicemaßnahmen der ÖPNV-Betreiber für ihre Kunden im Stadtgebiet von kommunaler Seite gezielt

---

<sup>9</sup> Für den Rathausstandort der Stadtverwaltung Witten in der Innenstadt wird parallel zur Erstellung des Mobilitätskonzepts für die Innenstadt ein Mobilitätskonzept Rathaus für betriebliches Mobilitätsmanagement erarbeitet.

angeregt und unterstützt werden. Dazu zählt auch die organisatorische Unterstützung von Angeboten zur Mobilitätsberatung.

Zur Reduzierung des MIV-Aufkommens soll kontinuierlich die Einführung und Ausweitung von alternativen Mobilitätsangeboten geprüft werden. Zu nennen ist hier z. B. Carsharing als Alternative zum eigenen Pkw oder in Ergänzung zum ÖPNV-Angebot. Entsprechende Maßnahmen wie E-Carsharing und elektrifizierte Mobilitätsstationen werden bereits im Elektromobilitätskonzept empfohlen.

### 7.3.9 Leitlinien zu alternativen Antrieben

Im Hinblick auf die alternativen Antriebe werden ebenfalls keine Leitlinien zur planerischen Umsetzung, sondern ebenfalls nur übergeordnete Leitlinien zur Initiierung und Verstetigung von Projekten formuliert. Auch hier gilt, dass die Zusammenarbeit mit relevanten (gegebenenfalls ortsansässigen) Akteurinnen und Akteuren dazu beiträgt, dass neue Projektideen entwickelt und umgesetzt werden. Der fachliche Austausch kann dazu in Form eines Netzwerkes bzw. einer Arbeitsgruppe erfolgen. Die Stadtverwaltung sollte neu initiierte Projekte im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen (z. B. über die Bereitstellung von geeigneten Flächen).

Grundsätzlich stellt die Stadtverwaltung als Arbeitgeber einen öffentlichen Betrieb dar, der im Hinblick auf den Einsatz von alternativen Antrieben eine Vorbildfunktion hat. Dies gilt beispielsweise für die Umstellung des städtischen Fuhrparks auf alternative Antriebe (z. B. Elektroautos). Im Rahmen eines Mobilitätskonzepts für das Rathaus der Stadt Witten wurden Ansätze für Mobilitätsmanagementmaßnahmen erarbeitet, die die nachhaltige Mobilität der Stadtverwaltung fördern sollen.

Die Stadtverwaltung, aber auch andere öffentliche Betriebe, sollen ihre Vorbildfunktion wahrnehmen, sodass auf Grundlage der gewonnenen Erfahrungswerte auch praxisnahe Überzeugungsarbeit durchgeführt werden kann. Dies unterstützt dabei, auch private Betriebe zu überzeugen, ihren Fuhrpark auf alternative Antriebe umzustellen.

### 7.3.10 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die Umsetzung der jeweiligen verkehrsmittelspezifischen Konzepte, aber auch von Maßnahmen aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements, sollten zur besseren Wahrnehmung und Akzeptanz jeweils öffentliche Informationskampagnen durchgeführt werden (Pressemitteilungen, Informationsplakate, Informationsflyer, Online-Informationen auf der städtischen Homepage, Informationen über soziale Medien wie Facebook, Instagram usw.). Die Stadtverwaltung muss hier ihre informierende, motivierende und koordinierende Rolle zum Auf- und Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit wahrnehmen.

## 8 Handlungsfelder und Maßnahmenkonzept

Die Erstellung eines Maßnahmenkonzepts setzt sich grundsätzlich aus drei Stufen zusammen. Auf einer ersten Stufe werden zielspezifische Handlungsfelder definiert, die im nächsten Schritt in handlungsfeldspezifische Maßnahmen überführt werden. Als dritte Stufe wurden für ausgewählte Bereiche in der Wittener Innenstadt ortspezifische räumliche Vertiefungen ausgearbeitet. In diesem stufenweisen Aufbau nimmt der Detaillierungsgrad mit jeder Stufe zu.

### 8.1 Handlungsfelder

Für das Mobilitätskonzept für die Wittener Innenstadt werden sowohl verkehrsmittelspezifische als auch übergreifende Handlungsfelder definiert. Die relevanten Handlungsfelder sind dabei:

- Aufenthaltsqualität,
- Fußverkehr,
- Radverkehr,
- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Kfz-Verkehr,
- Querschnittsthemen.

Zu diesen Handlungsfeldern werden in der ersten Stufe des Maßnahmenkonzepts konkrete Handlungsansätze/Maßnahmen formuliert. Die zielspezifischen Handlungsfelder mit den zugehörigen Handlungsansätzen bzw. Maßnahmen für die Mobilität in der Wittener Innenstadt können Tabelle 9 entnommen werden. Zu diesen Handlungsfeldern werden im nächsten Schritt Maßnahmensteckbriefe erstellt, die im Weiteren als Kurzbeschreibungen bzw. Hilfestellung zu den in der Einzelmaßnahmentabelle beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen dienen.

Bei der Maßnahmenentwicklung wurden die verorteten Rückmeldungen aus der Bürgerschaft (z. B. Online-Beteiligung) berücksichtigt. Da in Bezug auf den Radverkehr lediglich die im Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen übernommen und im Rahmen der Einzelmaßnahmen überprüft und bei Bedarf angepasst werden, erfolgt für das Themenfeld „ruhender Radverkehr“ in Kapitel 8.4.2 eine Ableitung von möglichen Standorten für Fahrradabstellanlagen aus den Mitteln der Bürgerschaft.

Tabelle 9: Tabellarische Übersicht der Steckbriefe

| <b>Aufenthaltsqualität</b>                    |   |
|---|---|
|   | <b>Handlungsfeld</b>  |
| A1  | Fußverkehrsgerechte Gestaltung von Wegen und Plätzen (Stadtmobiliar)  |
| A2  | Erhöhung der verkehrlichen und sozialen Sicherheit  |
| A3  | Schaffung von fuß- und radverkehrsfreundlichen Zugangsbereichen zur Fußgängerzone                                       |
| <b>Fußverkehr</b>                             |   |
|   | <b>Handlungsfeld</b>  |
| F1  | Gestaltung des Fußwegenetzes in der Innenstadt  |
| F2  | Ausbaustandards für Gehwege   |
| F3  | Ausbaustandards für Querungsanlagen   |
| <b>Radverkehr</b>                             |   |
|   | <b>Handlungsfeld</b>  |
| R1  | Umsetzung des Radverkehrskonzepts und ergänzender Maßnahmen   |
| <b>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</b> |   |
|   | <b>Handlungsfeld</b>  |
| Ö1  | Angebotsplanung und Erschließungsstandards für das Stadtgebiet  |
| Ö2  | Förderung intermodaler Verkehrsmittelnutzung durch Einrichtung von Mobilstationen                                       |
| Ö3  | Attraktivierung des Busverkehrs im Vergleich zum MIV  |
| Ö4  | Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen   |
| <b>Kfz-Verkehr (MIV)</b>                      |   |
|   | <b>Handlungsfeld</b>  |
| K1  | Gestaltungs- und Ausbaustandards des Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßennetzes auf der Strecke und an Knotenpunkten |
| K2  | Maßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr  |
| K3  | Gestaltung eines Netzes mit Liefer- und Ladezonen in der Innenstadt   |
| <b>Mobilitätsmanagement</b>                   |   |
|   | <b>Handlungsfeld</b>  |
| M1  | Initiierung von Projekten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität  |
| M2  | Verstetigung von bereits angestoßenen Projekten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität                              |

## 8.2 Steckbriefe

Die in Tabelle 9 dargestellten Handlungsfelder bzw. Maßnahmenansätze werden als Grundlage für weitere Arbeitsschritte verwendet. In den folgenden Kapiteln werden Infrastrukturmaßnahmen sowie allgemeine verkehrsmittelspezifische und verkehrsmittelübergreifende Maßnahmenempfehlungen gemacht. Die inhaltliche Grundlage bzw. Ergänzung für die Ausarbeitungen stellen die Steckbriefe zu den aufgezeigten Handlungsfeldern dar.

### 8.2.1 Steckbriefe Aufenthaltsqualität

| <b>Aufenthaltsqualität</b>   |   |
|--|---|
| A1   | Fußverkehrsgerechte Gestaltung von Wegen und Plätzen (Stadtmobiliar)        |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>   |   |
| <input type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität   | <input type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität                                |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität  | <input checked="" type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt |
| <b>Kurzbeschreibung</b>  |   |
| <p>Ein attraktives Wohnumfeld bietet Lebens- und Bewegungsraum für alle Bevölkerungsgruppen. Hierzu gehören neben Erholungs- und Spielflächen auch attraktiv gestaltete Plätze im öffentlichen Raum. Diese dienen der Bevölkerung als Treffpunkte zum Verweilen und sozialen Miteinander. Hierzu gehört auch die Möglichkeit zur Veranstaltung von Festen. Zudem gehören bspw. die Schaffung breiterer Gehwege als „Flaniermeile“, der Ausgleich von Höhenunterschieden durch Treppenstufen und Rampen, die Bereitstellung von Bänken oder die Reduzierung von Fahrbahnbreiten dazu. Letztere dient u. a. der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und somit einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie der Sicherheit.</p> <p>In der letzten Zeit wurden bzw. werden in der Wittener Innenstadt bereits erste größere Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität umgesetzt. Zu nennen sind hier die Umgestaltung des Johannisplatzes ebenso wie der Umbau des Karl-Marx-Platzes. Das ISEK für die Wittener Innenstadt enthält weitere Empfehlungen zur Aufwertung und Umgestaltung von Platzbereichen. Hierzu gehören z.B. die Umgestaltung des Humboldtplatzes (hier geht es um die Gestaltung einer multifunktional nutzbaren Fläche, die neben Parkmöglichkeiten z.B. auch Stellplätze für Carsharing beinhaltet, zugleich aber auch Infrastruktur für die Nutzung als Veranstaltungsfläche vorhält; siehe hierzu Maßnahme HS II 5 ISEK Innenstadt), die Umgestaltung des Ossietzky-Platzes zu einem Quartiersplatz mit Aufenthaltsqualitäten (hierzu sollen u.a. Spielgeräte eingeplant werden und eine multifunktionale Nutzung der Platzfläche ermöglicht werden; siehe hierzu Maßnahme HS II 6 ISEK Innenstadt), die Aufwertung des Breddegartens als wichtige Wegeverbindung und Grünfläche (siehe hierzu HS II 14 ISEK Innenstadt) sowie die Umgestaltung des Rathausplatzes, des Kornmarkts und des Platzes der Gedächtniskirche (jeweils unterschiedliche Handlungsschwerpunkte; siehe hierzu Maßnahmen HS II 7, HS II 8, HS II 9 ISEK Innenstadt).</p> <p>Neben einer Weiterverfolgung dieser Projekte sollten zur Stärkung der Aufenthaltsqualitäten die Wegebeziehungen in der Innenstadt verstärkt in den Fokus gerückt werden und Maßnahmen zur Stärkung der Aufenthaltsqualitäten ergriffen werden. Der Maßnahmenkatalog beinhaltet hierzu einige konkrete Vorschläge, die neben der Aufwertung bestimmter Bereiche auch z.B. Maßnahmen wie das Freihalten von Gehwegen von Hindernissen (wie Müll, Fahrrädern) und Einbauten beinhalten (z.B. im Bereich der Augustastraße, der Galenstraße, der Wideystraße, der Synagogenstraße und der Uthmannstraße).</p> <p>Darüber hinaus ist es sinnvoll im Rahmen von Aufwertungsmaßnahmen die beiden folgenden Aspekte verstärkt zu berücksichtigen: Sitz- und Spielgelegenheiten sowie Gastronomie.</p> <p><u>Sitz- und Spielgelegenheiten</u></p> <p>Während für Kinder ein Weg mit Hilfe von Spielelementen attraktiviert werden kann, ist es für ältere Menschen wichtig, dass auf ihren täglichen Wegen ausreichend Ruhepunkte vorhanden sind. Dabei lassen sich manchmal Sitz- und Spielelemente auch kombinieren (z. B. Balancierbalken, der auch als Bank genutzt werden kann).</p> <p>Im Hinblick auf die Erweiterung des Angebots an Sitz- und Spielgelegenheiten sind zunächst die relevanten Aufenthaltsbereiche und Wegeverbindungen von älteren Menschen und Kindern zu identifizieren. Erste Hinweise geben Nutzungseinrichtungen, die für Senioren (Senioreneinrichtung, kirchliche Einrichtung) oder für Kinder (schulische Einrichtung, Freizeiteinrichtung) von Bedeutung sind. Im Idealfall erfolgt die Identifizierung im Rahmen eines partizipativen Prozesses (z. B. Fußverkehrs-Check) gemeinsam mit der Zielgruppe der älteren Menschen oder der Kinder – ggf. gemeinsam mit deren Eltern. Im nächsten Schritt muss dann erarbeitet werden, an welchen Punkten eine Aufstellung von Sitz- und Spielgelegenheiten sinnvoll möglich ist. Hierbei</p> |   |

sollte die Aufenthaltsqualität des Umfelds sowie die Sichtbarkeit und Erreichbarkeit des Aufstellungsortes berücksichtigt werden. Die Barrierefreiheit (Freihaltung von Fußgängerachsen) darf jedoch durch die Aufstellung nicht beeinträchtigt werden (vgl. Maßnahmensteckbrief F2).

### Gastronomie

Im Innenstadtbereich befinden sich einige Gastronomienutzungen, die aufgrund der aktuellen Straßenraumaufteilung nur geringe Attraktivität für Außengastronomie besitzen. Im Zuge der fußgängergerechten Gestaltung von Wegen und Plätzen sind nicht nur öffentliche Räume aufzuwerten, auch Platzflächen für das Angebot von Sitzmöglichkeiten für die ansässige Gastronomie sind zu berücksichtigen.

### Maßnahmentypen

- Weiterverfolgung und Konkretisierung der Maßnahmen aus dem ISEK Innenstadt zur Aufwertung von öffentlichen Räumen
- Festlegung von Gestaltungs- und Ausstattungsvorgaben für Wege und Plätze
  - Einrichtung barrierefreier Sitzmöglichkeiten auf Plätzen und entlang wichtiger Wegeachsen
  - Festlegung von Standards für das Stadtmobiliar / Wiedererkennbare Gestaltung des Stadtmobiliars
  - Errichtung von Spiel- und Sportgeräten in Parkanlagen
- Freihalten der Gehwege von Hindernissen (z.B. Müll, Fahrrädern und Einbauten)
- Fertigstellung, Beschlussfassung und Anwendung von Gestaltungssatzung und Gestaltungshandbuch für die Wittener Innenstadt (Gebäude, Auslagen, Nutzung öffentlicher Flächen)



Beispielhafte Sitzmöglichkeit für Senioren  
Beispiel Karl-Mark-Platz  
(Bildquelle: Stadt Witten, zugesendet am 07.08.2023)



Beispielhafte Spielmöglichkeit für Kinder im öffentlichen Straßenraum (Bildquelle: www.griesheim.de)

### Zielsetzung

- ➡ Attraktivierung von Straßenräumen und Platzbereichen („verweilen“)
- ➡ Schaffung von Begegnungsräumen („Kommunikation“)
- ➡ Förderung der Gesundheit, der Mobilität und des Wohlbefindens

### Umsetzungsparameter

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen | 10, 32, 50, 52, 84, 90, 102, 103, AM 38 |
| Wirkungsabschätzung         | mittel                                  |

| <b>Aufenthaltsqualität</b>  |   |
|---|---|
| A2  | Erhöhung der verkehrlichen und sozialen Sicherheit                          |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>  |   |
| <input type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität  | <input type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität                                |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität   | <input checked="" type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt |
| <b>Kurzbeschreibung</b>   |   |
| <p>Zur Gewährleistung und Erhöhung der verkehrlichen und sozialen Sicherheit und damit (auch) der Aufenthaltsqualität sollten in der Wittener Innenstadt Maßnahmen aus den Bereichen Markierungen und Beschilderungen, Gestaltung und Beleuchtung, Barrierefreiheit und Wartung sowie Verkehrsberuhigung angegangen und umgesetzt werden. Insbesondere bei Umgestaltungen/Neuplanungen sollten diese Themen Berücksichtigung finden.</p> <p><u>Markierungen und Beschilderungen</u></p> <p>In einigen Bereichen der Wittener Innenstadt kommt es zu Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Durch eindeutige Beschilderungen/Markierungen kann diesen entgegengewirkt werden. Wenn z.B. weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, sollte diese Regelung durch entsprechende Hinweise verdeutlicht werden. Darüber hinaus ist es u.a. im Bereich von Knotenpunkten von Bedeutung, gute Sichtbeziehungen zu gewährleisten (z.B. durch das Freihalten von Knotenpunktbereichen vom ruhenden Verkehr). Im Maßnahmenkatalog werden einige Maßnahmevorschläge aus diesem Bereich zur Erhöhung der verkehrlichen Sicherheit gegeben.</p> <p><u>Gestaltung und Beleuchtung</u></p> <p>Ein hohes Maß an subjektiver Sicherheit kann durch eine angemessene Gestaltung und Beleuchtung von Fußverkehrsanlagen erreicht werden. Zudem können so die Aspekte Sauberkeit und Einsehbarkeit gewährleistet werden. Anlagen für den Fuß- und Radverkehr sollten möglichst so gestaltet sein, dass sie von außen (auch von der Fahrbahn aus) gut einsehbar sind, sodass eine gewisse soziale Kontrolle ermöglicht werden kann. Oftmals werden vor allem Zwischen- und Verbindungswege vernachlässigt, obwohl sie im Hinblick auf die Durchgängigkeit für den Fuß- und Radverkehr eine hohe Bedeutung haben.</p> <p><u>Barrierefreiheit und Wartung</u></p> <p>Darüber hinaus sollten neue Verbindungen geschaffen und Mängel im bestehenden Wegenetz identifiziert und behoben werden, um die Sicherheit der zu Fuß Gehenden zu gewährleisten. Zur verkehrlichen Sicherheit für den Fußverkehr gehört auch eine regelmäßige Überprüfung, Wartung und Reinigung der vorhandenen Wege in Bezug auf Sauberkeit, Beleuchtung und Einsehbarkeit (Grünbewuchs). Bei identifizierten Defiziten sind Sichtbarrieren (z. B. dichtes Buschwerk) zu entfernen, vorhandene schwache Leuchtmittel zu ersetzen, falsch platzierte Leuchten zu versetzen oder fehlende Leuchten zu installieren.</p> <p>Um die Barrierefreiheit sowie Akzeptanz von Fußverkehrsanlagen zu gewährleisten, soll die Oberfläche jederzeit in einwandfreiem Zustand gehalten werden. Dies ist vor allem für Mobilitätseingeschränkte sowie Ältere von großer Bedeutung. Neben der Oberfläche muss auch die wegweisende Beschilderung in einem einwandfreien Zustand gehalten werden. Hierzu ist eine regelmäßige Kontrolle erforderlich, wobei die Kontrollhäufigkeit nicht geringer sein sollte als diejenige im übrigen Straßennetz. Identifizierte Schäden sind zu erfassen und möglichst zeitnah zu beheben. Dabei kann der individuelle Fußgänger mit eingebunden werden. Die regelmäßige Reinigung ist insbesondere in den Wintermonaten nötig, wenn aufgrund der Witterung erhöhte Rutschgefahr besteht.</p> <p><u>Verkehrsberuhigung</u></p> <p>Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche sind besondere Aufenthaltsbereiche für Fußgänger ohne bzw. mit geringem allgemeinen Kfz-Verkehr. Sie eignen sich vor allem bei einer sehr hohen Anzahl von Fußgängerinnen und Fußgängern von und zu ausgeprägten Einzelquellen und -zielen, wie beispielsweise einem Straßenabschnitt mit beidseitigem Geschäftsbesatz. Die zentrale Innenstadt von Witten ist bereits als Fußgängerzone ausgewiesen.</p> <p>Soll der Kfz-Verkehr nicht gänzlich ausgeschlossen werden, aber dennoch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr erzielt werden, kann eine Verkehrsberuhigung auch durch die Anordnung eines verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereichs geschaffen werden, bei dem die gemeinsame und gleichberechtigte Nutzung des Verkehrsraums durch alle Verkehrsteilnehmer gilt („Shared Space“-Prinzip). Auch hier ist ein hohes Aufkommen im Fußverkehr erforderlich, damit der gemeinschaftliche Nutzungsbedarf erkennbar ist (vgl. Steckbrief A3).</p> |   |

| <b>Maßnahmentypen</b>   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planung/Realisierung eindeutiger Markierungen und Beschilderungen (u.a. zur Verdeutlichung von Gefahrenstellen)</li> <li>▪ Überprüfung und ggf. Einrichtung neuer Beleuchtung (z.B. im Zuge von Straßenbaumaßnahmen)</li> <li>▪ Verbesserung von Sichtbeziehungen zur Vermeidung von Angsträumen und zur Verbesserung der verkehrlichen Sicherheit</li> <li>▪ Beseitigung von Schäden im Oberflächenbelag</li> <li>▪ Regelmäßige Reinigung von Verkehrsflächen/Winterdienst</li> <li>▪ Freihalten der Verkehrswege von Hindernissen (z.B. Müll, Fahrräder) und Einbauten</li> <li>▪ Planung/Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche)</li> </ul> |   |
| <b>Zielsetzung</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden</li> <li> Steigerung der Aufenthaltsqualität</li> </ul>  |   |
| <b>Umsetzungsparameter</b>  |   |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen   | 17, 26, 31, 39, 43, 45, 46, 47, 49, 54, 57, 64, 67, 71, 72, 77, 85, 96, 104, 105, 108, 116, 117, 133, 134, Kapitel 8.4.5, AM 22, AM 23, AM 24, Weitere allgemeine Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, |
| Wirkungsabschätzung   | hoch  |

| <b>Aufenthaltsqualität</b>  |   |
|---|---|
| A3  | Schaffung von fuß- und radverkehrsfreundlichen Zugangsbereichen zur Fußgängerzone |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>  |   |
| <input type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität  | <input type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität                                      |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität   | <input checked="" type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt       |
| <b>Kurzbeschreibung</b>   |   |
| <p>Die Fußgängerzone in der Wittener Innenstadt besitzt neben der Nutzung durch den Fußverkehr und die Straßenbahn lediglich Ausnahmeregelungen für die Nutzung durch andere Verkehrsmittel. Um Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden, sind besonders die Zugangsbereiche entsprechend zu gestalten. Hierbei muss für alle Verkehrsteilnehmenden unmittelbar erkennbar sein, welche Flächen genutzt werden dürfen und wo besonders Rücksicht genommen werden muss.</p> <p>Eine Kennzeichnung der Zugangsbereiche kann durch bauliche, markierungstechnische oder gestalterische Maßnahmen umgesetzt werden. Mit dem geringsten Aufwand könnten in den Zugangsbereiche Piktogramme auf die Oberflächen aufgebracht werden, die zusätzlich den Beginn der Fußgängerzone kennzeichnen. Ergänzt durch kleinere bauliche Anpassungen, wie beispielsweise die Einrichtung von Sitzmöbeln und Fahrradabstellanlagen am Anfang der Fußgängerzonen, könnte bereits eine räumliche Grenze z. B. für den fahrenden Radverkehr geschaffen werden.</p> <p>In der Wittener Innenstadt sind bereits ausgewählte Bereiche als Fußgängerzone oder als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Um weitere „Schutzräume“ für den Fußverkehr zu schaffen, ist eine Ausweitung dieser bzw. eine Neuausweisung weiterer Bereiche als verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich zu prüfen. In Betracht kommen z.B. Teile der Nordstraße, der Breddestraße, der Johannisstraße und der Beethovenstraße (näheres hierzu siehe im Maßnahmenkatalog).</p> <p>Im Hinblick auf die notwendige Abwägung zwischen den verschiedenen Nutzungsanforderungen sollten dabei sowohl die Anwohnenden als auch die vorhandenen Gewerbetreibenden eingebunden werden.</p> <p>Wichtige thematische Zusammenhänge bestehen zu den Steckbriefen A1, F1, R1, K1 und K2.</p> |   |
| <b>Maßnahmentypen</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausweitung bzw. Neu-Ausweisung weiterer Straßen(abschnitte) als verkehrsberuhigte Bereiche</li> <li>▪ Farbliche Kennzeichnung der Oberflächen der Fußgängerzone</li> <li>▪ Bauliche Abtrennung der Eingangsbereiche zur Fußgängerzone (z.B. für den Radverkehr überfahrbare Borde, Einengungen, Poller)</li> <li>▪ Räumliche Unterteilung durch Einbauten (z.B. Fahrradabstellanlagen)</li> <li>▪ eindeutige Kennzeichnung der zulässigen Fahrwege für die einzelnen Verkehrsmittel</li> </ul>   |   |
| <b>Zielsetzung</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Schaffung einer erhöhten Aufenthaltsqualität</li> <li> Förderung der Gesundheit, der Mobilität und des Wohlbefindens</li> <li> Schaffung von erkennbaren und sicheren Zugängen zu Fußverkehrsbereichen</li> </ul>  |   |
| <b>Umsetzungsparameter</b>  |   |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen   | 21, 66, 70, 71, 80, 101, 106<br>Kapitel 8.4.1, AM1, AM2, AM6                      |
| Wirkungsabschätzung   | mittel  |

## 8.2.2 Steckbriefe Fußverkehr

| <b>Fußverkehr</b>  |   |
|--|---|
| F1   | Gestaltung des Fußwegenetzes in der Innenstadt                              |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>   |   |
| <input checked="" type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität  | <input type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität                                |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität  | <input checked="" type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt |
| <b>Kurzbeschreibung</b>  |   |
| <p>Ziel ist die Schaffung eines durchgängigen, sicheren und barrierefreien Netzes für den Alltagsfußverkehr. Dabei sind direkte Wegeverbindungen entlang des Haupt- und Erschließungsstraßennetzes, aber auch alternative Routenführungen durch Grün- und Parkanlagen und über Plätze auszubauen und zu schaffen.</p> <p>Um gezielt bedeutende Fußverkehrsverbindungen zu verbessern, ist eine vorherige Analyse dieser, unter Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Nutzergruppen (Kinder, Jugendlicher, älterer oder auch mobilitätseingeschränkter Personen) sowie der Quell- und Zielorte notwendig. Im Bereich der Innenstadt können insbesondere die Fußgängerzone, Einzelhandelsstandorte, Schulstandorte sowie öffentliche Einrichtungen und Grünanlagen als relevante Zielorte identifiziert werden. Als Quellorte können neben den innerstädtischen Wohngebieten insbesondere die Haltestellen des ÖPNV sowie größere Parkieranlagen für den ruhenden Kfz-Verkehr und zentrale Fahrradabstellanlagen als Ausgangspunkte für Fußverkehr definiert werden.</p> <p>Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden bereits erste Anhaltspunkte für auszubauende/zu optimierende Wegeverbindungen benannt. Hierzu zählen z.B. Wegeverbindungen durch bzw. als Alternative zur StadtGalerie. Das ISEK für die Wittener Innenstadt umfasst ebenfalls Vorschläge für zu optimierende Wegeverbindungen wie z.B. die Grün- und Wegeverbindung im Bereich der Alten Hauptfeuerwache (siehe Maßnahme HS II 2 ISEK Innenstadt) oder die Wegebeziehungen im Umfeld des „Bildungsbands“ (geplante Gesamtschule, Albert-Martmüller-Gymnasium, Berufskolleg sowie Bibliothek) (siehe hierzu Maßnahme HS II 11 ISEK Innenstadt). Die Aufwertung der im ISEK benannten Wegeverbindungen sowie der im Rahmen der Beteiligung benannten Wegeverbindungen sollte angestrebt werden.</p> <p>Um gezielt auf Schwerpunktbereiche im Fußverkehrsnetz eingehen zu können, wird darüber hinaus empfohlen sog. „Fußverkehrs-Checks“ durchzuführen, bei denen Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung, Politik und weitere Interessensgruppen gemeinsam verschiedene Arbeitsschritte durchlaufen. Dabei verfolgte Ziele sind die Identifizierung des zielgruppenspezifischen Handlungsbedarfs auf den Fußverkehrsverbindungen sowie die Sensibilisierung für die Bedarfe des Fußverkehrs. Nähere Informationen zu Fußverkehrs-Checks sind im Kapitel 8.4.1 zu finden.</p> <p>Wichtige Wegeverbindungen zu relevanten Zielorten (z.B. kulturellen Einrichtungen, ÖPNV-Haltestellen, Toilettenanlagen, Grün- und Freiflächen) sollten über ein Leitsystem für den Fußverkehr beschildert werden. Vor allem für Ortsunkundige ist eine Wegweisung von Bedeutung, um sich auch ohne technische Hilfsmittel (z. B. Smartphone) in der Innenstadt zurecht zu finden. Neben einer überschaubaren, übersichtlichen Straßenraumgestaltung hilft eine Wegweisung bei der Orientierung und Zielauffindung. Vor diesem Hintergrund sollte für den Fußverkehr in der Wittener Innenstadt ein Wegweisungskonzept erstellt und im weiteren Verlauf umgesetzt werden (siehe hierzu im Kapitel 8.4.1).</p> |   |
| <b>Maßnahmentypen</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verknüpfung von Alltagsfußwegenetz und Freizeitwegenetz</li> <li>▪ Erhöhung der Durchlässigkeit für zu Fuß Gehende</li> <li>▪ Verknüpfung relevanter Quell- und Zielorte auf direkten Wegen (Erschließungsfunktion)</li> <li>▪ Schaffung von Wegeverbindungen mit Erschließungsfunktion, aber auch Aufenthaltsqualität</li> <li>▪ Durchführung von Fußverkehrs-Checks (Bewerbung beim Zukunftsnetz Mobilität NRW)</li> </ul>  |   |
| <b>Zielsetzung</b>   |   |
| <p> Durchgängige und erkennbare Wegführung</p> <p> Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Gehkomforts</p> <p> Festlegung einer Handlungspriorität für Maßnahmen des Fußgängerverkehrs</p>  |   |
| <b>Umsetzungsparameter</b>   |   |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen  | 13, 14, 25, 31, 32, 78, 79, 82<br>Kapitel 8.4.1, AM 3, AM 4                 |
| Wirkungsabschätzung  | mittel bis hoch   |

| Fußverkehr   |   |
|--|---|
| F2   | Ausbaustandards für Gehwege   |
| Bezug zu Leitzielen  |   |
| <input checked="" type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität  | <input type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität  |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität  | <input checked="" type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt               |
| Kurzbeschreibung   |   |
| <p>Grundanforderung für Gehwege ist eine angemessene Dimensionierung. Unterschiedliche Nutzergruppen und städtebauliche Randfunktionen benötigen unterschiedliche Raumbedarfe und beeinflussen daher die notwendigen Gehwegbreiten bei Neu- und Umbauplanungen. Um die Barrierefreiheit sowie Akzeptanz von Fußverkehrsanlagen zu gewährleisten, soll die Oberfläche jederzeit in einwandfreiem Zustand gehalten werden. Dies ist vor allem für Mobilitätseingeschränkte sowie Ältere von großer Bedeutung.</p> <p>Das Mindestmaß der Seitenraumbreite von 2,50 m (Regelfall) leitet sich dabei über den Platzbedarf von zwei nebeneinander gehenden Personen und den erforderlichen Abständen zur vorhandenen Bebauung und zur Fahrbahn ab. Das Maß berücksichtigt aber auch den Flächenbedarf von mobilitätseingeschränkten Personen. In Abhängigkeit der vorhandenen Randnutzung und dem damit verbundenen erwarteten Fußverkehrsaufkommen sind zusätzlich zu dem Regellaß noch Breitenzuschläge erforderlich. Gehwegbreiten sollten die in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) empfohlenen Mindestmaße nicht unterschreiten. Reine Freizeitwege sollen dem erwartbaren Fußgängeraufkommen angepasst und entsprechend der naturräumlichen Lage gestaltet werden (vgl. Leitlinie zum Fußgängerverkehr LF3).</p> <p>Im Bestand ist die Regelbreite von Gehwegen in der Wittener Innenstadt nicht immer erfüllt, da sich das Qualitätskriterium Führungsbreite in den letzten Jahrzehnten verändert hat. Punktuell ist die Einhaltung aufgrund der eingeschränkten räumlichen Platzverhältnisse nicht möglich.</p> <p>Um die Eingriffe in den Verkehrsraum auf ein notwendiges Minimum zu beschränken, sollen die Möglichkeiten zur Anpassung der Gehwegbreiten auf die neuen Qualitätsanforderungen im Zuge von geplanten Baumaßnahmen (z.B. im Rahmen einer Umgestaltung des Platzes der Gedächtniskirche), stets geprüft werden. Bei nicht ausreichenden Platzkapazitäten (z.B. im Bereich der Wideystraße, Gartenstraße, Uthmannstraße, Nordstraße und der Körnerstraße) ist zu prüfen, ob Eingriffe in die Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs Abhilfe schaffen können (Einzelfallentscheidung). Da der Entfall von Stellplätzen nur sehr eingeschränkt kompensiert werden kann, kommt der Verlagerung eines Teils des ruhenden Verkehrs in die Parkbauten sowie dem Ausbau alternativer Mobilitätsangebote in diesem Kontext eine hohe Bedeutung zu (vgl. Steckbrief K2 und Kapitel 8.5).</p> <p>Im Maßnahmenkatalog werden zahlreiche Empfehlungen dazu gegeben, in welchen Straßenräumen und auf welche Art die (nutzbaren) Gehwegbreiten hergestellt werden könnten. Im Zuge von Verbreiterungen sind stets die Belange der Barrierefreiheit sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Querbezug zu A1-A3) zu berücksichtigen.</p> |   |
| Maßnahmentypen   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einhaltung von Regelbreiten von mindestens 2,50 m für Gehwege bei Neu- und Umbauplanungen</li> <li>▪ Rückbau von baulichen Einengungen oder Hindernissen auf bestehenden Gehwegen (z. B. halbseitiges Gehwegparken)</li> <li>▪ Prüfung/Entfall Gehwegparken zur Verbreiterung der Gehwege</li> <li>▪ regelmäßige Kontrolle und Beseitigung von Mängeln auf Gehwegen</li> </ul>  |   |
| Zielsetzung  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Attraktivierung der Fußwegeverbindungen</li> <li> Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur</li> <li> Verbesserung des Komforts für den Fußgängerverkehr</li> </ul>   |   |
| Umsetzungsparameter  |   |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen  | 9, 16, 18, 28, 30, 36, 38, 41, 53, 59, 60, 63, 65, 68, 69, 93, 94, 95, 105, 121, 142, 143 |
| Wirkungsabschätzung  | hoch  |

| <b>Fußverkehr</b>   |   |
|---|---|
| F3  | Ausbaustandards für Querungsanlagen   |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>  |   |
| <input checked="" type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität   | <input type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität  |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität   | <input type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt  |
| <b>Kurzbeschreibung</b>   |   |
| <p>Querungsanlagen dienen dazu, Fußgängerinnen und Fußgängern eine verkehrssichere Überquerung der Fahrbahn durch eine Verkürzung oder Unterteilung des Fahrbahnquerschnitts zu ermöglichen.</p> <p>Querungshilfen können sowohl im Bereich von Knotenpunkten (Kreuzungen, Kreisverkehren), als auch im Streckenbereich (auf längeren Abschnitten ohne Knotenpunkte) angelegt werden. Sie sind dort vorzusehen, wo ein besonderer Überquerungsbedarf besteht oder die Verkehrsstärke im Querschnitt eine Notwendigkeit einer Querungsanlage bedeutet. Darüber hinaus sind Überquerungsanlagen bei einem hohen Aufkommen schutzbedürftiger Fußgänger/innen (Kinder, Senioren) unabhängig von der Verkehrsstärke sinnvoll.</p> <p>Es können folgende Arten von Querungshilfen zur sicheren Querung von Fahrbahnen durch Fußgänger- oder Radverkehr unterschieden werden: Mittelstreifen oder Mittelinseln, Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“), Fußgängerlichtsignalanlage, vorgezogene Seitenräume und Aufpflasterungen. Die Art der Überquerungsanlage wird auf Grundlage verschiedener Rahmenbedingungen, wie der Kfz-Verkehrsstärke, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der verkehrsrechtlichen Situation, der städtebaulichen Situation und der Bedeutung für den Fußverkehr ausgewählt. Jede Anlagenart besitzt verschiedene Einsatzbereiche (vgl. Leitlinie zum Fußverkehr LF 6). Die geeignetste Anlagenart ist im Einzelfall zu prüfen und auszuwählen.</p> <p>Zudem ist die Notwendigkeit sichernder Maßnahmen an den jeweiligen Querungsstellen zu prüfen. Bauliche Unterstützungen von Überquerungsstellen dienen dazu, diese optisch hervorzuheben (gute Erkennbarkeit und Sichtbarkeit tagsüber und nachts), fahrdynamische Wirkungen zu erzielen (z. B. Auf-/Plateaupflasterung) oder die Überquerung in zwei Abschnitte zu teilen (Mittelinseln).</p> <p>Zur Optimierung der Querungsbedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger sollten in verschiedenen Straßenräumen der Wittener Innenstadt (nach Prüfung/Planung) neue Querungshilfen angelegt werden (z.B. im Umfeld des Humboldtplatzes, im Bereich Gerichtsstraße zur Verbesserung der Wegeverbindung entlang der Bergerstraße oder in der Johannisstr. nördl. der Winkelstraße). An anderen Stellen sollten vorhandene Querungshilfen durch z.B. einen barrierefreien Ausbau optimiert werden (z.B. im Bereich der Wiesenstraße) oder Maßnahmen zur Optimierung der Sichtbeziehungen (z.B. Entfall des Parkens) ergriffen werden.</p> <p>Die in der Bestandsanalyse gesammelten Hinweise auf fehlende oder zu optimierende Querungsstellen werden im Maßnahmenkatalog erläutert und sind daraufhin zu prüfen und abzarbeiten.</p> |   |
| <b>Maßnahmentypen</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schaffung neuer Querungsanlagen bei hohem Querungsbedarf</li> <li>▪ Verlegung, Erweiterung bzw. Anpassung von Querungsstellen zur besseren Einbindung in Wegeachsen</li> <li>▪ Barrierefreier Ausbau von Querungsstellen (Bordabsenkungen, Bodenindikatoren u.ä.)</li> <li>▪ Überprüfung vorhandener Signalanlagen im Hinblick auf die Freigabezeiten für den Fußgängerverkehr</li> </ul>  |   |
| <b>Zielsetzung</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➡ Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr</li> <li>➡ Attraktivierung der Verbindungen des Fußgängerverkehrs</li> <li>➡ Gewährleistung einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur</li> <li>➡ Verbesserung des Komforts für den Fußgängerverkehr</li> </ul>  |   |
| <b>Umsetzungsparameter</b>  |   |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen   | 10,11,15, 26, 37, 39, 44, 49, 52, 55, 56, 61, 82, 85, 86, 87, 92, 96, 97, 99, 100, 109, 110, 113, 114, 116, 119, 120, 128 |
| Wirkungsabschätzung   | hoch  |

## 8.2.3 Steckbriefe Radverkehr

| Radverkehr   |  |
|--|--|
| R1   | Umsetzung des Radverkehrskonzepts und ergänzender Maßnahmen      |
| Bezug zu Leitzielen  |  |
| <input checked="" type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität  | <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität          |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität  | <input type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt |
| Kurzbeschreibung   |  |
| <p>Die Stadt Witten besitzt seit 2019 ein Radverkehrskonzept, das Handlungsfelder und Maßnahmen für die Förderung des Radverkehrs in der Gesamtstadt enthält. Für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in der Wittener Innenstadt sind Maßnahmen aus allen drei, im Radverkehrskonzept betrachteten, Bereichen (Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes, Weiterentwicklung des Fahrradparkens sowie Weiterentwicklung in den Bereichen Organisation/Kommunikation und Service) von Relevanz und sollten weiterverfolgt werden.</p> <p><u>Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes in der Wittener Innenstadt</u></p> <p>Die im Rahmen des Radverkehrskonzepts ausgearbeiteten Maßnahmen zum Radverkehrsnetz (hierzu zählen z.B. die Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen) sind im Maßnahmenkatalog des Mobilitätskonzepts (vgl. Kapitel 8.3) nachrichtlich übernommen und – sofern erforderlich – im Hinblick auf Maßnahmenvorschläge zu weiteren Verkehrsmitteln (insbesondere dem Fuß- und Kfz-Verkehr) konkretisiert worden. Darüber hinaus wurden bei der Maßnahmenplanung weitere relevante Routenführungen für den Radverkehr und Hinweise aus der Online-Beteiligung einbezogen.</p> <p>Die zu fördernden Wegeführungen für den Radverkehr in der Innenstadt stellen grundsätzlich die möglichst direkten Verbindungsrouten dar. Besonders auf der Nord-Süd-Achse durch die Innenstadt verlaufen die zu priorisierenden Radrouten abseits der derzeitigen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr (Hauptstraße bzw. Ruhrstraße). Die Befahrbarkeit des Kfz-Nebennetzes durch die Wohngebiete (vorrangig Johannisviertel) soll durch Maßnahmen wie die Einrichtung von Fahrradstraßen (siehe hierzu im Kapitel 8.6) und die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung verbessert werden.</p> <p>Bei der weiteren Konkretisierung und Umsetzung der Maßnahmen sind die Weiterentwicklungen der Rechtsvorschriften (StVO) sowie relevanter Regelwerke – hier vor allem die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) – zu berücksichtigen. Detaillierte Erläuterungen dazu können Anhang 3 entnommen werden.</p> <p><u>Weiterentwicklung des Fahrradparkens</u></p> <p>Insbesondere in den Innenstadtbereichen mit großem Anteil an Wohnnutzung ist die Anzahl an wild abgestellten Fahrrädern hoch. Die Wohnhäuser besitzen häufig keine Fahrradkeller oder Fahrradgaragen, die von den Bewohnerinnen und Bewohnern komfortabel genutzt werden können. Fahrräder werden dann häufig im öffentlichen Straßenraum abgestellt.</p> <p>Das Radverkehrskonzept beinhaltet Vorschläge, welche Konzepte, Leitfäden, Satzungen und Untersuchungen zum Fahrradparken erstellt werden sollten, um im weiteren Verlauf gezielt Radabstellanlagen ergänzen zu können. Darüber hinaus werden im Konzept besonders relevante Einzelmaßnahmen/Projekte benannt (vgl. Kapitel 8.4.2).</p> <p>Auf Basis der Empfehlungen aus dem Radverkehrskonzept wurde bereits eine überdachte Radabstellanlage im Bahnhofsumfeld realisiert (Maßnahme FP 7 Radverkehrskonzept); zur Optimierung des Radparkens sollten auch die anderen aufgeführten Projekte/Maßnahmen angegangen werden.</p> <p>Im Kapitel 8.4.2 (weitere Maßnahmenempfehlungen zum Radverkehr) werden einige ergänzende Hinweise zur Optimierung des Radparkens in der Wittener Innenstadt gegeben. Dabei wurden z.B. verortete Mitteilungen aus der Online-Beteiligung in Standortvorschläge überführt.</p> <p><u>Weiterentwicklung in den Bereichen Organisation, Kommunikation und Service</u></p> <p>Neben dem Ausbau des Radverkehrsnetzes und der Verbesserung des Radparkens sollten zur Förderung des Radverkehrs in der Wittener Innenstadt die folgenden Projekte/Themenfelder weiterverfolgt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ im Juni 2023 wurde in Witten das Fahrradverleihsystem „metropolradruhr“ eingeführt (zunächst testweise für ein Jahr mit 50 Rädern; in der Innenstadt stehen Räder an den Standorten Hbf und Rathaus/Kornmarkt zur Ausleihe bereit). Hier ist eine Verstärkung und Ausweitung des Systems auch über den Testzeitraum hinaus anzustreben (siehe hierzu auch die weitergehenden Erläuterungen in Kapitel 8.4.3)</li> <li>▪ Im Zuge von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen sowie Straßenbauprojekten sollte stets darauf geachtet werden, dass der Radverkehr im Bereich von Baustellen anspruchsgerecht geführt wird (siehe hierzu auch Maßnahme FM 4 Radverkehrskonzept).</li> </ul> |  |

| <b>Maßnahmentypen</b>   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Markierung von Schutzstreifen/Radfahrestreifen/Piktogrammketten</li> <li>▪ Optimierung der Radverkehrsführung (ggf. inklusive verbesserter Einbindung in die Signalisierung) an Knotenpunkten</li> <li>▪ Einrichtung von Fahrradstraßen</li> <li>▪ Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung</li> <li>▪ Erstellung von Konzepten/Leitfäden/Satzungen/Untersuchungen mit dem Ziel das Fahrradparken in der Wittener Innenstadt bedarfsgerecht zu optimieren (z.B. Entwicklung eines Ausbauprogramms)</li> <li>▪ Planung/Umsetzung konkreter Projekte zum Radparken (z.B. Neubau von Radabstellanlagen als Servicestationen in der Innenstadt)</li> <li>▪ Verstetigung metropolradruhr</li> <li>▪ Sicherstellung anspruchsgerechter Radverkehrsführung an Baustellen</li> </ul> |   |
| <b>Zielsetzung</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Stärkere Berücksichtigung der Belange von Fuß- und Radverkehr</li> <li> Attraktivierung der Nutzung des Fahrrads für innerstädtische Wege</li> <li> Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Modal Split</li> </ul>   |   |
| <b>Umsetzungsparameter</b>  |   |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen   | 1-9, 12-14, 18-20, 23, 25, 42, 57, 58, 70, 73, 76, 88, 89, 94, 95, 98, 110, 112, 115, 117, 118, 121-132, 135-143<br>Kapitel 8.4.2, AM5, AM 6, AM7, AM8, AM13, AM 28 |
| Wirkungsabschätzung   | hoch  |

## 8.2.4 Steckbriefe ÖPNV

| <b>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</b>  |   |
|--|---|
| Ö1   | Angebotsplanung und Erschließungsstandards für das Stadtgebiet                |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>   |   |
| <input checked="" type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität  | <input type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität                                  |
| <input type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität   | <input type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt              |
| <b>Kurzbeschreibung</b>  |   |
| <p>Aus der Online-Beteiligung ging hervor, dass die Angebotsqualität bemängelt wurde und On-Demand-Verkehre in peripheren Lagen gewünscht sind.</p> <p>Die Angebotsqualität des ÖPNV wird im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans analysiert und festgelegt (Erschließung, Bedienung, Verbindung). Die Aufstellung und Fortschreibung obliegt dem Aufgabenträger, d. h. dem Ennepe-Ruhr-Kreis. Die Stadt Witten selbst besitzt nur bedingt Einfluss auf die Ausgestaltung des ÖPNV. Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen, die über den Ausbau von bestehenden Haltestellen (infrastrukturelle Ebene) hinaus gehen, sind als Anregungen durch die Stadt Witten für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans einzubringen.</p> <p><u>Analyse und Verbesserung Angebotsqualität</u></p> <p>Um Erreichbarkeiten zentraler Punkte (u. a. Bahnhof, Bildungsstätten) mit dem straßengebundenen ÖPNV zu verbessern, sollten die vorhandenen Verbindungen zu den unterschiedlichen Tageszeiten (Hauptverkehrszeit, Normalverkehrszeit, Schwachverkehrszeit) hinsichtlich der möglichen Angebotslücken überprüft und analysiert werden.</p> <p><u>On-Demand-Angebote</u></p> <p>Die vorhandene Angebotsqualität des standardisierten ÖPNV ist häufig nicht bedarfsgerecht. Die eingesetzten Fahrzeuge weisen häufig eine niedrige Auslastung auf. Zudem ergeben sich im Durchschnitt lange Reisezeiten im Bus für kurze Distanzen. Um diese Defizite hinsichtlich des Angebots und der Wirtschaftlichkeit zu beheben, können nachfrageorientierte Fahrtenangebote sinnvoll sein.</p> <p>Für ländlichere Regionen bzw. auf weniger nachgefragten Strecken oder zu weniger nachgefragten Uhrzeiten (Nebenverkehrszeit) ist daher zu prüfen, ob On-Demand-Angebote den „klassischen“ ÖPNV ergänzen und die Attraktivität des ÖPNV zur Erreichung der Innenstadt ohne Pkw steigern können.</p> |   |
| <b>Maßnahmentypen</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung und Verbesserung der Angebote aus den Stadtteilen in die Innenstadt zu allen Tageszeiten in den nächsten Nahverkehrsplan einbringen</li> <li>▪ Vorschlag zu Prüfung von On-Demand-Verkehren in nachfrageschwachen Räumen oder zu nachfrageschwachen Zeiten in den nächsten Nahverkehrsplan einbringen</li> </ul>  |   |
| <b>Zielsetzung</b>   |   |
| <p> Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage</p> <p> Stärkung des ÖPNV</p>  |   |
| <b>Umsetzungsparameter</b>   |   |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen  | Keine Infrastrukturmaßnahmen im Maßnahmenkatalog<br>Kapitel 8.4.3, AM10, AM11 |
| Wirkungsabschätzung  | mittel bis hoch   |

| Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)   |   |
|--|---|
| Ö2   | Förderung intermodaler Verkehrsmittelnutzung durch Einrichtung von Mobilstationen |
| Bezug zu Leitzielen  |   |
| <input checked="" type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität  | <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität                           |
| <input type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität   | <input type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt                  |
| Kurzbeschreibung   |   |
| <p>Die Verknüpfung der Verkehrsträger (MIV, ÖPNV, Radverkehr) ist zu verbessern. Hierzu sind Mobilstationen einzurichten, neue Mobilitätsformen (Sharing) zu etablieren/zu verbessern und die Potentiale für Park&amp;Ride zu ermitteln.</p> <p><u>Mobilstationen</u></p> <p>In den vergangenen Jahren sind viele neue Mobilitätsdienstleistungen nach dem Prinzip „teilen statt besitzen“ entstanden, die konventionelle Mobilitätsangebote ergänzen und so die Wegeketten vervollständigen. Hierzu zählen Bike-Sharing, Carsharing und E-Scooter. Um verschiedene Mobilitätsangebote in Verbindung mit dem ÖPNV anbieten zu können, wurden in einem verbundweiten Konzept (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR) sogenannte Mobilstationen definiert. Für Witten sind insgesamt acht Haltestellen des ÖPNV als Mobilstationen definiert worden. Standorte in der Wittener Innenstadt sind der Hauptbahnhof Witten sowie die beiden Haltestellen Rathaus und Marienhospital. Für die jeweiligen Standorte ist zunächst zu prüfen, welche Angebote an den Standorten der Mobilstationen fehlen und im zweiten Schritt ein konkretes, einheitliches Umsetzungskonzept zu erarbeiten und umzusetzen.</p> <p>Durch eine ganzheitliche Planung von Verknüpfungspunkten (Mobilstationen) von verschiedenen „klassischen“ und „neuen“ Mobilitätsformen kann die Attraktivität einer intermodalen und multimodalen Verkehrsmittelnutzung gesteigert werden. Die Wittener Innenstadt bietet aufgrund ihrer vielfältigen Nutzungen und Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen besonders gute Voraussetzungen für eine flexible Verkehrsmittelwahl.</p> <p><u>E-Scooter-Sharing</u></p> <p>In der Stadt Witten sind derzeit zwei E-Scooter-Anbieter aktiv. Im Rahmen von Kooperationsvereinbarungen wurden Sperrflächen definiert, auf denen die E-Scooter nicht abgestellt werden dürfen. Im übrigen öffentlichen Raum ist jedoch das freie Abstellen möglich.</p> <p>Um entstehende Konflikte zwischen abgestellten E-Scootern und anderen Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren, ist im innerstädtischen Bereich die Umstellung auf eine Stationsbindung vorzuziehen, sodass E-Scooter nur noch in spezifisch vorzusehenden Flächen abgestellt und angemietet werden können.</p> <p>Im Rahmen der räumlichen Vertiefungen sind bereits Flächen zur gebündelten Unterbringung von E-Scootern berücksichtigt worden. Es wird empfohlen in Abstimmung mit dem derzeitigen Betreiber und in Abhängigkeit des derzeitigen Nutzungsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger weitere sinnvolle Standorte (z. B. Schulen, Randbereich Fußgängerzone, Einzelhandel) zu identifizieren und im Hinblick auf die Flächenverfügbarkeit zu prüfen (vgl. Kapitel 8.4.3).</p> <p><u>E-Carsharing</u></p> <p>Carsharing-Angebote sollen eine einfache gemeinschaftliche Pkw-Nutzung ermöglichen, sodass die Notwendigkeit des privaten Fahrzeugbesitzes an Bedeutung verliert und damit den steigenden Kfz-Zulassungszahlen entgegengewirkt werden kann.</p> <p>Bisher gibt es in der Wittener Innenstadt ein E-Carsharing-Angebot in unmittelbarer Nähe des Rathauses. Daten und Informationen zur Auslastung und Verfügbarkeit des E-Carsharing-Fahrzeugs liegen bislang nicht vor, da es erst im Herbst 2022 zu einem Betreiberwechsel kam,</p> <p>Es ist zu prüfen, an welchen Standorten weitere Carsharing-Fahrzeuge angeboten werden können und inwiefern für das Wittener Stadtgebiet ein flächendeckendes Carsharing-Angebot funktionieren kann. Hierzu sind Gespräche mit den Betreibern und möglichen Kooperationspartnern zu führen.</p> <p><u>Park-and-Ride</u></p> <p>Das anhaltende Wachstum des Kfz-Verkehrsaufkommens führt zur Verschärfung der Verkehrsprobleme in den Stadtzentren. Der Kfz-Verkehr muss so weit wie möglich aus den dicht besiedelten Bereichen herausgehalten werden. Eine Möglichkeit stellen hierbei Park-and-Ride-Anlagen dar. Sie sollen möglichst viele Kfz-Fahrer zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen, um die Stadtzentren zu entlasten. Dabei stellen die Berufs- und Einkaufs-pendler, die außerhalb des Stadtgebiets wohnen und innerhalb des Stadtgebiets arbeiten oder einkaufen wollen, die primären Zielgruppen für Park-and-Ride dar. Vor diesem Hintergrund sind die Anlagen in der Regel außerhalb des Stadtzentrums an bedeutenden Zugangspunkten zum ÖPNV angeordnet.</p> |   |

| <b>Maßnahmentypen</b>   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ergänzung der Mobilstationen um fehlende Mobilitätsangebote und Mindestausstattungen</li> <li>▪ Konsistente Planung der Mobilstationen;</li> <li>▪ Verstetigung des Bike-Sharings;</li> <li>▪ Einrichtung von Leihstationen für E-Scooter (Umstellung auf Stationsbindung im Innenstadtbereich);</li> <li>▪ Verstetigung und Ausbau des Carsharings;</li> <li>▪ Prüfung der Chancen und Risiken zur Einrichtung von P&amp;R am Saalbau und an möglichen weiteren Standorten</li> </ul> |  |
| <b>Zielsetzung</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Verbesserung der Verknüpfung mit dem ÖPNV</li> <li> Flexibilisierung der Verkehrsmittelwahl</li> </ul>  |  |
| <b>Umsetzungsparameter</b>  |  |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen   | 144,145,146<br>Kapitel 8.4.3, AM12, AM13, AM14, AM15, AM16, AM17, AM18 |
| Wirkungsabschätzung   | hoch   |

| <b>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</b>  |  |
|--|--|
| Ö3   | Attraktivierung des Busverkehrs im Vergleich zum MIV             |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>   |  |
| <input checked="" type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität  | <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität          |
| <input type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität   | <input type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt |
| <b>Kurzbeschreibung</b>  |  |
| <p>Die Fahrzeit im Linienbusverkehr beeinflusst die Attraktivität des Angebots. Im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit muss die Fahrzeit möglichst schnell und vor allem auch zuverlässig sein.</p> <p><u>Busbeschleunigung</u></p> <p>In Bereichen, in denen der straßengebundene ÖPNV (Linienbusverkehr, Straßenbahn) gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird, sind die Fahrtzeiten vom allgemeinen Kfz-Verkehrsaufkommen bzw. Kfz-Verkehrsfuß abhängig. Besonders in den Hauptverkehrszeiten können so ungewollte Verzögerungen im ÖPNV entstehen. Da die Fahrzeit im Linienbusverkehr die Attraktivität des Angebots besonders beeinflusst, sollte der ÖPNV möglichst schnell und zuverlässig gestaltet sein.</p> <p>Um die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des Linienbusverkehrs trotz der Abhängigkeit zum fließenden Kfz-Verkehr gewährleisten zu können, ist der Linienbusverkehr gegenüber dem allgemeinen Kfz-Verkehr zu priorisieren. Dies kann durch organisatorische Maßnahmen (Vorfahrtsberechtigung entlang der Linienwegen) und durch ordnende Maßnahmen (Beseitigung von Störfaktoren, Verhinderung von verbotswidrigem Parken am Fahrbahnrand) erzielt werden. In der Wittener Innenstadt sind bereits alle wesentlichen Knotenpunkte mit einer Bevorrechtigung des ÖPNVs an den Lichtsignalanlagen ausgestattet.</p> <p>Bei Umgestaltungen und Neuanlagen von Haltestellen sollen in Abhängigkeit der Bedingungen vor Ort die Möglichkeiten zur Verlegung der Haltestellen vor eine Lichtsignalanlage (ermöglicht eine signaltechnische Priorisierung des Linienbusverkehrs am Knotenpunkt) oder zur Umwandlung von Busbuchten zu Buskaps (erspart das Einordnen in den fließenden Kfz-Verkehr) bevorzugt werden.</p> |  |
| <b>Maßnahmentypen</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Buskaps statt Busbuchten bei dem barrierefreien Ausbau einfacher Haltestellen bevorzugen;</li> <li>▪ Organisatorische und ordnende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV</li> <li>▪ Busbevorrechtigung an Lichtsignalsteuerungen konsequent beibehalten und verbessern</li> </ul>   |  |
| <b>Zielsetzung</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Busverkehrs</li> <li> Beschleunigung des ÖPNV</li> <li> Verbesserung der Pünktlichkeit</li> </ul>  |  |
| <b>Umsetzungsparameter</b>   |  |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen  | 24, 58, 126, 133, 134  |
| Wirkungsabschätzung  | mittel bis hoch  |

| <b>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</b>   |   |
|---|---|
| Ö4  | Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen                                 |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>  |   |
| <input checked="" type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität   | <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität                     |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität   | <input checked="" type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt |
| <b>Kurzbeschreibung</b>   |   |
| <p>Die Haltestellen in der Innenstadt stellen den Zugang zum Linienbusverkehr und zur Straßenbahn dar. Um dessen Nutzungsmöglichkeit grundsätzlich gewährleisten zu können, muss die Infrastruktur der Haltestelle barrierefrei sein, gepflegt und instandgehalten werden. Für die ungehinderte Nutzbarkeit der Haltestellen sind die Haltestellen sowie die An- und Abfahrtsbereiche freizuhalten. Im Hinblick auf die Attraktivität spielt auch die Modernität der Ausstattungselemente eine Rolle.</p> <p>Die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen ist gesetzlich gefordert (Personenbeförderungsgesetz). Eine barrierefreie Gestaltung von Haltestellen erleichtert nicht nur mobilitätseingeschränkten und älteren Menschen den Zugang und den Einstieg, sondern allen ÖPNV-Nutzenden. Während die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen in kommunaler Zuständigkeit liegt, ist der Kreis für den Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen zuständig. Haltestellen sollten bei Um- oder Neubau bestmöglich barrierefrei gestaltet werden, um mobilitätseingeschränkten Personen die Erreichbarkeit des ÖPNV zu ermöglichen. Die Haltestellen sollten leicht ohne große Höhendifferenz über gegebenenfalls spezifisch ausgewiesene Wege zu erreichen sein, über eine ausreichend große Wartefläche verfügen und einen festen Untergrund haben.</p> <p>Durch die Umgestaltung der Haltebuchten zu Haltestellenkaps kann mehr Platz durch einen geringeren Flächenbedarf im Seitenraum geschaffen werden. Ebenfalls kann der ÖPNV beschleunigt werden, da An- und Abfahrt deutlich vereinfacht sind (siehe Ö3) und sich der Bus nicht wieder in den fließenden Verkehr einordnen muss.</p> <p>Im Zuge der Online-Beteiligung wurde angemerkt, dass die Fahrgastinformation verbessert werden sollte. Die BOGESTRA rüstet wichtige Haltestellen zunehmend mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen (Typ DFI Light) aus. Hier ist ein weiterer Ausbau des Systems anzustreben.</p> <p>Im Hinblick auf den Wohlfühlfaktor sind die Haltestellen in regelmäßigen Zeitabständen zu reinigen und ggf. auch zu modernisieren. Beschädigungen (z. B. zerbrochene Scheiben des Windschutzes bzw. der Überdachungsanlage sollen schnellstmöglich ausgetauscht werden). Um Haltestellen als Angsträume zu vermeiden und die Verkehrs- und Personensicherheit zu erhöhen wird eine Beleuchtung der Haltestellen empfohlen. Insbesondere zentrale Haltestellen sollten beleuchtet werden.</p> <p>Im Zuge der Überprüfungen sollte auch analysiert werden, ob Sitzmöglichkeiten vorhanden bzw. unter Berücksichtigung der vorhandenen Platzverhältnisse nachträglich installiert werden können. Sie sind vor allem für Ältere von großer Bedeutung. Auch ein Witterungsschutz sollte an den Haltestellen der Innenstadt vorhanden sein und ist bei Bedarf nachzurüsten.</p> <p>Die Kontrolle der Freihaltung der Haltestellen sowie der An- und Abfahrtsbereiche obliegt der Kommune und ist stetig durchzuführen.</p> <p>Derzeit wird die Haltestelle „Karl-Marx-Platz“ im Zusammenhang mit der Platzgestaltung barrierefrei ausgebaut. Noch nicht barrierefrei ausgebaut sind die Haltestelle "Breite Straße", der Bussteig der Haltestelle "Rathaus" am Kornmarkt, der Bussteig der Haltestelle "Saalbau" mit Fahrtrichtung Rathaus und die Haltestelle "Bruchschule". Diese sind barrierefrei auszubauen und die angesprochenen allgemeinen Komfortstandards einzuhalten. Im Innenstadtbereich sind außerdem die bestehenden Haltestellen hinsichtlich dieser Komfortmerkmale kontinuierlich auszurüsten.</p> <p>Darüber hinaus ist der Erhalt der Haltestelle "Wideystraße" zu prüfen. Diese hat nur eine geringe Anzahl an Ein- und Aussteigern und befindet sich in räumlicher Nähe zu den Haltestellen "Karl-Marx-Platz" und "Rathaus". Ein barrierefreier Ausbau ist aufgrund der Platzsituation herausfordernd und würde wahrscheinlich einen Eingriff in den Baumbestand voraussetzen.</p> |   |
| <b>Maßnahmentypen</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kontinuierlicher barrierefreier Ausbau der noch nicht ausgebauten Haltestellen im Innenstadtbereich</li> <li>▪ Kontinuierliche Ausstattung der bestehenden Haltestellen nach den definierten Komfortstandards</li> <li>▪ Kontinuierliche Verbesserung der Fahrgastinformation</li> <li>▪ Weiterentwicklung des Haltestellenkatasters</li> <li>▪ Regelmäßige Reinigung der Haltestellen</li> <li>▪ Prüfung des Entfalls der Haltestelle "Wideystraße"</li> </ul>  |   |

| <b>Zielsetzung</b>          |  |
|-----------------------------|--|
| ➔                           | Gewährleistung der Zugänglichkeit zum ÖPNV   |
| ➔                           | Verbesserung der Aufenthaltsfunktion         |
| ➔                           | Verbesserung des sozialen Sicherheitsgefühls |
| <b>Umsetzungsparameter</b>  |  |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen | 145 - 154<br>Kapitel 8.4.3, AM9              |
| Wirkungsabschätzung         | mittel                                       |

## 8.2.5 Steckbriefe Kfz-Verkehr

| <b>Kfz-Verkehr (MIV)</b>  |   |
|---|---|
| K1  | Gestaltungs- und Ausbaustandards des Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßennetzes auf der Strecke und an Knotenpunkten |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>  |   |
| <input type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität  | <input type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität  |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität   | <input type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt  |
| <b>Kurzbeschreibung</b>   |   |
| <p>Das anhaltende Wachstum des Kfz-Verkehrsaufkommens führt zur Verschärfung der Verkehrsprobleme in den Stadtzentren, auch in der Wittener Innenstadt. Die verkehrliche Führung des Kfz-Verkehrs ist hierbei wesentlich für die Sicherheit aller Verkehrsbeteiligten und für einen geordneten Verkehrsablauf. Ziel ist die stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Absicherung aller Verkehrsteilnehmenden, so dass niemand zu Schaden kommt und es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten gibt („Vision Zero“). Für eine erfolgreiche Umsetzung der „Vision Zero“ ist ein kontinuierliches Monitoring der straßenräumlichen Situationen erforderlich, dass alle Gefahren, die vom fließenden Kfz-Verkehr ausgehen, im Blick hat. Insbesondere sollte auf innerörtlichen Abschnitten mit Hilfe verschiedener Maßnahmen und Kontrollen versucht werden kontinuierlich die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs abzusenken.</p> <p>Auf innerstädtischer Ebene ist ein leistungsfähiges Grundgerüst für die Abwicklung des notwendigen Verkehrsbedarfs mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h als Regelmaß (derzeitige Regelung) anzubieten. Abseits davon befinden sich sensible (Wohn-)Bereiche für die eine Verkehrsberuhigung erzielt werden soll. Das Grundgerüst setzt sich aus den klassifizierten Straßen und weiteren bedeutenden kommunalen Hauptverkehrsstraßen zusammen. Im Umfeld sensibler Nutzungen (z. B. Seniorenwohnen, Schulen, Kitas) sind bereits heute Abschnitte mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. Daraus ergibt sich ein nicht durchgängiges Geschwindigkeitsnetz. Es gilt weitere sensible Bereiche zu identifizieren und Streckenabschnitte sowie Knotenpunkte im Hinblick auf die Verträglichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden zu überprüfen und anzupassen. In den Infrastrukturmaßnahmen wird z.B. für Teile der Oberstraße und der Gartenstraße, Wiesenstraße, Heilenstraße eine Einbindung in Tempo-30-Zonen vorgeschlagen.</p> <p>Entlang der Hauptverkehrsstraßen für den Kfz-Verkehr sind schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende besonders zu berücksichtigen. Die bauliche Gestaltung des Straßenraums und der Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr besitzen unmittelbaren Einfluss auf die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr. Es bestehen unmittelbare Wechselwirkungen zwischen den Gestaltungen der Anlagen für den Fuß- und Radverkehr und der Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr, auch im Zuge von Querungssituationen. Daraus resultiert ein direkter Zusammenhang zu den Steckbriefen A2, F2, F3, R1.</p> |   |
| <b>Maßnahmentypen</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kontinuierliches Monitoring der straßenräumlichen Situationen, welches alle Gefahren, die vom fließenden Kfz-Verkehr ausgehen, im Blick hat.</li> <li>▪ Kontinuierliche Kontrollen der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs</li> <li>▪ Kontinuierliche Prüfung und Anpassung von Streckenabschnitten sowie Knotenpunkten im Hinblick auf die Verträglichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden</li> <li>▪ Überprüfung auf notwendige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (vor allem in sensiblen Bereichen)</li> <li>▪ Prüfung und Umsetzung baulicher und ordnungsrechtlicher Maßnahmen zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und/oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>▪ Typische bzw. wiedererkennbare und konsistente Gestaltung von Streckenabschnitten und Knotenpunkten (Stichwort: Kontinuität)</li> </ul>   |   |
| <b>Zielsetzung</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Stärkere Bündelung der Kfz-Verkehre</li> <li> Verbesserung der Durchgängigkeit und Erkennbarkeit der angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit</li> <li> Schaffung von Handlungsmöglichkeiten für den Fußgänger- und Radverkehr</li> </ul>   |   |
| <b>Umsetzungsparameter</b>  |   |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen   | 8, 16, 21, 22, 28, 29, 48, 51, 58, 59, 67, 70, 71, 75, 77, 91, 93-95, 102, 105, 107, 110, 117, 133-136, 143             |
| Wirkungsabschätzung   | hoch  |

| <b>Kfz-Verkehr (MIV)</b>  |  |
|---|--|
| K2  | Maßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr   |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>  |  |
| <input checked="" type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität   | <input type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität   |
| <input type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität  | <input checked="" type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt  |
| <b>Kurzbeschreibung</b>   |  |
| <p>Perspektivisch strebt die Stadt Witten eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität an. Durch die hierfür erforderlichen Maßnahmen sowie eine zunehmende Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum durch bspw. breitere und längere Autos, die Herstellung von Barrierefreiheit, den Ausbau des Radverkehrs, den Wunsch nach Gastronomie, die Erforderlichkeit von Begrünung, der Zunahme der Lieferdienste oder Elterntaxen, kommt es zwangsweise zu einer Reduktion des öffentlichen Stellplatzangebots, welche nicht kompensiert werden kann. Dadurch entsteht der Bedarf für ein zielgerichtetes Parkraummanagement.</p> <p>Kapitel 8.5 enthält und formuliert die Eckpunkte für ein übergeordnetes Parkraummanagement, welches unter anderem folgende Aspekte aufgreift:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung und Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Parkscheibe, Parkschein)</li> <li>▪ Anpassungen des Bewohnerparkens (Anpassung Grenzen der Bewohnerparkzonen, Ausweitung des Bewohnerparkens, Anpassung der Regelungen, Prüfung Verlagerungspotenziale)</li> <li>▪ Anpassung der Tarifstrukturen und der Bewirtschaftungszeiten</li> <li>▪ Anpassung der Regelungen für externe Langzeitparker</li> <li>▪ Attraktiveren von privaten Parkbauten</li> <li>▪ Begleitende Maßnahmen wie die Verbesserung der Parklenkung, Untersuchungen zu Quartiersgaragen etc.</li> </ul> <p>Ergänzend finden sich Maßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr im Maßnahmenkatalog.</p> |  |
| <b>Maßnahmentypen</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung und Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung</li> <li>▪ Begrenzung der Parkhöchstdauern im öffentlichen Raum</li> <li>▪ Anpassung der Bewirtschaftungszeiten</li> <li>▪ Anpassung der Tarifstrukturen</li> <li>▪ Anpassung der Regelungen für externe Langzeitparker</li> <li>▪ Anpassung bzw. Optimierung des Bewohnerparkens</li> <li>▪ Attraktiveren von privaten Parkbauten</li> <li>▪ Entfall einzelner Parkstände im Straßenraum im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept</li> </ul>   |  |
| <b>Zielsetzung</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens zum Zweck Parken in der Innenstadt</li> <li> Steuerung des Kfz-Parksuchverkehrs (Zielwahl, Umschlaghäufigkeit)</li> <li> Attraktivierung der Innenstadt für nachhaltige Mobilitätsformen und Aufenthaltsfunktion</li> </ul>   |  |
| <b>Umsetzungsparameter</b>  |  |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen   | 9, 12, 14, 18, 21, 27, 28, 30, 34-36, 38, 41, 43, 47, 53, 57, 59, 60, 63, 65, 66, 68-71, 74, 80, 83, 84, 93-95, 102, 105, 126, 129, 130, 142, 143<br>Kapitel 8.5 |
| Wirkungsabschätzung   | hoch   |

| <b>Kfz-Verkehr (MIV)</b>  |   |
|---|---|
| K3  | Gestaltung eines Netzes mit Liefer- und Ladezonen in der Innenstadt         |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>  |   |
| <input type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität  | <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität                     |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität   | <input checked="" type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt |
| <b>Kurzbeschreibung</b>   |   |
| <p>Um der verkehrlichen Mehrbelastung infolge steigender Nachfrage von Warensendungen sowie verkehrlichen Konflikten durch haltende bzw. parkende Lieferfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum entgegenzuwirken, muss ein strukturiertes und praktikables Netz an Liefer- und Ladezonen in der Wittener Innenstadt etabliert werden.</p> <p>Die Innenstadt Witten ist zugleich Wohnstandort und Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort, sodass hier den unterschiedlichen Bedürfnissen nicht nur im allgemeinen Kfz-Verkehr, sondern auch im Wirtschaftsverkehr entsprochen werden muss. Der Lkw-Verkehr als ein Teil des Wirtschaftsverkehrs ist einerseits notwendiger Verkehr zur Ver- und Entsorgung der Stadt, andererseits trägt er überproportional zur innerstädtischen Lärm- und Schadstoffbelastung bei. Der notwendige Quell- und Zielverkehr des Wirtschaftsverkehrs soll konzentriert auf den Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden, um reine Wohngebiete sowie weitere sensible Bereiche zu entlasten. Dies wird durch das innerstädtische Kfz-Verkehrsnetz im Allgemeinen gewährleistet.</p> <p>Für die Wittener Innenstadt sind zur Optimierung der Liefer- und Lade-Verkehre zwei Schwerpunktthemen (vgl. Kapitel 8.4.4) weiter zu verfolgen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ausweisung von Flächen für Transportfahrzeuge an zentralen Standorten (Liefer- und Ladezonen) mit guter fußläufiger Erreichbarkeit relevanter Endziele (Wohngebäude, Läden, Gastronomie).</li> <li>2. Einrichtung von „Zwischenlagern“ für geeignete Zustellgebiete als „Mikro-Depots“ zur Feinverteilung von Waren mit kleineren Elektrofahrzeugen oder Lastenfahrrädern.</li> </ol> |   |
| <b>Maßnahmentypen</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optimierungen im Bestand: Überprüfung der Freigabezeiten der Fußgängerzone für Lieferverkehre sowie bestehende Liefer- und Ladezonen nachmarkieren und Beschilderung prüfen</li> <li>▪ Schaffung eines Netzes an Liefer- und Ladezonen sowohl bei der Neu- und Umbauplanung von Straßenabschnitten als auch unter Einbeziehung bestehender Parkbuchten für den ruhenden Kfz-Verkehr</li> <li>▪ Einbindung der Liefer- und Ladezonen in ein eigenständiges Netz für den Wirtschaftsverkehr</li> <li>▪ Gespräche mit den Dienstleistern zur Einrichtung von Mikrodepots</li> </ul>   |   |
| <b>Zielsetzung</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➡ Reduzierung von Konflikten mit dem Radverkehr (auf Fahrbahnniveau und im Seitenraum) und dem Fußgängerverkehr</li> <li>➡ Reduzierung der Kfz-Belastung im Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt</li> <li>➡ Reduzierung der Umweltbelastungen des Wirtschaftsverkehrs in der Innenstadt</li> </ul>   |   |
| <b>Umsetzungsparameter</b>  |   |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen   | 23, 33, 66, 71, 77, 81, 83<br>Kapitel 8.4.4, AM19, AM 20, AM21              |
| Wirkungsabschätzung   | gering bis mittel   |

## 8.2.6 Steckbriefe Mobilitätsmanagement

| <b>Mobilitätsmanagement</b>  |   |
|--|---|
| M1   | Initiierung von Projekten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität                              |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>   |   |
| <input checked="" type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität  | <input type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität  |
| <input type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität   | <input type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt                                  |
| <b>Kurzbeschreibung</b>  |   |
| <p>Die Schaffung von attraktiven Angeboten im Umweltverbund bildet die allgemeine Grundlage zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl. In Zusammenarbeit mit relevanten Akteurinnen und Akteuren sind neue Projektideen (z. B. Einrichtung, Mobilitätszentrale, Mobilitäts-App, Elektromobilität, nutzergruppenspezifisches Mobilitätsmanagement) zu entwickeln. Die Stadtverwaltung stellt dabei das zentrale Organ bei der Initiierung und ein Vorbild bei der Umsetzung dar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betriebliches Mobilitätsmanagement.</li> <li>▪ Schulisches Mobilitätsmanagement (z. B. Schulwegpläne, Fahrradtraining, Mobilitätsschulung, Schulwegdetektive, Laufbus).</li> <li>▪ Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement (u. a. Seniorinnen und Senioren, Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen).</li> <li>▪ Verkehrsmittelspezifisches Mobilitätsmanagement (z. B. Bustraining, E-Bike-/Pedelectraining, Testfahrten mit Sharing-Fahrzeugen).</li> <li>▪ Kommunikationskampagnen zur Förderung objektiver und subjektiver Sicherheit im Straßenverkehr.</li> <li>▪ Stärkung der Netzwerkarbeit.</li> <li>▪ Durchführung von Verkehrsversuchen (z.B. im Bereich Wiesenstraße).</li> </ul> <p>Die Initiierung von Projekten zur Förderung nachhaltiger Mobilität steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Steckbrief M2. Mögliche Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement werden in Kapitel 8.4.6 ergänzend erläutert.</p> |   |
| <b>Maßnahmentypen</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Austausch mit Akteurinnen und Akteuren zu möglichen Projektideen</li> <li>▪ Einbindung der Öffentlichkeit zu Projektideen (z.B. in Kooperation mit dem Quartiersmanagement)</li> <li>▪ Initiierung von zielgruppenspezifischen und verkehrsmittelspezifischen Mobilitätsmanagement (z.B. im Zusammenhang mit der Schulwegeplanung)</li> <li>▪ Initiierung der Einführung neuer Mobilitätsformen</li> </ul>  |   |
| <b>Zielsetzung</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➡ Motivation von lokal ansässigen Betrieben zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements</li> <li>➡ Anstoßen von Veränderungsprozessen für eine nachhaltige Abwicklung der Alltagsverkehre</li> <li>➡ Unterstützung bei der Neuorientierung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl</li> <li>➡ Sicherung von eigenständiger Mobilität für jede Altersgruppe</li> </ul>  |   |
| <b>Umsetzungsparameter</b>   |   |
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen  | Kapitel 8.4.6, AM25, AM26, AM27, AM28, AM29, AM30, AM31, AM32, AM33, AM34, AM35, AM36, AM37, AM38 |
| Wirkungsabschätzung  | mittel bis hoch   |

| <b>Mobilitätsmanagement</b>   |  |
|---|--|
| M2  | Verstetigung von bereits angestoßenen Projekten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität |
| <b>Bezug zu Leitzielen</b>  |  |
| <input checked="" type="checkbox"/> Klima- und umweltbewusste Mobilität   | <input type="checkbox"/> Vernetzte Mobilität   |
| <input type="checkbox"/> Verkehrssichere und barrierefreie Mobilität  | <input type="checkbox"/> Attraktiver Stadtraum in der Innenstadt                           |
| <b>Kurzbeschreibung</b>   |  |
| <p>In den vergangenen Jahren wurden in Witten bereits einige Maßnahmen aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements angegangen und umgesetzt. Sie beziehen sich zwar vielfach auf die Gesamtstadt Witten, in der Regel ist aber auch die Innenstadt (mit) Bestandteil dieser Maßnahmen/Aktivitäten.</p> <p>Zu den bereits angegangenen/umgesetzten Maßnahmen zählen z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „weiche“ Maßnahmen (Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Service) zur Förderung des Radverkehrs, wie <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die regelmäßige Teilnahme der Stadt Witten an der Aktion Stadtradeln,</li> <li>▪ die verstärkte Öffentlichkeitsarbeit im Zuge von Baumaßnahmen (z.B. feierliche Eröffnung der innenstadtnahen Brücke Rh. Esel über die Pferdebachstraße und Informationsvideo i.S. Radverkehrsführung/indirektes Linksabbiegen an neu gestaltetem Knotenpunkt Ardeystraße/Johannisstraße/Pferdebachstraße),</li> <li>▪ die Einführung eines halbjährlich stattfindenden Radverkehrsforums (als Austauschformat zw. Verwaltung, Politik und sonstigen Akteuren im Bereich Radverkehr, im Rahmen dessen auch Radverkehrsmaßnahmen für die Innenstadt besprochen werden) oder</li> <li>▪ die Organisation von Radtouren durch das Stadtmarketing,</li> </ul> </li> <li>▪ der regelmäßige Austausch der Stadt Witten mit anderen Kommunen und regionalen Gebietskörperschaften wie dem Ennepe-Ruhr-Kreis, dem Regionalverband Ruhr (RVR) und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) sowie die gemeinschaftliche Entwicklung von Projekten bzw. die Unterstützung regionaler Projekte (wie z.B. des radrevier.ruhr) durch die Stadt Witten,</li> <li>▪ die Mitgliedschaft der Stadt Witten im Zukunftsnetz Mobilität NRW,</li> <li>▪ die Erstellung eines Mobilitätskonzepts für das Wittener Rathaus als Basis für das betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadt Witten/„des Rathauses“ sowie</li> <li>▪ erste Maßnahmen im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements (z.B. Projekt „Bikest Du mit“?; im Rahmen dieses Projekts des ADFC Ennepe-Ruhr und der Fahrradbotschaft, gefördert durch den Verfügungsfonds Heven-Ost/Crengeldanz, ist eine Serie von 12 Videoclips für den sicheren Schulweg von Heven zu den weiterführenden Schulen in der Innenstadt entstanden).</li> </ul> <p>Bereits angestoßene Projekte aus dem Bereich Mobilitätsmanagement sollten kontinuierlich weiterverfolgt und optimiert werden. Dies bedarf einer regelmäßigen Evaluierung geschaffener Angebote, aber auch Überprüfung weiterer notwendiger Aktivitäten zur Steigerung der Nachfrage nach bestehenden Angeboten. Auch ist darauf zu achten, dass (weiterhin) regelmäßig die Innenstadt oder einzelne Bereiche der Innenstadt im Rahmen der verschiedenen Aktivitäten Berücksichtigung finden. Bestehende Netzwerkaktivitäten sollten fortgeführt, ggf. intensiviert werden.</p> <p>Die Initiierung von Projekten zur Förderung nachhaltiger Mobilität steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Steckbrief M1. Mögliche Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement werden in Kapitel 8.4.6 ergänzend erläutert.</p> |  |
| <b>Maßnahmentypen</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Evaluierung von Angeboten</li> <li>▪ Verstetigung und Aktualisierung von zielgruppenspezifischen und verkehrsmittelspezifischen Mobilitätsmanagement</li> <li>▪ Evaluierung und regelmäßige Überprüfung bzw. Anpassung von bereits umgesetzten neuen Mobilitätsformen (z. B. E-Scooter-Verleih, CarSharing)</li> </ul>   |  |
| <b>Zielsetzung</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➡ Unterstützung bei der Neuorientierung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl</li> <li>➡ Sicherung von eigenständiger Mobilität für jede Altersgruppe</li> <li>➡ Motivation für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten</li> </ul>  |  |

| Umsetzungsparameter         |  |
|-----------------------------|--|
| Zugeordnete Einzelmaßnahmen | Kapitel 8.4.6 AM25, AM26, AM27, AM28, AM29, AM30, AM31, AM32, AM33, AM34, AM35, AM36, AM37, AM38 |
| Wirkungsabschätzung         | mittel bis hoch  |

### 8.3 Infrastrukturmaßnahmen

Die Entwicklung von Einzelmaßnahmen basiert auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Mitteilungen aus der Online-Beteiligung, dem Workshop vor Ort, den vorhandenen Planwerken und Zielsetzungen sowie dem Leitbild. Darüber hinaus fanden während der Konzepterarbeitung Abstimmungen mit der Stadtverwaltung statt, deren Inhalte und Ergebnisse ebenfalls in die Einzelmaßnahmen einfließen.

Das Einzelmaßnahmenkonzept setzt sich aus zwei Bausteinen zusammen. Zum einen werden in einem Einzelmaßnahmenkatalog alle in der Innenstadt verortbare Infrastrukturmaßnahmen dargestellt. Zum anderen werden weiterführende verkehrsmittelspezifische und verkehrsmittelunabhängige Maßnahmen (allgemeine Maßnahmen) erläutert und punktuell durch relevante Plandarstellungen präzisiert. Die weiterführenden Maßnahmen werden neben der textlichen Erläuterung ebenfalls in einer tabellarischen Übersicht zusammengestellt, sodass im weiteren Verlauf, analog zu den verorteten Einzelmaßnahmen, Priorisierungen und Umsetzungshorizonte festgelegt werden können.

Die verortbaren Einzelmaßnahmen (Infrastrukturmaßnahmen) wurden im Untersuchungsnetz verortet, nummeriert und tabellarisch zusammengestellt. Jede Maßnahme wurde dabei mit dem zugehörigen Steckbrief (vgl. Kapitel 8.2) verknüpft und in einer Kurzbeschreibung ergänzend erläutert. Zudem gibt es bei einigen Maßnahmen Verweise auf Maßnahmen im Radverkehrskonzept oder den Hinweis auf die Detailbetrachtung im Rahmen einer der räumlichen Vertiefungen. Die Tabelle der Infrastrukturmaßnahmen findet sich im Anhang 4. Ergänzend zu dieser textlichen Ausarbeitung der Maßnahmen wurden thematische Karten zur räumlichen Verortung der Infrastrukturmaßnahmen erstellt (siehe Anhang 5). Zu besserer Erkennbarkeit wurden die Plandarstellungen nach Verkehrsmitteln (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz) unterteilt.

Insgesamt gibt es 249 Infrastrukturmaßnahmen, die sich teilweise auf den gleichen Punkt oder Streckenabschnitt im Untersuchungsnetz beziehen. Für die spätere Umsetzung der Maßnahmen werden zudem die in Kapitel 9 erläuterten Maßnahmenbündelungen, die Zuordnung der Priorisierungsstufen und die Abschätzung des Umsetzungshorizontes in der tabellarischen Übersicht ergänzt.

Die Anzahl an Maßnahmen je Steckbrief können der folgenden Übersicht (vgl. Tabelle 10) entnommen werden.

Tabelle 10: Übersicht der Anzahl an Infrastrukturmaßnahmen je Steckbrief

| Steckbrief |   | Anzahl Infrastrukturmaßnahmen |
|------------|---|-------------------------------|
| A1         | Fußverkehrsgerechte Gestaltung von Wegen und Plätzen (Stadtmobiliar)  | 8                             |
| A2         | Erhöhung der verkehrlichen und sozialen Sicherheit  | 25                            |
| A3         | Schaffung von fuß- und radverkehrsfreundlichen Zugangsbereichen zur Fußgängerzone                                       | 7                             |
| F1         | Gestaltung des Fußwegenetzes in der Innenstadt  | 9                             |
| F2         | Ausbaustandards für Gehwege   | 22                            |
| F3         | Ausbaustandards für Querungsanlagen   | 29                            |
| R1         | Umsetzung des Radverkehrskonzepts und ergänzender Maßnahmen   | 54                            |
| Ö1         | Angebotsplanung und Erschließungsstandards für das Stadtgebiet  | ./.                           |
| Ö2         | Förderung intermodaler Verkehrsmittelnutzung durch Einrichtung von Mobilstationen                                       | 3                             |
| Ö3         | Attraktivierung des Busverkehrs im Vergleich zum MIV  | 5                             |
| Ö4         | Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen   | 9                             |
| K1         | Gestaltungs- und Ausbaustandards des Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßennetzes auf der Strecke und an Knotenpunkten | 30                            |
| K2         | Maßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr  | 42                            |
| K3         | Gestaltung eines Netzes mit Liefer- und Ladezonen in der Innenstadt   | 6                             |
| M1         | Initiierung von Projekten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität  | ./.                           |
| M2         | Verstetigung von bereits angestoßenen Projekten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität                              | ./.                           |

## 8.4 Erläuterungen zu allgemeinen Maßnahmen

Bei den weiteren Maßnahmenempfehlungen handelt es sich um weitere, nicht verortbare, verkehrsmittelspezifische und verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen für die Wittener Innenstadt. Diese Maßnahmenempfehlungen knüpfen an die in den Steckbriefen (vgl. Kapitel 8.2) aufgezeigten Handlungsfelder und Maßnahmentypen an. Sie sind von der Detailtiefe mit den Infrastrukturmaßnahmen (siehe Kapitel 8.3) vergleichbar und stellen konkrete Empfehlungen für Maßnahmen dar.

### 8.4.1 Fußverkehr

Der Fußverkehr wurde im Rahmen der Bestandsanalyse mit verschiedenen Themenschwerpunkten untersucht (vgl. Kapitel 5.2). Auf dieser Grundlage wurden Maßnahmenempfehlungen zur Stärkung der Infrastruktur (vgl. Infrastrukturmaßnahmen) und Rahmenbedingungen für den Fußverkehr ausgearbeitet.

Die Maßnahmenvorschläge für den Fußverkehr orientieren sich an den Bedarfen der Fußgängerinnen und Fußgängern. Die konsequente Förderung des Fußverkehrs bzw. der Nahmobilität trägt zur Zielerfüllung bei. Der Fokus der Handlungsempfehlungen liegt auf der sicheren Führung des Fußverkehrs im Längs- und Querverkehr. Dies steigert die Attraktivität.

Ergänzend zu den Ausführungen in den Steckbriefen zu Aufenthaltsqualität und Fußverkehr werden zudem im Folgenden ausgewählte Themenfelder ergänzend erläutert.

### Zugangsbereiche zur Fußgängerzone (AM1, AM2)

In Bezug auf die Aufwertung und bessere Erkennbarkeit der Zugänge zur Wittener Fußgängerzone (vgl. Steckbrief A3), sind weiterführende Untersuchungen notwendig. Im Folgenden sind alle Zugangsbereiche zur Fußgängerzone (Bahnhofstraße) genannt:

- Bergerstraße/Neue Bahnhofstraße,
- Bergerstraße/Herbeder Straße/Breite Straße/Bahnhofstraße,
- Poststraße/Bahnhofstraße,
- Hammerstraße,
- Casinostraße/Heilenstraße,
- Ruhrstraße/Bahnhofstraße,
- Beethovenstraße/Bahnhofstraße,
- Nordstraße/Bahnhofstraße,
- Bredestraße/Bahnhofstraße.
- Poststraße (neben StadtGalerie)
- Steinstraße/Theodor-Heuss-Straße
- Rathausplatz/Bahnhofstraße

Jeder dieser Standorte ist im Hinblick auf die mögliche bauliche oder farbliche Gestaltungsmöglichkeiten zur besseren Erkennbarkeit des Beginns der Fußgängerzone zu prüfen. Mögliche Ausstattungselemente sind dabei Sitz- und Spielmöglichkeiten, Fahrradabstellanlagen (Fahrradbügel oder geschlossene Anlagen) oder Begrünung. Zudem können durch Farbgestaltung der Oberflächen die für den Fußverkehr vorgesehenen Flächen besonders gekennzeichnet werden. Markierungen von Piktogrammen (z. B. Fußgängerzone als Piktogramm) können den Wechsel der verkehrsrechtlichen Anordnung und somit einer besonderen Rücksichtnahme von allen Verkehrsteilnehmern zusätzlich unterstreichen. In Bereichen, die bereits heute als Zugangsbereiche gestaltet sind, ist zu prüfen, ob die Gestaltung in der Praxis funktioniert. Dies kann beispielsweise durch Verkehrsbeobachtungen erfolgen.

### Fußverkehrs-Check (AM3)

Der Fußverkehrs-Check ist ein standardisierter und partizipativer Prozess zur Analyse der Bestandssituation für den Fußverkehr. Im Allgemeinen dient der Fußverkehrs-Check

- der Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs,
- der Bewusstseinsbildung für den Fußverkehr,
- der Bewertung der Situation des Fußverkehrs vor Ort,
- der Aufzeigung konkreter Handlungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr
- schlussendlich der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr.

Der Arbeitsprozess kann mit Hilfe des Leitfadens „Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung“ von einer Kommune alleine oder mit externer Unterstützung durch ein Fachbüro durchgeführt werden. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW führt im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Nordrhein-Westfalen jedes Jahr einen landesweiten Wettbewerb durch und finanziert für eine ausgewählte Anzahl an interessierten Kommunen die Durchführung eines Fußverkehrs-Checks inklusive Moderation und Auswertung. Im Nachgang zur Durchführung berät das Zukunftsnetz noch bei der Generierung möglicher Fördermittel für die Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Bestandssituation. Für die Teilnahme am landesweiten Wettbewerb muss ein Bewerbungsbogen ausgefüllt werden. Hier sind neben allgemeinen Angaben zur Kommune weitere Angaben zu tätigen.

#### Wegweisungssystem für den Fußverkehr (AM4)

Vor allem für Ortsunkundige ist eine Wegweisung von Bedeutung, um sich auch ohne technische Hilfsmittel (z. B. Smartphone) im Stadt-/Ortsteil zurecht zu finden. Neben einer überschaubaren, übersichtlichen Straßenraumgestaltung hilft eine Wegweisung bei der Zielauffindung. Dies gilt nicht nur für Einzelziele, sondern auch für das Auffinden von Mobilitätsangeboten (z. B. Haltestellen, Fahrradabstellanlagen, Parkhäusern). Sie sind möglichst sichtbar im Straßenraum anzuordnen oder entsprechend auszuschildern.

Kommt ein Wegweisungssystem zum Einsatz, sind die in das System aufzunehmenden Zielpunkte festzulegen, damit die Inhalte in regelmäßigen Zeitabständen überprüft und ggf. angepasst werden können. Im Hinblick auf den Aufwand und die Übersichtlichkeit sollte sich das System auf die wichtigsten und publikumsintensiven Einrichtungen beschränken. Auch eine räumliche Beschränkung auf Gebiete mit einer hohen Dichte an entsprechenden Zielen ist ratsam, da hier mit einem ausreichend hohen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist.

Für die Wittener Innenstadt wird empfohlen ein einheitliches „Besucherleitsystem“ mit Augenmerk auf die Wegeverbindungen zu und von Parkieranlagen und ÖPNV-Haltestellen sowie der Fußgängerzone zu erarbeiten und umzusetzen. Dabei sollten so wenig wie möglich, aber so viele Schilderstandorte wie nötig eingebunden werden. Die Form des Leitsystems ist einheitlich und wiedererkennbar zu gestalten. Im Falle einer wegweisenden Beschilderung muss in jedem Fall auch die Kontrolle und Pflege gewährleistet sein.

#### 8.4.2 Radverkehr

Ergänzend zu den Ausführungen im Steckbrief R1 – Umsetzung des Radverkehrskonzepts und ergänzender Maßnahmen – werden im Folgenden ausgewählte Themenfelder konkretisiert. Bei diesen Themenfeldern handelt es sich vorrangig um solche, die als Abweichung oder Erweiterung der im Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen zu verstehen sind.

#### Fahrradstraßen (AM5)

Während geübte schnelle Radfahrende oftmals die direkten Verbindungen im Hauptverkehrsstraßennetz nutzen, fühlen sich ungeübte langsame Radfahrende abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes wohler. Parallel zu Hauptverkehrsstraßen verlaufende

Erschließungsstraßen sind auf eine mögliche Umgestaltung zur Fahrradstraße zu prüfen und in geeigneten Fällen umzusetzen. Auf diese Weise entsteht ein attraktives Verbindungsnetz zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt sowie innerhalb der Innenstadt.

Die verkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße wurde in der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 1997 das erste Mal verankert. Es sind Straßen, die dem Radverkehr vorbehalten sind. Der Fußverkehr ist ebenfalls uneingeschränkt in den Seitenräumen zugelassen. Andere Fahrzeuge sind nur über entsprechende Zusatzbeschilderung in Fahrradstraßen zugelassen. Bisher kamen sie nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) dann in Betracht, „wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“. Mit der Novellierung der Verwaltungsvorschrift zur StVO (2021) wurde ergänzt, dass eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte sich auch dadurch begründen kann, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. Damit soll klargestellt werden, dass Fahrradstraßen nicht mehr nur dann in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die „vorherrschende Verkehrsart“ ist. Sie kommen nunmehr auch dann in Betracht, wenn erst infolge bzw. aufgrund deren Einrichtung mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte zu rechnen ist. Dies lässt sich damit begründen, dass durch die Einrichtung einer Fahrradstraße der Radverkehr auf diesem Abschnitt sicherer und attraktiver wird und es infolgedessen zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils kommt bzw. kommen kann („Anstoßwirkung“).

Fahrradstraßen dienen der sicheren Führung aber besonders der Bevorrechtigung des Radverkehrs im bestehenden Straßennetz. Angelehnt an die im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen, sollten für den Radverkehr relevante Routen bzw. Alternativrouten zur Führung an Hauptverkehrsstraßen im Hinblick auf die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden.

Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Kfz-Verkehr ist nur mit Zusatzzeichen 1020-30 StVO zugelassen. Die Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr liegt bei 30 km/h. Die Einrichtung von Fahrradstraßen beschränkt sich auf das Erschließungsstraßennetz. Die Straßenraumbreite sollte 4,00 m betragen, mindestens jedoch 3,50 m mit einem Abstand von 0,75 m zu Parkständen. In Kreuzungsbereichen ist Fahrradstraßen, sofern möglich, Vorrang zu gewähren. Hierzu können Kreuzungsbereiche mit einer Rotmarkierung versehen werden.

Fahrradstraßen dienen der Attraktivierung von Verbindungen für den Radverkehr unter Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Komforts.

Im Rahmen der Infrastrukturmaßnahmen (vgl. Kapitel 8.3) sowie im Zuge der Ausarbeitungen der räumlichen Vertiefungen (vgl. Kapitel 8.6) werden die konkreten Gestaltungshinweise von Fahrradstraßen detailliert dargestellt.

#### Fahrradabstellanlagen (AM6, AM7, AM8)

Das Thema Radverkehr wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts für die Wittener Innenstadt grundsätzlich aus dem Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2019 übernommen und nur punktuell ergänzt oder angepasst. Die für die Wittener Innenstadt besonders relevanten

Einzelmaßnahmen und Projekte aus dem Radverkehrskonzept sind:

- die Entwicklung eines Ausbauprogramms zum Fahrradparken (siehe Maßnahme FP 1 Radverkehrskonzept),
- die Erstellung eines Leitfadens zur einheitlichen Gestaltung (siehe Maßnahme FP 2 Radverkehrskonzept),
- die regelmäßige Überprüfung der Auslastung (siehe Maßnahme FP 3 Radverkehrskonzept),
- die Erstellung eines Leitfadens für private Bauherren (siehe Maßnahme FP 4 Radverkehrskonzept),
- die Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung (siehe Maßnahme FP 5 Radverkehrskonzept),
- die Prüfung der Handlungsoptionen zur Optimierung der Rad-Station (siehe Maßnahme FP 6 Radverkehrskonzept),
- der Neubau einer überdachten Radabstellanlage im Bahnhofsumfeld (siehe Maßnahme FP 7 Radverkehrskonzept),
- der Neubau von Abstellanlagen als Servicestationen in der Innenstadt (siehe Maßnahme FP 9 Radverkehrskonzept),
- die Unterstützung von Akteuren bei der Aufstellung und Standortwahl für Abstellanlagen (siehe Maßnahme FP 10 Radverkehrskonzept) sowie
- die Bereitstellung temporärer Abstellanlagen bei Veranstaltungen (siehe Maßnahme FP 11)

Im Rahmen der Bestandsanalyse zum Mobilitätskonzept wurden zudem bereits die Mängel und Handlungsbedarfe für den fließenden und ruhenden Radverkehr in der Wittener Innenstadt aufgezeigt. Ergänzend wurden bei der Online-Beteiligung weitere Anmerkungen gesammelt, die beispielsweise sinnvolle Standorte für Fahrradabstellanlagen kennzeichnen. Die Anmerkungen aus der Online-Beteiligung wurden in Standortvorschläge überführt. Hinweise für sinnvolle oder in der Bürgerbeteiligung gewünschte Ausstattungselemente sind zudem in Tabelle 11 vermerkt.

**Tabelle 11: Standortvorschläge und Ausstattungselemente für Fahrradabstellanlagen**

| Standort                    | Nutzung                        | Witterungsschutz | Sicherheit | Lastenräder |
|-----------------------------|--------------------------------|------------------|------------|-------------|
| Berufsschule Witten         | Schule                         | X                | X          |             |
| Otto-Schott-Real-schule     | Schule                         | X                | X          |             |
| Gerichtsschule              | Schule                         | X                | X          |             |
| Albert-Martmöller-Gymnasium | Schule                         | X                | X          |             |
| Husemann-Sport-halle        | Schule<br>Freizeit             | X                | X          |             |
| Werk°stadt                  | Kultur<br>Freizeit             |                  | X          |             |
| Saalbau                     | Kultur<br>Freizeit             |                  | X          |             |
| Lutherpark                  | Freizeit                       |                  | X          |             |
| Ruhrstraße                  | Einzelhandel<br>Dienstleistung |                  | X          | X           |

|                                  |                                |   |   |   |
|----------------------------------|--------------------------------|---|---|---|
| Marktstraße/<br>Bahnhofstraße    | Einzelhandel<br>Dienstleistung | X | X | X |
| Poststraße                       | Einzelhandel<br>Dienstleistung |   | X |   |
| Wiesenstraße                     | Dienstleistung                 |   | X |   |
| Hammerstraße (FGZ)               | Einzelhandel<br>Dienstleistung |   | X |   |
| Steinstraße (FGZ)                | Einzelhandel<br>Dienstleistung |   | X | X |
| Breddestraße (FGZ)               | Einzelhandel<br>Dienstleistung |   | X |   |
| Nordstraße (FGZ)                 | Einzelhandel<br>Dienstleistung |   | X |   |
| Platz der Gedäch-<br>niskirche   | Einzelhandel<br>Dienstleistung | X | X |   |
| Radcafe (Augusta-<br>straße)     | Einzelhandel<br>Dienstleistung |   | X |   |
| Breddestraße                     | Einzelhandel<br>Wohnen         |   | X | X |
| Augustastrasse                   | Wohnen                         |   | X | X |
| Cäcilienstraße                   | Wohnen                         |   | X | X |
| <b>Radverkehrskonzept (2019)</b> |                                |   |   |   |
| Augustaviertel                   | Wohnen                         |   | X |   |
| Wiesenviertel                    | Wohnen                         |   | X |   |
| Bahnhofsvorplatz                 | ÖPNV                           | X | X | X |

#### 8.4.3 Öffentlicher Personenverkehr und Sharing

Ergänzend zu den Ausführungen in den Steckbriefen zum ÖPNV werden im Folgenden ausgewählte Maßnahmen konkretisiert.

##### Ausbau von Haltestellen (AM9)

Die Grundlagen für einen attraktiven ÖPNV bilden die Angebotsqualität im Hinblick auf den Linien- und Trassenverlauf sowie die qualitativ hochwertige Ausstattung der Haltestellen zur Gewährleistung von Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten und für ein Gefühl der verkehrlichen und sozialen Sicherheit. Neben allgemeinen Maßnahmenempfehlungen, die grundsätzlich auch auf weitere Haltestellen im Wittener Stadtgebiet übertragbar sind, werden auch konkrete Aussagen zu den Ausbauplanungen der Haltestellen in der Innenstadt gemacht.

- Überprüfung der Haltestellen in der Innenstadt im Hinblick auf die Einrichtung von DFI (dynamische Fahrgastinformationssystem) und Abstimmung mit der BOGESTRA zur weiteren Umsetzungsstrategie
- Überprüfung der Bushaltestellen in der Innenstadt im Hinblick auf die Grundausstattung mit Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz

Die noch nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen ("Breite Straße", der Bussteig der Haltestelle "Rathaus" am Kornmarkt, der Bussteig der Haltestelle "Saalbau" mit Fahrtrichtung Rathaus und die Haltestelle "Bruchschule"), sind barrierefrei auszubauen und die angesprochenen allgemeinen Komfortstandards einzuhalten. Im Innenstadtbereich sind außerdem die bestehenden Haltestellen hinsichtlich dieser Komfortmerkmale kontinuierlich auszurüsten.

Darüber hinaus ist der Erhalt der Haltestelle "Wideystraße" zu prüfen. Diese hat nur eine geringe Anzahl an Ein- und Aussteigern und befindet sich in räumlicher Nähe zu den Haltestellen "Karl-Marx-Platz" und "Rathaus". Ein barrierefreier Ausbau ist aufgrund der Platzsituation herausfordernd und würde wahrscheinlich einen Eingriff in den Baumbestand voraussetzen.

#### Überprüfung der Angebotsqualität (AM10, AM11)

In Bezug auf den Steckbrief Ö1 – Angebotsplanung und Erschließungsstandard für das Stadtgebiet – können weiterführende Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Angebotsqualität im ÖPNV formuliert werden. Diese zielen vorrangig auf die Potenziale des ÖPNV zur Anbindung der Wittener Innenstadt durch den straßengebundenen ÖPNV ab.

- Durchführung einer Bedarfsanalyse zum ÖPNV in nachfrage-schwachen Zeiten zur Verknüpfung der Wittener Innenstadt mit Stadtteilen und der Region,
- Abstimmung mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis und der BOGESTRA zur Potenzialabschätzung für die Einführung eines On-Demand-Angebots in Witten

#### Mobilstationen (AM12)

Das verbundweite Konzept zur Errichtung von Mobilstationen zeigt in Steckbriefform potenzielle Standorte für Mobilstationen in Kreisen bzw. kreisfreien Städten auf. Für die Stadt Witten wurden im Rahmen des verbundweiten Konzepts acht Standorte untersucht. Die Standorte Marienhospital, Rathaus und Hauptbahnhof liegen dabei innerhalb des im Mobilitätskonzept für die Innenstadt betrachteten Gebiets.

Auf Grundlage des verbundweiten Konzepts und der aktuellen Entwicklungen in Witten im Hinblick auf Sharing-Angebote, Elektromobilität und nachhaltige Verkehrsmittelwahl, wird für die genannten Standorte die Erstellung von Feinkonzepten empfohlen.

#### Bikesharing (AM13)

Seit Juni 2023 gibt es in Witten das Fahrradverleihsystem Metropolrad Ruhr des Anbieters nextbike by Tier, das über einen Zeitraum von zunächst einem Jahr insgesamt 50 Leihfahräder an zehn Standorten im Stadtgebiet anbietet, wobei derzeit die Standorte Hauptbahnhof und am Rathaus bedient und bald durch Stationen am Marienhospital und im Wiesenviertel ergänzt werden.

Darüber hinaus ist vorgesehen weitere Standorte für die Ausleihe und Rückgabe der Fahrräder vorzusehen, z.B. am technischen Rathaus in Annen und im Nahversorgungszentrum Rüdinghausen um unter anderem auch die Verbindung zwischen der Innenstadt und weiteren Quellen und Zielen im Stadtgebiet mit dem Leihrad weiter zu verbessern.

Das Bikesharing-Angebot stellt eine gute Ergänzung zu den E-Car-sharing und E-Scooter-Sharing in der Stadt Witten dar und sollte im Hinblick auf die Gestaltung von Mobilstationen im Stadtgebiet weiter berücksichtigt und über die in der Analyse angesprochene Testphase hinaus verstätigt werden.

### E-Carsharing (AM14)

Ergänzend zu allen Handlungsvorschlägen zur Optimierung des vorhandenen Parkraumangebots und der Nachfrageverteilung sind Maßnahmen zur Stärkung alternativer Mobilitätsangebote umzusetzen. Die Schwerpunkte sollen dabei auf der Förderung des Umweltverbunds, dem Angebot von Sharing-Optionen (z. B. Carsharing) sowie der Initiierung und Weiterführung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (vgl. Steckbriefe M1 und M2) liegen. Diese Maßnahmen tragen langfristig dazu bei den privaten Pkw-Besitz (insbesondere ganztägig unbewegte Fahrzeuge) zu reduzieren. Das vorhandene E-Carsharing Angebot ist dazu nach einer angemessenen Laufzeit mit dem derzeitigen Betreiber zu evaluieren. Auf Grundlage dieser Evaluation können weitere sinnvolle Standorte im Wittener Stadtgebiet identifiziert werden. Hierbei sind Planungen in Bezug auf die Errichtung von Mobilstationen zwingend zu berücksichtigen.

### E-Scooter (AM15, AM16)

Die Stadt Witten verfügt schon seit längerer Zeit über Sharing-Angebote von E-Scootern. Mehrere Anbieter bedienen ihre jeweiligen Geschäftsgebiete in Witten im free-floating-System. Dabei können die E-Scooter innerhalb eines definierten Gebiets beliebig abgestellt und ausgeliehen werden. Es gibt grundsätzliche Vorgaben, worauf zu achten ist, wenn der E-Scooter im öffentlichen Straßenraum abgestellt wird, häufig kommt es dennoch zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere auf Gehwegen. In der Innenstadt strebt die Stadtverwaltung nun eine Strukturierung des Abstellens der E-Scooter an. Im Rahmen der räumlichen Vertiefungen sind bereits Flächen für das zukünftige Abstellen der E-Scooter berücksichtigt worden, die besonders in der Innenstadt die Konflikte im gemeinsam genutzten öffentlichen Straßenraum reduzieren sollen.

Darüber hinaus sind folgende Maßnahmen zu verfolgen:

- Überprüfung der städtischen Flächen in der Wittener Innenstadt und Identifizierung von geeigneten (Rest-)Flächen für die Ausweisung von „Abstellstationen“ und Umstellung auf Stationsbindung im Innenstadtbereich.
- Abstimmung mit den E-Scooter-Anbietern zur Einbindung von Flächen in der Innenstadt (Abstellstationen) in das Sharing-Konzept.

#### 8.4.4 Kfz-Verkehr

Die Handlungsempfehlungen zum Kfz-Verkehr setzen sich aus solchen zum fließenden und zum ruhenden Kfz-Verkehr zusammen. In Bezug auf den fließenden Kfz-Verkehr gilt es den nicht vermeidbaren Kfz-Verkehr möglichst stadtverträglich abzuwickeln. Aspekte, die einen unmittelbaren Einfluss auf die Stadtverträglichkeit besitzen sind dabei die Gestaltung des Straßennetzes, z. B. zulässige Höchstgeschwindigkeiten und bauliche Maßnahmen zu Geschwindigkeitsreduzierung (vgl. Steckbrief K1), sowie die Optimierung von Liefer- und Ladeverkehren im Wirtschaftsverkehr (vgl. Steckbrief K3).

### Park-and-Ride (AM17, AM18)

Für die Wittener Innenstadt wird das Potential für Park-and-Ride aus der Umgebung in Richtung der Wittener Innenstadt aufgrund des negativen Pendlersaldos, der Einstufung der Stadt als Mittelzentrum neben den Oberzentren Dortmund und Bochum und der begrenzten Zentralität der Innenstadt eher als gering eingeschätzt (vgl. Steckbrief Ö2). Dennoch sind hier in der Folge die Potenziale zu ermitteln und mögliche Standorte abzuwägen, an denen es möglicherweise auch zu Überlagerungen der Pendlerströme in Richtung der Wittener Innenstadt mit anderen Pendlerströmen beispielsweise in Richtung Bochum oder Dortmund kommt. Relevant wäre jedoch insbesondere ein Park-and-Ride-Angebot in Bahnhofsnähe, welches Pendlerinnen und Pendler in Richtung Bochum, Dortmund, Hagen sowie Essen aufnehmen könnte. Hier bestehen jedoch auch Nachteile, da hierbei unter Umständen zusätzlicher Kfz-Verkehr in die Wittener Innenstadt gezogen wird, welcher derzeit direkt in diese Städte fährt. Hinzu kommt die herausfordernde Flächenverfügbarkeit. Möglichkeiten ergeben sich in dieser Hinsicht jedoch aus den Überlegungen des Kulturforums, den Parkplatz das Saalbaus durch ein kleines Parkhaus zu ersetzen, um die freiwerdenden Flächen zu entsiegeln. Hier sind die Potentiale und Risiken zu ermitteln und in der Folge abzuwägen. Ebenfalls sind ggf. einzelne, weitere Standorte und ihre Potentiale zu ermitteln.

### Liefer- und Ladezonen im Wirtschaftsverkehr (AM19, AM20)

Als Grundlage für die Gestaltung eines Netzes für den Wirtschaftsverkehr in der Wittener Innenstadt dient zunächst die Ausweisung von Flächen als Liefer- und Ladezonen im öffentlichen Straßenraum. Vereinzelt wurden im Rahmen der Einzelmaßnahmen bereits mögliche Standorte für die Ausweisung solcher Flächen vorgeschlagen, wie beispielsweise am Humboldtplatz (zw. Poststraße und Steinstraße) oder an der Oststraße (Ecke Kurt-Schumacher-Straße). Darüber hinaus sind in enger Abstimmung mit Vertretern von Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung in der Wittener Innenstadt weitere potenzielle Flächen zu identifizieren. Liefer- und Ladezonen sind entsprechend mit Ver- und Geboten zu beschildern. Eine regelwidrige Nutzung durch andere Fahrzeuge ist durch regelmäßige Kontrollen zu unterbinden.

Nach Ausweisung von Liefer- und Ladezonen, können diese Standorte in ein eigenständiges Netz für den Wirtschaftsverkehr überführt werden. Für dieses Netz können dann entsprechende Routenvorschläge ausgearbeitet und kommuniziert werden (z. B. über Navigationsanbieter). Die Ziele eines eigenständigen Netzes für den Wirtschaftsverkehr innerhalb des Netzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr sind die Regulierung der Routenwahl und Gewährleistung des Verkehrsflusses ohne Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden durch geordnete Haltevorgänge der Lieferfahrzeuge.

### Mikro-Depots im Wirtschaftsverkehr (AM 21)

Vor allem in dicht besiedelten Innenstadtbereichen werden die Transportfahrzeuge oftmals als „Zwischenlager“ genutzt, da Haltevorgänge zur Wareneinstellung nicht immer im direkten Umfeld möglich sind. Dadurch weisen die Transportfahrzeuge längere Standzeiten auf, in denen der Dienstleister mehrere Zustellvorgänge zu Fuß durchführt. Das Grundprinzip des Zwischenlagers – als Mikro-

Depots bezeichnet – sollte zur Steigerung der Effizienz mit dem Einsatz von kleineren Elektronutzfahrzeugen oder Lastenfahrrädern gekoppelt werden.

Für die zweite Transportstufe (Auslieferung auf der letzten „Meile“) werden die Warensendungen auf kleinere (Elektro-)Nutzfahrzeuge wie z. B. Elektro-Lieferwagen, Elektro-Lastenfahräder oder Elektro-Sackkarren umverteilt. Die Eignung der Fahrzeuge hängt von der Größe des Zustellgebiets ab. Für den Einsatz müssen in jedem Fall Ladepunkte am Mikro-Depot vorhanden sein.

Zur Einsparung von Wegen zur Aufgabe von Warensendungen können im Zuge der Belieferung auch Sendungen (z. B. Retouren) aufgenommen werden. Diese werden dann im Mikro-Depot für den Rücktransport (Rückfahrt in der ersten Transportstufe) in die nächstgelegene Niederlassung gesammelt. Auf Grund der räumlichen Strukturen erscheint die Einrichtung eines oder mehrerer Mikro-Depots für die Innenstadt grundsätzlich sinnvoll zu sein. Da die Durchführung der Wirtschaftsverkehre nicht in der Zuständigkeit der Stadt Witten liegt, wären die Dienstleister für die Umsetzung der Maßnahme zu gewinnen und einzubinden.

#### 8.4.5 Pflege und Instandhaltung

Es gibt Maßnahmenempfehlungen, die nicht eindeutig einem Verkehrsmittel zugeordnet werden können oder als übergreifende Maßnahmenempfehlung zu verstehen sind. Dazu gehört beispielsweise die Pflege und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur (AM22, AM23, AM24).

Pflege und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur umfasst die drei Teilaspekte Kontrolle und Unterhaltung, Reinigung und Winterdienst sowie Baustellensicherung. Grundsätzlich gehört die Pflege und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur zu den Daueraufgaben einer Stadtverwaltung. Alle Teilaspekte sind bedarfsorientiert durchzuführen. Bei der Kontrolle und Unterhaltung sind grundsätzlich alle Oberflächen, vorhandene Beleuchtung sowie Beschilderung und Wegweisung zu kontrollieren und bei Bedarf instand zu setzen. Bei der Reinigung und dem Winterdienst geht es zudem um die Reinigung von Haltestellenbereichen, Gemeindestraßen sowie saisonale Reinigungsdienste. Hierbei ist zwischen Pflichten der Stadt Witten und Pflichten von Anwohnenden zu unterscheiden. Es wird empfohlen entsprechende Informationen bezüglich der Aufgaben der Anliegenden regelmäßig zu kommunizieren. Als dritter Baustein gilt es Baustellen verkehrssicher und bedarfsorientiert einzurichten und zu betreiben. Dazu ist zu gewährleisten, dass Beschilderungen (z. B. Umleitungen) keine Verkehrsanlagen behindern oder bei unvermeidbarer Blockade entsprechende Umfahrungen bzw. Umgehungen eingerichtet werden.

Zu Bedenken ist, dass die Stadt Witten nicht Straßenbaulastträger aller Straßen im Stadtgebiet ist und sich die Empfehlungen auch an die weiteren Baulastträger (Kreis und Land in Form von Straßen.NRW) richten.

#### 8.4.6 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Das Thema Mobilitätsmanagement wurde bereits im Rahmen der Handlungsfelder (vgl. Steckbriefe M1 und M2) aufgegriffen. Dabei wurde zwischen der Initiierung und einer Verstetigung von

Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität unterschieden. Als allgemeine Maßnahmen sind nun die für die Wittener Innenstadt sinnvollen Arten eines Mobilitätsmanagements aufzuzeigen und zu erläutern.

Bei einem zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement steht immer eine Nutzergruppe im Fokus. Als Zielsetzung kann die Förderung einer nachhaltigen Beeinflussung der individuellen Verkehrsmittelwahl verstanden werden. Die zu entwickelnden Maßnahmen sollen dann speziell auf die Bedürfnisse und Anforderungen an die (alltägliche) Mobilität der jeweiligen Zielgruppe ausgerichtet werden.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts für die Wittener Innenstadt sind vorrangig folgende Zielgruppen zu betrachten:

- Betriebe und Unternehmen,
- Schulen bzw. Schülerinnen und Schüler,
- Personengruppen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen (z. B. ältere Menschen, Kinder, geh-/sehbehinderte Personen).

Darüber hinaus kann von städtischer Seite ein verkehrsmittelspezifisches Mobilitätsmanagement unterstützt werden.

#### Aktivitäten der Stadt Witten (AM25, AM26, AM27, AM28)

Beim Radverkehr ist die Stadt Witten durch Ihre jährliche Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“ bereits sehr aktiv. Weitere Maßnahmen sind Aktionen und Trainings- bzw. Testfahrten mit verschiedenen Mobilitätsoptionen wie z. B:

- Durchführung eines Bustrainings für alle Alters- und Nutzergruppen,
- Durchführung eines E-Bike- bzw. Pedelec-Fahrtrainings (z. B. in Kooperation mit dem ADFC),
- Angebot von Testfahrten der Fahrzeugflotten in Kooperation mit den Betreibern der Sharing-Angebote im Stadtgebiet,
- Monitoring und Evaluation der Umsetzung von Maßnahmen aus bestehenden Planwerken, z. B. Radverkehrskonzept.

#### Betriebliches Mobilitätsmanagement (AM29, AM30, AM31)

Einen besonders großen Einfluss auf eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl besitzt der Beschäftigtenverkehr. Hier besteht ein besonders großes Potenzial, mit entsprechenden Aktivitäten und Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität, eine deutliche Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommens und des ruhenden Kfz-Verkehrs zu erzielen. Die Stadt Witten sollte dazu aktiv auf größere Unternehmen in der Innenstadt zugehen und Aktivitäten zur Erstellung und Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements vorantreiben.

- Durchführung von Gesprächen zwischen der Stadt Witten und größeren Unternehmen bzw. Zusammenschlüssen von kleineren Unternehmen an einem Standort im Stadtgebiet mit dem Schwerpunktthema Mobilitätsmanagement,
- Ausarbeitung eines Maßnahmenkatalogs zu betrieblichem Mobilitätsmanagement als Handreichung für Unternehmen im Stadtgebiet,

- Kontinuierliche Umsetzung des Mobilitätskonzepts für das Wittener Rathaus (Stadt Witten als Arbeitgeber),

#### Schulisches Mobilitätsmanagement (AM32, AM33, AM34, AM35)

Schulisches Mobilitätsmanagement setzt sich aus einer Vielzahl an Analyseoptionen und Ausarbeitungen von Handlungskonzepten zusammen. Grundsätzlich hängen die relevanten Informationen mit der Schulform (z. B. Grundschule, weiterführende Schule, Berufsschule) sowie der Lage der Schule im Stadtgebiet zusammen. Zur Erfassung der Bestandssituation können neben Bestandsaufnahmen der Infrastruktur auch Verkehrsbeobachtungen oder Befragungen verschiedener Akteursgruppen (u. a. Schüler/innen, Eltern, Lehrer/innen, Schulbusbetreiber) durchgeführt werden. Aufbauend auf der Analyse der Bestandssituation können Konzepte und Maßnahmen ausgearbeitet werden.

Maßnahmenempfehlungen zum schulischen Mobilitätsmanagement:

- Durchführung von Gesprächen zwischen der Stadt Witten und den Schulen im Stadtgebiet mit dem Schwerpunktthema Mobilität zur Ableitung von Handlungsbedarfen,
- Identifizierung von Schulstandorten, die aufgrund ihrer Lage im Stadtgebiet, der Schulform oder Mitteilungen zu Problemen/Konflikten beim Thema Mobilität besonders relevant für die Umsetzung von schulischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind,
- Erstellung, Überprüfung und ggf. Anpassung von Schulwegplänen und Schulwegkonzepten (z. B. Laufbus),
- Unterstützung der Schulen bei der Durchführung von Aktionstagen oder Trainings zum Thema Mobilität (z. B. Mobilitätsschulung, Fahrradtraining, Bustraining).

#### Personengruppenspezifisches Mobilitätsmanagement (AM36, AM37, AM38)

Personengruppen, für die ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement sinnvoll ist, sind solche, die sich nicht uneingeschränkt im Verkehr fortbewegen können. Zu diesen Gruppen zählen beispielsweise ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder. Diese Gruppen stellen besondere Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und können durch begleitende Maßnahmen und Aktivitäten bei der sicheren Fortbewegung im Verkehr unterstützt werden. Es sollten folgende zielgruppenspezifischen Maßnahmenempfehlungen weiterverfolgt werden:

- Durchführung von Gesprächen zwischen der Stadt Witten und den Senioreneinrichtungen im Stadtgebiet mit dem Schwerpunktthema Mobilität zur Ableitung von Handlungsbedarfen,
- Durchführung von Gesprächen zwischen der Stadt Witten und den Kitas im Stadtgebiet mit dem Schwerpunktthema Mobilität zur Ableitung von Handlungsbedarfen,
- Abwägung der Erstellung eines Kinderstadtplans für die Innenstadt (vgl. Steckbrief A1).

#### 8.4.7 Allgemeine Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

Die in Kapitel 8.4.1 bis Kapitel 8.4.6 aufgezeigten allgemeinen Handlungsempfehlungen bzw. Maßnahmen werden zusammenfassend in Tabelle 12 dargestellt. Die Maßnahmen werden dabei mit dem Zusatz „AM“ für allgemeine Maßnahmen durchnummeriert und erhalten Verweise zu den Handlungsfeldern (vgl. Tabelle 9) sowie eine Einschätzung zum Zeithorizont für die Umsetzung. Der Zusatz in der Nummerierung dient der Unterscheidung von der Nummerierung der Infrastrukturmaßnahmen. Die Handlungsfelder sind wie folgt dargestellt:

- A Aufenthaltsqualität
- F Fußverkehr
- R Radverkehr
- Ö Öffentlicher Verkehr
- K Kfz-Verkehr
- M Mobilitätsmanagement.

Die Unterteilung der Zeithorizonte wird im Rahmen des Umsetzungsprogramms erläutert.

**Tabelle 12: Tabellarische Übersicht der allgemeinen Maßnahmen**

| MN Nr. | Maßnahme   | Thema |   |   |   |   |     | Zeithorizont             |
|--------|--|-------|---|---|---|---|-----|--------------------------|
|        |  | A     | F | R | Ö | K | M   |                          |
| AM1    | Durchführung von Verkehrsbeobachtungen in den Zugangsbereichen zur FGZ zur Identifizierung von Konflikten und Handlungsbedarfen                | X     | X |   |   |   |     | mittelfristig            |
| AM2    | Überprüfung aller Zugangspunkte zur Fußgängerzone auf bauliche oder farbliche Gestaltungsmöglichkeiten   | X     | X |   |   |   |     | mittelfristig            |
| AM 3   | Durchführung von Fußverkehrs-Checks des Zukunftsnetzes Mobilität NRW   | X     | X |   |   |   | (X) | kurzfristig              |
| AM 4   | Erarbeitung eines Wegweisungssystems für die Innenstadt für den Fußverkehr   | X     | X |   |   |   |     | mittel- bis langfristige |
| AM 5   | Kontinuierliche Überprüfung und bedarfsgerechte Einrichtung von Fahrradstraßen   |       |   | X |   |   |     | mittelfristig            |
| AM 6   | Überprüfung und kontinuierliche Umsetzung der Einzelmaßnahmen und Projekte zum Fahrradparken aus dem Radverkehrskonzept                        | X     | X | X |   | X |     | kurz- bis mittelfristig  |
| AM 7   | Überprüfung der Standortvorschläge und Ausstattungselemente der aus der Bürgerschaft übernommenen Fahrradabstellanlagen                        |       |   | X |   |   |     | kurz- bis mittelfristig  |
| AM 8   | Bedarfsgerechter bzw. nutzungsspezifischer Ausbau der Fahrradabstellanlagen an den vorgeschlagenen Standorten in der Innenstadt                |       |   | X |   |   |     | kurz- bis mittelfristig  |
| AM 9   | Barrierefreier Ausbau der noch nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen des ÖPNV unter Einhaltung der allgemeinen Komfortstandards          |       | X |   | X |   |     | kurz- bis mittelfristig  |
| AM 10  | Durchführung einer Bedarfsanalyse zum ÖPNV in nachfrageschwachen Zeiten zur Verknüpfung der Wittener Innenstadt mit Stadtteilen und der Region |       |   |   | X |   |     | mittelfristig            |
| AM 11  | Abstimmung mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis und der BOGESTRA zur Potenzialabschätzung für die Einführung eines On-Demand-Angebots in Witten           |       |   |   | X |   |     | mittelfristig            |

| MN Nr. | Maßnahme   | Thema |   |     |   |   |   | Zeithorizont             |
|--------|--|-------|---|-----|---|---|---|--------------------------|
|        |  | A     | F | R   | Ö | K | M |                          |
| AM12   | Feinkonzepte zur Einrichtung und den Ausbau von Mobilstationen entsprechend des Konzeptes des VRR  |       |   | (X) | X |   |   | mittelfristig            |
| AM 13  | Evaluation und bedarfsgerechte Anpassung des Bikesharing-Angebots im Stadtgebiet   |       |   | X   | X |   | X | kurzfristig              |
| AM 14  | Evaluation und bedarfsgerechte Ausweitung des E-Carsharing-Angebots unter Berücksichtigungen der sinnvollen Standorte für Mobilitätsstationen  |       |   |     | X |   | X | mittelfristig            |
| AM 15  | Überprüfung der städtischen Flächen in der Wittener Innenstadt und Identifizierung von geeigneten (Rest-)Flächen für die Ausweisung von „Abstellstationen“ für E-Scooter                                       |       |   |     | X |   | X | kurzfristig              |
| AM 16  | Abstimmung mit den E-Scooter-Anbietern zur Einbindung von Flächen in der Innenstadt (Abstellstationen) in das Sharing-Konzept  |       |   |     | X |   | X | kurzfristig              |
| AM 17  | Abwägung von Potentialen und Risiken zur Einrichtung eines Park-and-Ride Angebots in der Nähe des Bahnhofs (Auspendler/innen)  |       |   |     | X | X |   | kurzfristig              |
| AM 18  | Identifizierung möglicher Standorte und ihrer Potentiale in Bezug auf ein Park-and-Ride-Angebot  |       |   |     | X | X |   | mittelfristig            |
| AM 19  | Identifizierung von Flächen zur Ausweisung als Liefer-/Ladezonen und zur Einbindung in ein Liefer-/Ladezonennetz   |       |   |     |   | X |   | mittelfristig            |
| AM 20  | Entwicklung eines eigenständigen Netzes für den Wirtschaftsverkehr mit Routenempfehlungen  |       |   |     |   | X |   | mittel- bis langfristige |
| AM 21  | Potenzialabschätzung und ggf. Identifizierung von möglichen Standorten für die Einrichtung Mikro-Depots  |       |   |     |   | X |   | mittelfristig            |
| AM 22  | Regelmäßige Kommunikation der Aufgaben der Anliegenden in Bezug auf saisonale Reinigungsdienste  |       | X | X   |   |   |   | Daueraufgabe             |
| AM 23  | Gewährleistung der Erfüllung der Kontroll-, Unterhaltungs- und Reinigungspflicht der Stadt Witten  |       | X | X   | X | X |   | Daueraufgabe             |
| AM 24  | Gewährleistung von verkehrssicherer Einrichtung von Baustellen   |       | X | X   | X | X |   | Daueraufgabe             |
| AM 25  | Durchführung eines Bustrainings für alle Alters- und Nutzergruppen   |       |   |     | X |   | X | mittelfristig            |
| AM 26  | Durchführung eines E-Bike- bzw. Pedelec-Fahrtrainings (z. B. in Kooperation mit dem ADFC)  |       |   |     | X |   | X | mittelfristig            |
| AM 27  | Angebot von Testfahrten der Fahrzeugflotten in Kooperation mit den Betreibern der Sharing-Angebote im Stadtgebiet  |       |   |     | X |   | X | mittelfristig            |
| AM 28  | Monitoring und Evaluation der Umsetzung von Maßnahmen aus bestehenden Planwerken, z. B. Radverkehrskonzept   |       |   | X   |   |   | X | mittelfristig            |
| AM 29  | Durchführung von Gesprächen zwischen der Stadt Witten und größeren Unternehmen bzw. Zusammenschlüssen von kleineren Unternehmen an einem Standort im Stadtgebiet mit dem Schwerpunktthema Mobilitätsmanagement |       |   |     |   |   | X | mittelfristig            |
| AM 30  | Ausarbeitung eines Maßnahmenkatalogs zu betrieblichem Mobilitätsmanagement als Handreichung für Unternehmen im Stadtgebiet   |       |   |     |   |   | X | mittelfristig            |
| AM 31  | Kontinuierliche Umsetzung des Mobilitätskonzepts für das Wittener Rathaus (Stadt Witten als Arbeitgeber)   |       | X | X   | X | X | X | kurz- bis mittelfristig  |

| MN Nr. | Maßnahme  | Thema |   |   |   |   |   | Zeithorizont            |
|--------|---|-------|---|---|---|---|---|-------------------------|
|        |   | A     | F | R | Ö | K | M |                         |
| AM 32  | Durchführung von Gesprächen zwischen der Stadt Witten und den Schulen im Stadtgebiet mit dem Schwerpunktthema Mobilität zur Ableitung von Handlungsbedarfen   |       |   |   |   |   | X | kurz- bis mittelfristig |
| AM 33  | Identifizierung von Schulstandorten, die aufgrund ihrer Lage im Stadtgebiet, der Schulform oder Mitteilungen zu Problemen/Konflikten beim Thema Mobilität besonders relevant für die Umsetzung von schulischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind |       |   |   |   |   | X | kurz- bis mittelfristig |
| AM 34  | Erarbeitung, Überprüfung und ggf. Anpassung von Schulwegplänen und Schulwegkonzepten (z. B. Laufbus)  |       | X | X | X |   | X | kurz- bis mittelfristig |
| AM 35  | Unterstützung der Schulen bei der Durchführung von Aktionstagen oder Trainings zum Thema Mobilität (z. B. Mobilitätsschulung, Fahrradtraining, Bustraining)   |       | X | X | X |   | X | kurz- bis mittelfristig |
| AM 36  | Durchführung von Gesprächen zwischen der Stadt Witten und den Senioreneinrichtungen im Stadtgebiet mit dem Schwerpunktthema Mobilität zur Ableitung von Handlungsbedarfen   |       |   |   |   |   | X | mittelfristig           |
| AM 37  | Durchführung von Gesprächen zwischen der Stadt Witten und den Kitas im Stadtgebiet mit dem Schwerpunktthema Mobilität zur Ableitung von Handlungsbedarfen   |       |   |   |   |   | X | mittelfristig           |
| AM 38  | Abwägung der Erstellung eines Kinderstadtplans für die Innenstadt (vgl. Steckbrief A1)  | X     | X |   |   |   | X | mittelfristig           |

## 8.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Perspektivisch strebt die Stadt Witten eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie eine Attraktivierung der Innenstadt für nachhaltige Mobilitätsformen an. Durch die hierfür erforderlichen Maßnahmen, welche teilweise bereits in den Einzelmaßnahmen (Maßnahmenkatalog) enthalten sind, ist eine Reduktion der Anzahl an öffentlichen Stellplätzen unumgänglich. In einigen Bereichen besteht zudem erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmenden, sodass im Hinblick auf Sichtbeziehungen, Barrierefreiheit und Erkennbarkeit, Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr entfallen müssen. Dabei können nicht alle Parkmöglichkeiten kompensiert werden. Dementsprechend ist ein zielgerichtetes Parkraummanagement im Innenstadtbereich erforderlich.

Städtebauliche Maßnahmen zur Attraktivierung der Innenstadt, die Einfluss auf das Stellplatzangebot haben, sind unter anderem die Bebauung des Kornmarkts (Maßnahme ISEK HS I 8/HS II 9; Entfall aller öffentlichen Stellplätze), die Aufwertung des Platz der Gedächtniskirche (Maßnahme ISEK HS I 6/HS II 8; Reduktion des Stellplatzangebots voraussichtlich um ungefähr zwei Drittel), die Aufwertung des Karl-Marx-Platzes (ISEK HS II 4; weitgehender Entfall des Stellplatzangebots), die Umgestaltung der Johannisstraße (ISEK HS II 10 sowie räumliche Vertiefung; deutliche Reduktion des Stellplatzangebot) sowie weitere, kleinere Aufwertungen von Straßenräumen und Plätzen (siehe Analyse).

Im Folgenden werden übergeordnete Eckpunkte für ein Parkraummanagement für die Wittener Innenstadt aufgeführt. Die Konzeptionierung basiert dabei im Wesentlichen auf der von der

Planersocietät durchgeführten Parkraumanalyse und den darin aufgezeigten Handlungsbedarfen.

Es werden Vorschläge für die Anpassung der Parkraumbewirtschaftung, die Optimierung der Bewohnerparkzonen und Bewohnerparkregelungen sowie Ausnahmeregelungen, wie Tagestarife, Besucherparken und Kurzzeitparken in Bezug auf die gesamte Innenstadt gemacht. Ziel ist die Regulierung des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Innenstadt mit Schwerpunkt auf dem öffentlichen Straßenraum und den zentralen, derzeit zum Parken genutzten, Plätzen in der Innenstadt. Dieses Ziel ist mit dem übergeordneten Ziel verbunden, eine verstärkte Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs in die Parkbauten zu erreichen.

#### 8.5.1 Begleitende Maßnahmen

Die Darstellungen zum ruhenden Kfz-Verkehr sind in direktem Zusammenhang mit den Einzelmaßnahmen für die weiteren Verkehrsmittel zu sehen. Besonders in Bezug auf die Reduzierung des ruhenden Kfz-Verkehrs bei den Bewohnerinnen und Bewohnern der Innenstadt ist die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsangebote ausschlaggebend.

In Verbindung mit den im Weiteren aufgezeigten Umstrukturierungen im Bewirtschaftungs- und Zonenkonzept der Wittener Innenstadt können perspektivisch einige der heute zum Parken genutzten Flächen im öffentlichen Raum umgenutzt werden. Eine Umnutzung ist für den Straßenraum im Sinne der Gewinnung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr (z. B. Entfall halbseitiges Gehwegparken) und für Plätze im Sinne der Aufenthalts- und Lebensqualität zu verfolgen.

#### Reduzierung der Fahrzeuganzahl in der Innenstadt

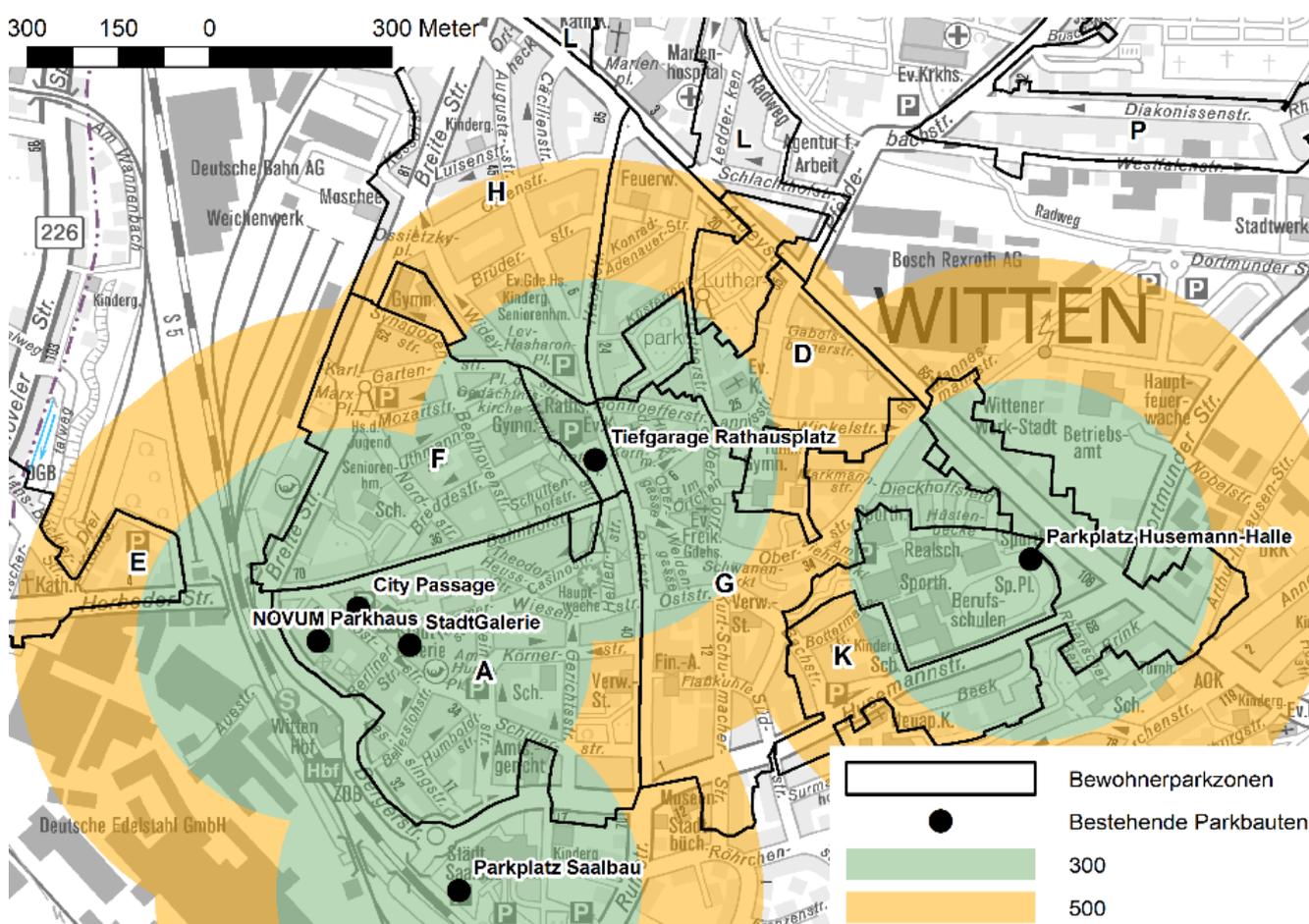
Bereits in der Parkraumanalyse wurde die Stärkung von Alternativen zum eigenen Pkw als Handlungsbedarf benannt. Es ist davon auszugehen, dass nicht jeder Haushalt in der Innenstadt seinen privaten Pkw abschafft, nur weil neue alternative Angebote initiiert werden. Vielmehr sollen diese Angebote auf die Abschaffung von Zweitwagen der Anwohnenden, die vergleichsweise selten genutzt werden, und auf die Reduzierung der Besucherverkehre mit dem Pkw abzielen. Mobilitätsangebote, die einen aktiven Einfluss auf die Reduzierung der Anzahl an Fahrzeugen in der Innenstadt haben sind flexible und leicht zugängliche Carsharing-Optionen, eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindungen sowie zugehörige Informationen zu verfügbaren Angeboten.

Um weitere Reduzierungen der Anzahl an im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeugen von Anwohnenden und Besucherinnen und Besuchern der Innenstadt zu erreichen, sollten Untersuchungen zu potenziellen Standorten für Quartiersgaragen an zentralen Orten in den Wohngebieten und Park-and-Ride-Möglichkeiten in Innenstadtrandlage durchgeführt werden.

#### Quartiersgaragen

Der Parkraum in der Wittener Innenstadt ist zu gewissen Tageszeiten und in bestimmten Gebieten von Nutzungskonflikten geprägt. Diese Konflikte sind insbesondere für Bürgerinnen und Bürger mit gültigen Bewohnerparkausweisen ärgerlich. Um den Bewohnerinnen und Bewohnern auch außerhalb der öffentlichen

Verkehrsfläche eine Alternative zum Abstellen ihrer Fahrzeuge zu ermöglichen, wäre es denkbar, dass diese Ihre Fahrzeuge in nahegelegenen Parkbauten abstellen. Die Parkraumanalyse hat ergeben, dass besonders in den Parkbauten der Wittener Innenstadt ganzjährig ausreichend viele Parkmöglichkeiten verfügbar sind. Das Potenzial für die Verlagerung von Bewohnerfahrzeugen in die vorhandenen Parkbauten wird auf räumlicher Ebene als hoch eingeschätzt. Gemäß Stellplatzverordnung des Landes NRW würde bei Neubauten mit Wohnnutzung eine fußläufige Entfernung von maximal 300 m als zumutbar bewertet werden. In Bild 23 sind beispielhaft die Einzugsradien um die relevanten Parkbauten in der Innenstadt dargestellt. Es ist deutlich erkennbar, dass ein Großteil der zentralen Innenstadt als abgedeckt angesehen werden kann. Lediglich im nördlichen Bereich der Innenstadt gibt es Gebiete, für die ein eher geringes Potenzial für die Verlagerung der Bewohnerfahrzeuge in Bestandsparkbauten besteht.



**Bild 23: Einzugsradien der Parkbauten in der Innenstadt (Quelle: Planungsamt der Stadt Witten, zugesendet am 01.08.2023)**

Um ein solches Angebot attraktiv zu machen, müsse die Stadtverwaltung aktiv Einfluss nehmen und nach Möglichkeiten für die Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt attraktive Tarife in den Parkbauten aushandeln.

Neben der Berücksichtigung und Attraktivierung der Bestandsparkbauten sind städtische Flächen und darüber hinaus sinnvolle Standorte für die Errichtung neuer Parkmöglichkeiten im Sinne von Quartiersgaragen für die Bewohnerinnen und Bewohner zu identifizieren.

### Wegweisung und Parkleitsystem

Das Parkraumangebot in der Wittener Innenstadt setzt sich aus Parken im öffentlichen Raum (Straßenraum und Parkplätze) und Parken auf oder in privat bewirtschafteten Parkieranlagen zusammen. Um die begrenzten Kapazitäten bestmöglich zu nutzen, muss der Parkraum besser organisiert werden.

Im Zuge eines innovativen und an die örtlichen Gegebenheiten angepassten Parkleitsystems, sind zunächst die einzubindenden Parkieranlagen festzulegen. Es wird empfohlen alle größeren Parkieranlagen einzubinden. Dabei ist im Detail zu berücksichtigen, welche Nutzergruppen zukünftig in welchen Bereichen, also auf welchem Parkieranlagen untergebracht werden sollen.

Parkleitsysteme dienen dazu den Kfz-Verkehr so zu lenken, dass auf Personen ohne Ortskenntnisse eine für sie vorgesehene Parkmöglichkeit erreichen. Grundsätzlich sollen Parkleitsysteme dazu dienen die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit von Parkmöglichkeiten zu verbessern und dadurch den Parksuchverkehr zu reduzieren. Wesentliche Bewertungskriterien für die Art des umzusetzenden Parkleitsystems stellen die Kosten, der Nutzen und die Effizienz dar. Unterschiede wird zwischen dynamischen und statischen Parkleitsystemen.

Statische Parkleitsysteme zeigen generell keine Informationen über die aktuelle Auslastung in einer Parkieranlage oder einem Gebiet an. Sie dienen vorrangig der Wegweisung zu den vorhandenen Parkmöglichkeiten. Diese Wegweisung kann um die Anzahl insgesamt verfügbarer Stellplätze oder Parkstände sowie die Form der Parkraumbewirtschaftung ergänzt werden. Vorteile sind die vergleichbar niedrigen Anschaffungskosten und eher geringe Betriebskosten. Dafür büßen statische Parkleitsysteme jedoch auch aufgrund fehlender Live-Auskunft an Effizienz ein.

Dynamische Parkleitsysteme enthalten neben wegweisenden Informationen hingegen auch Live-Auskünfte zur Parkraumnachfrage. Dadurch wird der Kfz-Verkehr gezielt auf die Parkieranlagen und in die Gebiete geleitet, in den noch ausreichen freie Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Im Vergleich zu einem statischen Parkleitsystem sind sowohl die Betriebs- als auch die Anschaffungskosten höher. Die Voraussetzungen für die Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems sind umfangreich. So muss jede Parkfläche mit entsprechenden Anlagen für die exakte Zählung der Auslastung ausgestattet werden.

Im Hinblick auf die Einflussmöglichkeiten der Stadtverwaltung auf die privat betriebenen Parkbauten und den hohen Kosten- und Personalaufwand bei der Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems wird ein statisches Parkleitsystem als sinnvoll erachtet. Dieses würde die grundsätzliche Zielsetzung der Lenkung der externen Kfz-Verkehre in von der Stadt vorgesehene Parkbauten und Gebiete erfüllen. Die Stadt Witten sollte jedoch eine umfassende Kosten-Nutzen-Abschätzung in Bezug auf die Art des Parkleitsystems durchführen. Weitere Hinweise zur Gestaltung von Parkleitsystemen können den zugehörigen Leitlinien (vgl. 7.3.6) entnommen werden.

### Parkraumnachfrageerhebung in der Innenstadt

Nach Umsetzung von Maßnahmen, die einen Einfluss auf den ruhenden Kfz-Verkehr besitzen ist es sinnvoll entsprechende Erhebungen und Untersuchungen zur Evaluierung der neuen Situation durchzuführen. Es wird empfohlen mit einem zeitlichen Abstand nach der Anpassung von Parkregelungen, infrastrukturellen Änderungen und Reduzierungen im Parkraumangebot, eine erneute Parkraumerhebung durchzuführen. Diese Erhebung sollte nach Möglichkeit analog zu der zuletzt durchgeführten Parkraumnachfrageerhebung in der Wittener Innenstadt durchgeführt werden, um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen. Die Erhebungsergebnisse stellen eine gute Grundlage für weitere Öffentlichkeitsarbeit und ggf. Nachjustierung der umgesetzten Maßnahmen dar.

#### 8.5.2 Bewirtschaftungs- und Zonenkonzept

Das Bewirtschaftungskonzept für die Wittener Innenstadt setzt sich aus fünf verschiedenen Bausteinen zusammen. Für jeden einzelnen Baustein wird im Folgenden eine Kurzbeschreibung der Maßnahmvorschläge sowie eine Wirkungsabschätzung in tabellarischer Form erstellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die einzelnen Bausteine sich weiterhin räumlich überlagern, z. B. Bewirtschaftung mit Parkschein und Bewohner frei.

- Parkscheibenregelung
- Parkscheinregelung
- Bewohnerparken
- Ausnahmegenehmigungen und Tagesstarife
- Privat betriebene Parkbauten

Im Untersuchungsgebiet der Parkraumanalyse gibt es derzeit noch Straßenabschnitte, die unbewirtschaftet sind. Um eine Regulierung des Parksuchverkehrs und eine Reduzierung der Dauerparker bzw. Langzeitparker in der Innenstadt sowie eine Verbesserung des Parkdruck bei Bewohner/innen zu erreichen, sollten zukünftig möglichst alle öffentlichen Parkstände und Stellplätze im Gebiet bewirtschaftet werden. Die Art der Bewirtschaftung ist dabei in Abhängigkeit von der Nutzungsstruktur und der Entfernung vom zentralen Innenstadtbereich mit Hauptbahnhof und Fußgängerzone zu wählen.

### Parkscheibe

In direkter Nähe zur Fußgängerzone soll kein Parken mit Parkscheibe angeordnet sein. Entsprechend vorhandene Abschnitte sind entweder in Bewohnerparken umzuwandeln oder in die Bewirtschaftung mit Parkschein einzubinden. Die konkrete Abgrenzung ist im Detail zu untersuchen. Erste Hinweise dazu werden in Tabelle 13 gegeben.

Im überwiegenden Anteil der mit Parkscheibe bewirtschafteten Bereiche gilt eine Höchstparkdauer von zwei Stunden. In nur wenigen Abschnitten, z. B. der Augustastraße zwischen Haupt- und Brüderstraße, darf höchstens eine Stunde mit Parkscheibe geparkt werden, wobei hier Bewohnerinnen und Bewohner der Parkzone H freigegeben sind. Zudem gilt in den nördlichen Randbereichen der Innenstadt (nördliche Breite Straße) sowie im Bereich Südstraße/Gerichtstraße eine Höchstparkdauer von drei Stunden.

Zur Vereinheitlichung der Regelungen sollten flächendeckend eine Höchstparkdauer von zwei Stunden eingerichtet und die Bewirtschaftungszeiten vereinheitlicht werden (bspw. auf 8:00 bis 20:00 Uhr). Dabei ist punktuell zu prüfen, ob angrenzende Nutzungen Ausnahmeregelungen benötigen (z. B. Kinderbetreuungsangebote, medizinische Tagesangebote, Freizeit- und Sportstätten).

**Tabelle 13: Baustein Parkscheibe**

| <b>Parkscheibe</b>  |
|---|
| <b>Kurzbeschreibung</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alle Straßenräume ohne Bewirtschaftung werden in eine Parkscheibenregelung eingebunden, die Freigabe für Bewohnerparken ist individuell zu prüfen</li> <li>▪ Überprüfung der Parkstände in der Nähe der Fußgängerzone, die derzeit noch mit Parkscheibe bewirtschaftet werden (z. B. Wiesenviertel)</li> <li>▪ Vereinheitlichung der Höchstparkdauer auf zwei Stunden und Vereinheitlichung der Bewirtschaftungszeiten (punktuell könnten Ausnahmen notwendig sein)</li> </ul> |
| <b>Wirkungsabschätzung</b>  |
| Reduzierung Langzeit- und Dauerparker in Innenstadtrandbereichen  |
| Verbesserung der Verständlichkeit der Regelungen  |

### Parkschein

Um eine Vereinheitlichung in den Bewirtschaftungsformen in der Wittener Innenstadt zu erreichen, sollten neben Angleichung und bedarfsgerechter Anpassung der Bewirtschaftungszeiten auch die zulässigen Höchstparkdauern angepasst werden. Die Bewirtschaftungszeiten der städtischen Parkscheinautomaten liegen derzeit montags bis freitags von 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr und samstags von 8:00 Uhr bis 14:00 Uhr. Bei der Bewirtschaftung über eine Parkscheinregelung gibt es derzeit, unabhängig von der Freigabe für Bewohnerinnen und Bewohner, viele verschiedene zulässige Höchstparkdauern: von ein bis vier Stunden und an einigen Standorten auch Tagestickets.

Im Zuge der Tarifanpassung der Parkscheinbewirtschaftung und Optimierung der Zonenabgrenzungen sollte die maximale Parkdauer in der zentralen Innenstadt auf drei Stunden vereinheitlicht werden. In begründeten Fällen (z. B. besondere Randnutzungen) kann diese auf eine oder eine halbe Stunde reduziert werden. Im Falle peripherer Standorte (wie beispielsweise an der Husemann-Halle) können auch längere Höchstdauern zulässig sein. Hiermit ist das Ziel verbunden, Besuchende und externe Dauerparker vor allem in die zentralen Parkbauten sowie auf periphere Parkplätze zu verlagern. Zudem sollte der Bewirtschaftungszeitraum im Hinblick auf die Reduzierung von Nutzungskonflikten überprüft werden. Insbesondere dort, wo Parkmöglichkeiten mit Parkschein bewirtschaftet und für Bewohner freigegeben sind, herrscht am frühen Abend häufig ein Nutzungskonflikt, da Externe nur bis 18:00 Uhr einen Parkschein ziehen müssen und häufig bis in den Abend hinein wertvolle Parkmöglichkeiten für Bewohner/innen belegen. Denkbar wäre eine Anpassung an die Öffnungszeiten des Einzelhandels in der Fußgängerzone (z. B. montags bis freitags bis 20:00 Uhr; samstags bis 18:00 Uhr).

Die Höhe der Gebühren liegt seit der Einführung der Bewirtschaftung von vor 30 Jahren konstant bei einem Euro je Stunde (zuvor bei einer Mark je halber Stunde). Da hierdurch die Parkgebühren in den Parkbauten heutzutage teilweise höher liegen als die öffentlichen Parkgebühren im Straßenraum oder auf öffentlichen Plätzen, besteht kein Anreiz die Parkbauten zu nutzen. Um jedoch den externen Besucherverkehr verstärkt in die Parkbauten zu lenken, ist eine Anpassung der Gebühren im öffentlichen Raum erforderlich. Es wird empfohlen, die Gebühren zukünftig auf einen Euro je halber Stunde zu erhöhen.

Das kostenfreie Kurzzeitparken ("Brötchentaste") kann den Bürgerinnen und Bürgern entgegenkommen, sollte jedoch vor allem zielgerichtet bei entsprechend anliegenden Nutzungen (bspw. Post, Bäcker, Click&Collect etc.) eingesetzt werden. Entsprechend sind die derzeitigen Regelungen an den Parkscheinautomaten zu prüfen. Die Regelungen sollten darüber hinaus hinsichtlich ihrer Höchstparkdauer einheitlich ausfallen und im Interesse einer hohen Fluktuation 15 Minuten nicht überschreiten.

**Tabelle 14: Baustein Parkschein**

| <b>Parkschein</b>   |
|---|
| <b>Kurzbeschreibung</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Gebühren im öffentlichen Straßenraum und auf städtischen Parkplätzen auf 1 € je halbe Stunde</li> <li>▪ Eine Gebührenstaffelung, z. B. in Abhängigkeit von der Entfernung von der Fußgängerzone, wird als nicht notwendig erachtet</li> <li>▪ Überprüfung der Parkscheinautomaten im Bestand, an denen ein kostenfreies Kurzzeitparken („Brötchentaste“) wählbar ist und Analyse der Notwendigkeit auf Grundlage der Randnutzungen</li> <li>▪ Parkieranlagen, für die die Beibehaltung des Kurzzeitparkens ermittelt wird, sollten eine „Brötchentaste“ mit maximal 15 Minuten besitzen</li> <li>▪ Verzicht auf Tagestickets und Beschränkung der Parkzeit auf maximal drei Stunden im öffentlichen Raum der zentralen Innenstadt.</li> <li>▪ Überprüfung auf Anpassung des Bewirtschaftungszeitraums von Montag bis Freitag auf 8:00 - 20:00 Uhr statt wie bisher 8:00 - 18:00 Uhr (z. B. Verlängerung unter Berücksichtigung der Öffnungszeiten des Einzelhandels)</li> </ul> |
| <b>Wirkungsabschätzung</b>  |
| Verlagerung eines Teils der Besucherverkehre mit dem Pkw auf Parkplätze am Rande der Innenstadt und in privat bewirtschaftete Parkbauten  |
| Verlagerung der Langzeitparker in die Parkbauten und auf Parkplätze am Rand der Innenstadt (z. B. StadtGalerie, Parkplatz am Saalbau)   |

### Ausnahmegenehmigungen und Tagestarife

Zum Baustein der Ausnahmegenehmigungen und Tagestarife zählen Regelungen, die auf Langzeitparken in der Innenstadt ausgelegt sind. Dazu zählen Regelungen für Beschäftigte der Innenstadt, die über die Stadt einen Parkausweis (Ausnahmegenehmigung) für eine bestimmte Bewohnerparkzone erwerben können, die von Anwohnenden zu erwerbenden Besucherparkausweise als Blöcke, sowie an den Parkscheinautomaten lösbaren Tagestickets für einige der städtischen Parkplätze.

Die Ausnahmegenehmigungen für Berufstätige ermöglichen externen Langzeitparkenden innerhalb einer Bewohnerparkzone auch Bewohnerparkplätze zu nutzen. Diese Regelung gilt zusätzlich zu den ohnehin vorhandenen offiziellen Regelungen zu Ausnahmegenehmigungen für Gesundheitspersonal sowie das Handwerk.

Für die Zukunft ist im Hinblick auf die starke Auslastung durch externe Parkende in den Wohnquartieren, eine zielgerichtete Ausgabe von Ausnahmegenehmigungen für spezifische Zielgruppen erforderlich.

Unabhängig von der Anpassung der Bewohnerparkzonen wird daher empfohlen für die unmittelbar an die Fußgängerzone angrenzenden Zonen keine oder deutlich weniger Ausnahmegenehmigungen für Beschäftigte der Innenstadt auszugeben, beispielsweise durch eine Reduktion des Kontingents, um zunächst attraktive Parkmöglichkeiten für Besucherinnen und Besucher der Innenstadt für kürzere Parkdauern sowie für Anwohnende verfügbar zu machen. Ebenfalls möglich ist die Beschränkung der Ausnahmegenehmigungen auf das Handwerk, Pflege- und soziale Dienste, Lieferdienste und Gesundheitsberufe. Dies ist eine in anderen Städten übliche Vorgehensweise. Die Kontingentregelung würde dann abgeschafft.

Neben der Optimierung der räumlichen Verteilung der nachgefragten Parkmöglichkeiten ist auch das Ausgabeverfahren der Ausnahmegenehmigungen für Beschäftigte dauerhaft umzustrukturieren. Dabei muss das derzeitige Verfahren über E-Mail-Anmeldung (Priorisierung nach Eingang der E-Mail) transparenter gestaltet werden. Im Vorfeld sollte die Verwaltung im Rahmen der Beantragung weitere Informationen des Antragstellers bzw. der Antragstellerin, wie beispielsweise Nachweise der Arbeitsstelle in der Innenstadt, einholen. Dies dient auch dazu, um die Zielgruppen des Angebots genauer zu erfassen und zu erkennen.

Besucherparkausweise werden an Inhaberinnen und Inhaber eines Bewohnerparkausweises ausgegeben und können von deren Gästen genutzt werden, um einen Bewohnerparkplatz zu nutzen. Hier sind die Gebührenhöhe und die grundsätzliche Regelung zu prüfen. Dies gilt im Interesse einer stärkeren Verlagerung des externen Verkehrs in die Parkbauten.

In den zentralen Bereichen der Innenstadt ist im Hinblick auf die gewünschte Verlagerung des externen Verkehrs (Besuchende, Pendler/innen) in die Parkbauten, auf eine Implementierung von Tagestarifen zu verzichten. Auf peripheren Parkplätzen (Husemann-Halle) kann diese beibehalten werden, sollte jedoch preislich neu ausgestaltet werden.

Tabelle 15: Baustein Ausnahmegenehmigung und Tagesstarife

| <b>Ausnahmegenehmigungen und Tagesstarife</b>   |
|---|
| <b>Kurzbeschreibung</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entfall des Tagesstarifs auf den zentralen städtischen Parkplätzen</li> <li>▪ Überprüfung der Tarife und Ausgaberegulungen für Besucherausweise (gekoppelt an Bewohnerparkausweise)</li> <li>▪ Überarbeitung der Regelungen zu Ausnahmegenehmigungen</li> <li>▪ Neuaufstellung des Ausgabeverfahrens von Ausnahmegenehmigungen</li> <li>▪ Anpassung der Gebühren für die Ausnahmegenehmigungen und Besucherparkausweise</li> </ul> |
| <b>Wirkungsabschätzung</b>  |
| <p>Aktive Beeinflussung der über einen längeren Zeitraum nachgefragten Parkmöglichkeiten in der Innenstadt durch Regulierung der ausgegebenen Langzeitparkausweise</p> <p>Verlagerung der Langzeitparker in die Parkbauten und auf Parkplätze am Rand der Innenstadt (z. B. StadtGalerie, Parkplatz am Saalbau)</p> <p>Reduzierung der Nutzungskonflikte zwischen Bewohnerinnen und Bewohnern mit Externen Langzeitparkern</p>  |

### Bewohnerparken

Der Fokus des Parkraummanagements in den zentralen Wohnvierteln sollte vor allem auf die Bedürfnisse der Anwohnenden ausgerichtet werden. Zur Ermittlung eines allgemeinen Stimmungsbildes sollte die Stadt Witten daher zeitnah (2024) eine Befragung zum Bewohnerparken durchführen, in der zunächst abgefragt wird, ob bereits private Stellplätze genutzt werden bzw. inwieweit eine solche Möglichkeit besteht. Zudem sollte die Bereitschaft abgefragt werden, für das Parken in der Innenstadt zu bezahlen und inwieweit Anwohnende der Innenstadt bereit sind nahegelegenen Stellplätze anzumieten und dafür gewisse Wegestrecken in Kauf zu nehmen.

Für die Stadtverwaltung Witten wird der Prüfauftrag formuliert, die Anpassung der Gebühren für das Bewohnerparken zu untersuchen und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten angemessen anzupassen.

Darüber hinaus sollen Informationen zur Nutzung der Besucherparkausweise („Besucherblöcke“) abgefragt werden, um diese ebenfalls bei einer Tarif- bzw. Gebührenanpassung berücksichtigen zu können.

Die Zonenabgrenzung für das Bewohnerparken ist grundsätzlich zu prüfen. Hierzu können ebenfalls Fragen im Rahmen der Befragung der Anwohnenden formuliert werden. In den zentralen Bewohnerparkzonen bestehen häufig Nutzungskonflikte zwischen Bewohner/innen und Externen. Eine Anpassung der Zonenabgrenzung ist insbesondere im Bereich Bachstraße, Parkplatz Husemannstraße und Husemannstraße zwischen Bachstraße und Südstraße zu prüfen. Der Parkplatz an der Husemannstraße ist bereits für Bewohner/innen der Zonen G und K freigegeben. Es ist zu prüfen, ob eine „Doppelfreigabe“ der oben genannten Straßenabschnitte ausreicht, die derzeit zur Zone K gehörenden Abschnitte der Zone G zugeschlagen werden sollten oder ob die Zonen G und K zusammengelegt werden können. Die Zonenabgrenzung zwischen den Zonen G und D, im Bereich der Oberstraße und Winkelstraße, ist im Zuge der

Einbindung der Parkstände im Straßenraum an der Lutherstraße und Johannisstraße in eine Bewirtschaftungskonzept zunächst zu beobachten. Es ist davon auszugehen, dass die Anwohnenden der Zone D und insbesondere der Winkelstraße und der Gabelsbergerstraße von dem Entfall des kostenfreien Parkens an der Lutherstraße profitieren werden.

Die Nutzungskonflikte zwischen Beschäftigten bzw. Besucher/innen und Anwohnenden in den Zonen H und L resultieren vorrangig aus dem ansässigen Marienhospital und der dichten Wohnnutzung (Zone H). Der sehr hohe Parkdruck ergibt sich in diesen Zonen überwiegend in den Abendstunden bzw. über Nacht. Hier ist, gemäß den Ausführungen zur Parkscheibenregelung, die Höchstparkdauer zu prüfen und anzupassen. Zudem sollte im Detail die Umwandlung in reines Bewohnerparken geprüft werden. Im Bereich des Marienhospitals spielt zudem die Verfolgung von Maßnahmen im Zuge eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für Beschäftigte sowie Besucherinnen und Besucher eine besondere Rolle. Darüber hinaus sollten in beiden Zonen verstärkt Maßnahmen zur Attraktivierung von alternativen Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing für Anwohnende) kommuniziert und umgesetzt werden.

Weiterhin ist die Informationspolitik der Stadt Witten zum Thema Bewohnerparken zu verbessern. Hierfür sind die geeigneten Informationen auf der Internetseite zur Verfügung zu stellen.

**Tabelle 16: Baustein Bewohnerparken**

| <b>Bewohnerparken</b>  |
|--|
| <b>Kurzbeschreibung</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung der Zonenabgrenzung des Bewohnerparkens zur Entlastung von (sehr) hoch nachgefragten Straßenzügen und Parkplätzen</li> <li>▪ Anpassung der Gebühren für Bewohnerparken</li> <li>▪ Detailuntersuchung der einzelnen Bewohnerparkzonen und Bewohnerparkstände bzw. für Bewohner freigegebenen Parkstände zur Optimierung der zulässigen Nutzergruppen</li> <li>▪ Bereitstellung von Informationen im Internet (z. B. städtische Website)</li> </ul> |
| <b>Wirkungsabschätzung</b>   |
| Reduzierung der im öffentlichen Straßenraum (dauerhaft) abgestellten Fahrzeuge   |
| Reduzierung des teilweise (sehr) hohen Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum  |

### Parkbauten

Die Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs in bestehende Parkbauten (Parkhäuser, Tiefgaragen, periphere Parkplätze) mit Kapazitätsüberschüssen ist ein wesentlicher Lösungsansatz, um entfallende Stellplätze zu kompensieren und um Konflikte zwischen den Nutzergruppen zu reduzieren.

Grundsätzliche Kapazitätsüberschüsse finden sich in den Parkbauten der Innenstadt (NOVUM, StadtGalerie, City Passage, Tiefgarage Rathausplatz – ohne Parkhaus Sparkasse), aber auch auf den peripher gelegenen Parkplätzen am Saalbau und an der

Husemann-Halle (vgl. Bild 23). Dabei unterscheiden sich die Verlagerungspotenziale jedoch je nach Nutzergruppe und Stadtquartier.

Räumlich betreffen die Verlagerungspotenziale vor allem die Bewohnerparkzonen A (Wiesenviertel), den südlichen Teil der Zone F (Breddeviertel), den südlichsten Zipfel der Zone H, die Zone K, sowie Teile der Zonen D und G. Die Zone L (Marienhospital) kann von diesen Verlagerungspotenzialen nicht profitieren.

Die Zielgruppen der Verlagerungspotenziale sind in einem hohen Maße von den Öffnungszeiten und (auch nächtlichen) Kapazitäten der Parkhäuser und Tiefgaragen abhängig. Für Besuchende der zentralen Innenstadt sind tagsüber in den Parkbauten jederzeit ausreichende Kapazitäten vorhanden. Für Pendlerinnen und Pendler stehen vor allem in den zentralen Parkbauten (Novum, StadtGalerie, City Passage) ausreichende Kapazitäten zur Verfügung. Für Anwohnende bestehen jedoch Einschränkungen in Form von begrenzten Öffnungszeiten oder reduzierten Kapazitäten in der Nacht, wie beispielsweise im NOVUM-Parkhaus.

Grundsätzlich sind unterschiedliche Punkte zu Bedenken. So ist die Tiefgarage unter dem Rathausplatz derzeit noch geschlossen. Hier sind eine möglichst schnelle Aufwertung und Reaktivierung anzustreben. Der Parkplatz Saalbau wiederum besitzt nur begrenzte Kapazitäten (vor allem für Langzeitparker), die jedoch vor allem an den Abenden für Veranstaltungen benötigt werden. Für den Parkplatz am Saalbau müssten daher die grundsätzlichen Bedarfe (auch im Zusammenhang mit einem möglichen Park-and-Ride-Standort) geprüft und die Kapazitäten wahrscheinlich (beispielsweise durch den Bau eines Parkhauses oder einer Parkpalette) erhöht oder ein zeitlich differenziertes Belegungskonzept entwickelt werden. Am Standort des Parkplatz Husemann-Halle ist im Zuge des Ausbaus des Schulstandortes mit einer erhöhten Nachfrage zu rechnen. Hier wäre zu überlegen, ob der nahe gelegene, derzeit wenig ausgelastete Parkplatz an der Dortmunder Straße als möglicher Kompensationsstandort ausgebaut und ertüchtigt werden könnte. Zu Bedenken sind hier die Zugänglichkeit in Richtung der angrenzenden Wohnquartiere, die soziale Sicherheit und die parallele Nutzung durch Angestellte der Stadt Witten.

Die Stadt Witten ist in erste Gespräche mit den Betreibern der privaten Parkhäuser in der Innenstadt eingestiegen, um Informationen zu Tarifstrukturen, Öffnungszeiten und geplante bauliche Maßnahmen zu erhalten, die einen Einfluss auf die Parkraumsituation in der Innenstadt besitzen.

Anzuregen sind in den bestehenden Parkhäusern und Tiefgaragen insbesondere eine Neumarkierung der Parkstände (Anpassung an neue Fahrzeugbreiten), eine Verbesserung der Beleuchtung (Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens) sowie eine Ausweitung des Angebots für Langzeitparkende.

Nach Abstimmung mit den Betreibern der privaten Parkhäuser, bezüglich der zukünftigen Gestaltung der Tarifstrukturen und möglichen Modernisierungsmaßnahmen der Parkieranlagen, gilt es das notwendige Parkraumangebot im öffentlichen Raum neu zu bewerten und eine erneute Parkraumerhebung durchzuführen. Dies gilt insbesondere, wenn erste Verlagerungseffekte des externen ruhenden Kfz-Verkehrs in die Parkbauten erzielt werden konnten. Modernisierte Parkbauten, die den Ansprüchen größerer Fahrzeuge

und sozialer Sicherheit der Nutzenden nachkommen, besitzen eine deutlich größere Attraktivität. In der Kombination mit den zentralen Standorten vieler Parkbauten in Witten und eines entsprechenden Parkleitsystems kann der öffentliche Raum zukünftig deutlich vom ruhenden (Besucher-)Verkehr entlastet werden.

Die Entlastung des öffentlichen Raums durch weniger ruhenden Kfz-Verkehr steigert zugleich das Potenzial zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Platzflächen, die heute durch den ruhenden Kfz-Verkehr geprägt sind, könnten zukünftig begrünt und zur Aufenthalts-, Spiel- und Begegnungsfläche für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher der Innenstadt werden.

**Tabelle 17: Baustein Parkbauten**

| <b>Privat betriebene Parkbauten</b>  |
|--|
| <b>Kurzbeschreibung</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abstimmung mit den Betreibern der Parkbauten zu Tarifstruktur (Kurzzeitparken, Tagesstarif, Dauerparktarif) und Nutzungsverhalten</li> <li>▪ Abstimmung mit den Betreibern der Parkbauten zu Modernisierungsabsichten und allgemeinen Stimmungsbild</li> <li>▪ Schaffung von Angeboten für externe Langzeitparker und Bewohnerinnen und Bewohnern mit unregelmäßiger Kfz-Nutzung</li> <li>▪ Attraktivierung und Reaktivierung der Tiefgarage unter dem Rathausplatz</li> <li>▪ Prüfung der Erweiterung von Kapazitäten am Standort Saalbau (bspw. durch den Bau eines Parkhauses bzw. einer Parkpalette)</li> <li>▪ Prüfung von Kompensationsmöglichkeiten zum Standort Husemann-Halle am Standort Dortmunder Straße</li> </ul> |
| <b>Wirkungsabschätzung</b>   |
| Eine Modernisierung von Parkbauten (z. B. Verbreiterung Stellplätze, soziale Sicherheit) kann die Attraktivität zur Nutzung deutlich steigern  |
| Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Kfz-Verkehr  |

### 8.5.3 Umsetzungshorizonte

Alle Maßnahmen mit Auswirkungen auf den ruhenden Kfz-Verkehr sind als Infrastrukturmaßnahmen im Einzelmaßnahmenkatalog enthalten. Alle übergeordneten Maßnahmenempfehlungen zum ruhenden Kfz-Verkehr sind weder im Maßnahmenkatalog noch in der tabellarischen Übersicht der allgemeinen Handlungsempfehlungen und Maßnahmen (vgl. Tabelle 12) enthalten. Um ein Gefühl für die Zeithorizonte zur Umsetzung dieser Maßnahmen zu bekommen, sind im Folgenden Sofortmaßnahmen (Zeithorizont 2024) und Folgemaßnahmen, die aufgrund von Abhängigkeiten nicht eindeutig einem Umsetzungshorizont zugeordnet werden können, dargestellt. Bei den Sofortmaßnahmen handelt es sich teilweise um Maßnahmenansätze, die bereits aktiv von der Stadtverwaltung verfolgt werden.

**Tabelle 18: Umsetzungshorizonte für allgemeine Maßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr**

|                                  |
|----------------------------------|
| <b>Sofortmaßnahmen (in 2024)</b> |
|----------------------------------|

|  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung Parkgebührenordnung zu Beginn des Jahres 2024</li> <li>▪ Informationen zum (Bewohner)parken im Internet bis Anfang 2024 sowie kontinuierliche Pflege der Informationen</li> <li>▪ Befragung zum Bewohnerparken Anfang 2024</li> <li>▪ Stellplatzsatzung und Stellplatzablösesatzung bis Ende 2024</li> <li>▪ Gespräche mit den Parkhausbetreibern ab 2024 über Öffnungszeiten, Modernisierung etc.</li> </ul> |
| <p><b>Folgemaßnahmen</b></p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konzeptionierung/Planung eines Parkleitsystems (ab 2024)</li> <li>▪ Ausarbeitung und temporäre Umsetzung eines Zonen- und Bewirtschaftungskonzepts für den Übergangszeitraum vor Wiedereröffnung der Tiefgarage unter dem Rathaus</li> <li>▪ Ausarbeitung und Umsetzung eines Zonen- und Bewirtschaftungskonzepts unter Berücksichtigung der Tiefgarage unter dem Rathaus</li> </ul>                                    |
| <p><b>Daueraufgaben</b></p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monitoring/Erneute Parkraumerhebung nach Umsetzung der Maßnahmen</li> <li>▪ Informationen im Internet pflegen</li> </ul>  |

## 8.6 Räumliche Vertiefungen

Die zusammengestellten handlungsspezifischen Infrastrukturmaßnahmen können im Rahmen des Mobilitätskonzepts für die Wittener Innenstadt nicht alle planerisch im Detail ausgearbeitet werden. Eine Detailplanung erfolgt daher beispielhaft für ausgewählte Bereiche als sogenannte räumliche Vertiefungen. Eine räumliche Vertiefung umfasst dabei einen ausgewählten Streckenabschnitt oder Knotenpunkt. In der Darstellung und Erläuterung werden teilweise auch Streckenabschnitte und Knotenpunkte aneinandergereiht als räumliche Vertiefung betrachtet. Die festgelegten Teilbereiche haben unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte. Die ausgearbeiteten räumlichen Vertiefungen sind vor allem als Anregungen für weitere Untersuchungen und Konkretisierungen der Planungen anzusehen. Es handelt sich folglich nicht um Entwurfs- oder Beschilderungspläne.

Die Ausarbeitung erfolgt in Form von Lageplandarstellungen im Maßstab 1:500. Es wurden insgesamt sieben räumliche Vertiefungsbereiche festgelegt, die teilweise in mehreren ergänzenden Plandarstellungen oder verschiedenen Varianten differenziert werden. Die Festlegung erfolgte auf Grundlage der im Projektprozess thematisierten Bereich im Straßennetz:

- Räumliche Vertiefung 1 (in drei Teilen):  
Ruhrstraße und Hauptstraße (zwischen Wiesenstraße/Oststraße und Wideystraße/Bonhoefferstraße)
- Räumliche Vertiefung 2:  
Johannisstraße (zwischen Hauptstraße und Oberdorf)
- Räumliche Vertiefung 3:  
Schwanenmarkt (zwischen Oststraße/Bachstraße und Oberdorf)
- Räumliche Vertiefung 4 (in zwei Varianten):  
Lutherstraße (Höhe Lutherpark)
- Räumliche Vertiefung 5 (in drei Varianten):  
Wiesenstraße (zwischen Steinstraße und Casinostraße)

- Räumliche Vertiefung 6:  
Ardeystraße/Mannesmannstraße/Oberstraße/Winkelstraße
- Räumliche Vertiefung 7:  
Bergerstraße (zwischen Gerichtstraße und Kreisverkehr)

In den folgenden Kapiteln werden die einzelnen räumlichen Vertiefungen textlich erläutert. Die Ausarbeitungen in Form von planerischen Konzeptvorschlägen können Anhang 6 entnommen werden.

#### 8.6.1 Ruhrstraße und Hauptstraße

Zur Verdeutlichung der in der Stadt Witten seit längerer Zeit diskutierten Verkehrsberuhigung des Kernbereichs der Wittener Innenstadt wurde die komplexe räumliche Vertiefung zur Ruhrstraße und Hauptstraße zwischen den Knotenpunkten Wiesenstraße/Oststraße und Wideystraße/Bonhoefferstraße ausgewählt. Der Planungsvorschlag basiert dabei auf dem Grundgedanken der verkehrlichen Unterbrechung der Nord-Süd-Achse über die Haupt- bzw. Ruhrstraße unter Gewährleistung der Erreichbarkeit notwendiger Ziele in diesem Bereich für entsprechende Verkehrsarten. Für den Radverkehr (auch E-Scooter) und den ÖPNV soll die Achse zukünftig weiter durchgängig befahrbar bleiben. Der allgemeine Kfz-Verkehr soll gemäß Planungsvorschlag zukünftig den gesamten betrachteten Abschnitt nicht mehr befahren dürfen. Eine Ausnahme wird für den Abschnitt der Ruhrstraßen zwischen Oststraße und Oberstraße vorgesehen. In Fahrrichtung Norden sollen hier Anliegerverkehre zukünftig zugelassen sein, um die Erreichbarkeit der angrenzenden Nutzungen zu sichern. Die Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr am östlichen Fahrbahnrand sollen dazu erhalten bleiben, die Parkbuchten am westlichen Fahrbahnrand (ca. 15 Parkstände) würden zugunsten des Fußverkehrs vollständig entfallen. Bei Weiterfahrt werden die Kfz-Verkehre über die Oberstraße in Richtung Osten abgeleitet. An den dargestellten Knotenpunkten sind die entsprechend zulässigen Fahrbeziehungen durch Fahrstreifenmarkierung und Beschilderungen zu kennzeichnen.

Im Bereich der Haltestelle Rathaus enthält der Planungsvorschlag eine gemeinsame Führung von Bus- und Radverkehr (Rad frei, E-Scooter frei) und eine durch Markierungen abgegrenzte Führung der Straßenbahn, da die Straßenbahnschienen für den Radverkehr ein höheres Gefahrenpotenzial bieten als die Freigabe des Bussonderfahrstreifens.

Auf Höhe der für den Kfz-Verkehr bereits abgebundenen Johannisstraße wird eine Haltlinie für indirektes Linksabbiegen der Radfahrenden von Norden kommend vorgesehen.

Die Planungsvorschläge zur Unterbrechung der Hauptstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Bereich des Rathauses und Kornmarktes sind nur in Kombination mit verkehrlichen Anpassungen im umliegenden Straßennetz möglich (siehe Erschließungskonzept Bild 24), da Schleichverkehre im direkten Umfeld der Sperrung zwingend unterbunden werden sollten. Hierzu kann auch ein Parkleitsystem beitragen, welches den Parksuchverkehr in geeignete Parkbauten ableitet, ohne ihn durch Wohnstraßen zu führen.

Darüber hinaus ist im Zuge der Erstellung eines Netzes für den Wirtschaftsverkehr zu prüfen, wie die Erreichbarkeit der

Dienstleistungs- und Einzelhandelsunternehmen, insbesondere im nordöstlichen Bereich der Bahnhofstraße, gewährleistet werden kann. Hierzu ist in Anlehnung an die allgemeinen Maßnahmen AM 19 und AM 20 zu prüfen, welche Streckenabschnitte für Lieferverkehre freigegeben werden sollten. Denkbar wäre hierbei beispielsweise eine Freigabe der Hauptstraße zwischen Wideystraße und Bahnhofstraße für den Lieferverkehr in Fahrtrichtung Süden. Diese Freigabe könnte dann mit einer zeitlichen Beschränkung, z. B. analog zur Fußgängerzone, verknüpft werden.

### 8.6.2 Johannisstraße

Der planerische Konzeptvorschlag für die Johannisstraße knüpft räumlich unmittelbar an die bereits umgebauten Knotenpunkte Bonhoefferstraße/Lutherstraße/Johannisstraße und Oberdorf/Johannisstraße sowie die abgebundene Hauptstraße an. Der Planungsvorschlag behandelt schwerpunktmäßig die Aufwertung der Wegeachse zwischen Fußgängerzone und nordöstlicher Innenstadt für den Fußverkehr. Die Planungsansätze sind dabei die Verbreiterung des südlichen Gehweges sowie Einhaltung der Regelbreite für den Gehweg auf der Nordseite. Der ruhende Kfz-Verkehr wird dabei aufgrund der besseren Anfahrbarkeit auf der Nordseite, mit einer Breite von 2,15 m, untergebracht. Im Bereich der Abbindung zur Hauptstraße werden Flächen für E-Ladeinfrastruktur, Taxen und E-Scooter sowie potenzielle Flächen für die Einrichtung eines Carsharing-Angebots vorgesehen. Darüber hinaus wird nordöstlich der Einmündung Oberdorf eine Multifunktionsfläche mit der Option zur Ausweisung als Liefer- und Ladezone vorgesehen. Im Bereich der Abbindung zur Hauptstraße wurde zudem die notwendige Wegeverbindung über die Johannisstraße insbesondere für den Radverkehr berücksichtigt.

### 8.6.3 Schwanenmarkt

Im Sinne der Förderung des Radverkehrs auf der Nebenroute zur Ruhrstraße bzw. Hauptstraße wurde die räumliche Vertiefung des Schwanenmarktes ausgewählt und dargestellt. Der Ausschnitt umfasst den Knotenpunkt Oststraße/Kurt-Schumacher-Straße/Bachstraße/Schwanenmarkt, einschließlich der unmittelbar angrenzenden Streckenabschnitte, bis zum Knotenpunktbereich Oberstraße/Schwanenmarkt/Oberdorf. Der dargestellte Bereich befindet sich dabei in der vorgeschlagenen Radverkehrsachse Kurt-Schumacher-Straße, Oberdorf und Lutherstraße, für die in den übrigen Planungen (vgl. Infrastrukturmaßnahmen) die Gestaltung als Fahrradstraße empfohlen wird. Diese räumliche Vertiefung soll dabei als Gestaltungsbeispiel für die genannte und weitere zukünftige Fahrradstraßen in der Stadt Witten dienen.

Vorgeschlagen wird die Markierung einer Fahrradstraße mit einer Kernfahrbahn von 4,00 m. Kraftfahrzeuge sollen auf der Fahrradstraße freigegeben werden. Zu parkenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand ist ein Sicherheitstrennstraßen von mindestens 0,75 m und zu Gehwegen von 0,50 m zu markieren. Die Fahrradstraße soll entlang der genannten Achse (Nord-Süd) Vorrang gegenüber den kreuzenden Straßen erhalten. Knotenpunktbereich können dabei zur besseren Kennzeichnung rot eingefärbt werden.

Am Schwanenmarkt ist der Seitenraum so zu gestalten, dass die heutigen Containerstandorte beibehalten werden können und

weiterhin für Transportfahrzeuge anfahrbar sind. Dies kann beispielsweise durch abgesenkte Borde gewährleistet werden. Die im Bestand vorhandenen Stellplätze mit E-Ladeinfrastruktur bleiben von den Planungsvorschlägen unberührt. Gegenüber den Containern werden zukünftig zwei Stellplätze für Kfz verortet. Auf der Westseite des Schwanenmarkts ist im Bestand eine Parkbucht für bis zu vier Pkw vorhanden. Diese Fläche ist in der Planung dem Fußverkehr zugeschlagen worden. Grundsätzlich wäre hier jedoch zunächst eine Beibehaltung der Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr denkbar. Dann wäre Aspekte der Verkehrssicherheit bei Parkvorgängen zu prüfen, da aufgrund der neuen Einbahnregelung lediglich ein Parken in Richtung Norden möglich ist, jedoch mit entgegenkommendem Radverkehr zu rechnen ist.

Der Konzeptvorschlag basiert auf den Überlegungen zur verkehrlichen Beruhigung der Hauptstraße bzw. Ruhrstraße (vgl. Kapitel 8.6.1) und berücksichtigt daher bereits verkehrsrechtliche Anordnungen und notwendige Unterbindungen von bestimmten Fahrbeziehungen zur Vermeidung von Schleichverkehren bei Sperrung der Hauptstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr.

Zwischen den Knotenpunkten Oststraße bzw. Bachstraße und Oberstraße wird daher auf dem Schwanenmarkt eine Einbahnstraßenregelung in Fahrrichtung Norden für den Kfz-Verkehr vorgesehen. Am Knotenpunkt mit der Oberstraße wird eine Weiterfahrt für den Kfz-Verkehr lediglich in Richtung Osten möglich sein. Für den Radverkehr werden weiterhin alle Fahrbeziehungen ermöglicht. Kfz-Verkehr auf der Oberstraße aus Richtung Osten kann gemäß den Planungsansätzen zukünftig nur bis zu einer Wendemöglichkeit im Bereich der heutigen Senkrechtparkstände fahren. Die so entstehende Sackgasse muss entsprechend vorangekündigt werden. Im Bereich der Wendemöglichkeit sind zudem mögliche Konflikte zwischen wendenden und aus den Straßen Schwanenmarkt und Oberstraße (West) ausfahrenden Fahrzeugen zu prüfen.

Kfz-Verkehr auf der Oberstraße von der Hauptstraße und auf Oberdorf von Norden wird zukünftig auf Einbahnstraßen und am Knotenpunkt Schwanenmarkt/Oberstraße über die Oberstraße in Richtung Osten geführt.

Um die komplexen Änderungen in Bezug auf die Fahrbeziehung am Knotenpunkt Oberstraße/Schwanenmarkt zu verdeutlichen, wird empfohlen entsprechend bauliche Anpassungen vorzunehmen.

#### 8.6.4 Lutherstraße

Die räumliche Vertiefung zur Lutherstraße befasst sich mit dem Streckenabschnitt auf Höhe des Lutherparks. Für diesen Bereich wurden mehrere Varianten ausgearbeitet, die in unterschiedlicher Tiefe vorrangig die Belange des querenden Fußverkehrs berücksichtigen. Im Rahmen des Abstimmungsprozesses und der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zwei Varianten (Variante 3 und Variante 4) festgelegt, die im Rahmen des Mobilitätskonzepts für die Innenstadt weiterverfolgt werden sollen. In beiden Varianten enthält der planerische Konzeptentwurf die Einrichtung einer Fahrradstraße mit der Freigabe für Pkw und motorisierte Zweiräder. Die räumliche Vertiefung stellt hierbei nur einen Ausschnitt dar. Der weitere Verlauf der Fahrradstraßenachse ist dem Maßnahmenkatalog mit Infrastrukturmaßnahmen zu entnehmen. In Bezug auf den ruhenden Kfz-Verkehr ist im Rahmen weiterer Planungskonkretisierungen

und in Abhängigkeit von der gewählten Vorzugsvariante zu prüfen, wie viele Parkstände entfallen würden. Diese Prüfung sollte über den in der räumlichen Vertiefung dargestellten Abschnitt hinaus erfolgen.

Die Konzeptvarianten unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Anordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs. In der als Variante 3 bezeichneten Ausarbeitung wird beidseitiges Parken vorgesehen, dazu sind jedoch Flächen des heutigen Lutherparks als Gehwege beansprucht. Zudem müssen in dieser Variante Ausweichflächen für den Kfz-Verkehr vorgesehen werden. Die wesentlichen Unterschiede zwischen den Konzeptvarianten können Tabelle 19 entnommen werden.

**Tabelle 19: Unterschiede in den Varianten zur Lutherstraße**

| <b>Unterschied in den Konzeptvorschlägen</b> |                   |                   |
|--|-------------------|-------------------|
|  | <b>Variante 3</b> | <b>Variante 4</b> |
| Kernfahrbahn Fahrradstraße                   | 3,50 m            | 4,00 m            |
| Sicherheitstrennstreifen (Parken)            | 0,50 m            | 0,75 m            |
| Sicherheitstrennstreifen (Gehweg)            | ./.               | 0,50 m            |
| Anzahl Parkstände                            | ca. 16            | ca. 9             |

#### 8.6.5 Wiesenstraße

Der Abschnitt der Wiesenstraße, zwischen Casinostraße und Steinstraße, wurde als Beispiel für die Steigerung der Aufenthaltsqualität ausgewählt. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Fußgängerzone und den Gastronomienutzungen gibt es im Bestand einige Nutzungskonflikte des Verkehrsraums. Im Sinne der Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr soll dieser Abschnitt durch verkehrsrechtliche und ggf. bauliche Anpassungen eine Verkehrsberuhigung erfahren.

Die Ausarbeitung des Detailbereiches wurde dazu in drei Varianten erstellt. Alle Varianten enthalten dabei die Einführung einer Einbahnstraßenregelung zwischen Casinostraße und Steinstraße in Fahrrichtung Westen, der Radverkehr soll dabei in Gegenrichtung freigegeben sein. In allen Varianten sind zudem Fahrradabstellanlagen westlich der privaten Zufahrt vorgesehen.

Die Varianten 1 und 2 unterscheiden sich lediglich im Hinblick auf die optische Gestaltung des Straßenraums. In beiden Varianten sieht der Konzeptvorschlag eine Verbreiterung des nördlichen Seitenraums auf insgesamt rund 5,25 m vor. Dieser Bereich soll zukünftig als Aufenthaltsfläche und Fläche für Außengastronomie der ansässigen Lokale dienen, da auf der Nordseite der Wiesenstraße in den Nachmittagsstunden Sonnenschein erwartet werden kann. Die Fahrbahn soll auf 4,00 m verengt werden und die Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr entfallen. Die Variante 2 beinhaltet im Vergleich zur Variante 1 eine farbliche Oberflächengestaltung zur besseren Erkennbarkeit des neuen Funktionsgedankens des Straßenabschnitts. In beiden Varianten entfallen die im Bestand vorhandenen vier Parkbuchten auf der Nordseite.

In der vorgeschlagenen Variante 3 beinhaltet das Planungskonzept eine Beibehaltung der derzeitigen Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr. Der nördliche Seitenraum verändert sich daher in dieser

Variante nicht. Bei einer Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 4,00 m könnte jedoch der südliche Seitenraum deutlich auf rund 4,75 m verbreitert werden. Die Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Flächen für Außengastronomie könnten dann auf der südlichen Straßenseite untergebracht werden.

Die Unterbringung von öffentlichen Sitzmöglichkeiten und Begrünung sind im Rahmen weiterer Planungen zu prüfen, mit den vor Ort Betroffenen zu diskutieren und zu konkretisieren. Darüber gibt es weitere Faktoren, wie z. B. die Anlieferverkehre über die Hammerstraße, für die im Weiteren konkrete Untersuchungen in Bezug auf die Erreichbarkeit durchzuführen sind. In allen Varianten wäre die Anfahrt über die Wiesenstraße zukünftig weiterhin möglich, es ist zu prüfen, ob die Lieferverkehre bei der Abfahrt über das südlich gelegene Straßennetz und das dort vorhandene Einbahnstraßensystem abfließen können oder ob hier zusätzliche Anpassungen im Straßennetz, der Straßenraumaufteilung oder der Verkehrsführung notwendig sind.

#### 8.6.6 Ardeystraße/Mannesmannstraße/Oberstraße

Der Planungsansatz für den Knotenpunkt Ardeystraße/Mannesmannstraße/Oberstraße (unter Berücksichtigung des Abschnitts der Oberstraße bis zur Winkelstraße) umfasst schwerpunktmäßig die Aufwertung des Verkehrsraums für den Radverkehr auf Fahrbahnniveau (Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen) und den Fußverkehr im Seitenraum. Der Knotenpunkt befindet sich auf einer der Hauptachsen des Kfz-Verkehrs und des ÖPNV. Die Planung orientiert sich an der bereits ungesetzten Führung des Radverkehrs am benachbarten Knotenpunkt Ardeystraße/Pferdebachstraße.

Die Konzeptinhalte zum Radverkehr umfassen dabei die sichere Führung im Knotenpunktbereich. Von der Ardeystraße abbiegend erhält der Radverkehr dabei die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens. Aus der Mannesmannstraße wird der linksabbiegende Radverkehr im Mischverkehr und aus der Oberstraße wird der Radverkehr geschützt auf einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen geführt. Ebenfalls berücksichtigt ist die Freigabe der Einbahnstraße Winkelstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr. Die Planung sieht dabei die Führung auf der Fahrbahn und Aufhebung der Freigabe im Seitenraum (Nordseite) vor. Im Bereich der Oberstraße werden darüber hinaus Flächen für Fahrradparken und E-Scooter vorgesehen. Für die Einrichtung des aufgeweiteten Radaufstellstreifens und den Flächen für Fahrradparken und E-Scooter entfallen alle bestehenden Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr (ca. 9 Parkstände) zwischen Winkelstraße und Ardeystraße. Der Fußverkehr erhält durch die Planungsansätze weitestgehend ausreichend dimensionierte Gehwege. Auf dem nördlichen Gehweg der Winkelstraße entfällt zudem das Konfliktpotenzial durch den freigegebenen Radverkehr.

#### 8.6.7 Bergerstraße

Die räumliche Vertiefung auf der Bergerstraße im Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Gerichtstraße befasst sich vorrangig mit der Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr, unter Berücksichtigung des Radverkehrs auf Schutzstreifen. Wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der Querungssituation ist die

Einschränkung der Verkehrsflächen im Zu- und Ausfahrtbereich des Parkplatzes Saalbau.

Die Auswahl dieses Streckenabschnitts als räumliche Vertiefung erfolgte aufgrund der Bestrebungen der Stadt Witten den Parkplatz Saalbau zukünftig mehr in das Parkraumkonzept für die Innenstadt einzubinden und ggf. für Pendlerverkehre am Hauptbahnhof zu attraktivieren. Die fußläufige Verbindung zu relevanten Zielen in der Innenstadt ist für die Akzeptanz des Parkplatzes als Parkmöglichkeit für Besucherinnen und Besucher der Innenstadt ausschlaggebend. Die Wegeführung ist dafür möglichst direkt und besonders im Bereich von Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehr mit verkehrssicheren Querungsmöglichkeiten zu gestalten. An der Bergerstraße soll daher im Konzeptvorschlag, zur Beibehaltung der bereits vorhandenen Mittelinseln, der heutige Linksabbieger zum Parkplatz entfallen sowie der Einfahrtbereich deutlich, zugunsten des Seitenraums, verengt werden. Der Bereich zwischen den Mittelinseln am Kreisverkehr und südlich der Einmündung zum Parkplatz soll dabei nicht überfahrbar gestaltet werden. Der Bereich zwischen den Mittelinseln südlich und nördlich der Einmündung zum Parkplatz ist zur Gewährleistung aller Fahrbeziehungen als überfahrbare Fläche zu gestalten.

Im Bereich des Wendehammers der Lessingstraße bis zur Steinstraße sind die Wegeverbindungen für den Fußverkehr aufzuwerten. Zudem bietet dieser Bereich ein Potenzial für die Steigerung der Aufenthaltsqualität (vgl. Steckbriefe A1 und A2).

Im Rahmen weiterer Konkretisierungen dieses Konzeptvorschlags wird empfohlen die Verkehrsqualität an der Einmündung, aufgrund des Entfalls des Linksabbiegers, zu überprüfen.

#### 8.6.8 Erschließungskonzept

Die planerischen Konzeptvorschläge für die ausgewählten räumlichen Vertiefungen sind unmittelbar mit Anpassungen im Straßennetz verknüpft. Aus den in den räumlichen Vertiefungen enthaltenen verkehrsrechtlichen Anpassungen ergeben sich bereits folgende Änderungen:

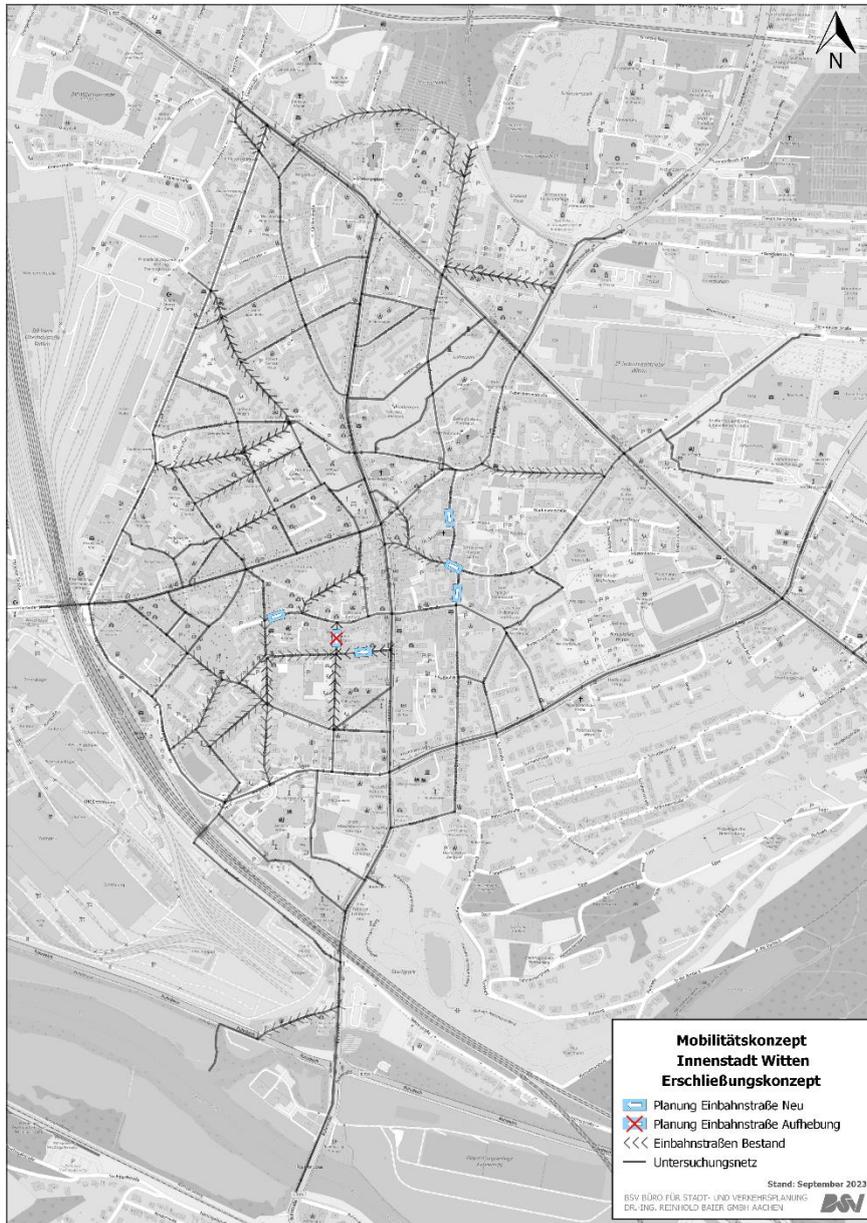
- Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Wiesenstraße zwischen Casinostraße und Steinstraße in Fahrtrichtung Westen,
- Einrichtung einer Einbahnstraße am Schwanenmarkt zwischen Bachstraße bzw. Oststraße und Oberstraße in Fahrtrichtung Osten,
- Einrichtung einer Einbahnstraße auf Oberdorf in Fahrtrichtung Süden.

Für alle Einbahnstraßen wird die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung vorgesehen.

Ergänzend zu den unmittelbar in den räumlichen Vertiefungen enthaltenen verkehrsrechtlichen Anpassungen, sind für die Gewährleistung des Verkehrsflusses weitere Anpassungen vorzunehmen. Diese folgen aus der Einrichtung des Durchfahrtsverbots im Bereich Ruhrstraße und Hauptstraße. Hier ist für den Kfz-Verkehr aus Richtung Süden die Möglichkeit herzustellen am Knotenpunkt Wiesenstraße/Ruhrstraße/Oststraße über die Wiesenstraße, Gerichtstraße und Körnerstraße abzufließen, ohne die Wiesenstraße im Bereich

der neu geschaffenen Aufenthaltsqualität zusätzlich zu belasten. Dazu werden die folgenden Änderungen empfohlen:

- Aufhebung der Einbahnstraßenregelung Gerichtstraße zwischen Wiesenstraße und Körnerstraße und vollständiger Entfall des ruhenden Kfz-Verkehrs (ca. 4 Parkstände),
- Umkehrung der Einbahnstraßenregelung auf der Körnerstraße zwischen Gerichtstraße und Ruhrstraße.



**Bild 24: Darstellung zum Erschließungskonzept (Kartengrundlage: openstreetmap-Mitwirkende)**

Eine Plandarstellung zum Erschließungskonzept kann entnommen werden. Darüber hinaus sind Auswirkungen der verkehrlichen Anpassungen im Detail zu prüfen. Dabei wird auch eine Modellierung der Verkehrsströme empfohlen.

## 9 Umsetzungsprogramm

Im Rahmen des Umsetzungsprogramms werden zunächst die vorgenommenen Kategorisierungen (Wirkungsabschätzung und Umsetzungshorizont) in ihrer Ausprägung definiert. Ergänzend dazu erfolgt die Darstellung einer ersten Priorisierung von Maßnahmen, die im Verlauf der Umsetzung des Konzepts durch die Stadtverwaltung zu konkretisieren und zu überprüfen ist. Abschließend werden Empfehlungen zur Kommunikationsstrategie und zu Monitoring und Evaluation im Rahmen der Maßnahmenumsetzung gemacht.

### 9.1 Wirkungsabschätzung

Eine Wirkungsabschätzung wird im Rahmen der Steckbriefe zu den Handlungsfeldern vorgenommen. Die Wirkung bezieht sich dabei auf die Erfüllung der verknüpften Leitziele. Maßnahmen, die demnach einen besonders Einfluss auf die Erfüllung der Zielsetzung besitzen, werden entsprechend mit einer hohen Wirkung abgeschätzt.

Die Einteilung der Wirkungen erfolgt in einer 3-Stufen-Skala:

- **gering:** Die Erreichung der verknüpften Ziele hängt nicht maßgeblich von dem aufgezeigten Handlungsfeld ab.
- **mittel:** Die Erreichung der verknüpften Ziele hängt deutlich, jedoch nicht maßgeblich von dem aufgezeigten Handlungsfeld ab.
- **hoch:** Die Erreichung der verknüpften Ziele hängt maßgeblich von dem aufgezeigten Handlungsfeld ab.

### 9.2 Umsetzungshorizont

Für die zeitliche Bewertung der Umsetzbarkeit der Infrastrukturmaßnahmen und der allgemeinen Handlungsempfehlungen und Maßnahmen, wurden Umsetzungshorizonte definiert und den jeweiligen Maßnahmen zugewiesen.

Der Zeithorizont bezieht sich hier auf die erwartete Fertigstellung der Umsetzung. Die Einstufung des Zeithorizonts erfolgt qualitativ (5-Stufen-Skala). Dabei werden Sofortmaßnahmen, kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen sowie Daueraufgaben unterscheiden. Den Ausprägungen ist jeweils eine zeitliche Dauer hinterlegt. Die Zeithorizonte werden wie folgt differenziert:

- **Sofortmaßnahme:** Die Umsetzung der Einzelmaßnahme wird unmittelbar nach Konzeptabschluss begonnen und soll innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden.
- **Kurzfristige Maßnahme:** Die Umsetzung der Einzelmaßnahme erfordert einen Zeitbedarf von rund drei Jahren.
- **Mittelfristige Maßnahme:** Die Umsetzung der Einzelmaßnahme erfordert einen Zeitbedarf von rund fünf Jahren.
- **Langfristige Maßnahme:** Die Umsetzung der Einzelmaßnahme erfordert einen Zeitbedarf von mehr als fünf Jahren.
- **Daueraufgabe:** die Umsetzung der Einzelmaßnahme ist nicht an einen Umsetzungszeitpunkt geknüpft. Vielmehr handelt es sich um Maßnahmen, die durchgängig und dauerhaft umzusetzen sind.

### 9.3 Maßnahmenbündelung

Im Rahmen des Umsetzungsprogramms gilt es, sinnvolle Maßnahmenbündelungen vorzunehmen, um Einzelmaßnahmen, die hinsichtlich der Linienführung, des Planungsansatzes oder aus Verkehrssicherheitsaspekten zusammengehören, auch gemeinsam umzusetzen.

Eine Bündelung wird nur für die ausgearbeiteten Infrastrukturmaßnahmen vorgenommen, da die empfohlenen allgemeinen Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zwar thematisch zusammengehören, jedoch nicht unmittelbar als Maßnahmenpakete zu verstehen sind. Hier gilt es vielmehr die Empfehlungen im Hinblick auf die aufgezeigten Umsetzungshorizonte zu prüfen und die Umsetzbarkeit und Abhängigkeiten von weiteren Akteurinnen und Akteuren zu bewerten. Diese Bewertung fällt in den Aufgabenbereich der Stadtverwaltung nach Abschluss des Mobilitätskonzepts.

Die Maßnahmenbündelung kann der tabellarischen Übersicht zu den Infrastrukturmaßnahmen in Anhang 4 entnommen werden.

### 9.4 Maßnahmenpriorität

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt in erster Linie auf Grundlage der definierten Umsetzungshorizonte und der Wirkungsabschätzung der verknüpften Handlungsfelder. Demnach sind Prioritäten wie folgt zu definieren:

**Tabelle 20: Regelbasierte Abschätzung der Maßnahmenpriorisierung**

|                                   |        | Umsetzungshorizont |             |               |             |
|-----------------------------------|--------|--------------------|-------------|---------------|-------------|
|                                   |        | Sofortmaßnahme     | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| Wirkungsabschätzung Handlungsfeld | gering | hoch               | mittel      | gering        | gering      |
|                                   | mittel |                    | hoch        | mittel        |             |
|                                   | hoch   |                    | hoch        | mittel        |             |

Die aufgezeigte Matrix (vgl. Tabelle 20) dient der ersten Orientierung bei der Priorisierung der Maßnahmen. Für einen Großteil der Infrastrukturmaßnahmen kann auf dieser Grundlage eine Priorität festgelegt werden. Darüber hinaus gibt es Maßnahmenempfehlungen, bei denen der Umsetzungshorizont nicht eindeutig definiert werden kann (z. B. mittel- bis langfristig), da zu viele Einflussfaktoren auf die Umsetzbarkeit einer Maßnahme einwirken.

Alle Sofortmaßnahmen besitzen, unabhängig von der abgeschätzten Wirkung der zugehörigen Handlungsfelder, eine hohe Priorität. Darüber hinaus sind Daueraufgaben als sukzessive umzusetzende Maßnahmen zu verstehen und erhalten daher keine Priorisierung um Sinne der aufgezeigten Definition.

Die Priorisierung ist im Rahmen der Umsetzungsplanung durch die Stadtverwaltung Witten fortzuschreiben und zu prüfen. Hierbei können auch weitere Einflussfaktoren, wie die finanziellen

Auswirkungen, die Verknüpfung mit bereits anstehenden Bauvorhaben sowie politisch diskutierte Themen mit einfließen.

## 9.5 Verkehrsversuche

Im Zuge der Abstimmung mit der Verwaltung und relevanten Akteurinnen und Akteuren sowie im Rahmen der Beteiligung der Bürgerschaft, konnten Maßnahmen und Themenfelder identifiziert werden, die eine besonders wichtige Rolle für die Wittener Innenstadt spielen. Diese Maßnahmen bzw. Themenfelder werden in Witten bereits rege diskutiert. Dabei können sowohl zustimmende als auch ablehnende Meinungen zur Umsetzung von verkehrlichen Veränderungen vernommen werden.

Da häufig die genauen Auswirkungen von verkehrlichen Änderungen nur schwer vorhergesagt werden können, wird für die Stadt Witten die Umsetzung von sogenannten Verkehrsversuchen empfohlen. Solche temporär umgesetzten Maßnahmen dienen als „Tests unter realen Bedingungen“, die die Auswirkungen und Probleme von verkehrlichen Maßnahmen unmittelbar darstellen können. Für die Durchführung von Verkehrsversuchen gibt es gewisse Rahmenbedingungen:

- Festlegung eines festen Zeitraumes für die Durchführung des Verkehrsversuchs (Startdatum und Enddatum),
- Erstellung eines Umsetzungskonzepts (z. B. Maßnahmen des Verkehrsversuchs, Stufen der Umsetzung),
- Vorinformation zum Umfang der Änderungen im Rahmen des Verkehrsversuchs (u. a. Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung),
- Evaluation der relevanten verkehrlichen Situation vor Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrsversuchs,
- Aufstellen eines Evaluationsprogramms (Zeitplan, Umfang) für Verkehrserhebungen und -beobachtungen während der Testphase.

Nach der Durchführung des Verkehrsversuchs ist zu entscheiden, ob die verkehrliche Maßnahme als dauerhafte Änderung in das Straßen- und Wegenetz der Stadt übernommen wird. Die für die Wittener Innenstadt sinnvollen Maßnahmen sind:

- Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung im Bereich der Wiesenstraße,
- Sperrung der Hauptstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr
- Zeitlich uneingeschränkte Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr.

Die Ausgestaltung der Maßnahmen an der Wiesenstraße und der Hauptstraße sind in den zugehörigen räumlichen Vertiefungen konkret beschrieben und werden hier nicht erneut dargestellt. Für die Freigabe der Fußgängerzone wird exemplarisch der Ablauf eines Verkehrsversuchs dargestellt.

### Freigabe Fußgängerzone

In den Einzelmaßnahmen ist zunächst die Beibehaltung der Freigabe der Fußgängerzone auf der Bahnhofstraße in den Nachtstunden zwischen 8:00 bis 20:00 Uhr empfohlen. Die zeitliche Begrenzung sollte jedoch geprüft und bei Bedarf angepasst werden. Im

Rahmen eines Verkehrsversuchs besteht zudem die Möglichkeit die uneingeschränkte Freigabe der Fußgängerzone (Bahnhofstraße) für den Radverkehr für einen festzulegenden Zeitraum testweise einzuführen. Dabei ist insbesondere auch der räumliche Umfang der Freigabe festzulegen. Eine stufen- bzw. abschnittsweise Freigabe der Fußgängerzone mit begleitenden Evaluierungen wird als sinnvoll erachtet. Demnach sollte die Freigabe des Abschnitts Bahnhofstraße zwischen Breddestraße und Breite Straße als eigene Maßnahme einen Zeitraum erhalten. Darüber hinaus sollte, auch im Hinblick auf die Hinweise aus der Bürgerschaft, die Freigabe der gesamten Bahnhofstraße für den Radverkehr als Verkehrsversuch getestet werden. Besonders relevant bei dieser Maßnahme als Verkehrsversuch ist die Einbindung aller relevanten Akteurinnen und Akteure. Demnach sind sowohl die ansässigen Einzelhändler und Dienstleister als auch die Betreiber der Straßenbahn rechtzeitig und umfassend über die Maßnahmen zu informieren.

## 9.6 Kommunikationsstrategie

Transparente und aktive Öffentlichkeitsarbeit ist die Grundlage für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen und Erreichung von Akzeptanz und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bürgerschaft

Die Zielsetzung, den Anteil des Umweltverbunds am Verkehrsaufkommen zu steigern, hängt von der Mitwirkung der Öffentlichkeit als Verkehrsteilnehmende ab. Sie soll durch Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen das Mobilitätsverhalten zu Gunsten des Umweltverbunds ändern. Eine grundlegende Voraussetzung hierfür stellt die Akzeptanz der aufgezeigten Handlungsfelder und Maßnahmen für die Verkehrsplanung in den nächsten Jahren dar. Zur Förderung der Akzeptanz erfolgte bereits im Rahmen der Konzepterstellung eine frühzeitige und breite Akteursbeteiligung (Verwaltung, Politik, erweiterte Arbeitskreise, allgemeine Öffentlichkeit). In Bezug auf die Umsetzung des Mobilitätskonzepts für die Wittener Innenstadt gilt es nun diese Beteiligung in Form von Kommunikation weiter fortzusetzen, um die abgeschätzten Wirkungspotenziale optimal ausschöpfen zu können. Dabei übernimmt die Stadt die informatorische Rolle.

Die Kommunikationsstrategie sollte die Maßnahmen der strategischen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zur Außendarstellung zusammenfassen. Die Maßnahmen sollen die öffentliche Wahrnehmung der Inhalte des Mobilitätskonzepts und deren Umsetzung fördern. Dabei soll ein Zusammenspiel aus sachlicher Wissensvermittlung (u. a. Umsetzungsstand, weitere Planungen, Angebotsbestand, Verkehrsregeln) und emotionaler Überzeugung (u. a. Aufklärung, Kampagnen, Wettbewerbe) verfolgt werden.

Insbesondere bei begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen sind die Kommunikationsinhalte sowie die einzusetzenden Medienkanäle genau zu planen und kontinuierlich anzupassen. Im Allgemeinen ist auf eine barrierefreie Kommunikation zu achten. Dies gilt nicht nur für gedruckte Medien, sondern vor allem auch für die städtische Internetseite. Aspekte wie einfache Sprache oder Skalierbarkeit der angebotenen Inhalte sind hier zu berücksichtigen

## 9.7 Monitoring und Evaluation

Maßgeblich für den langfristigen Erfolg von Mobilitätsmaßnahmen, unabhängig davon, ob es sich dabei um infrastrukturelle oder verhaltensspezifische Maßnahmen handelt, ist ein kontinuierliches Monitoring der Umsetzung und eine regelmäßige Evaluation. Nur durch das Wissen über den Umsetzungsstand, die Akzeptanz und/oder die Nachfrage einer Maßnahme oder eines Angebots kann nachfrageorientiert bzw. bedarfsorientiert nachgesteuert werden.

In Bezug auf die angestrebte Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Wittener Bürgerinnen und Bürger im Sinne einer nachhaltigen Mobilität wird eine regelmäßige Evaluation des Verkehrsmittelwahlverhaltens (Modal-Split-Erhebung) empfohlen. Für die Stadtverwaltung stellen die Aufgaben Monitoring und Evaluation zum Thema Mobilität Daueraufgaben dar. Es wird empfohlen regelmäßige Sitzungen eines Arbeitskreises „Mobilität“ der zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Stadtverwaltung zur Besprechung des bisherigen Umsetzungsstands des Mobilitätskonzepts, aber auch aller weiteren vorliegenden Konzepte, durchzuführen. Als Ergebnis sind jeweils weitere Arbeitsschritte zu formulieren.

Darüber hinaus ist es zwingend notwendig die vorliegenden Konzepte in einem regelmäßigen Turnus (z. B. alle 15 Jahre) fortzuschreiben, um neue städtische und technische Entwicklungen berücksichtigen zu können.

In Bezug auf die Umsetzung von Konzepten und darin enthaltene Maßnahmen stellt die Finanzierung eine Grundvoraussetzung dar. Die Stadt Witten sollte eine kontinuierliche Umsetzung, unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen, anstreben.