*ruhr*FIS-MONITORING

DASEINSVORSORGE 2023

FLÄCHENINFORMATIONSSYSTEM RUHR

BERICHT

REGIONALVERBAND RUHR

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über **http://dnb.dnb.de** abrufbar.

INHALT

Vorwort **6**

1 Einleitung **8**

1.1 Daseinsvorsorge in der Planung 9

1.2 Monitoring Daseinsvorsorge in der Metropole Ruhr 11

1.3 Datengrundlagen 12

1.4 Räumliche Analyseebenen 14

1.5 Methodisches Vorgehen zur Analyse der Erreichbarkeiten 17

2 Einzelbetrachtung grundzentraler Einrichtungen der Daseinsvorsorge **20**

2.1 Lebensmittelmärkte 20

2.1.1 Fußläufige Erreichbarkeit 22

2.1.2 Fahrrad-Erreichbarkeit 26

2.2 Postfilialen 30

2.2.1 Fußläufige Erreichbarkeit 31

2.2.2 Fahrrad-Erreichbarkeit 36

2.3 Apotheken 39

2.3.1 Fußläufige Erreichbarkeit 40

2.3.2 Fahrrad-Erreichbarkeit 44

2.4 Hausarztpraxen 48

2.4.1 Fußläufige Erreichbarkeit 49

2.4.2 Fahrrad-Erreichbarkeit 53

2.5 Zahnarztpraxen 57

2.5.1 Fußläufige Erreichbarkeit 58

2.5.2 Fahrrad-Erreichbarkeit 62

2.6 Kinderarztpraxen 66

2.6.1 Fußläufige Erreichbarkeit 72

2.6.2 Fahrrad-Erreichbarkeit 72

2.7 Kindertagesstätten 76

2.7.1 Fußläufige Erreichbarkeit 77

2.7.2 Fahrrad-Erreichbarkeit 82

2.8 Grundschulen ... 86
2.8.1 Fußläufige Erreichbarkeit ... 87
2.8.2 Fahrrad-Erreichbarkeit ... 92

2.9 SPNV-Haltestellen ... 96
2.9.1 Fußläufige Erreichbarkeit ... 98
2.9.2 Fahrrad-Erreichbarkeit ... 102

2.10 ÖSPV-Haltestellen ... 106
2.10.1 Fußläufige Erreichbarkeit ... 108
2.10.2 Fahrrad-Erreichbarkeit ... 112

Exkurs
2.11 Standorte metropolradruhr (Farrradverleih) ... 116
Zusammenfassung ... 120

3 Gesamtbetrachtung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge ... 122
3.1 Der *ruhr***FIS**-DV-Index ... 122
3.2 Ergebnisse *ruhr***FIS**-DV-Index ... 127
Zusammenfassung ... 133

4 Die 15-Minuten-Metropole Ruhr – eine Bestandsaufnahme ... 134
4.1 Anforderungen an 15-Minuten-Quartiere in der Metropole Ruhr ... 134
4.2 15-Minuten-Quartiere in der Metropole Ruhr ... 136
4.3 Quartiere mit Erreichbarkeits defiziten in der Metropole Ruhr ... 140
Zusammenfassung ... 148

5 Fazit und Ausblick ... 150
Ausblick ... 155

Abkürzungsverzeichnis ... 156
Abbildungsverzeichnis ... 158
Tabellenverzeichnis ... 164
Anhang zu 2 ... 168
Anhang zu 3 ... 210
Anhang zu 4/5 ... 212

VORWORT

Liebe:r Leser:in,

die Metropole Ruhr ist eine Stadtlandschaft der Gegensätze: Dichte Stadtkerne sind umgeben von vielfach locker bebauten, durchgrünten Ortslagen. Siedlungsbereiche entstanden oft um Industrieanlagen herum und waren auf diese ausgerichtet. Infrastrukturtrassen sind größer, gebündelter, und trennen die Region stärker als dies in anderen Ballungsräumen der Fall ist. Nicht zuletzt fällt am Ruhrgebiet seine schiere Größe auf: Das Verbandsgebiet des Regionalverbandes Ruhr umfasst 4.439 km², also das Fünffache des – schon nicht gerade kleinen – Berlin. Von Moers bis Unna kann man über 80 Kilometer die Stadtlandschaft des Ruhrgebiets, ein Mosaik geschlossener Ortschaften, durchfahren. Hier ist es dicht bebaut, und doch grün. Teil der Metropole Ruhr sind auch Gebiete, die stark von niederrheinischen und münsterländischen Charakteristika geprägt werden und die nicht mehr ohne Weiteres als Teil eines Ballungsraumes identifiziert werden können.

Die vielfältige Siedlungsstruktur der Metropole Ruhr bietet Lebensqualität und Chancen, aber sie ist auch mit Herausforderungen verbunden. Diese Herausforderungen beschäftigten den Regionalverband Ruhr im Rahmen des *ruhr***FIS**–Monitoring Daseinsvorsorge: Wie kann sichergestellt werden, dass die Quartiere der Metropole Ruhr nicht nur Schlafstädte sind, sondern lebendige Orte, in denen die

Bewohner:innen alles finden, was sie im Alltag benötigen? Wo ist die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge so gut, dass hier mehr Menschen leben könnten? Und wo empfiehlt sich eine Verbesserung der Versorgungssituation?

Der vorliegende Bericht liefert interessante Einblicke in die nahräumliche Erreichbarkeit von Gütern des alltäglichen Bedarfs in der Metropole Ruhr. Er zeigt Veränderungsbedarfe auf und liefert wertvolle Hinweise für Entscheidungsträger:innen in Stadtentwicklungsfragen. Ich wünsche Ihnen bei der Lektüre gute Anregungen und viel Vergnügen!

Essen, im Juli 2024

Stefan Kuczera

Beigeordneter Bereich Planung
Regionalverband Ruhr

1 EINLEITUNG

Im Jahr 2017 wurde erstmalig eine kleinräumige, flächendeckende Erhebung der Erreichbarkeit ausgewählter Einrichtungen der Daseinsvorsorge für die Metropole Ruhr unter der Dachmarke *ruhr***FIS** (Flächeninformationssystem Ruhr) durchgeführt.[1] Anlass und Ziel haben seitdem an Gültigkeit nicht verloren. So dient das *ruhr***FIS**-Monitoring Daseinsvorsorge der „Schaffung einer aktuellen, handlungsbezogenen, praxisorientierten und belastbaren Informationsgrundlage für alle Planungsebenen in der Region sowie für die Analyse und Bewertung der räumlichen Entwicklung".[2]

Im Unterschied zum vorherigen Monitoring sind mit der hier vorliegenden Fortschreibung diverse Änderungen einhergegangen. Durch die Ausweitung der betrachteten Einrichtungen ergibt sich ein umfassenderes Bild zur Situation der flächendeckenden Daseinsvorsorge in der Metropole Ruhr. Neben der Erreichbarkeit zu Fuß wird erstmals die Erreichbarkeit per Fahrrad untersucht. Die Umstellung von Luftliniendistanz auf tatsächliche Wegebeziehungen zwischen Wohnstandort und Daseinsvorsorgeeinrichtungen ermöglicht zudem eine realitätsnähere Berechnung der Erreichbarkeiten. Damit wurden die im vorherigen Bericht geäußerten Empfehlungen, künftige Entwicklungen bzgl. der Datenverfügbarkeit und Methodik bei der Fortschreibung zu berücksichtigen, aufgegriffen. Die inhaltliche und methodische Weiterentwicklung wurde mit Unterstützung des Büros Spiekermann & Wegener Stadt- und Regionalforschung aus Dortmund vorgenommen.

Um die Entwicklung der Versorgungssituation in der Metropole Ruhr längerfristig beobachten und Veränderungen frühzeitig erkennen zu können, ist eine kontinuierliche Fortschreibung des Monitorings vorgesehen. Die Ergebnisse werden sowohl in gedruckter Form als auch auf der Internetseite des Regionalverbandes Ruhr (RVR) bereitgestellt (www.rvr.ruhr).

1 Unter der Dachmarke *ruhr***FIS**-Flächeninformationssystem Ruhr waren neben dem Monitoring Daseinsvorsorge ursprünglich die Instrumente des Siedlungsflächenmonitorings (heute SFM Ruhr) sowie der Siedlungsflächenbedarfsberechnung gefasst.
2 Regionalverband Ruhr (2017): *ruhr***FIS**-Flächeninformationssystem Ruhr. Monitoring Daseinsvorsorge 2017. Essen

1.1 Daseinsvorsorge in der Planung

Die Bereitstellung und Sicherung der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung in zumutbarer Entfernung ist ein wesentliches Ziel der räumlichen Planung in der Bundesrepublik Deutschland. Das Raumordnungsgesetz (ROG) beschreibt dies in §2 Abs. 3 als Gewährleistung einer „Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, […] zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise“[3].

Zur Daseinsvorsorge gehören gemeinwohldienliche, verlässliche und für alle Bevölkerungsgruppen erreichbare Einrichtungen und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs (siehe Tabelle 1-1). Die Leistungen der Daseinsvorsorge werden von verschiedenen öffentlichen und privaten Trägern erbracht.

Die Auswahl der Einrichtungen und Dienstleistungen unterliegen wie der Begriff der Daseinsvorsorge selbst dem gesellschaftlichen Wandel. Im Kontext einer traditionellen, planerischen Leitvorstellung gilt es, durch möglichst flächendeckend hohe soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Angebote gleichwertige Lebensverhältnisse zu schaffen. In der aktuellen fachlichen und wissenschaftlichen Diskussion wird überwiegend von der „Gewährleistung bestimmter Mindeststandards in Bezug auf Zugang und Angebot an Daseinsvorsorge, Erwerbsmöglichkeiten und Infrastrukturausstattung, aber auch an Umweltqualitäten“[4] gesprochen.

Neben dem Grundsatz zur Daseinsvorsorge im Raumordnungsgesetz werden diese Aspekte auch in den städtebaulichen Leitbildern der **kompakten und durchmischten Stadt**, der **Stadt der kurzen Wege** und der **15-Minuten-Stadt** aufgegriffen. Gerade letzteres verfolgt einen erreichbarkeitsorientierten Ansatz.[5] Zur Umsetzung des Leitbildes trägt die Sicherung einer flächendeckenden Daseinsvorsorge bei. Hier setzt das *ruhr***FIS**-Monitoring Daseinsvorsorge an. Für die Entwicklung wirksamer Strategien zur Gewährleistung von Mindeststandards und zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse bedarf es analytischer Grundlagen, die Stärken und Schwächen sowie Veränderungen in den betrachteten Räumen frühzeitig aufzeigen. Eine kontinuierliche Raumbeobachtung versetzt die zuständigen Akteur:innen in die Lage, Trends und Entwicklungen erkennen und im Sinne einer angestrebten Raumentwicklung agieren zu können.

3 Raumordnungsgesetz, Abschnitt 1, §2, Absatz 3
4 BMVBS/BBR (2006): Perspektiven der Raumentwicklung in Deutschland. BMVBS-Sonderausgabe. Bonn/Berlin.
5 Siehe Moreno, Carlos, Zaheer, Allam et al. (2021): Introducing the „15-Minute-City“: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. In: Smart Cities 4/2021, S. 93-111; https://doi.org/10.3390/smartcities4010006

Aufgabenfeld	Einrichtungen nach Reichweite der Versorgung		
	überörtlich (Grundzentrum)	regional (Mittelzentrum)	überregional (Oberzentrum)
Kultur und Bildung	Grundschulen, Schulen der Sekundarstufen I und II, Angebote der Erwachsenenbildung (z.B. VHS, Bildungswerke), Kindertageseinrichtungen, Kinderkrippe	Einrichtungen der allgemeinen und beruflichen Aus- und Weiterbildung, von Sekundarschulen	Hochschulen, Theater/ Opernhäuser
Soziales und Sport	Einrichtungen für den Breitensport, Jungendfreizeitstätten, Einrichtungen für Familien und Senioren, ambulante und stationäre Altenpflege, Tagespflege, Bibliothek, Musikschule, Museum, Theater, Kino, Sportplatz, Sporthalle, Schwimmbad/ Lehrschwimmbecken, Grün- und Freifläche, Friedhöfe	Einrichtungen im Sozialbereich sowie größere Anlagen im Bereich von Freizeit und Sport	Sportstadien
Gesundheit	Hausarzt, Allgemeinarzt, Apotheke, Fachärzte (Augenheilkunde, Chirurgie/ Orthopädie, Frauenheilkunde und Geburtshilfe, Dermatologie, Hals-, Nasen-, Ohrenheilkunde, Kinder- und Jugendmedizin, Neurologie, Psychosomatische Medizin und Psychotherapie, Urologie), Krankenhaus, Notfallversorgung, allgemeine nicht-ärztliche Gesundheitseinrichtungen, ambulante Pflege und ambulante medizinische Versorgung, Betreuungsangebote für ältere Menschen	hochwertige Einrichtungen der Gesundheitsversorgung	spezialisierte Einrichtungen der Gesundheitsversorgung
Wirtschaft und Einzelhandel	Ausreichendes Einzelhandelsangebot zur Deckung des über die örtliche Nahversorgung hinausgehenden Bedarfs (typischerweise mit periodischen Sortimenten), Fleischerei, Bäckerei, Finanzdienstleistungen (Bankfiliale, Versicherungen), Postfiliale oder Postpoint	großflächige Einzelhandelseinrichtungen	
Verwaltung und Behörden	Kommunalverwaltung, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungswesen, öffentliche Sicherheit	weiterer Dienstleistungseinrichtungen wie Behörden und Gerichte	
Verkehr	Verkehrsinfrastruktur, Qualifizierter ÖPNV-Knotenpunkt, ÖPNV-Verbindung zum Mittel-/ Oberzentrum, Verkehrsdienste (Schultransport)		
technische Infrastrukturen	Kommunikationsdienstleistungen, Energieversorgung, Wasserwirtschaft, Ver- und Entsorgung, Abfallwirtschaft, Deichbau, Wohnungswirtschaft, sozialer Wohnungsbau		

Tabelle 1-1 **Aufgabenfelder und Einrichtungen der Daseinsvorsorge**
Quelle: eigene Darstellung nach Einig 2008[6] , MKRO 2016[7], Schwarze/Spiekermann 2020a und 2020b[8]

6 Siehe Einig, Klaus (2008): Regulierung der Daseinsvorsorge als Aufgabe der Raumordnung im Gewährleitungsstaat. In: IzR 1/2.2008, Hrsg.: BBR
7 Siehe Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) (2016): Entschließung „Zentrale Orte". 41. Ministerkonferenz für Raumordnung am 9. März 2016 in Berlin.
8 Siehe Schwarze, Björn, Spiekermann, Klaus (2020a): Gutachten zur Sicherung der Daseinsvorsorge. Dortmund. und
Schwarze, Björn, Spiekermann, Klaus (2020b): Analyse der Versorgung mit Einrichtungen und Dienstleistungsangeboten der sozialen und kulturellen Infrastruktur in der Planungsregion Oberfranken-West. Dortmund.

Das Wissen über die räumliche Verteilung und Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge fördert eine nachhaltige Raumentwicklung. Es ermöglicht eine sparsame Flächeninanspruchnahme, indem es hilft die Siedlungsentwicklung auf Räume mit einer bereits guten Versorgungssituation zu konzentrieren. Die hierdurch entstehenden kurzen Wegstrecken zu Gütern des alltäglichen Bedarfs wirken sich positiv auf die Mobilitätswende aus, indem sie die Nutzung umwelt- und klimafreundlicher Mobilitätsformen fördern. Kurze Wege verbessern auch die Möglichkeiten der gesellschaftlichen Teilhabe. Denn wenn alltäglich benötigte Einrichtungen, die gleichzeitig auch Orte des sozialen Austauschs sind, zu Fuß oder mit dem Fahrrad in zumutbarer Zeit erreichbar sind, dann erhöhen sich auch die Autonomie und Teilhabechancen aller Bevölkerungsgruppen, unabhängig von Alter, Einkommen, Familiengröße, Bildungsgrad, Sprachkenntnissen, körperlichen oder psychischen Einschränkungen oder dem Grad sozialer Vernetzung mit anderen Menschen.

1.2 Monitoring Daseinsvorsorge in der Metropole Ruhr

Mit dem *ruhr***FIS**-Monitoring Daseinsvorsorge verfügt der Regionalverband Ruhr über ein Instrument zur siedlungsbezogenen Raumbeobachtung. Es enthält Informationen zur Ausstattung mit entsprechenden Einrichtungen in der Metropole Ruhr. Die regionale Betrachtung ergibt sich aus den landesgesetzlichen Pflichtaufgaben des RVR.[9]

Im Fokus des *ruhr***FIS**-Monitoring Daseinsvorsorge steht die nahräumliche Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge.[10] Nahräumliche Erreichbarkeit ist eine Anforderung an Einrichtungen des täglichen Bedarfs, so dass im Rahmen des Monitorings ausschließlich Einrichtungen der Grundversorgung ausgewählt wurden. Dazu zählen beispielsweise Haus- und Zahnärzte, nicht aber Fachärzte oder Krankenhäuser (siehe Kapitel 1.3 und 1.4). Die Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalysen liegen als Einzelbetrachtung für die jeweilige Einrichtungsart und in Form des *ruhr***FIS-**DV-Index als zusammenfassende Gesamtbetrachtung vor und werden für die Gesamtregion, unterteilt nach siedlungsstrukturellen Merkmalen für Teilregionen, die kommunale Ebene sowie für die 635 Stadt- und Ortsteile der Metropole Ruhr aufbereitet dargestellt (siehe Kapitel 2 und 3 sowie den Anhang).

9 Siehe Gesetz über den Regionalverband Ruhr in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Februar 2004 (GV NRW S. 96), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. September 2020 (GV.NRW. S. 916), abrufbar unter https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/01_Politik_Regionalverband/Gesetzliche_Grundlagen/RVRG_Stand_01-11-2020.pdf.
10 im vorliegenden Bericht werden die Begrifflichkeiten **Einrichtungen der Daseinsvorsorge**, **Daseinsvorsorgeeinrichtungen** und **Einrichtungsart** synonym für die Art der Einrichtung verwendet. Die Verwendung des Begriffs **Einrichtung** ergibt sich aus dem Kontext und kann einzelne Standorte aber auch die **Art der Einrichtung** meinen.

Abschließend wird aufgezeigt, inwiefern die Metropole Ruhr bereits heute dem noch jungen planerischen Leitbild der 15-Minuten-Stadt gerecht wird (siehe Kapitel 4). Neben der Darstellung von Quartieren, die bereits heute den Anforderungen eines 15-Minuten-Quartiers entsprechen, erfolgt eine nähere Betrachtung der Erreichbarkeitsdefizite in Quartieren, die den Anforderungen (noch) nicht entsprechen. Hierzu ergänzend werden Lupenräume für potenzielle Nachverdichtung und eher unterversorgte Räume mit relativ hoher Bevölkerungsdichte aufgezeigt. Obwohl die Sicherung der Daseinsvorsorge Aufgabe der Raumplanung ist, fehlen entsprechende Planungsinstrumente um adäquaten Einfluss auf die Verortung der Einrichtungen nehmen zu können. Rechtliche Vorgaben wie die Festlegung Zentralörtlich bedeutsamer Allgemeiner Siedlungsbereiche (ZASB)[11] in den Regionalplänen Nordrhein-Westfalens bieten einen Ansatzpunkt für die Regionalplanung, indem die Siedlungsentwicklung gezielt auf die Ortsteile mit bestehender Infrastruktur gelenkt werden soll. Die Erkenntnisse aus dem *ruhr***FIS**-Monitoring Daseinsvorsorge bieten einen Mehrwert für die Erarbeitung formeller und informeller Raumentwicklungsstrategien. Zudem können sie als Wirkungskontrolle angewendet werden und dienen als Grundlage für weiterführende, sachbezogene Analysen.

1.3 Datengrundlagen

Mit dem *ruhr***FIS**-Monitoring Daseinsvorsorge wird die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in der Metropole Ruhr untersucht. Betrachtet werden insgesamt elf Einrichtungsarten, die eine hohe Relevanz für die Deckung des alltäglichen Bedarfs haben (siehe Tabelle 1-1). Hierzu zählen Lebensmittelmärkte, Postfilialen, Einrichtungen der Gesundheitsversorgung (Apotheken, Haus-, Kinder- und Zahnarztpraxen) sowie Kindertagesstätten und Grundschulen. Zusätzlich werden Haltestellen des Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) und Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) berücksichtigt, um Möglichkeiten zur Erweiterung der individuellen Mobilität Rechnung zu tragen. Berücksichtigt werden nur Haltestellen, die in einem Linientakt bedient werden. Die Aufbereitung der Haltestellendaten erfolgte anhand der Anzahl an Abfahrten pro Stunde an einem festgelegten Stichtag[12] (siehe Kapitel 2.9 und 2.10). Zudem wird die Erreichbarkeit von Stationen des Bike-Sharing-Anbieters von metropolradruhr betrachtet. Aufgrund der Konzentration der Bike-Sharing-Stationen auf wenige Teilräume der Metropole Ruhr, erfolgt dies in einem gesonderten Exkurs.

11 Zur Ableitung Zentralörtlich bedeutsamer Allgemeiner Siedlungsbereiche (ZASB) sowie zur Abgrenzung von Eigenentwicklungsortslagen (EWO) werden künftig landesweit verfügbare Daten, bereitgestellt durch IT.NRW, genutzt. Die bisherige Methodik unter Anwendung des *ruhr***FIS**-DV-Index wird damit ersetzt.
12 Donnerstag (werktags) zwischen 8:00 Uhr und 9:00 Uhr.

Die Daten zur Lokalisierung der jeweiligen Einrichtungsstandorte stammen aus freizugänglichen, amtlichen Quellen oder wurden von privaten Anbietern für das Monitoring erworben. Die Herausforderung besteht hier vor allem in der Beschaffung flächendeckender und einheitlicher Daten für das gesamte Verbandsgebiet des RVR und der in die Analyse einbezogenen angrenzenden Teilräume[13]. Nach Erhalt wurden die Rohdaten für die Analyse aufbereitet, auf Vollständigkeit und Plausibilität geprüft und ggf. korrigiert. Reine Adresslisten wurden nachträglich georeferenziert.

Einrichtungen der Daseinsvorsorge	Quelle	Stand
Apotheken	Apothekerregister des Apothekerverbandes Westfalen-Lippe und Bundesvereinigung der Apotheker:innen (für das Gebiet des Apothekerverbandes Nordrhein)	22.11.2023
Grundschulen	Ministerium für Schule und Bildung des Landes NRW (OpenGeodata.NRW)	01.06.2023
Haus- und Kinderarztpraxen	Ärzteregister der Kassenärztlichen Vereinigung Westfalen-Lippe & Ärzteregister der Kassenärztliche Vereinigung Nordrhein	KVWL: 01.04 2023 KVNO: 01.01 2023
Kindertagesstätten	Ministerium für Schule und Bildung des Landes NRW (OpenGeodata.NRW)	01.06.2023
Lebensmittelmärkte	gb consite GmbH	11.11.2022
Stationen metropolradruhr	Regionalverband Ruhr	01.11.2023
Postfilialen	Standortfinder Deutsche Post AG[14]/Eigene Erhebung	01.11.2023
ÖSPV & SPNV	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr & Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (GTFS-Daten)	17.10.2023
Zahnarztpraxen	ArztData GmbH	01.10.2023

Tabelle 1-2 **Im *ruhr*FIS-Monitoring Daseinsvorsorge betrachtete Einrichtungen und Datenquellen**
Quelle: eigene Darstellung

13 Es wird davon ausgegangen, dass Einrichtungen der Daseinsvorsorge unabhängig von kommunalen Verwaltungsgrenzen aufgesucht werden. Um Verzerrungen bei der Analyse der Erreichbarkeiten in den Grenzräumen der Metropole Ruhr zu vermeiden, wurden Standorte der jeweiligen Einrichtungen in einem 4600 Meter Übergangskorridor in die Analyse einbezogen.
14 https://www.deutschepost.de/de/s/standorte.html/ (letzter Aufruf 01.11.2023).

Über die Kapazität, Tragfähigkeit oder Qualität einzelner Einrichtungen liegen keine oder nur unvollständige Informationen vor. Aufgrund dessen sind Aussagen nur über die Lage bzw. Erreichbarkeit einer Einrichtung möglich.

Neben Punktdaten zur Standortbestimmung einzelner Einrichtungen werden räumliche Informationen zur kleinräumigen Bevölkerungsverteilung sowie zur Flächennutzung in der Metropole Ruhr für die Analyse herangezogen. Hierbei handelt es sich um kleinräumige Bevölkerungszahlen für die bewohnte Siedlungsfläche in 100 x 100 Meter großen Rasterzellen sowie amtliche Flächendaten (ATKIS) zur Siedlungs- und Verkehrsfläche (siehe Tabelle 1-3).

Weitere Datengrundlagen	Quelle	Stand
Kleinräumige Bevölkerungszahlen (100 x 100 Meter Raster)	Infas 360 GmbH	01.03.2023
Amtliche Flächendaten (ATKIS): Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung: Siedlungs- und Verkehrsfläche	OpenGeodata.NRW	31.08.2023

Tabelle 1-3 **Weitere Datengrundlagen für das *ruhr*FIS-Monitoring Daseinsvorsorge**
Quelle: eigene Darstellung

1.4 Räumliche Analyseebenen

Im Rahmen des *ruhr***FIS**-Monitoring Daseinsvorsorge erfolgt die Analyse der Erreichbarkeiten auf verschiedenen räumlichen Ebenen. Dies ermöglicht eine detaillierte Betrachtung der Versorgungssituation unter Berücksichtigung räumlicher Spezifika.

Kleinräumiges Raster und kommunale Verwaltungseinheiten

Die kleinste räumliche Ebene bildet ein kleinräumiges Netz mit 100 x 100 Meter großen Rasterzellen. Dieses wird über die bewohnte Siedlungsfläche beinhaltet Informationen zur Bevölkerungsverteilung in den entsprechenden Räumen. Auf dieses Raster werden die grundlegenden Analyseergebnisse projeziert. Eine aggregierte Darstellung der Ergebnisse erfolgt für die 635 Stadt- und Ortsteile[15] in der Metropole Ruhr sowie für die 53 Kommunen und die Kreise für die 53 Kommunen und die Kreise Recklinghausen, Unna, Wesel und den Ennepe-Ruhr-Kreis aggregiert (siehe Abbildung 1-2).

15 Die Stadt- und Ortsteile wurden in den Grenzen des *ruhr***FIS**-Monitoring-Berichts 2017 übernommen. Da es keine amtliche und einheitliche Ebene der Stadt- und Ortsteile für die Metropole Ruhr gibt, wurden vergleichbare Raumabgrenzungen herangezogen. Dies können Stadtteile oder statistische Bezirke in den kreisfreien Stadt-, Ortsteile oder Gemarkungen in den kreisangehörigen Kommunen sein.

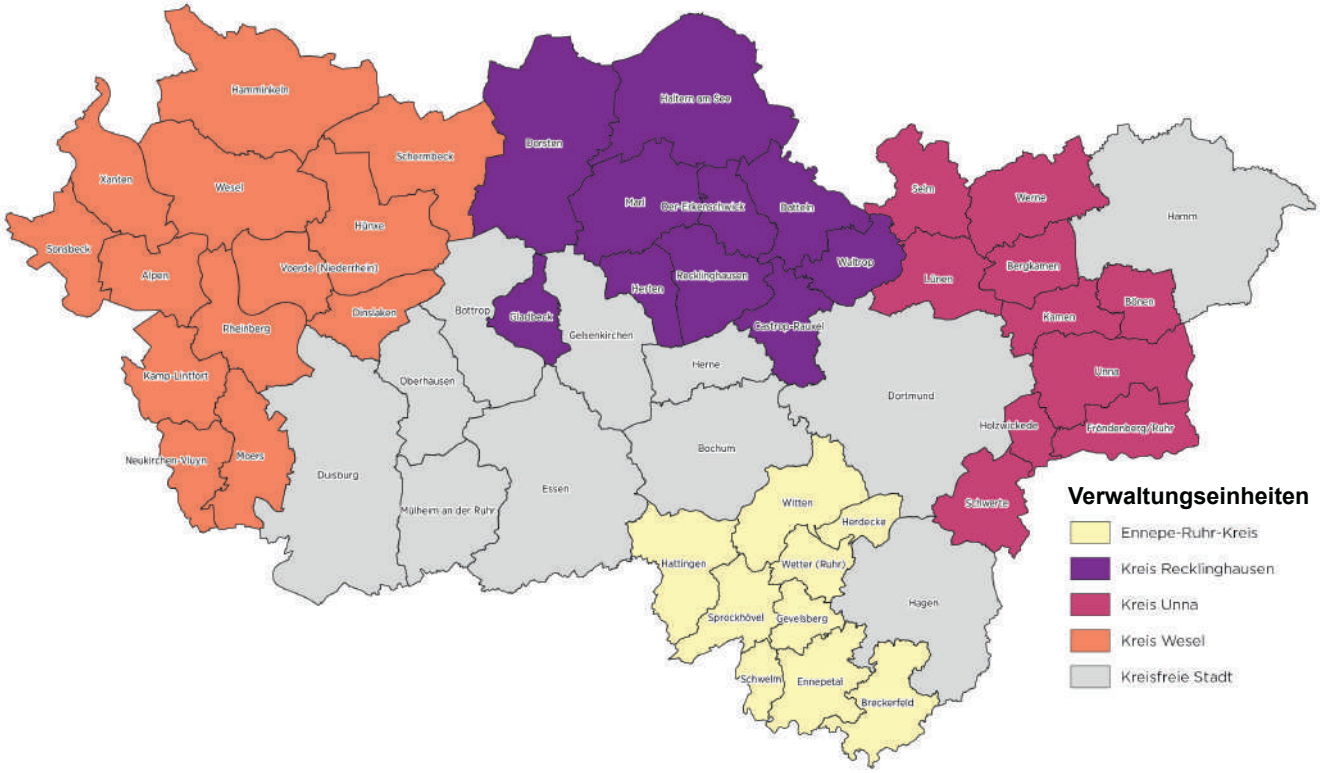


Abbildung 1-1 **Verwaltungseinheiten in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung

Raumstrukturtypen

Um vergleichende Analysen in Abhängigkeit der Raumstruktur vornehmen zu können, ist bereits im Zuge der Entwicklung des Modells zur Siedlungsflächenbedarfsermittlung für die Metropole Ruhr (heute SFM Ruhr)[16] im Jahr 2014 eine Kategorisierung anhand der Bevölkerungszahl pro Hektar Siedlungs- und Verkehrsfläche vorgenommen worden. Im Ergebnis entstanden fünf Raumstrukturtypen (siehe Tabelle. 1-4).

16 Siehe Siedlungsflächenmonitoring Ruhr; verfügbar unter https://www.rvr.ruhr/themen/staatliche-regionalplanung/siedlungsflaechenmonitoring/ (letzter Aufruf 31.05.2024).

Raumstrukturtyp	Bevölkerung pro Hektar SuV-Fläche
höher verdichtet	über 31,3
eher höher verdichtet	über 27,2 bis 31,3
verdichtet	über 23,2 bis 27,2
eher geringer verdichtet	über 17 bis 23,2
geringer verdichtet	bis 17

Tabelle 1-4 **Raumstrukturtypen nach Bevölkerungsdichte**
Quelle: eigene Darstellung

Auch das *ruhr***FIS**-Monitoring Daseinsvorsorge setzt das Modell zur Ableitung von Raumstrukturtypen ein. Dazu werden aktuelle amtliche Flächennutzungsdaten (ATKIS) mit dem Bevölkerungsraster auf Gemeindeebene verschnitten (siehe Abbildung 1-3).

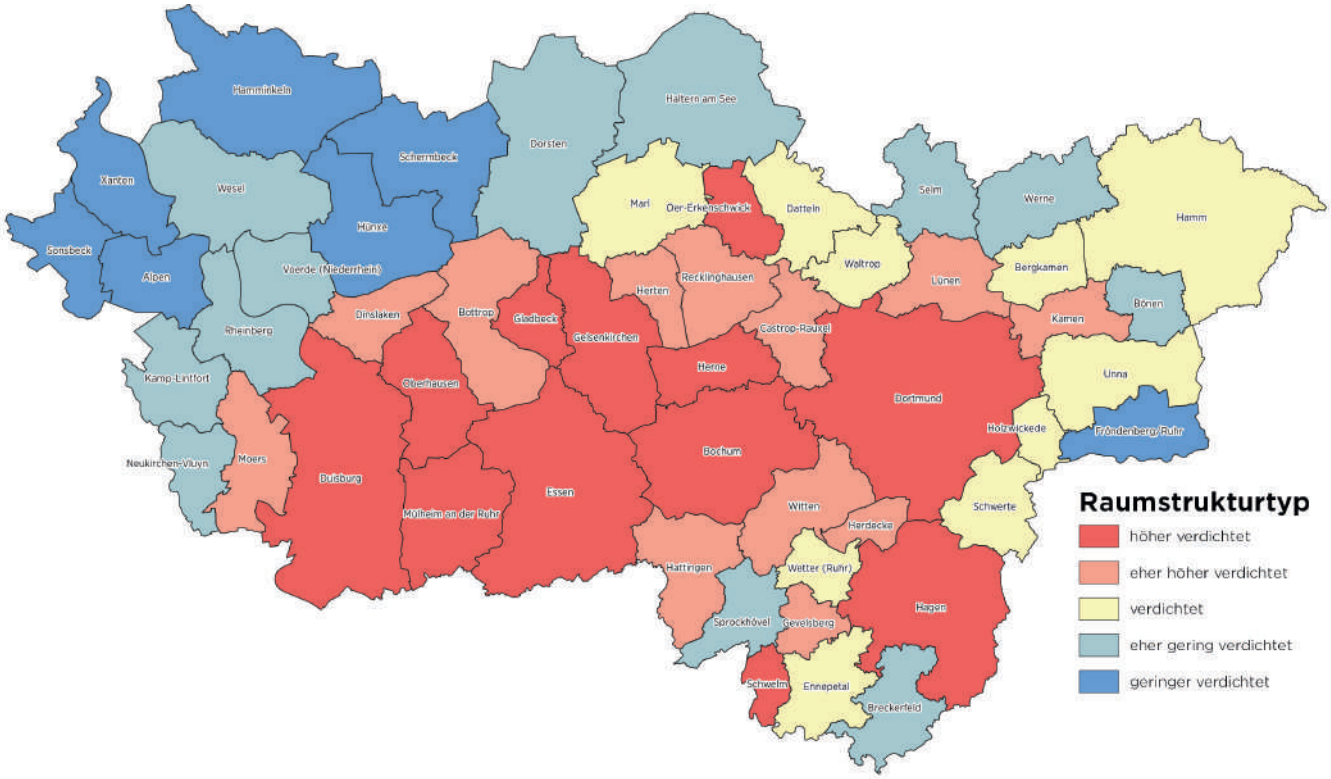


Abbildung 1-2 **Raumstrukturtypen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung

1.5 Methodisches Vorgehen zur Analyse der Erreichbarkeiten

Für die Analyse der Erreichbarkeiten von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in der Metropole Ruhr wird eine Routing-Analyse durchgeführt. Hierzu werden zunächst die räumlichen Informationen zu den Standorten der oben beschriebenen Einrichtungen und das 100 x 100 Meter Raster mit Informationen zur kleinräumigen Bevölkerungsverteilung in ein Geoinformationssystem (GIS) eingespeist. Unter Verwendung eines Python-Scripts wird durch Zugriff auf den Openrouteservice des Heidelberg Institute for Geoinformation Technology (HeiGiT)[17] die Geh- bzw. Fahrzeit per Fahrrad jedes Rasterzellenmittelpunktes zu der jeweils zeitlich nächstgelegenen Einrichtung berechnet.

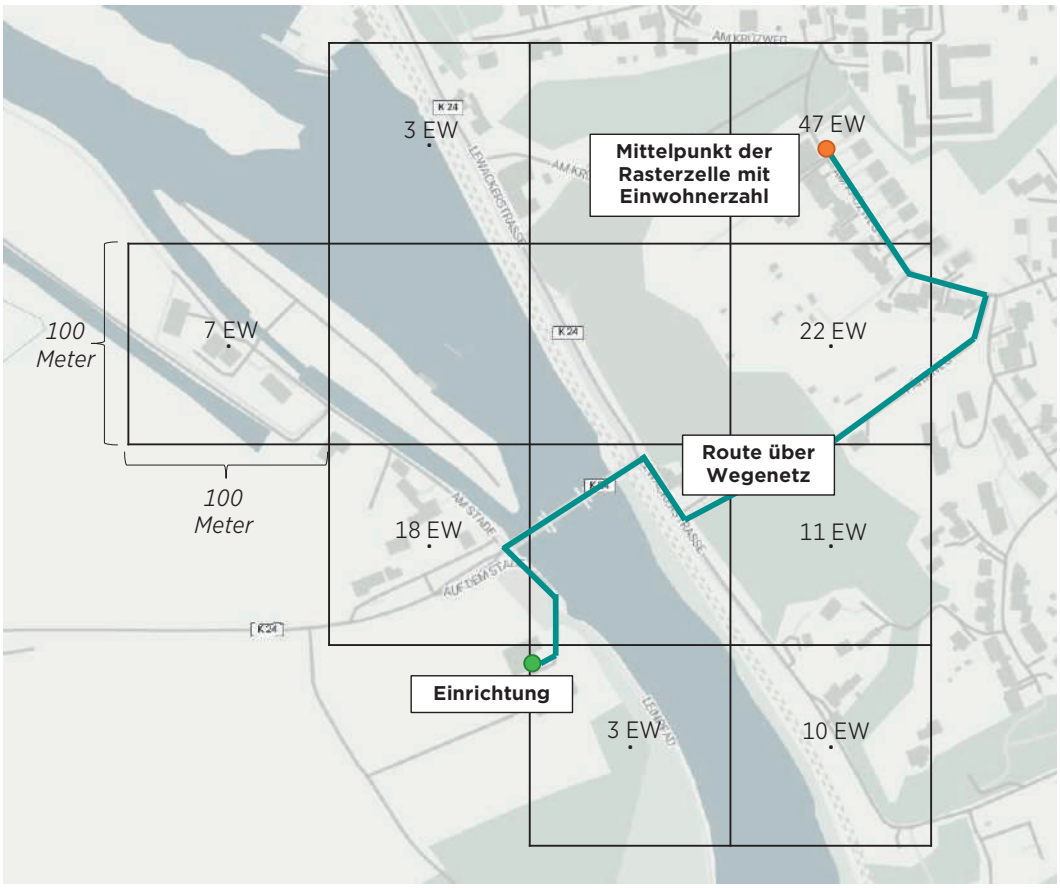


Abbildung 1-3 **Berechnung der Entfernungen von Rastermittelpunkten zu den Einrichtungen der Daseinsvorsorge**
Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: Openstreetmap.org; Lizenz: CC-BY-SA (http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/

17 Openrouteservice-Programmierschnittstelle (API) des Heidelberg Institute for Geoinformation Technology https://openrouteservice.org/#:~:text=The%20openrouteservice%20API%20consumes%20user,geographic%20data%2C%20directly%20from%20OpenStreetMap (letzter Aufruf: 23.04.2024).

Openrouteservice greift hierfür auf das Wegenetz des Kartendienstes openstreetmap zurück (siehe Abbildung 1-4). Angenommen werden mittlere Geschwindigkeiten von 5 km/h zu Fuß und maximal 18 km/h per Fahrrad. Letztere variiert in Abhängigkeit des Wegetyps und des Bodenbelags und kann geringer ausfallen.[18] Neben der zeitlichen Distanz zu der am nächsten gelegenen Einrichtung (Reiseaufwand) wird zusätzlich die Anzahl der Standorte gleicher Einrichtungsarten analysiert, die innerhalb von 15 Minuten zu Fuß bzw. per Fahrrad erreicht werden können (Kumulation). Anhand dieses Kumulationsindikators können näherungsweise Aussagen zur Kapazität und Verfügbarkeit der Daseinsvorsorgeeinrichtungen an den Wohnstandorten getroffen werden.

Die Distanzberechnung erfolgt einzeln für alle Einrichtungsarten. Alle Standorte liegen in der Metropole Ruhr oder innerhalb des Übergangskorridors in den angrenzenden Teilräumen.

Um neben den Ergebnissen für jeden Rasterzellenmittelpunkt auch Resultate für die weiteren Analyseebenen zu ermitteln, werden diese auf Stadt- bzw. Ortsteil-, Gemeinde-, Kreis- und Verbandsebene sowie nach Raumstrukturtyp aggregiert (siehe Kapitel 1.5). Die Geh- und Fahrzeiten werden auf diesen Ebenen als einwohnergewichtete Mittelwerte aufbereitet. Zusätzlich wird für die genannten Raumbezüge der Anteil der Bevölkerung berechnet, der in günstiger, eher günstiger, eher ungünstiger oder ungünstiger Entfernung zu einer Einrichtung wohnt (siehe Kapitel 2).[19]

Einrichtungsart	Bewertungskategorien mit Schwellenwerten			
	günstig	*eher günstig*	*eher ungünstig*	*ungünstig*
Lebensmittelmärkte	< 10 Min.	10 – 15 Min.	15 – 30 Min.	> 30 Min.
Postfilialen				
Apotheken				
Hausarztpraxen				
Zahnarztpraxen				
Kinderarztpraxen				
Grundschulen				
Kindertagesstätten	< 5 Min.	5 – 15 Min.		
ÖSPV	< 5 Min.	5 – 15 Min.		
SPNV	< 10 Min.	10 – 15 Min.		
Stationen metropolradruhr				
Umrechnung in Metern (zu Fuß)	*5 Min. = ca. 415 m*	*10 Min. = ca. 830 m*	*15 Min. = ca. 1.250 m*	*30 Min. = ca.2.500 m*

Tabelle 1-5 **Bewertungskategorien und Schwellenwerte für die Erreichbarkeitsanalyse**
Quelle: eigene Darstellung

18 Siehe https://giscience.github.io/openrouteservice/technical-details/travel-speeds/ für genaue Angaben (letzter Aufruf 23.04.2024).
19 Die Schwellenwerte für die Bewertung nach günstiger und eher günstiger Erreichbarkeit sind auf Grundlage einer Literaturrecherche für jede Einrichtung definiert. Gehzeiten zwischen 15 und 30 Minuten werden als eher ungünstig und über 30 Minuten als ungünstig eingestuft. Aufgrund der dreifachen Reichweite wird bei der Fahrrad-Erreichbarkeit bereits ab 15 Minuten von einer ungünstigen Erreichbarkeit ausgegangen.

Darüber hinaus wird ermittelt, wie viele Einwohner:innen im Durchschnitt auf eine Einrichtung entfallen. Berechnet wird dies mittels Division der Bevölkerungszahl der jeweiligen räumlichen Ebene durch die Anzahl der dort vorhandenen Standorte gleicher Einrichtungsart. Bei den Einrichtungen, die hauptsächlich für Kinder und Jugendliche relevant sind, wie Grundschulen und Kinderarztpraxen, wird zusätzlich die Anzahl der Personen in der entsprechenden Altersgruppe pro Einrichtung dargestellt.

2 EINZELBETRACHTUNG GRUNDZENTRALER EINRICHTUNGEN DER DASEINSVORSORGE

Im folgenden Kapitel wird die Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeeinrichtungen in der Metropole Ruhr betrachtet. Zum Analysiert wird die Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten, Postfilialen, Apotheken, Hausarztpraxen, Kinderarztpraxen und Zahnarztpraxen sowie von Kindertagesstätten (KiTa), Grundschulen und Haltestellen des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) sowie des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV). Ferner wird in einem Exkurs auf die fußläufige Erreichbarkeit zu Stationen des Bike-Sharing Anbieters von metropolradruhr eingegangen.

Neben der Betrachtung der Erreichbarkeiten zu Fuß und per Fahrrad erfolgt eine individuelle Einordnung zur Versorgungsdichte für jede der elf Einrichtungen auf Ebene der Metropole Ruhr, ihren Teilräumen sowie kleinräumig auf Ebene der Kommunen und ihrer Stadt- bzw. Ortsteile.

Folgende Indikatoren finden in der Untersuchung Anwendung:

- mittlere durchschnittliche Entfernung der Bevölkerung zur nächstgelegenen Einrichtung
- Anteil der Bevölkerung, der in einer günstigen, eher günstigen, eher ungünstigen und ungünstigen Erreichbarkeit zur nächstgelegenen Einrichtung wohnt
- Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 5 bzw. 10 Minuten (günstige Entfernung) die nächstgelegene Einrichtung erreichen kann
- Anzahl der Einwohner:innen (EW), die durchschnittlich auf eine Einrichtung entfallen (Versorgungsgrad)
- Anzahl der Einrichtungen, die innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können

Die Ergebnisse werden tabellarisch auf Ebene der Kreise, kreisfreien Städte und Raumstrukturtypen aufbereitet. Darstellungen zur Erreichbarkeit via Fuß und Fahrrad werden kleinräumig in Karten für alle 635 Stadt- und Ortsteile sowie anhand eines 100 x 100 Meter Rasters für die gesamte Metropole Ruhr aufgezeigt.

2.1 Lebensmittelmärkte

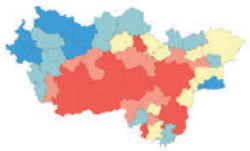
In der Metropole Ruhr und den angrenzenden Teilräumen gibt es zum Zeitpunkt der Analyse 1.564 Standorte des Lebensmitteleinzelhandels (LEH)[20]. Auf einen Lebensmittelmarkt entfallen im regionalen Durchschnitt 3.256 EW. Während in den kreisfreien Städten durchschnittlich 3.369 EW auf einen LEH-Standort entfallen, liegt der Versorgungsgrad in den Kreisen zwischen 2.910 EW im Kreis Unna und 3.357 EW im Ennepe-Ruhr-Kreis. Die Unterscheidung nach siedlungsstrukturellen Merkmalen zeigt, dass die Anzahl der Einwohner:innen, die auf einen Markt entfallen, von 2.794 EW in geringer verdichteten Kommunen auf 3.359 EW in höher verdichteten Kommunen steigt. (siehe Tabelle 2-1)

20 Dies umfasst Supermärkte ab 400 qm² Verkaufsfläche (VK), Discounter, Großmärkte sowie kleine Lebensmittelmärkte unter 400 qm² VK (Quelle: gb consite GmbH).

Die eher geringen teilräumlichen Unterschiede des Versorgungsgrads weisen auf eine systematische, an Bevölkerungsdichte, Einzugsgebiet und Umsatz orientierte Ansiedlungsstrategie im Lebensmitteleinzelhandel hin.

Die vergleichende Betrachtung des Versorgungsgrads aller 53 Kommunen in der Metropole Ruhr zeigt indes deutlichere Unterschiede. Hier schwankt der Versorgungsgrad zwischen 1.731 EW pro Markt in Sonsbeck und 4.509 EW pro Markt in Bottrop. Die meisten LEH-Standorte gibt es in Essen (237), gefolgt von Dortmund (225). In jeder Kommune besteht zum Zeitpunkt der Analyse mindestens ein Markt.

Die mittlere Erreichbarkeit des nächsten LEH-Standorts gibt Auskunft über den Zugang zur Lebensmittelversorgung für die Bevölkerung vor Ort. Eine günstige Erreichbarkeit wird bei unter 10 Minuten Entfernung (entspricht bis 830 Meter zu Fuß) angenommen. Eine eher günstige Erreichbarkeit liegt bei einer Entfernung von 10 – 15 Minuten vor (830 – 1250 Meter). 15 – 30 Minuten Entfernung (1.250 - 2.500 Meter) werden als eher ungünstig bewertet. Ab 30 Minuten Entfernung wird die Erreichbarkeit als ungünstig betrachtet (per Fahrrad gilt bereits ab über 15 Minuten, bzw. ca. 3.750 Metern Entfernung eine ungünstige Erreichbarkeit). Für die Bewertung der Fuß- und Fahrrad-Erreichbarkeit wurde neben einer alternden Bevölkerung auch der Transport der Lebensmittel berücksichtigt.



Teilraum	Anzahl der Lebensmittelmärkte	EW pro Lebensmittelmarkt
Ennepe-Ruhr-Kreis	96	3.357
Kreis Recklinghausen	206	2.976
Kreis Unna	135	2.910
Kreis Wesel	146	3.150
Kreise (gesamt)	583	3.067
Kreisfreie Städte	981	3.369
Geringer verdichtet	42	2.794
Eher gering verdichtet	137	3.005
Verdichtet	191	2.905
Eher höher verdichtet	258	3.351
Höher verdichtet	936	3.359
Metropole Ruhr	**1.564**	**3.256**

Tabelle 2-1 **Anzahl der Lebensmittelmärkte und Einwohner:innen pro Lebensmittelmarkt in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

2.1.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

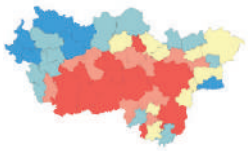
Im regionalen Mittel zeigen sich folgende fußläufige Erreichbarkeitswerte für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Gehzeit zum nächsten LEH-Standort beträgt 09:02 Minuten. Rund 69 % der Bevölkerung können innerhalb von 10 Minuten einen Markt zu Fuß erreichen. Für weitere 19 % ist dies in 10 - 15 Minuten möglich. Damit wohnen insgesamt 88 % der Bevölkerung der Metropole Ruhr in einer (eher) günstigen Entfernung zum nächsten Markt. Im regionalen Mittel können drei Märkte innerhalb von 15 Minuten erreicht werden. (siehe Tabelle 2-2)

Kreise und kreisfreie Städte

Bei der Betrachtung der durchschnittlichen Gehzeit zum nächsten LEH-Standort auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte lassen sich Unterschiede in der Erreichbarkeit erkennen. Die durchschnittliche Gehzeit zum nächsten Markt beträgt in den kreisfreien Städten zwischen 07:05 Minuten in Gelsenkirchen und 09:55 Minuten in Hagen. Mit Blick auf die Kreise variieren die Gehzeiten zwischen 09:36 Minuten im Kreis Recklinghausen und 12:32 Minuten im Kreis Wesel und liegen im Mittel mit 10:52 Minuten etwas höher als in den kreisfreien Städten (08:02 Minuten). Während über 74 % der Einwohner:innen in den kreisfreien Städten innerhalb von 10 Minuten den nächsten Markt erreichen können, liegt der Anteil in den Kreisen zwischen 53 % und 66 %. Statistisch können die Einwohner:innen der kreisfreien Städte innerhalb von 15 Minuten Gehzeit mit 3,4 Märkten einen Markt mehr erreichen als die Bevölkerung in den Kreisen. (siehe Tabelle 2-2)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet verkürzt sich die durchschnittliche Gehzeit zum nächsten LEH-Standort für die Bevölkerung von 17:46 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen auf 07:55 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Wobei die günstigere Erreichbarkeit insbesondere zwischen den geringer verdichteten und eher gering verdichteten Kommunen mit einer Reduktion der durchschnittlichen Gehzeit um über 5 Minuten signifikant ist. Auch der Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 15 Minuten einen Markt erreichen kann, steigt mit zunehmender Bevölkerungsdichte von 63 % auf über 90 %. Hervorzugeben ist hier der Unterschied zwischen den geringer verdichteten und eher gering verdichteten Kommunen. So sinkt der Bevölkerungsanteil, der in einer ungünstigen Entfernung zum nächsten Standort wohnt, von 22 % auf rund 9 %. Die Anzahl der innerhalb von 15 Minuten erreichbaren Märkte steigt in Korrelation mit dem Anstieg der Bevölkerungsdichte von statistisch 1,5 auf bis zu 3,5 Märkte an. (siehe Tabelle 2-2)



Teilraum	Gehzeit (Ø) zum nächsten LEH (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)				Anzahl (Ø) LEH in max. 15 Min. Gehzeit
		(eher) günstig		(eher) ungünstig		
		< 10 Min.	10-15 Min.	15-30 Min.	> 30 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	12:32	52,5	21,3	18,6	7,7	2,1
Kreis Recklinghausen	09:36	65,8	20,4	11,5	2,3	2,5
Kreis Unna	10:37	62,8	19,1	13,6	4,5	2,4
Kreis Wesel	11:37	62,6	18,6	10,7	8,1	2,1
Kreise (gesamt)	10:52	61,9	19,8	13	5,2	2,3
Kreisfreie Städte	08:02	73,5	18,2	7,5	0,8	3,4
Geringer verdichtet	17:46	50,5	12,4	15,1	21,9	1,5
Eher gering verdichtet	12:23	58	18,9	14,5	8,6	2,1
Verdichtet	10:10	63	22,4	10,9	3,7	2,4
Eher höher verdichtet	09:33	64,3	21,3	12,3	2,1	2,5
Höher verdichtet	07:55	74,2	17,7	7,5	0,6	3,5
Metropole Ruhr	**09:02**	**69,4**	**18,9**	**9,4**	**2,3**	**3**

Tabelle 2-2 **Fuß-Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[21]

Die Abbildung 2-1 zeigt die durchschnittliche Gehzeit zum nächstgelegenen Lebensmittelmarkt in den Kommunen der Metropole Ruhr. In rund der Hälfte der 53 Kommunen beträgt die Entfernung unter 10 Minuten. In 14 weiteren Kommunen liegt eine eher günstige Erreichbarkeit von weniger als 15 Minuten vor. In keiner Kommune liegt die durchschnittliche Gehzeit über 30 Minuten.

In rund 70 % der 635 Stadt- und Ortsteile liegt die durchschnittliche Gehzeit zum nächsten LEH-Standort unter 15 Minuten. In über der Hälfte der Stadt- und Ortsteile besteht im Mittel sogar eine günstige Entfernung von unter 10 Minuten zum nächsten Markt. Entfernungen von über 30 Minuten zu Fuß finden sich insbesondere in den dünner besiedelten Stadt- und Ortsteilen im Ruhrtal, im Übergang zur Soester Börde sowie zum Sauer- und Münsterland und am Niederrhein.

21 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

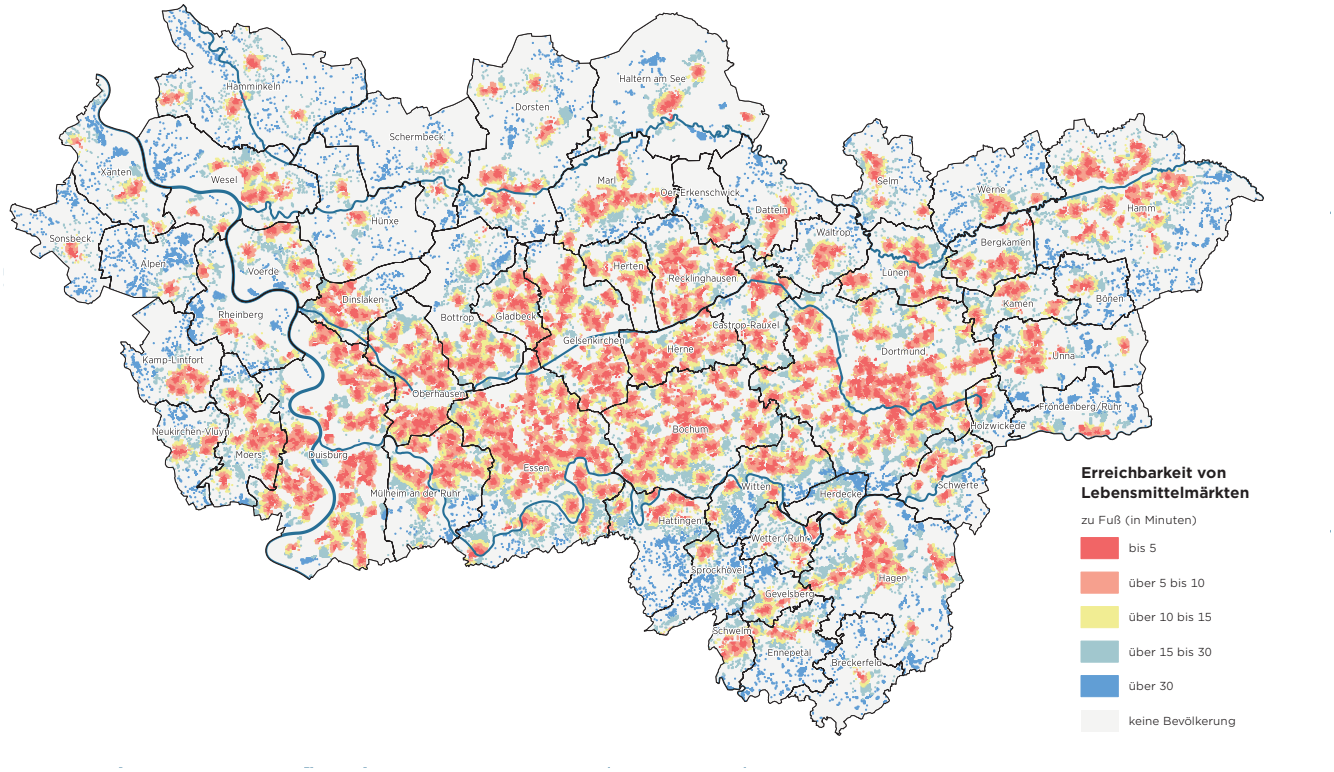


Abbildung 2-1 **Durchschnittliche Gehzeit bis zum nächstgelegenen Lebensmittelmarkt in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-2 zeigt den Anteil der Einwohner:innen, der innerhalb einer günstigen Entfernung von 10 Gehminuten zum nächsten LEH-Standort wohnt. In 42 von 53 Kommunen trifft dies auf über die Hälfte der Einwohner:innen zu. Die Anteile in den Kommunen schwanken zwischen rund 19 % in Breckerfeld und 80 % in Gelsenkirchen. In vier Kommunen liegt der Anteil unter 40 %.

In rund der Hälfte der 635 Stadt- und Ortsteile können über 60 % der Bevölkerung einen Markt innerhalb einer günstigen Entfernung von unter 10 Minuten erreichen. In rund ¼ der Stadt- und Ortsteile liegt der Anteil sogar über 80 %. Diese Stadtteile befinden sich überwiegend in der Kernzone an Hellweg und Emscher sowie in den zentralen Stadt- und Ortsteilen der kreisangehörigen Kommunen. Gleichwohl liegt der Anteil in 30 %

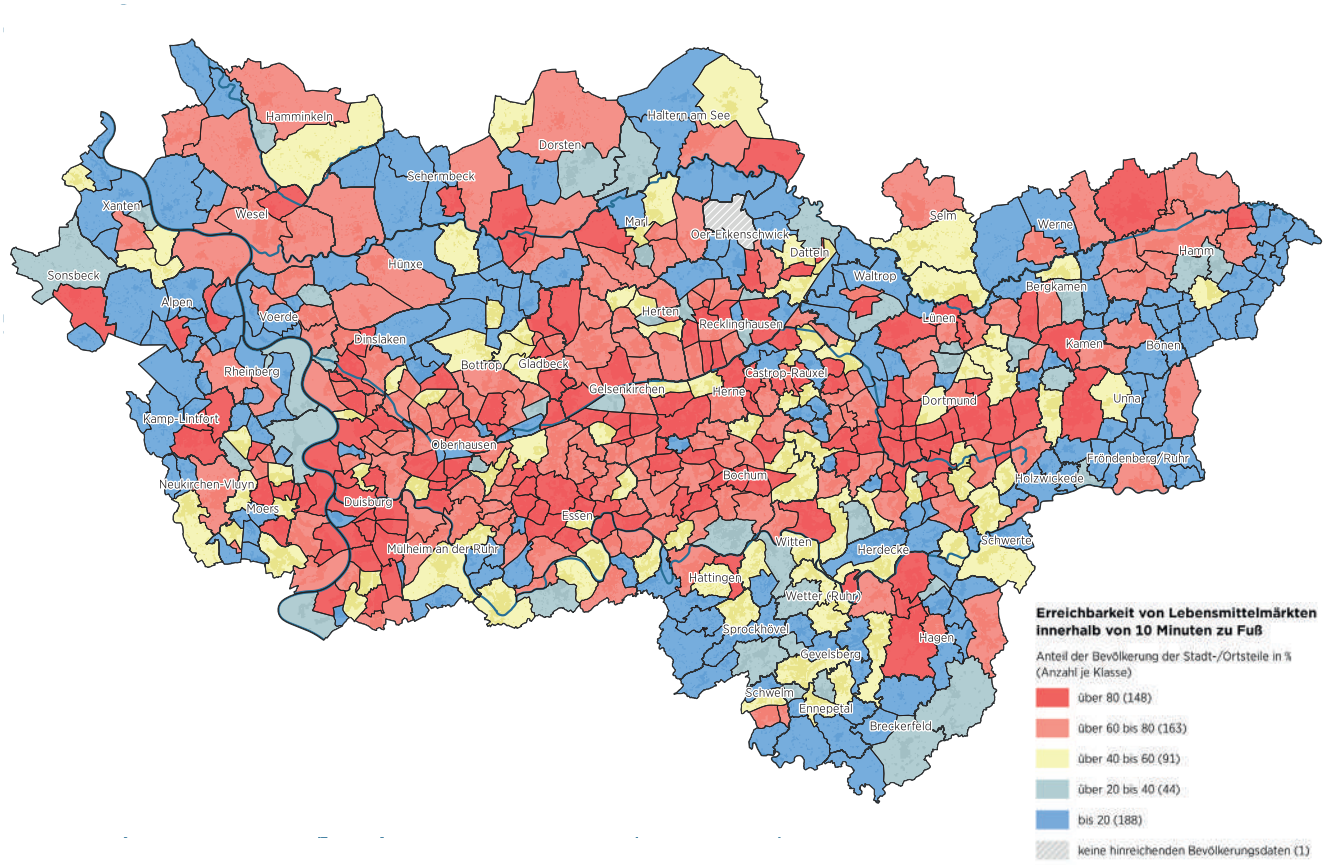


Abbildung 2-2 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

der Stadt- und Ortsteile, insbesondere in den dünner besiedelten Teilräumen am Niederrhein, im Ruhrtal, im Übergang zum Münster- und Sauerland sowie zur Soester Börde bei unter 20 %.

2.1.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

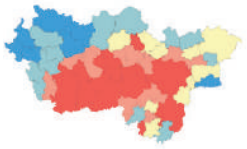
Im regionalen Mittel zeigen sich folgende Erreichbarkeitswerte für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Fahrzeit zum nächstgelegenen Lebensmittelmarkt beträgt mit dem Fahrrad 02:58 Minuten. 98 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten einen Markt erreichen. Für rund 1 % der Bevölkerung ist dies innerhalb von 10 - 15 Minuten möglich. Damit wohnt nahezu die gesamte Bevölkerung der Metropole Ruhr in einer (eher) günstigen Entfernung per Rad zum nächsten LEH-Standort. Innerhalb von 15 Minuten können statistisch 21,9 Märkte erreicht werden. (siehe Tabelle 2-3)

Kreise und kreisfreie Städte

Bei der Betrachtung der durchschnittlichen Fahrtzeit zum nächsten LEH-Standort auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte lassen sich geringe Unterschiede in der Erreichbarkeit erkennen. Die Fahrtzeit zum nächsten Markt liegt in den kreisfreien Städten im Mittel bei 02:42 Minuten. Die Zeiten schwanken zwischen 02:20 Minuten in Gelsenkirchen und 03:17 Minuten in Hagen. Mit Blick auf die Kreise variieren die Fahrtzeiten zwischen 03:06 Minuten im Kreis Recklinghausen und 04:06 Minuten im Ennepe-Ruhr-Kreis. Die durchschnittliche Fahrtzeit liegt hier mit 3:28 Minuten etwas höher. Während über 99 % der Einwohner:innen in den kreisfreien Städten innerhalb von 10 Minuten die nächsten Märkte erreichen können, liegt der Anteil in den Kreisen zwischen 93 % und 98 %. (siehe Tabelle 2-3)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet sinkt die durchschnittliche Fahrtzeit zum nächsten LEH-Standort für die Bevölkerung von 05:30 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen kontinuierlich auf 02:41 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten einen Markt erreichen kann, zeigt sich eine Steigerung von 81 % auf 99,5 % in Korrelation mit einer zunehmenden Bevölkerungsdichte. Gleichzeitig sinkt der Bevölkerungsanteil, der in einer (eher) ungünstigen Erreichbarkeit von über 15 Minuten Fahrtzeit zum nächsten Markt wohnt, mit steigender Dichte von 7,5 % auf 0 %. Auch die Anzahl der Märkte, die innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können, vervielfacht sich mit zunehmender Dichte von statistisch 3,8 auf 17,3. Insgesamt ist zu attestieren, dass sich mit steigender Dichte die Erreichbarkeit von LEH-Standorten verbessert. (siehe Tabelle 2-3)



Teilraum	Fahrzeit (Ø) zum nächsten LEH (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%) (eher) günstig < 10 Min.	(eher) günstig 10-15 Min.	ungünstig > 15 Min.	Anzahl (Ø) LEH in max. 15 Min. Fahrzeit
Ennepe-Ruhr-Kreis	04:06	93,4	5,1	1,5	11,3
Kreis Recklinghausen	03:06	98	1,1	0,9	16,4
Kreis Unna	03:16	96,8	2,3	0,9	12,2
Kreis Wesel	03:40	93,3	4,7	2	11,9
Kreise (gesamt)	03:28	95,7	3	1,3	13,4
Kreisfreie Städte	02:42	99,4	0,5	0,1	26,5
Geringer verdichtet	05:30	80,9	11,6	7,5	3,8
Eher gering verdichtet	03:54	93,1	4,7	2,1	8,3
Verdichtet	03:13	97,2	1,9	1	13,8
Eher höher verdichtet	03:05	98,4	1,5	0,1	17,3
Höher verdichtet	02:41	99,5	0,4	0	27
Metropole Ruhr	**02:58**	**98,1**	**1,4**	**0,5**	**21,9**

Tabelle 2-3 **Fahrrad-Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[22]

Die Abbildung 2-3 zeigt die durchschnittliche Fahrtzeit zum nächstgelegenen LEH-Standort für die Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. In allen 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit zum nächsten Markt unter 10 Minuten. In 45 Kommunen kann der nächste Markt sogar innerhalb von 5 Minuten erreicht werden. Die kürzesten Entfernungen haben die Einwohner:innen von Gelsenkirchen (02:20 Minuten) und Oberhausen (02:29 Minuten). Einwohner:innen von Alpen haben mit durchschnittlich 08:04 Minuten die längste Fahrtzeit.

In über 88 % der 635 Stadt- und Ortsteile beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit zum nächsten LEH-Standort unter 10 Minuten. In 71 % der Stadt- und Ortsteile liegt sie gar unter 5 Minuten. Entfernungen von über 15 Minuten sind nur vereinzelt in peripheren Wohnlagen und Streusiedlungen am Niederrhein, im Ennepe-Ruhr-Kreis, dem Kreis Recklinghausen und den südöstlichen Hammer Vororten zu finden.

22 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

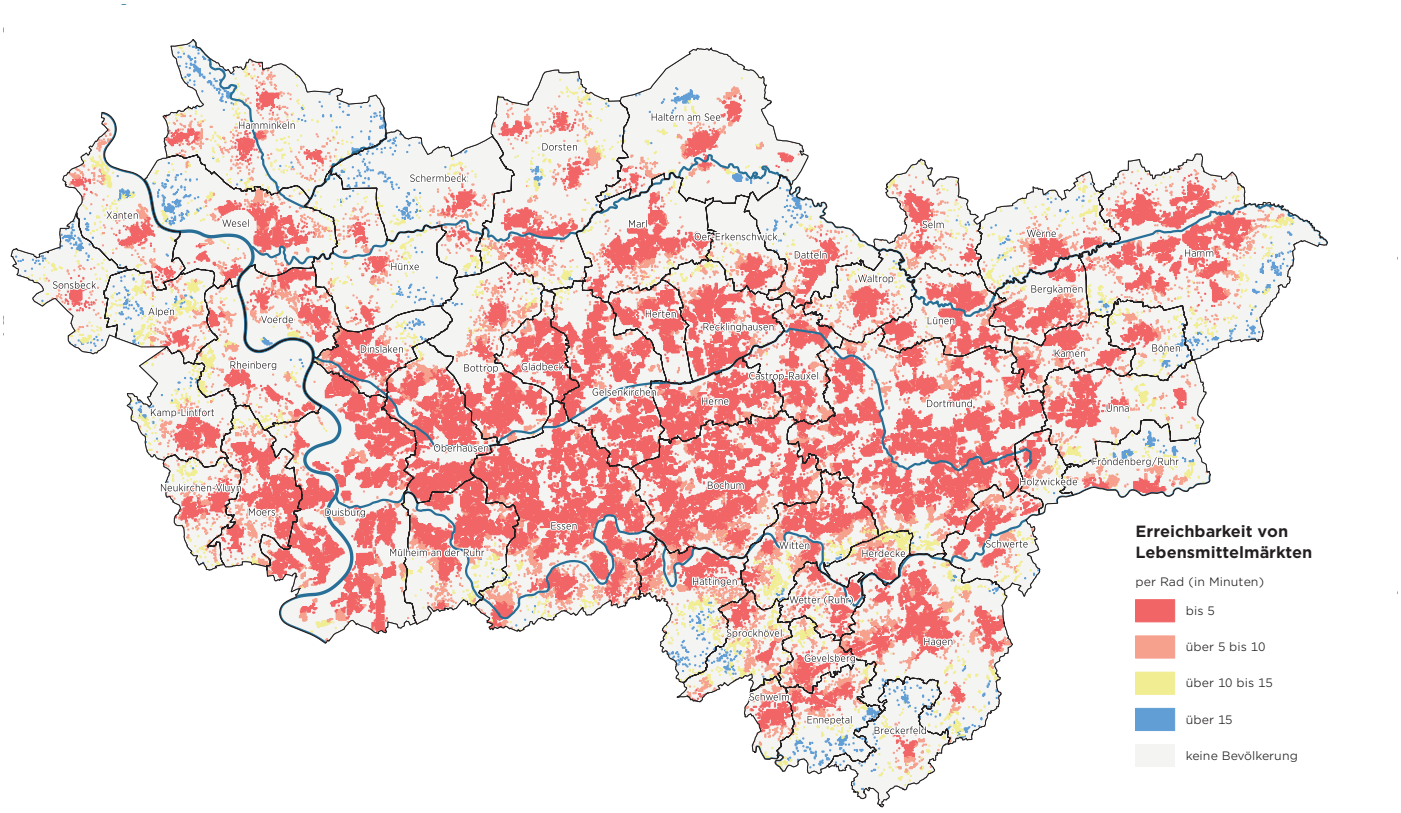


Abbildung 2-3 **Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zum nächstgelegenen Lebensmittelmarkt in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-4 zeigt den Anteil der Bevölkerung, der innerhalb einer günstigen Entfernung von unter 10 Minuten per Rad zum nächsten LEH-Standort wohnt. In 49 der 53 Kommunen trifft dies auf über 80 % der Einwohner:innen zu. Der Bevölkerungsanteil schwankt auf kommunaler Ebene zwischen rund 55 % in Alpen und jeweils 100 % in Castrop-Rauxel, Gladbeck, Oberhausen, Herten, Bochum, Gelsenkirchen, Lünen und Herne.

In 531 der 635 Stadt- und Ortsteile können über 80 % der Bevölkerung einen Markt innerhalb einer günstigen Entfernung von unter 10 Minuten per Rad erreichen. In 60 % der Stadt- und Ortsteile gilt dies sogar für die gesamte Bevölkerung. Anteile von unter 20 % finden sich lediglich vereinzelt an den Grenzen der Metropole Ruhr.

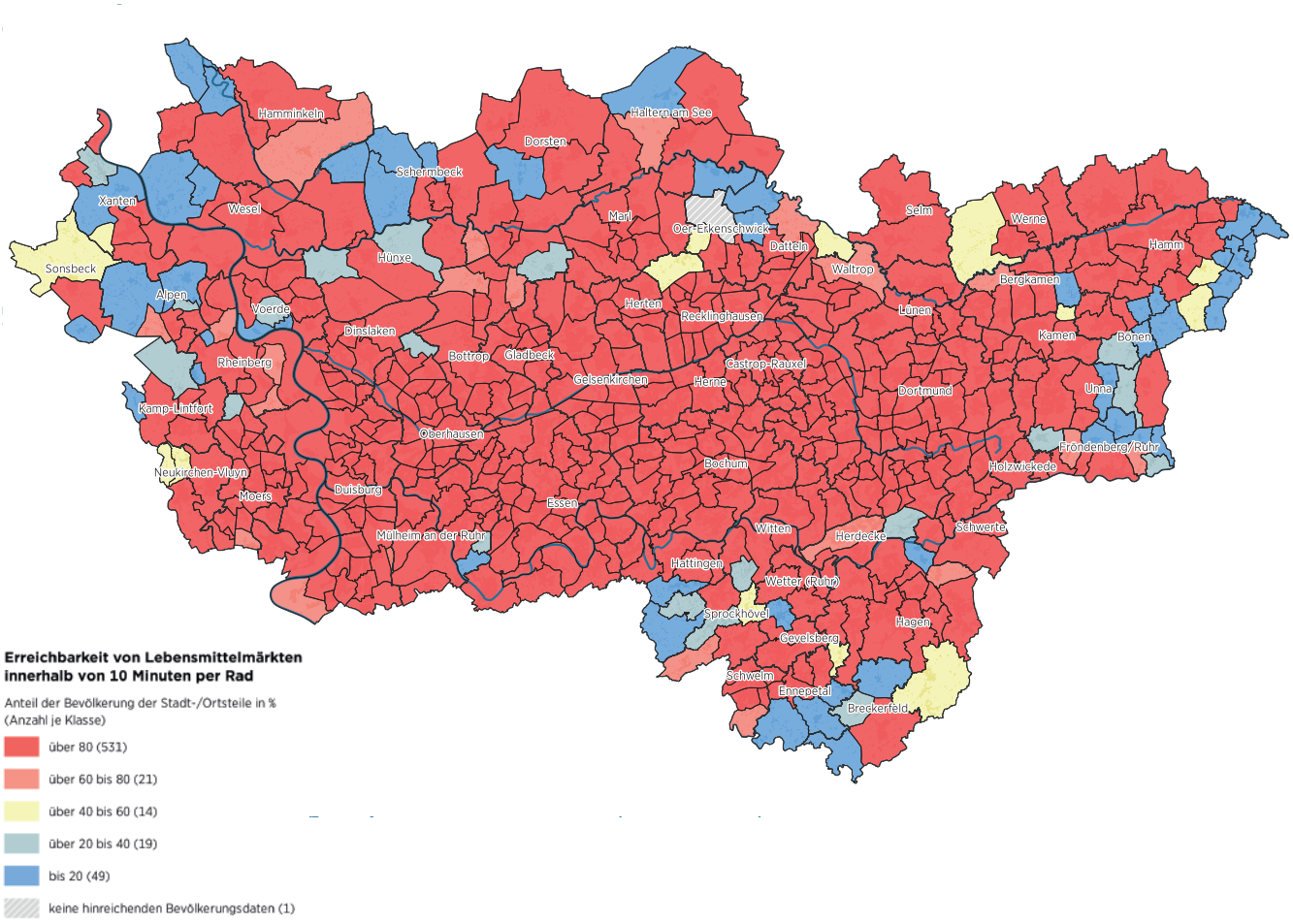


Abbildung 2-4 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

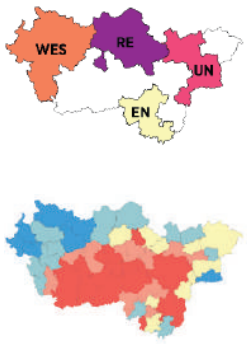
In der Metropole Ruhr gibt es zum Zeitpunkt der Erhebung rund 1.570 Standorte des Lebensmitteleinzelhandels. Die Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten stellt sich nahezu flächendeckend günstig dar. Zu Fuß kann rund 70 % der Bevölkerung den nächsten Markt innerhalb von 10 Minuten erreichen. Rund 88 % wohnt innerhalb einer (eher) günstigen fußläufigen Entfernung von 15 Minuten. Die durchschnittliche Gehzeit beträgt regionsweit 9 Minuten. Eine nahezu flächendeckend günstige Erreichbarkeit ist mit dem Fahrrad gegeben. Über 98 % der Bevölkerung kann den nächsten Markt innerhalb von 10 Minuten per Fahrrad erreichen. Lediglich 0,5 % der Bevölkerung benötigt mehr als 15 Minuten zum nächsten Markt und hat damit eine ungünstige Erreichbarkeit. Innerhalb von 15 Minuten können die Einwohner:innen der Metropole Ruhr zu Fuß im Durchschnitt drei Märkte erreichen. Mit dem Fahrrad verfielfacht sich die Auswahl auf 22 Märkte.

2.2 Postfilialen

In der Metropole Ruhr und den angrenzenden Teilräumen gibt es zum Zeitpunkt der Analyse 548 Postfilialen[23]. Auf eine Filiale entfallen im regionalen Durchschnitt 9.294 EW. Hinsichtlich des Versorgungsgrads bestehen Unterschiede zwischen den Kreisen und kreisfreien Städten. Entfallen in den Kreisen durchschnittlich zwischen 8.070 EW im Kreis Wesel und 9.015 EW im Kreis Recklinghausen auf eine Postfiliale, liegt der Wert für die kreisfreien Städte mit 9.720 EW im Mittel etwas höher. Ein ähnliches Bild zeigt die Betrachtung nach siedlungsstrukturellen Merkmalen. Mit zunehmender Bevölkerungsdichte erhöht sich die Anzahl der Einwohner:innen, die auf eine Filiale entfallen, von 7.822 EW auf 9.951 EW. (siehe Tabelle 2-4)

In den 53 Kommunen der Metropole Ruhr entfallen zwischen 4.582 EW in Hünxe und 28.569 EW in Schwelm auf einen Standort. Die meisten Postfilialen befinden sich in Dortmund (65) und Essen (55). In allen Kommunen gibt es zum Zeitpunkt der Erhebung mindestens eine Filiale.

Die mittlere Erreichbarkeit der nächsten Postfiliale gibt Auskunft über die Verfügbarkeit der Versorgung mit Postdienstleistungen der Bevölkerung vor Ort. Eine günstige Erreichbarkeit wird bei unter 10 Minuten Entfernung (entspricht einer Entfernung bis 830 Metern zu Fuß) angenommen. Eine eher günstige Erreichbarkeit wird innerhalb von 10 – 15 Minuten Entfernung definiert (830 – 1250 Meter). Eine Erreichbarkeit von 15 – 30 Minuten Entfernung (1.250 Meter bis 2.500 Meter) wird als eher ungünstig bewertet. Ab 30 Minuten Entfernung wird die Erreichbarkeit als ungünstig eingestuft (per Fahrrad gilt bereits ab über 15 Minuten bzw. ca.3.750 Metern Entfernung eine ungünstige Erreichbarkeit). Für die Bewertung der Fuß- und Fahrrad-Erreichbarkeit wurde neben einer alternden Bevölkerung auch der Transport von Paketen und Päckchen berücksichtigt.



Teilraum	Anzahl Postfilialen	EW pro Postfiliale
Ennepe-Ruhr-Kreis	38	8.480
Kreis Recklinghausen	68	9.015
Kreis Unna	45	8.731
Kreis Wesel	57	8.070
Kreise (gesamt)	208	8.597
Kreisfreie Städte	340	9.720
Geringer verdichtet	15	7.822
Eher gering verdichtet	49	8.403
Verdichtet	65	8.537
Eher höher verdichtet	103	8.393
Höher verdichtet	316	9.951
Metropole Ruhr	**548**	**9.294**

Tabelle 2-4 **Anzahl der Postfilialen und Einwohner:innen pro Postfiliale in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

23 Unter Postfiliale werden hier alle Standorte berücksichtigt, die ein grundlegendes Angebot der Deutschen Post anbieten und von dieser als „Postfiliale" kategorisiert werden. Quelle: https://www.deutschepost.de/de/f/filialen/filialen.html, (letzter Aufruf: 23.04.2024).

2.2.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

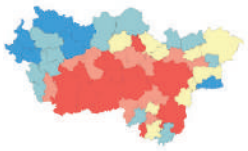
Im regionalen Mittel zeigen sich folgende fußläufige Erreichbarkeitswerte für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Postfiliale beträgt 12:15 Minuten. 47 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten eine Postfiliale zu Fuß erreichen. Für weitere 25,5 % ist ein Standort in unter 15 Minuten erreichbar. Damit wohnen rund 72 % der Bevölkerung in einer (eher) günstigen fußläufigen Entfernung zur nächsten Postfiliale. Die Anzahl der Filialen, die innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können, liegt statistisch bei 1,1. (siehe Tabelle 2-5)

Kreise und kreisfreie Städte

Die Mittelwerte der Kreise und kreisfreien Städte zeigen deutliche Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Postfiliale in den Kreisen zwischen 13:33 Minuten im Kreis Recklinghausen und 15:51 Minuten im Kreis Wesel liegt, ist diese in den kreisfreien Städten rund dreieinhalb Minuten kürzer und variiert zwischen 09:47 Minuten in Essen und 12:27 Minuten in Hamm. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Postfiliale innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichen kann. Während dies auf die Hälfte der Bevölkerung in den kreisfreien Städten zutrifft, liegt der Anteil in den Kreisen zwischen 35 % und 44 %. Für 23 % der Einwohner:innen in den kreisfreien Städten und 35,5 % in den Kreisen besteht eine (eher) ungünstige Erreichbarkeit zur nächsten Postfiliale. Die Anzahl der Filialen, die innerhalb einer (eher) günstigen Gehzeit von 15 Minuten erreicht werden können, ist nahezu identisch. (siehe Tabelle 2-5)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet erhöht sich die Erreichbarkeit mit zunehmender Bevölkerungsdichte. Während die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Filiale in Kommunen, die dem geringer verdichteten Raumstrukturtyp angehören 24:03 Minuten beträgt, sinkt diese mit zunehmender Bevölkerungsdichte auf 10:59 Minuten in höher verdichteten Kommunen. Auch der Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten eine Postfiliale erreichen kann, erhöht sich kontinuierlich von rund 34 % in geringer verdichteten Kommunen auf über 50 % in höher verdichteten Kommunen. Nahezu identische Werte weisen eher gering verdichtete sowie verdichtete Kommunen mit einem Anteil von rund 39 % bzw. 38 % auf. Ebenso verringert sich der Anteil der Bevölkerung, der in einer (eher) ungünstigen fußläufigen Entfernung zur nächsten Postfiliale wohnt, von ca. 48 % auf 23,5 %. (siehe Tabelle 2-5)



Teilraum	Gehzeit (Ø) zur nächsten Filiale (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)				Anzahl (Ø) Filialen in max. 15 Min. Gehzeit
		(eher) günstig		(eher) ungünstig		
		< 10 Min.	10-15 Min.	15-30 Min.	> 30 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	14:17	43,1	21,4	27,1	8,4	0,9
Kreis Recklinghausen	13:33	40,8	25,3	29,3	4,5	1
Kreis Unna	14:54	35,6	24	33,3	7	0,8
Kreis Wesel	15:51	41,9	22,9	23,5	11,6	0,9
Kreise (gesamt)	14:34	40,4	23,7	28,3	7,6	0,9
Kreisfreie Städte	10:59	50,4	26,4	21,9	1,2	1,3
Geringer verdichtet	24:03	33,9	17,8	20,7	27,6	0,5
Eher gering verdichtet	16:00	39,2	22,8	25,7	12,1	0,8
Verdichtet	14:15	38,4	24,7	30,7	6,1	0,9
Eher höher verdichtet	12:09	45,5	25,6	26	3	1
Höher verdichtet	10:59	50,3	26,2	22,4	1,1	1,3
Metropole Ruhr	**12:15**	**46,9**	**25,6**	**24,1**	**3,4**	**1,1**

Tabelle 2-5 **Fuß-Erreichbarkeit von Postfilialen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[24]

Die Abbildung 2-5 zeigt die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Postfiliale für die 53 Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. Deutlich erkennbar sind die bereits zuvor benannten Unterschiede zwischen den verschiedenen Raumstrukturtypen sowie den Kreisen und kreisfreien Städten. Bei Betrachtung der kommunalen Ebene finden sich die kürzesten durchschnittlichen Gehzeiten in den Städten Essen mit 09:47 Minuten und Herten mit 10:15 Minuten. In 32 von 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Postfiliale unter 15 Minuten. In diesen Kommunen besteht damit eine eher günstige Erreichbarkeit. Keine der Kommunen weist eine durchschnittliche Gehzeit von unter 10 Minuten auf. In zwei Kommunen ist die Erreichbarkeit mit über 30 Minuten zu Fuß ungünstig.

Unterhalb der kommunalen Ebene zeigt sich ein deutlich fragmentierteres Bild. In rund 58 % der 635 Stadt- und Ortsteile liegt die Erreichbarkeit mit einer durchschnittlichen Gehzeit bei unter 15 Minuten zur nächsten Postfiliale. In 27 % liegt mit unter 10 Minuten Gehzeit eine günstige Entfernung vor. Für 115 Stadt- und Ortsteile lässt sich mit einer durchschnittlichen Gehzeit von über 30 Minuten indes eine ungünstige fußläufige Erreichbarkeit zur nächsten Postfiliale feststellen. Während sich (eher) günstige Erreichbarkeiten in den kreisfreien Städten und den zentralen Stadt- und Ortsteilen der kreisangehörigen Kommunen finden, sind in den eher peripher gelegenen, dünner besiedelten Ortslagen am Niederrhein, im Übergang zum Sauerland, Münsterland und zur Soester Börde sowie im Ruhrtal deutlich ungünstigere Entfernungen zum Erreichen einer Postfiliale zurückzulegen.

24 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

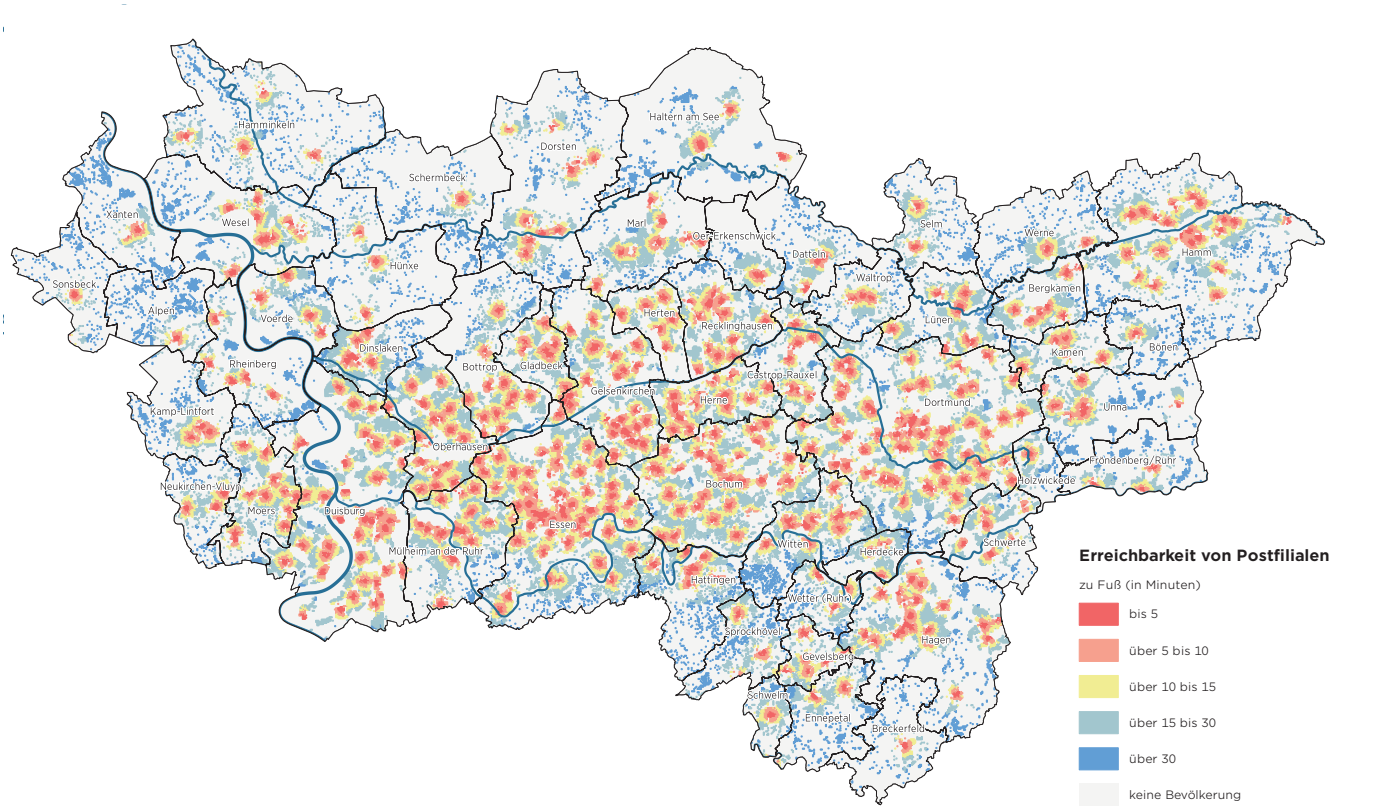


Abbildung 2-5 **Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Postfiliale in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-6 zeigt, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den 53 Kommunen der Metropole Ruhr ist, der eine Postfiliale innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichen kann. Der Anteil der Bevölkerung in den Kommunen, der in einer günstigen fußläufigen Entfernung zur nächsten Postfiliale wohnt, liegt zwischen 21 % in Xanten und 60 % in Hünxe.

In 40 der 635 Stadt- und Ortsteile wohnen über 80 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung zur nächsten Filiale. Diese Stadt- und Ortsteile befinden sich überwiegend in den kreisfreien Städten sowie in zentraler Lage der kreisangehörigen Kommunen. In der Kernzone entlang des Hellwegs und der Emscher überwiegen Stadt- und Ortsteile in denen mindestens 60 % der Bevölkerung, in einer günstigen Entfernung zur nächsten Postfiliale wohnen. In den dünner besiedelten Stadt- und Ortslagen am Niederrhein, den Übergängen zum Sauer- und Münsterland sowie zur Soester Börde, aber auch in Stadtrandlagen der Kernstädte finden sich zahlreiche Stadt- und Ortsteile mit einem Anteil von unter 20 % der Bevölkerung, die in günstiger Entfernung zur nächsten Postfiliale wohnt.

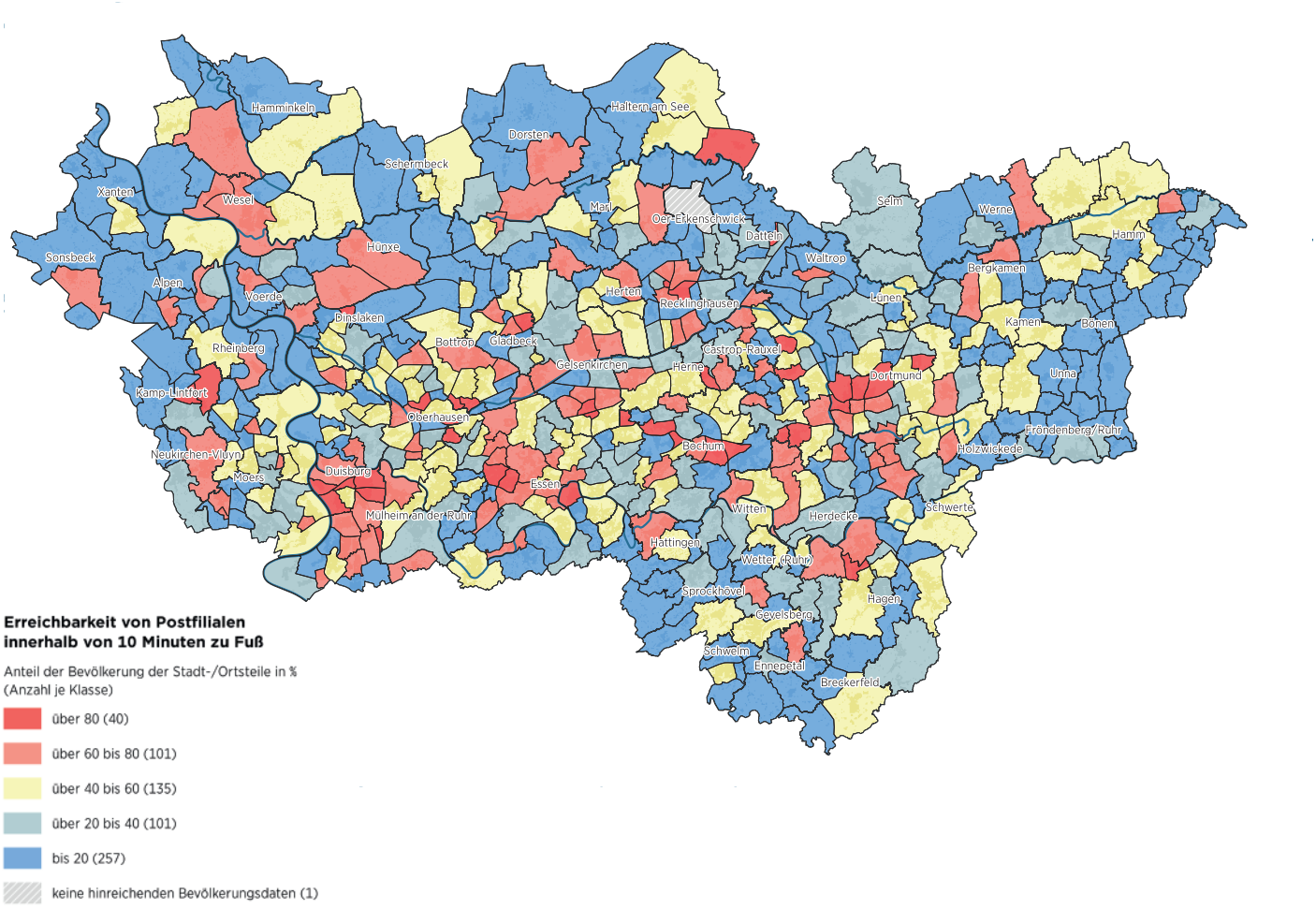


Abbildung 2-6 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Postfilialen**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

2.2.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

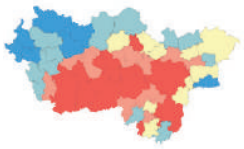
Im regionalen Mittel zeigen sich folgende Erreichbarkeitswerte per Fahrrad für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Postfiliale beträgt 03:56 Minuten. Rund 97 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten eine Postfiliale per Rad erreichen. Damit ist für nahezu die gesamte Bevölkerung eine günstige Erreichbarkeit zur nächsten Filiale gegeben. Statistisch können durchschnittlich 7,6 Standorte innerhalb von 15 Minuten Fahrtzeit erreicht werden. (siehe Tabelle 2-6)

Kreise und kreisfreie Städte

Bei Betrachtung der Kreise und kreisfreien Städte ergeben sich geringe Unterschiede. So liegt die Fahrzeit in den Kreisen mit durchschnittlich 04:31 Minuten etwas über den 03:37 Minuten, die Einwohner:innen der kreisfreien Städte im Durchschnitt für die Fahrt zu einer Postfiliale aufwenden müssen. Die Spannbreite liegt hier zwischen 03:13 Minuten in Gelsenkirchen und 04:01 Minuten in Hagen. Auch zwischen den Kreisen bestehen lediglich geringfügige Unterschiede bei der durchschnittlichen Fahrtzeit von unter 50 Sekunden. Mit 99 % kann nahezu die gesamte Bevölkerung der kreisfreien Städte eine Postfiliale innerhalb von 10 Minuten per Rad erreichen. In den Kreisen ist der Anteil mit 94 % etwas niedriger. Eine eher ungünstige Erreichbarkeit besteht für rund 4 % der Bevölkerung in den Kreisen und 0,7 % in den kreisfreien Städten. Während in den Kreisen statistisch 4,7 Postfilialen innerhalb von 15 Minuten per Rad erreicht werden können, beträgt die Anzahl in den Städten 9,2. (siehe Tabelle 2-6)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet sinkt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Postfiliale für die Bevölkerung von 07:19 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen kontinuierlich auf 03:37 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Bei Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten per Rad eine Postfiliale erreichen kann, korreliert ein steigender Anteil von rund 76 % auf über 99 % mit einer steigenden Bevölkerungsdichte. Gleichzeitig sinkt der Anteil der Bevölkerung, der in einer (eher) ungünstigen Entfernung von über 15 Minuten wohnt. Auch die Anzahl der Filialen, die innerhalb von 15 Minuten per Rad erreicht werden können, erhöht sich kontinuierlich von einer auf über sieben Filialen. Erhebliche Unterschiede bestehen hier insbesondere zwischen den geringer verdichteten und eher gering verdichteten Kommunen. (siehe Tabelle 2-6)



Teilraum	Fahrzeit (Ø) zur nächsten Postfiliale (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)			Anzahl (Ø) Filialen in max. 15 Min. Fahrzeit
		(eher) günstig		ungünstig	
		< 10 Min.	10-15 Min.	> 15 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	04:38	93,4	4,8	1,8	4,6
Kreis Recklinghausen	04:09	96,5	1,9	1,6	5,4
Kreis Unna	04:31	95	3,7	1,3	4,1
Kreis Wesel	04:55	90,5	4,8	4,7	4,4
Kreise (gesamt)	04:31	94,1	3,6	2,4	4,7
Kreisfreie Städte	03:37	99,2	0,7	0,1	9,2
Geringer verdichtet	07:19	75,6	9,2	15,1	1,4
Eher gering verdichtet	04:57	90	6	4	3
Verdichtet	04:24	95,8	2,9	1,3	4,6
Eher höher verdichtet	03:47	98,1	1,7	0,3	6,6
Höher verdichtet	03:37	99,2	0,7	0,1	9,3
Metropole Ruhr	**03:56**	**97,4**	**1,7**	**0,9**	**7,6**

Tabelle 2-6 **Fahrrad-Erreichbarkeit von Postfilialen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[25]

Die Abbildung 2-7 zeigt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Postfiliale für die 53 Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. In 52 der 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit weniger als 10 Minuten. In 38 Kommunen müssen die Einwohner:innen im Mittel sogar weniger als 5 Minuten aufwenden. Damit weisen nahezu alle Kommunen im Durchschnitt eine günstige Erreichbarkeit der nächstgelegenen Postfiliale auf. Die geringsten durchschnittlichen Fahrtzeiten können für Herten (03:08 Minuten) und Gelsenkirchen (03:13 Minuten) identifiziert werden. Die höchsten Fahrtzeiten müssen im Mittel die Einwohner:innen von Alpen (10 Minuten) und Xanten (10:41 Minuten) einkalkulieren.

In rund 95 % der 635 Stadt- und Ortsteile ist eine (eher) günstige Erreichbarkeit von durchschnittlich unter 15 Minuten Fahrtzeit gegeben. In 87 % wird die nächste Postfiliale bereits in unter 10 Minuten erreicht und in über 60 % sogar in unter 5 Minuten. Dies zeigt eine ausgesprochen günstige Erreichbarkeit von Postfilialen per Fahrrad. Sowohl in den Stadtteilen der Kernstädte als auch in den Stadt- und Ortsteilen der kreisangehörigen Kommunen überwiegt eine durchschnittliche Entfernung von bis zu 10 Minuten per Rad zum nächsten Standort. Über 15 Minuten Fahrzeit sind insbesondere in den peripheren Stadt- und Ortsteilen der geringer verdichteten Flächenkommunen am Niederrhein, südlich der Ruhr und im Übergang zur Soester Börde einzukalkulieren.

25 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

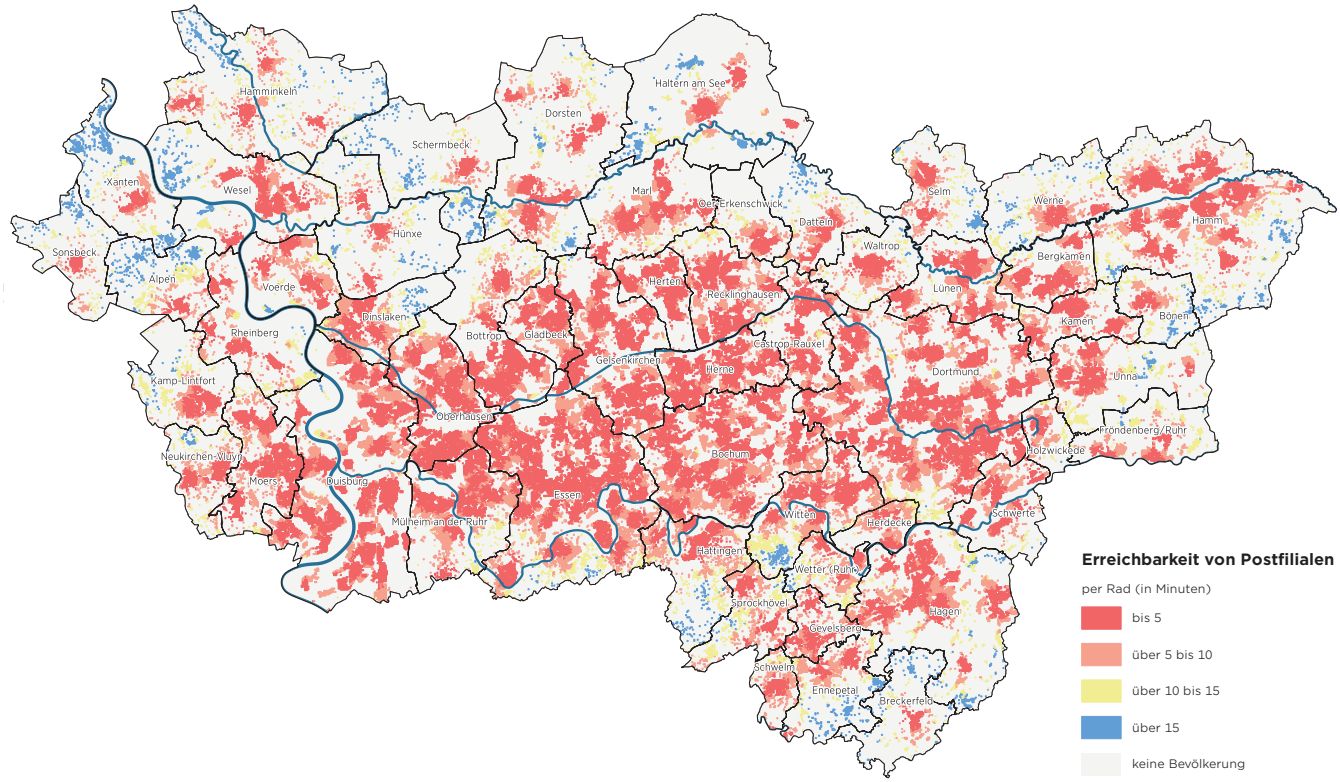


Abbildung 2-7 **Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Postfiliale in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-8 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den 635 Stadt- und Ortsteilen der Kommunen ist, der eine Postfiliale innerhalb von 10 Minuten mit dem Fahrrad erreichen kann. In 48 von 53 Kommunen können über 80 % der Gesamtbevölkerung die nächste Postfiliale in weniger als 10 Minuten erreichen. In 38 Kommunen liegt der Anteil sogar bei über 90 %. Die niedrigsten Anteile weisen die Stadt Xanten (62,5 %) und die Gemeinde Alpen (52,8 %) auf. In keiner Kommune liegt der Anteil unter 50 %. Die Karte zeigt zudem, dass in nahezu allen Stadt- und Ortsteilen über 80 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung zu einer Postfiliale wohnt. Stadt- und Ortsteile mit einem Anteil von unter 80 % Erreichbarkeit finden sich lediglich vereinzelt in den dünner besiedelten Teilräumen am Niederrhein sowie dem Übergang zur Soester Börde.

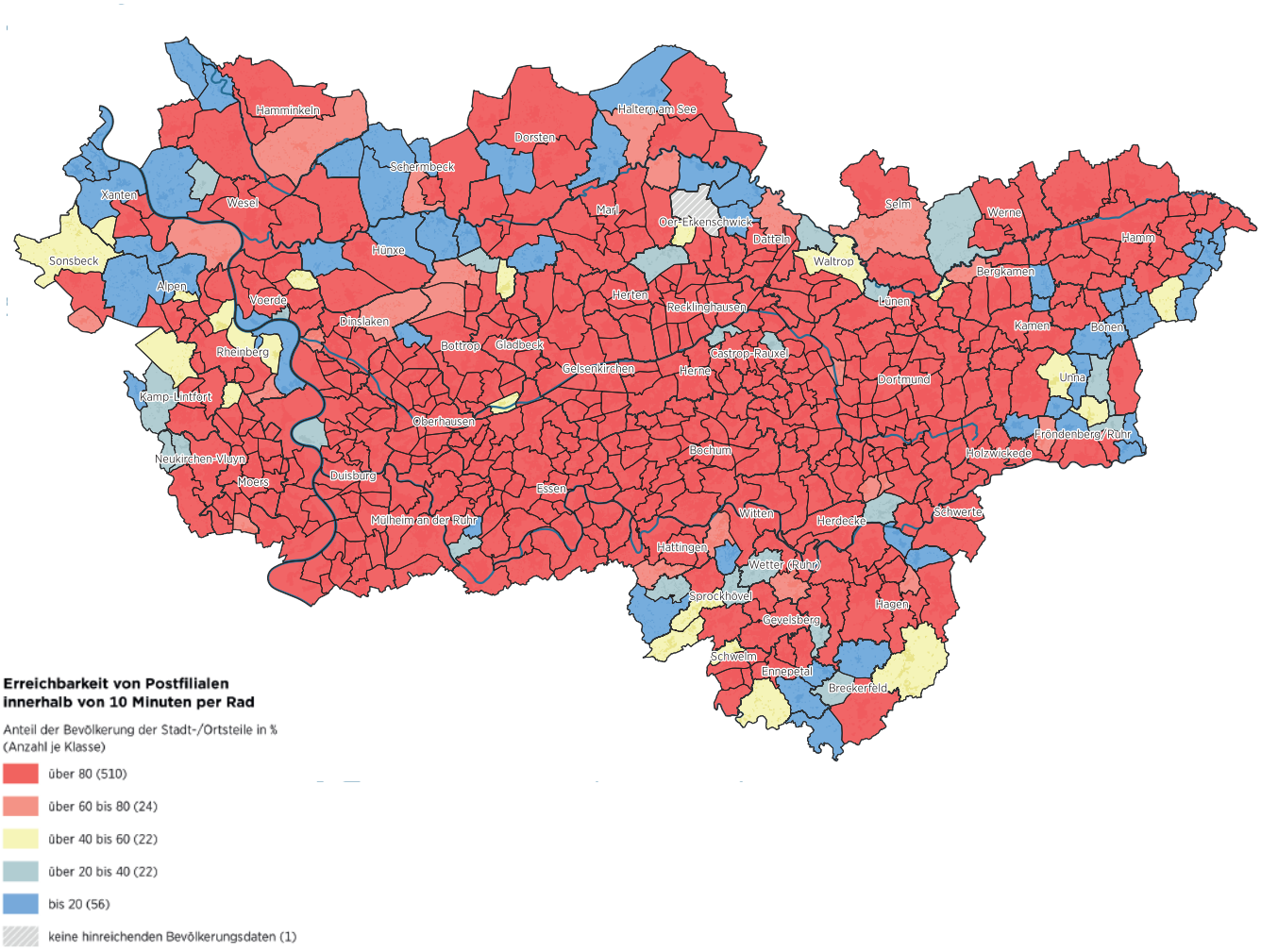


Abbildung 2-8 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Postfilialen**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

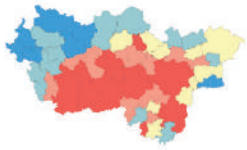
In der Metropole Ruhr gibt es rund 550 Postfilialen. Zu Fuß benötigen die Einwohner:innen im Durchschnitt 12:15 Minuten zur nächsten Filiale. Rund 72 % der Bevölkerung wohnen in einer eher günstigen fußläufigen Entfernung von unter 15 Minuten zur nächsten Postfiliale. Für 47 % ist die nächste Filiale gar in einer günstigen Gehzeit von unter 10 Minuten zu erreichen. Mit dem Rad kann 97 % der Bevölkerung in der Metropole Ruhr eine Postfiliale in unter 10 Minuten erreichen. Hier ist nahezu flächendeckend eine günstige Erreichbarkeit festzustellen. Die Fahrtzeit beträgt im regionalen Mittel 3:56 Minuten. Innerhalb von 15 Minuten kann zu Fuß durchschnittlich eine Filiale, mit dem Fahrrad rund acht Filialen erreicht werden.

2.3 Apotheken

In der Metropole Ruhr und den angrenzenden Teilräumen gibt es zum Zeitpunkt der Analyse 1.030 Apotheken. Auf eine Apotheke entfallen im regionalen Durchschnitt etwa 4.945 EW. Bezüglich des Versorgungsgrads sind lediglich marginale Unterschiede zwischen den kreisfreien Städten und Kreisen feststellbar. Versorgt eine Apotheke in den kreisfreien Städten durchschnittlich 5.084 EW, liegt der Versorgungsgrad in den Kreisen zwischen 4.415 EW pro Apotheke im Kreis Unna und 5.111 EW pro Apotheke im Kreis Wesel. Deutlichere Unterschiede weist die Betrachtung nach siedlungsstrukturellen Merkmalen auf. Hier schwankt der Versorgungsgrad zwischen 4.626 EW und 5.866 EW pro Apotheke. (siehe Tabelle 2-7)

In den 53 Kommunen der Metropole Ruhr entfallen zwischen 3.288 EW in Werne an der Lippe und 8.926 EW in Breckerfeld auf eine Apotheke. Die meisten Apotheken finden sich in Essen (119) und Dortmund (116). In jeder Kommune gibt es zum Zeitpunkt der Analyse mindestens eine Apotheke.

Die mittlere Erreichbarkeit der nächstgelegenen Apotheke gibt Auskunft über die Qualität des Zugangs zur medizinischen Versorgung, insbesondere zu Arzneimitteln für die Bevölkerung vor Ort. Eine günstige Erreichbarkeit wird bei unter 10 Minuten Entfernung (entspricht bis 830 Meter zu Fuß) angenommen. Eine eher günstige Erreichbarkeit wird innerhalb von 10 – 15 Minuten Entfernung beurteilt (830 – 1250 Meter). 15 – 30 Minuten Entfernung (1.250 Meter bis 2.500 Meter) werden als eher ungünstig bewertet. Ab 30 Minuten Entfernung wird die Erreichbarkeit als ungünstig betrachtet (per Fahrrad gilt bereits ab über 15 Minuten bzw. ca.3.750 Metern Entfernung eine ungünstige Erreichbarkeit). Für die Bewertung der Fuß- und Fahrrad-Erreichbarkeit wurden neben einer alternden Bevölkerung auch evtl. gesundheitliche Beeinträchtigungen berücksichtigt.



Teilraum	Anzahl der Apotheken	EW pro Apotheke
Ennepe-Ruhr-Kreis	67	4.809
Kreis Recklinghausen	134	4.575
Kreis Unna	89	4.415
Kreis Wesel	90	5.111
Kreise (gesamt)	380	4.706
Kreisfreie Städte	650	5.084
Geringer verdichtet	20	5.866
Eher gering verdichtet	89	4.626
Verdichtet	111	4.999
Eher höher verdichtet	189	4.574
Höher verdichtet	621	5.064
Metropole Ruhr	**1.030**	**4.945**

Tabelle 2-7 **Anzahl der Apotheken und Einwohner:innen pro Apotheke in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

2.3.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende fußläufige Erreichbarkeitswerte für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Apotheke beträgt 10:33 Minuten. 59 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten eine Apotheke zu Fuß erreichen. Für weitere 22 % ist ein Standort in unter 15 Minuten erreichbar. Damit wohnen 81 % der Bevölkerung in einer (eher) günstigen fußläufigen Entfernung zur nächsten Apotheke. Die Anzahl der Apotheken, die innerhalb von 15 Minuten Gehzeit erreicht werden können liegt statistisch bei 2,5. (siehe Tabelle 2-8)

Kreise und kreisfreie Städte

In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich deutliche Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Apotheke in den Kreisen zwischen 11:24 Minuten im Kreis Recklinghausen und 14:36 Minuten im Kreis Wesel liegt, beträgt diese in den kreisfreien Städten zwischen 07:56 Minuten in Essen und 11:37 Minuten in Hamm. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Apotheke innerhalb von 10 Minuten fußläufig erreichen kann. Während dieser ca. 63 % in den kreisfreien Städten beträgt, liegt der Anteil in den Kreisen zwischen rund 48 % und 55 %. Über 15 Minuten bis zur nächsten Apotheke müssen 15 % der Einwohner:innen in den kreisfreien Städten und rund 26 % in den Kreisen aufwenden. Können in den Kreisen durchschnittlich zwei Standorte innerhalb einer (eher) günstigen Gehzeit von 15 Minuten erreicht werden, ist es in den kreisfreien Städten eine Apotheke mehr. (siehe Tabelle 2-8)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet sinkt die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Apotheke für die Bevölkerung von 24:22 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen kontinuierlich auf 09:06 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten Gehzeit eine Apotheke erreichen kann, zeigt sich ein steigender Anteil von ca. 37 % auf über 64 % in Korrelation mit einer steigenden Bevölkerungsdichte. Gleichzeitig sinkt der Bevölkerungsanteil, der in einer (eher) ungünstigen Erreichbarkeit von über 15 bzw. über 30 Minuten Gehzeit zur nächsten Apotheke wohnt, mit steigender Dichte signifikant von ca. 50 % auf unter 15 %. Auch die Anzahl der Standorte, die innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können, erhöht sich mit zunehmender Dichte auf 3. (siehe Tabelle 2-8)

Teilraum	Gehzeit (Ø) zur nächsten Apotheke (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)				Anzahl (Ø) Apotheken in max. 15 Min. Gehzeit
		(eher) günstig		(eher) ungünstig		
		< 10 Min.	10-15 Min.	15-30 Min.	> 30 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	13:06	47,7	22,7	21,8	7,7	1,9
Kreis Recklinghausen	11:24	55	22,6	18,7	3,5	2,2
Kreis Unna	13:05	48,5	23,5	20,5	7,3	1,9
Kreis Wesel	14:36	51,1	19,3	18,7	10,9	1,6
Kreise (gesamt)	12:54	51,3	22	19,7	7	1,9
Kreisfreie Städte	09:16	63,3	21,6	13,7	1,3	2,8
Geringer verdichtet	24:22	37,4	13,7	19,1	29,7	0,8
Eher gering verdichtet	14:48	47,4	19,7	21,9	11	1,7
Verdichtet	12:22	49,3	24,5	20,7	5,4	1,8
Eher höher verdichtet	10:44	55,6	23,3	18,2	2,8	2,2
Höher verdichtet	09:06	64,1	21,4	13,4	1	2,9
Metropole Ruhr	**10:33**	**59,1**	**21,8**	**15,8**	**3,3**	**2,5**

Tabelle 2-8 **Fuß-Erreichbarkeit von Apotheken in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[26]

Die Abbildung 2-9 zeigt die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Apotheke für die Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. In 13 der 53 Kommunen benötigt die Bevölkerung im Durchschnitt weniger als 10 Minuten zu Fuß zur nächsten Apotheke. In weiteren 27 Kommunen müssen die Einwohner:innen im Mittel weniger als 15 Minuten aufwenden. Damit weisen 40 Kommunen eine (eher) günstige Erreichbarkeit der nächstgelegenen Apotheke auf. Die kürzesten Gehzeiten finden sich dabei in den Städten Essen (07:56 Minuten) und Herten (08:10 Minuten). Lediglich in Alpen (31:07 Minuten) und Xanten (33:30 Minuten) liegt die durchschnittliche Gehzeit über 30 Minuten.

In Rund 64 % der 635 Stadt- und Ortsteile ist eine (eher) günstige Erreichbarkeit von unter 15 Minuten durchschnittliche Gehzeit gegeben, in 40 % der Stadt- und Ortsteile wird die nächste Apotheke in unter 10 Minuten erreicht. Gleichwohl liegt die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Apotheke in rund 18 % der Stadt- und Ortsteile bei mehr als 30 Minuten, was eine fußläufig ungünstige Erreichbarkeit darstellt. Diese Stadt- und Ortsteile umfassen zumeist geringer verdichtete periphere Wohnstandorte und Streusiedlungen und finden sich überwiegend in den kreisangehörigen Kommunen am Niederrhein, im Ruhrtal sowie im Kreis Unna und den östlichen Hammer Stadtteilen.

26 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

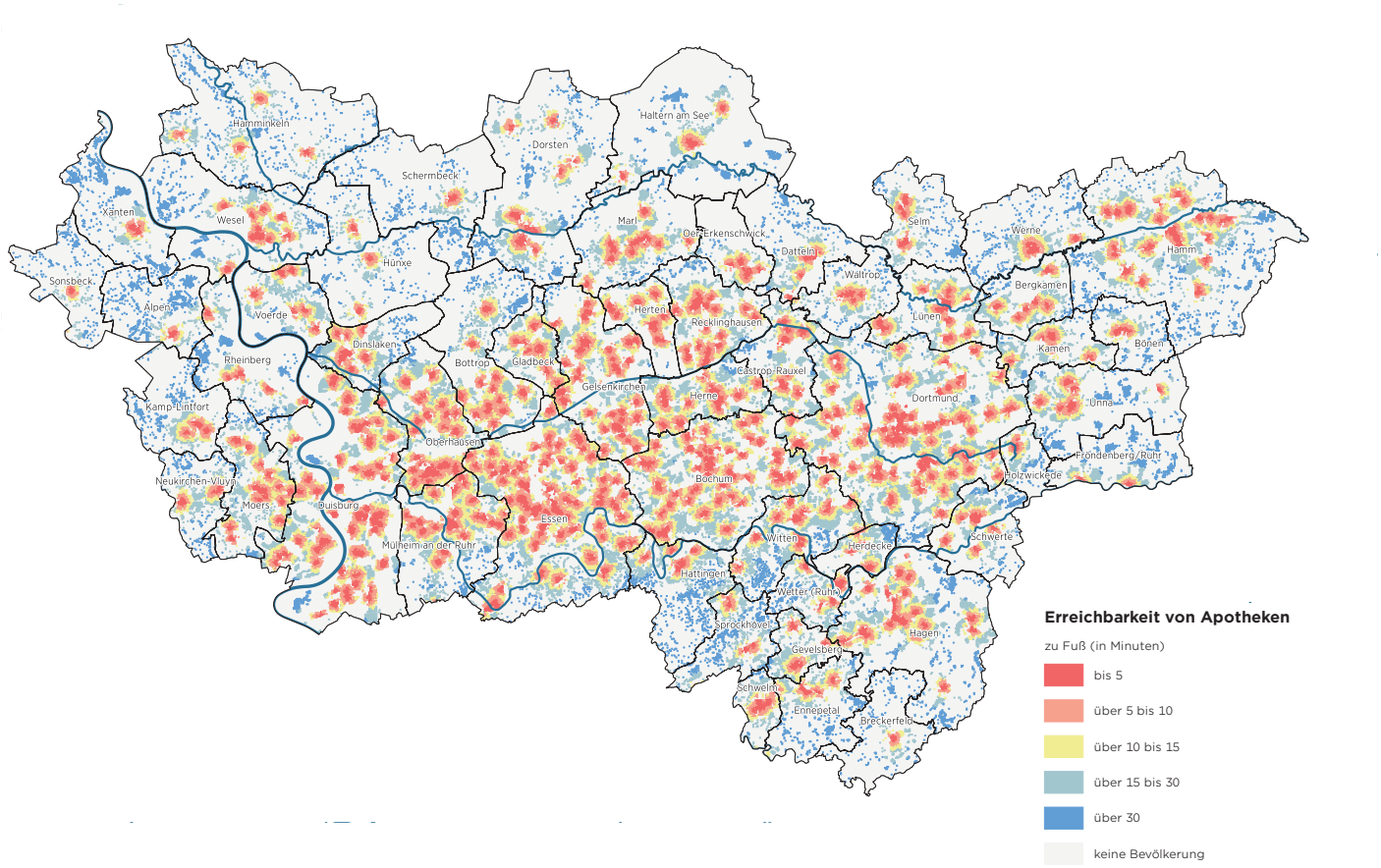


Abbildung 2-9 **Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Apotheke in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-10 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den 635 Stadt- und Ortsteilen der Kommunen in der Metropole Ruhr ist, der eine Apotheke innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichen kann. Die Karte zeigt ein differenziertes Bild. In 14 von 53 Kommunen können über 60 % der Gesamtbevölkerung die nächste Apotheke in weniger als 10 Minuten erreichen. In sieben Kommunen ist der Anteil niedriger als 40 %. In Essen (71,2 %) und Oer-Erkenschwick (70,7 %) wohnen über 70 % der Bevölkerung in günstiger Entfernung zur nächsten Apotheke. Den niedrigsten Anteil weist Fröndenberg/Ruhr (17,8 %) auf.

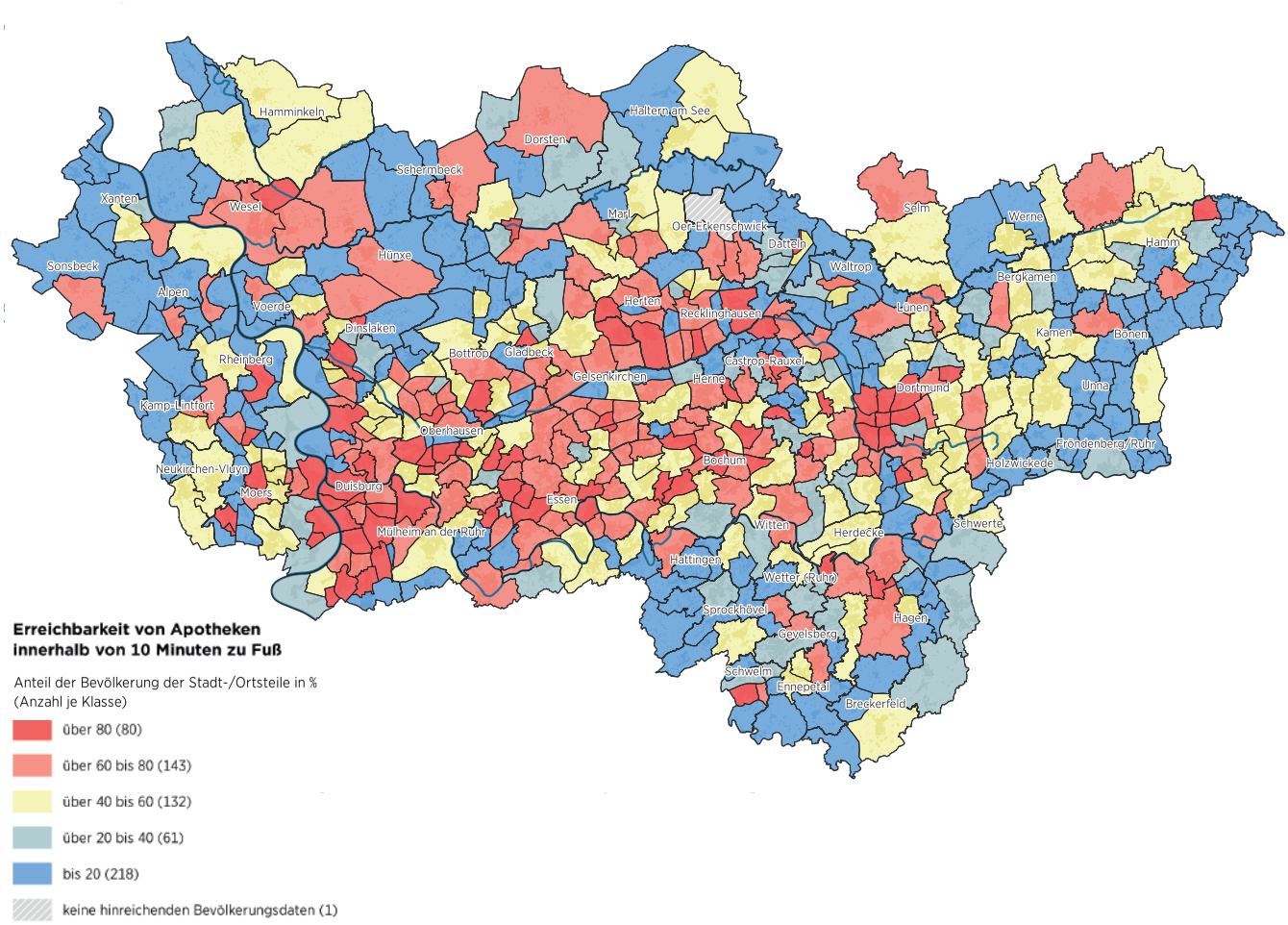


Abbildung 2-10 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Apotheken**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

In 80 der 635 Stadt- und Ortsteilen können über 80 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung von unter 10 Minuten eine Apotheke erreichen. Diese Stadt- und Ortsteile befinden sich überwiegend in den kreisfreien Städten sowie den zentralen Lagen der kreisangehörigen Städte. Dort überwiegen Anteile von 40 % bis 80 %. Stadt- und Ortsteile mit unter 20 % Anteil der Bevölkerung mit günstiger Erreichbarkeit finden sich in den dünner besiedelten Teilräumen an den Grenzen der Metropole Ruhr sowie im Korridor Bottrop-Hünxe-Schermbeck.

2.3.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende Erreichbarkeitswerte per Fahrrad für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Apotheke beträgt für die Einwohner:innen 03:22 Minuten. Über 97 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten eine Apotheke per Rad erreichen. Für weitere 2 % ist ein Standort innerhalb von 10-15 Minuten erreichbar. Damit ist für nahezu die gesamte Bevölkerung eine (eher) günstige Erreichbarkeit zur nächsten Apotheke festzustellen. Rund 15 Standorte können durchschnittlich innerhalb von 15 Minuten erreicht werden. (siehe Tabelle 2-9)

Kreise und kreisfreie Städte

In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich nur geringe Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Apotheke in den Kreisen zwischen 03:32 Minuten im Kreis Recklinghausen und 04:31 Minuten im Kreis Wesel beträgt, liegt diese in den kreisfreien Städten zwischen 02:40 Minuten in Gelsenkirchen und 03:45 Minuten in Hagen und damit etwas niedriger. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Apotheke innerhalb von 10 Minuten per Rad erreichen kann. Mit 99 % der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und knapp 91 % bis 97 % in den Kreisen trifft dies nahezu auf die gesamte Bevölkerung der Metropole Ruhr zu. Weniger als 2 % der Bevölkerung in den Kreisen müssen eine Fahrtzeit von über 15 Minuten aufwenden. In den Kreisen können die Einwohner:innen statistisch 9,3 Apotheken innerhalb einer (eher) günstigen Fahrtzeit von unter 15 Minuten erreichen, bei den kreisfreien Städten sind im gleichen Zeitraum doppelt so viele Apotheken erreichbar. (siehe Tabelle 2-9)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet sinkt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Apotheke für die Bevölkerung von 07:22 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen kontinuierlich auf 02:59 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten Fahrtzeit eine Apotheke erreichen kann, zeigt sich ein Anstieg von ca. 74 % auf nahezu 100 % in Korrelation mit einer steigenden Bevölkerungsdichte. Auffällig ist hier insbesondere der Unterschied zwischen geringer verdichteten und eher gering verdichteten Kommunen mit mehr als 15 %. Eine eher ungünstige Fahrtzeit von über 15 Minuten findet sich in signifikanter Größe mit rund 17 % lediglich in den geringer verdichteten Kommunen. Auch die Anzahl der Standorte, die innerhalb von 15 Minuten Fahrzeit erreicht werden, erhöht sich kontinuierlich auf 19. Insgesamt ist zu attestieren, dass in allen Raumstrukturtypen eine günstige Erreichbarkeit von Apotheken überwiegt. Lediglich in den geringer verdichteten Kommunen ist die Erreichbarkeit für Teile der Bevölkerung ungünstig.

Teilraum	Fahrzeit (Ø) zur nächsten Apotheke (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)			Anzahl (Ø) Apotheken in max. 15 Min. Fahrzeit
		(eher) günstig		ungünstig	
		< 10 Min.	10-15 Min.	> 15 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	04:10	93,5	5,1	1,4	8,3
Kreis Recklinghausen	03:32	97,2	1,5	1,3	11,3
Kreis Unna	03:58	94,4	4	1,5	8,4
Kreis Wesel	04:31	90,7	4,9	4,4	8,1
Kreise (gesamt)	04:00	94,2	3,6	2,2	9,3
Kreisfreie Städte	03:02	99,2	0,7	0,1	18,6
Geringer verdichtet	07:22	74,3	8,5	17,2	1,9
Eher gering verdichtet	04:31	90,3	6,6	3,1	6
Verdichtet	03:49	95,8	3	1,2	8,8
Eher höher verdichtet	03:21	98,2	1,6	0,2	12,3
Höher verdichtet	02:59	99,3	0,6	0,1	19
Metropole Ruhr	**03:22**	**97,4**	**1,8**	**0,8**	**15,3**

Tabelle 2-9 **Fahrrad-Erreichbarkeit von Apotheken in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[27]

Die Abbildung 2-11 zeigt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Apotheke für die 53 Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. In allen 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Apotheke weniger oder rund 10 Minuten. Damit weisen nahezu alle Kommunen eine günstige Erreichbarkeit der nächstgelegenen Apotheke auf. In 43 Kommunen müssen die Einwohner:innen im Mittel sogar weniger als 5 Minuten aufwenden. Die niedrigsten Fahrtzeiten finden sich in den Städten Oer-Erkenschwick (02:36 Minuten) sowie Herten und Gelsenkirchen (jeweils 02:40 Minuten). Lediglich in Xanten (10:08 Minuten) muss die Bevölkerung im Durchschnitt mehr als 10 Minuten Fahrtzeit einkalkulieren.

In 95 % der 635 Stadt- und Ortsteile ist eine (eher) günstige Erreichbarkeit von unter 15 Minuten durchschnittliche Fahrtzeit gegeben. In 85 % wird die nächste Apotheke bereits in unter 10 Minuten erreicht. In keiner der Stadt- und Ortsteile in der Metropole Ruhr übersteigt die durchschnittliche Fahrtzeit 30 Minuten.

27 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

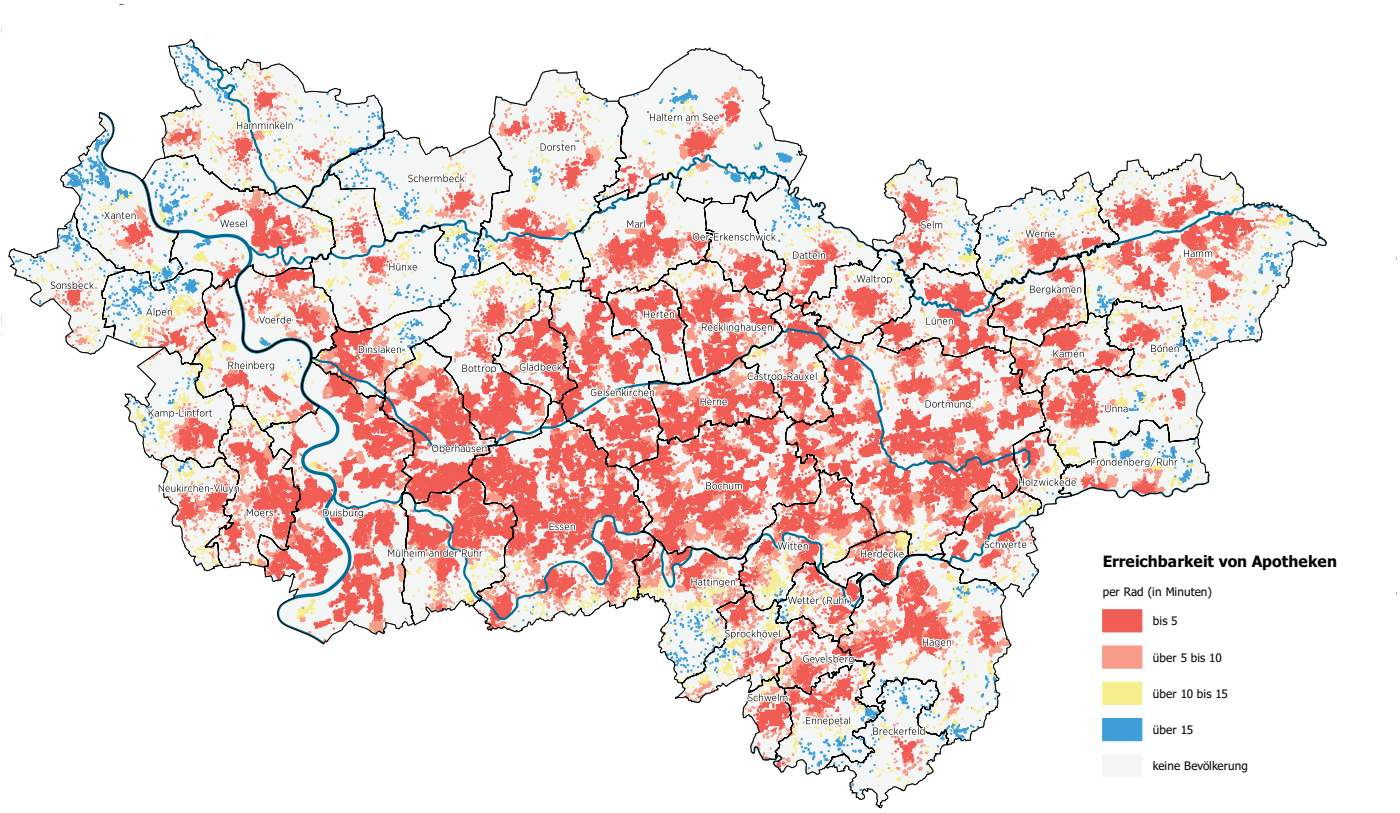


Abbildung 2-11 **Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Apotheke in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-12 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den 635 Stadt- und Ortsteilen der Kommunen in der Metropole Ruhr ist, der eine Apotheke innerhalb von 10 Minuten Fahrzeit mit dem Rad erreichen kann. In 48 von 53 Kommunen können über 80 % der Gesamtbevölkerung die nächste Apotheke in weniger als 10 Minuten erreichen. In 16 Kommunen trifft dies sogar auf nahezu die gesamte Bevölkerung zu (> 99 %). Lediglich in Xanten (63,3 %) und Alpen (54,4 %) beträgt der Anteil weniger als 70 %.

In der Karte ist erkennbar, dass in der überwiegenden Zahl der Stadt- und Ortsteile über 80 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung zu einer Apotheke wohnen. In über der Hälfte der Stadt- und Ortsteile kann die gesamte Bevölkerung eine Apotheke in unter 10 Minuten per Rad erreichen. In den kreisfreien Städten, wie Duisburg, Essen, Oberhausen, Dortmund, Bochum, aber auch in kreisangehörigen Städten wie Marl, Herten und Schwelm trifft dies auf alle oder nahezu alle Stadt- und Ortsteile zu.

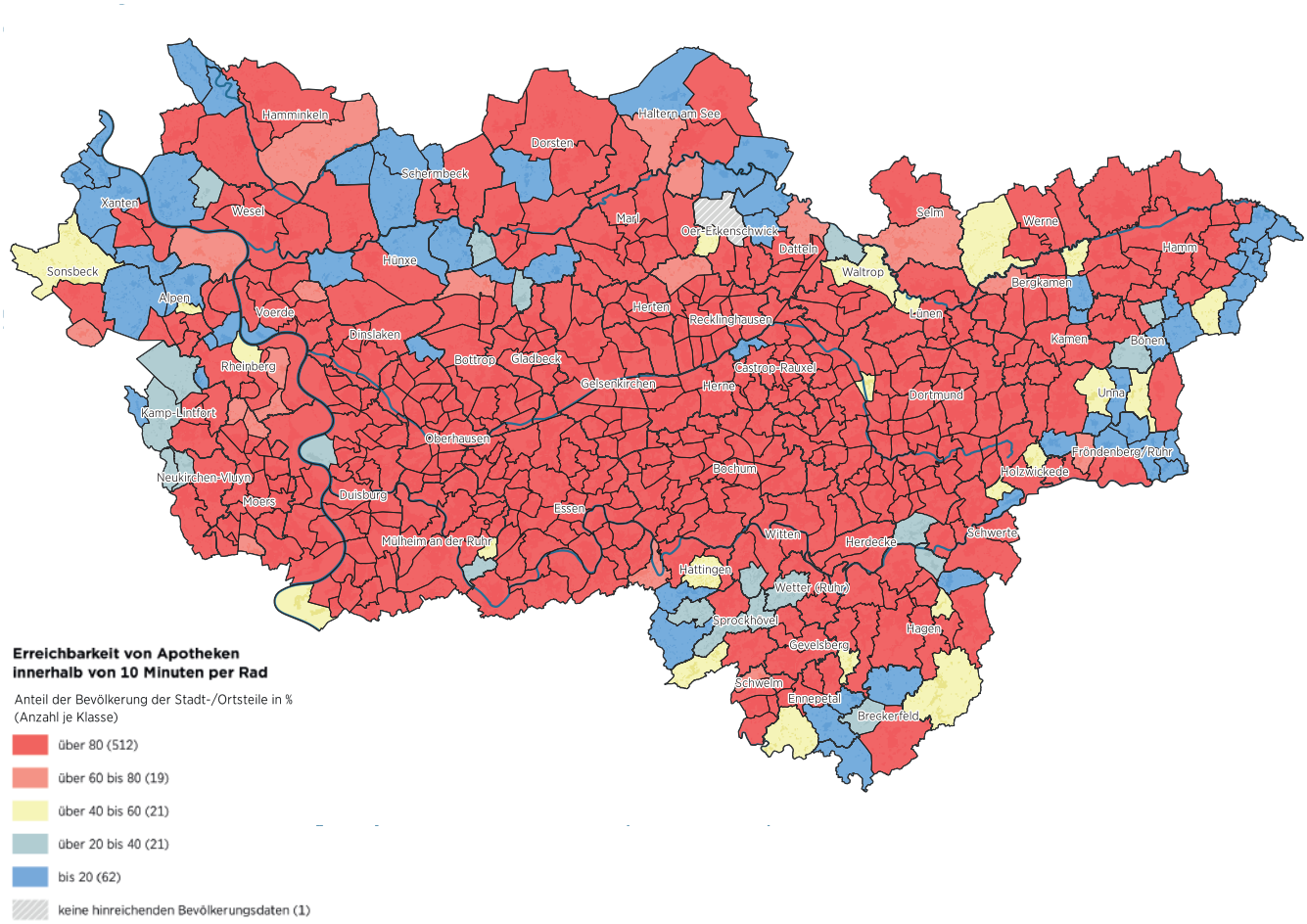


Abbildung 2-12 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Apotheken**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

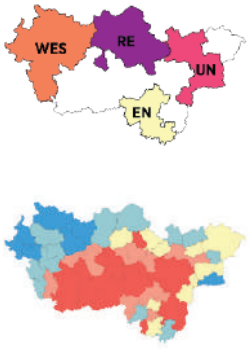
In der Metropole Ruhr gibt es rund 1.300 Apotheken. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Apotheke beträgt 10:33 Minuten. Über 80 % der Bevölkerung wohnen in einer (eher) günstigen fußläufigen Entfernung von unter 15 Minuten zur nächsten Apotheke. Knapp 3 Mio. Einwohner:innen können die nächste Apotheke sogar in unter 10 Minuten erreichen. Lediglich 3,3 % der Bevölkerung muss mehr als 30 Minuten Fußweg bis zur nächsten Apotheke aufwenden. Mit dem Fahrrad kann nahezu die gesamte Bevölkerung eine Apotheke in einer günstigen Fahrzeit von unter 10 Minuten erreichen. Weniger als 1 % muss mehr als 15 Minuten per Rad bis zur nächsten Apotheke einkalkulieren. Die durchschnittliche Fahrtzeit liegt bei 03:22 Minuten.

2.4 Hausarztpraxen

In der Metropole Ruhr und den angrenzenden Teilräumen gibt es zum Zeitpunkt der Analyse 1.794 Hausarztpraxen. Auf eine Praxis entfallen im regionalen Durchschnitt etwa 2.839 EW. Bezüglich des Versorgungsgrads sind lediglich marginale Unterschiede zwischen den kreisfreien Städten und Kreisen festzustellen. Entfallen in den kreisfreien Städten durchschnittlich 2.861 EW auf eine Hausarztpraxis, liegt der Versorgungsgrad in den Kreisen zwischen 2.599 EW pro Praxis im Ennepe-Ruhr-Kreis und 2.905 EW pro Praxis im Kreis Recklinghausen. Ein etwas differenzierteres Bild zeigt die Betrachtung nach siedlungsstrukturellen Merkmalen. Hier schwankt der Versorgungsgrad zwischen 2.685 EW pro Praxis und 3.352 EW pro Praxis. (siehe Tabelle 2-10)

In den 53 Kommunen der Metropole Ruhr kommen zwischen 1.875 EW in Herdecke und 4.327 EW in Sonsbeck auf eine Praxis. Die meisten Praxen finden sich in Essen (215) und Dortmund (210). In jeder Kommune praktizieren zum Zeitpunkt der Analyse mindestens zwei Hausärzt:innen.

Die mittlere Erreichbarkeit der nächsten Hausarztpraxis gibt Auskunft über die Qualität des Zugangs zur medizinischen Versorgung für die Bevölkerung vor Ort. Eine günstige Erreichbarkeit wird bei unter 10 Minuten Entfernung (entspricht bis 830 Meter zu Fuß) angenommen. Eine eher günstige Erreichbarkeit wird innerhalb von 10 – 15 Minuten Entfernung definiert (830 – 1250 Meter). 15 – 30 Minuten Entfernung (1.250 Meter bis 2.500 Meter) werden als eher ungünstig bewertet. Ab 30 Minuten Entfernung wird die Erreichbarkeit als ungünstig betrachtet (per Fahrrad gilt bereits ab über 15 Minuten bzw. ca.3.750 Metern Entfernung eine ungünstige Erreichbarkeit). Für die Bewertung wurden neben einer alternden Bevölkerung auch gesundheitliche Beeinträchtigungen berücksichtigt.



Teilraum	Anzahl der Praxen	EW pro Praxis
Ennepe-Ruhr-Kreis	124	2.599
Kreis Recklinghausen	211	2.905
Kreis Unna	136	2.889
Kreis Wesel	168	2.738
Kreise (gesamt)	639	2.798
Kreisfreie Städte	1.155	2.861
Geringer verdichtet	35	3.352
Eher gering verdichtet	146	2.820
Verdichtet	186	2.983
Eher höher verdichtet	322	2.685
Höher verdichtet	1.105	2.846
Metropole Ruhr	**1.794**	**2.839**

Tabelle 2-10 **Anzahl der Hausarztpraxen und Einwohner:innen pro Hausarztpraxis in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

2.4.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende fußläufige Erreichbarkeitswerte für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Hausarztpraxis beträgt für die Einwohner:innen 08:46 Minuten. Über 70 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten einen Hausarzt oder eine Hausärztin zu Fuß erreichen. Für weitere 17 % ist eine Praxis in unter 15 Minuten erreichbar. Damit wohnen über 87 % der Bevölkerung in einer (eher) günstigen fußläufigen Entfernung zur nächsten Hausarztpraxis. Die Anzahl der Praxen, die innerhalb von 15 Minuten Gehzeit erreicht werden können, liegt im regionalen Mittel bei etwas über 4. (siehe Tabelle 2-11)

Kreise und kreisfreie Städte

In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich deutliche Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Hausarztpraxis in den Kreisen zwischen 09:22 Minuten im Kreis Recklinghausen und 11:44 Minuten im Kreis Wesel beträgt, variiert diese in den kreisfreien Städten zwischen 06:34 Minuten in Gelsenkirchen und 10:13 Minuten in Hamm. Trotz größerer Spannungsbreite ist die Entfernung in den kreisfreien Städten im Mittel mit 7:39 Minuten deutlich niedriger als in den Kreisen mit durchschnittlich 10:51 Minuten. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Hausarztpraxis innerhalb von 10 Minuten fußläufig erreichen kann. Während dies auf rund drei Viertel der Bevölkerung in den kreisfreien Städten zutrifft, liegt der Anteil in den Kreisen zwischen 56 % und 67 %. Für rund 9 % der Einwohner:innen in den kreisfreien Städten und 20 % der Einwohner:innen in den Kreisen besteht eine (eher) ungünstige Entfernung zur nächsten Hausarztpraxis. In den Kreisen können die Einwohner:innen statistisch 3,1 Praxen innerhalb von 15 Minuten erreichen, in den kreisfreien Städten beträgt die Anzahl im gleichen Zeitraum statistisch 4,9 Praxen. (siehe Tabelle 2-11)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet sinkt die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Hausarztpraxis für die Bevölkerung von 18:12 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen kontinuierlich auf 07:30 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten Gehzeit eine Hausärztin oder einen Hausarzt erreichen kann, zeigt sich ein steigender Anteil von 48 % auf 75 % in Korrelation mit einer steigenden Bevölkerungsdichte. Gleichzeitig sinkt der Bevölkerungsanteil, der in einer (eher) ungünstigen Entfernung von über 15 bzw. über 30 Minuten Gehzeit zur nächsten Praxis wohnt, mit steigender Dichte signifikant. Auch die Anzahl der Praxen, die innerhalb von 15 Minuten Gehzeit erreicht werden können, erhöht sich kontinuierlich auf bis über vier. (siehe Tabelle 2-11)

Teilraum	Gehzeit (Ø) zur nächsten Praxis (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)				Anzahl (Ø) Praxen in max. 15 Min. Gehzeit
		(eher) günstig		(eher) ungünstig		
		< 10 Min.	10-15 Min.	15-30 Min.	> 30 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	11:21	58,7	18,1	16,8	6,4	3,6
Kreis Recklinghausen	09:22	67,2	18,8	11,6	2,4	3,2
Kreis Unna	11:40	56,1	20,3	17,8	5,8	2,8
Kreis Wesel	11:47	60,9	17,5	13,6	8	3
Kreise (gesamt)	10:51	61,6	18,7	14,4	5,3	3,1
Kreisfreie Städte	07:39	74,6	16,5	7,9	0,9	4,9
Geringer verdichtet	18:12	47,8	12,1	18,1	22,1	1,4
Eher gering verdichtet	12:44	55,6	18,8	16,9	8,7	2,6
Verdichtet	10:48	59,5	20,7	15,5	4,3	2,9
Eher höher verdichtet	08:56	67,5	18,7	12	1,7	3,7
Höher verdichtet	07:30	75,4	16,3	7,6	0,7	5
Metropole Ruhr	**08:46**	**70,1**	**17,3**	**10,2**	**2,4**	**4,3**

Tabelle 2-11 **Fuß-Erreichbarkeit von Hausarztpraxen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[28]

Die Abbildung 2-13 zeigt die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Hausarztpraxis für die 53 Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. In 26 der 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Hausarztpraxis weniger als 10 Minuten. In weiteren 16 Kommunen müssen die Einwohner:innen im Mittel 10-15 Minuten aufwenden. Damit weisen 42 Kommunen eine (eher) günstige Erreichbarkeit der nächstgelegenen Hausarztpraxis auf. Die kürzesten Gehzeiten finden sich in den Städten Gelsenkirchen (06:34 Minuten) und Essen (06:38 Minuten). Über 20 Minuten benötigen die Einwohner:innen in Breckerfeld (20:18 Minuten), Fröndenberg/Ruhr (22:12 Minuten) und Alpen (22:28 Minuten). In keiner der Kommunen beträgt der Wert mehr als 30 Minuten.

Bei Betrachtung der Stadt- und Ortsteilebene zeigt sich folgendes Bild. In Rund 70 % der 635 Stadt- und Ortsteile ist eine (eher) günstige Erreichbarkeit von unter 15 Minuten durchschnittlicher Gehzeit gegeben. In 55 % wird die nächste Praxis sogar in unter 10 Minuten erreicht. Diese Stadt- und Ortsteile liegen insbesondere in der Kernzone an Hellweg und Emscher sowie in den zentralen Stadtteilen und Orten der kreisfreien und kreisangehörigen Kommunen. Gleichwohl weisen 15 % der Stadt- und Ortsteile mit einer durchschnittlichen Gehzeit von mehr als 30 Minuten eine ungünstige Erreichbarkeit zu Fuß auf. Diese finden sich überwiegend in den gering verdichteten und verdichteten Teilräumen am Niederrhein, im Korridor Dinslaken-Hünxe-Schermbeck-Hamminkeln sowie im östlichen Verbandsgebiet, an den Übergängen zur Soester Börde und zum Sauerland.

28 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

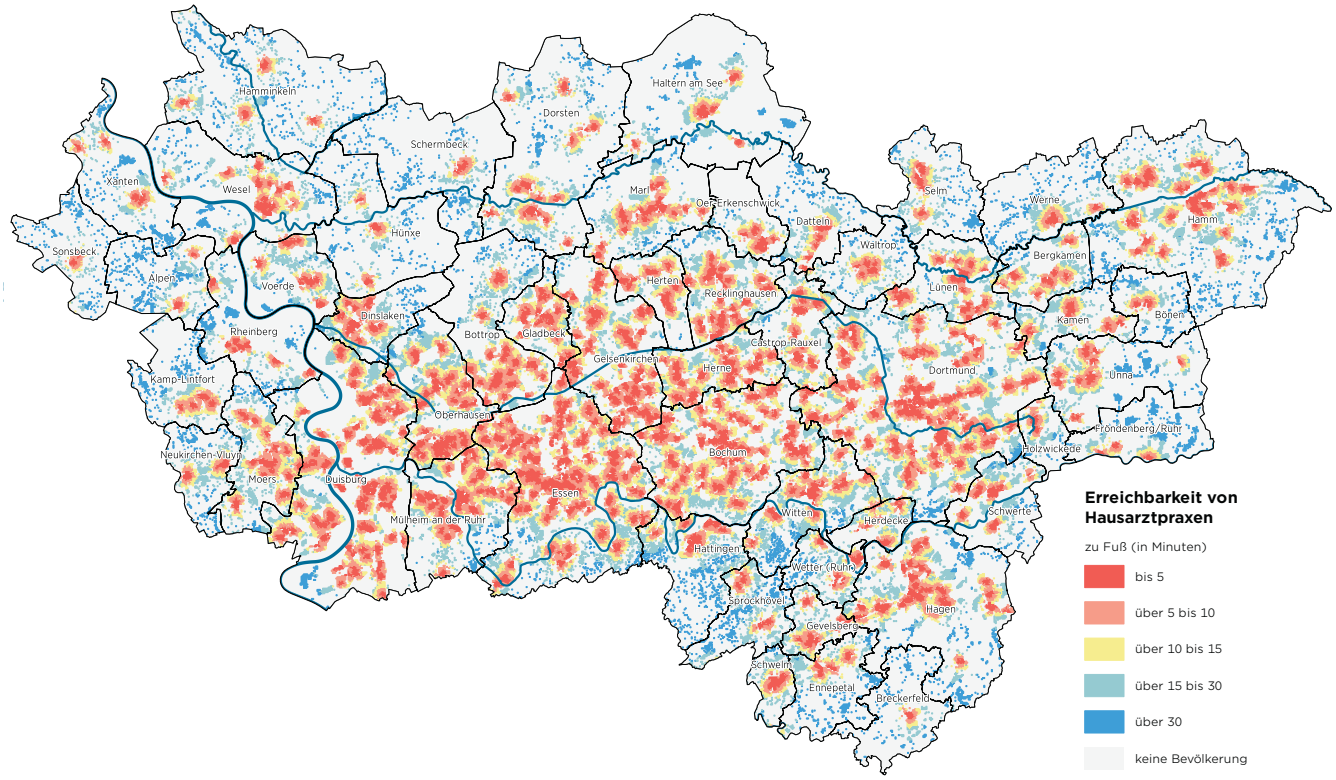


Abbildung 2-13 **Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Hausarztpraxis in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-14 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den 635 Stadt- und Ortsteilen der Kommunen ist, der eine Hausarztpraxis innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichen kann. Der Anteil liegt im Durchschnitt bei 70 %. Den höchsten Anteil verzeichnet die Stadt Essen mit 81 %. In 30 von 53 Kommunen können über 60 % der Gesamtbevölkerung die nächste Hausarztpraxis in weniger als 10 Minuten erreichen. In drei Kommunen ist der Anteil niedriger als 40 %.

In 26 % der 635 Stadt- und Ortsteile wohnen über 80 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung zur nächsten Hausarztpraxis. Diese Stadt- und Ortsteile befinden sich überwiegend in den kreisfreien Städten sowie den zentralen Lagen der kreisangehörigen Städte. Während in den kreisfreien Städten Stadt- und Ortsteile überwiegen, in denen 60 % bzw. 80 % der Bevölkerung innerhalb von 10 Minuten einen Hausarzt erreichen können, finden sich insbesondere in den dünner besiedelten Teilräumen an den Grenzen der Metropole Ruhr zum Münsterland, Sauerland und der Soester Börde sowie im Korridor Dinslaken-Bottrop-Hünxe-Schermbeck und am Niederrhein häufiger Stadt- und Ortsteile mit einem Anteil von 40-60 % oder unter 20 %.

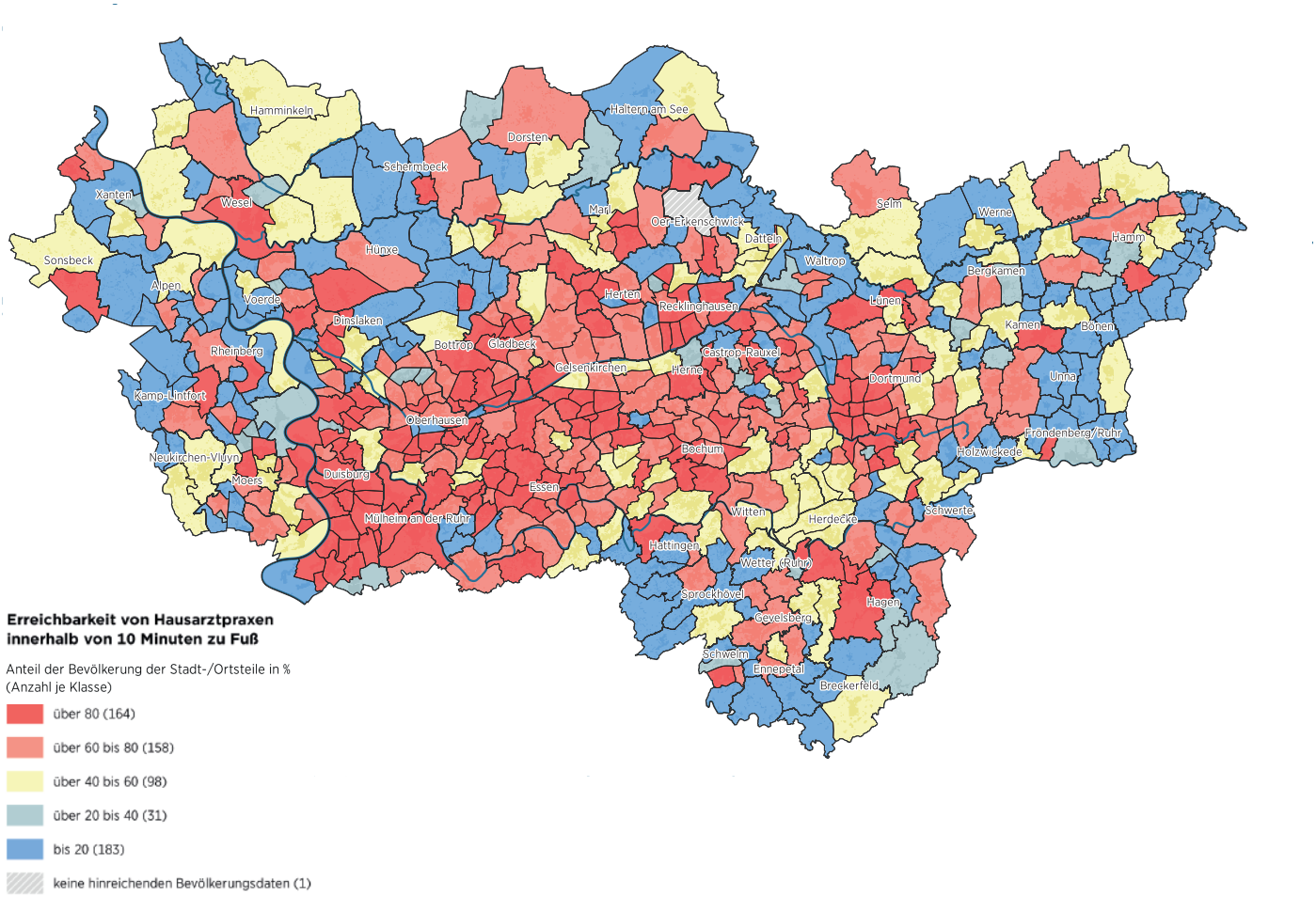


Abbildung 2-14 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Hausarztpraxen**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

2.4.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende Erreichbarkeitswerte per Fahrrad für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Hausarztpraxis beträgt für die Einwohner:innen der Metropole Ruhr 02:49 Minuten. Über 98 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten eine Hausarztpraxis per Rad erreichen. Für ein weiteres Prozent ist eine Praxis in unter 15 Minuten erreichbar. Damit ist für nahezu die gesamte Bevölkerung eine (eher) günstige Erreichbarkeit zur nächsten Hausarztpraxis festzustellen. Ca. 27 Praxen können durchschnittlich innerhalb von 15 Minuten Fahrtzeit erreicht werden. (siehe Tabelle 2-12)

Kreise und kreisfreie Städte

In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich nur geringe Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Hausarztpraxis in den Kreisen zwischen 02:55 Minuten im Kreis Recklinghausen und 03:39 Minuten im Kreis Wesel beträgt, liegt diese in den kreisfreien Städten zwischen 02:04 Minuten in Gelsenkirchen und 03:11 Minuten in Hamm. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Hausarztpraxis innerhalb von 10 Minuten per Rad erreichen kann. Mit über 99 % der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und 96 % in den Kreisen, trifft dies nahezu auf die gesamte Bevölkerung der Metropole Ruhr zu. Die ca. 1 % in den Kreisen und 0,1 % in den kreisfreien Städten mit einer (eher) ungünstigen Erreichbarkeit sind statistisch vernachlässigbar. In den Kreisen können die Einwohner:innen im Durchschnitt statistisch 15,5 Praxen innerhalb einer (eher) günstigen Fahrtzeit von 15 Minuten erreichen, bei den kreisfreien Städten können mehr als doppelt so viele Praxen in der gleichen Zeit erreicht werden. (siehe Tabelle 2-12)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet sinkt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Hausarztpraxis für die Bevölkerung von 05:35 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen kontinuierlich auf 02:29 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten Fahrtzeit einen Hausarzt erreichen kann, zeigt sich ein steigender Anteil von 82,5 % auf nahezu 100 % in Korrelation mit einer steigenden Bevölkerungsdichte. Auch die Anzahl der Praxen, die innerhalb von 15 Minuten Fahrzeit erreicht werden, erhöht sich kontinuierlich auf bis zu 34 Praxen. (siehe Tabelle 2-12)

Teilraum	Fahrzeit (Ø) zur nächsten Praxis (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)			Anzahl (Ø) Praxen in max. 15 Min. Fahrzeit
		(eher) günstig		ungünstig	
		< 10 Min.	10-15 Min.	> 15 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	03:35	95,4	3,4	1,2	15,5
Kreis Recklinghausen	02:55	98,3	0,7	1	17,9
Kreis Unna	03:32	96,1	2,6	1,2	12,5
Kreis Wesel	03:39	93,8	4,4	1,8	15,1
Kreise (gesamt)	03:21	96,1	2,6	1,3	15,5
Kreisfreie Städte	02:31	99,4	0,5	0,1	33
Geringer verdichtet	05:35	82,5	10,1	7,4	3,3
Eher gering verdichtet	03:53	93,2	4,6	2,3	9,3
Verdichtet	03:20	97	2	1	14,4
Eher höher verdichtet	02:47	99,1	0,8	0,1	21,8
Höher verdichtet	02:29	99,5	0,5	0	33,7
Metropole Ruhr	**02:49**	**98,3**	**1,3**	**0,4**	**26,9**

Tabelle 2-12 **Fahrrad-Erreichbarkeit von Hausarztpraxen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[29]

Die Abbildung 2-15 zeigt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Hausarztpraxis für die 53 Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. In allen 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Hausarztpraxis weniger als 7 Minuten. In 44 Kommunen müssen die Einwohner:innen im Mittel weniger als 5 Minuten aufwenden. Damit weisen alle Kommunen eine günstige Erreichbarkeit der nächstgelegenen Hausarztpraxis auf. Die kürzesten Fahrtzeiten finden sich in den Städten Gelsenkirchen (02:04 Minuten) und Essen (02:14 Minuten). In Schermbeck und Breckerfeld (je 6:05 Minuten) sowie Fröndenberg/Ruhr (6:47 Minuten) und Alpen (6:52 Minuten) betragen die Fahrtzeiten im Durchschnitt über 6 Minuten.

In Rund 96 % der 635 Stadt- und Ortsteile ist eine (eher) günstige Erreichbarkeit von unter 15 Minuten Fahrtzeit gegeben. In 89 % wird die nächste Praxis bereits in unter 10 Minuten erreicht. In keinem Stadt- oder Ortsteil der Metropole Ruhr übersteigt die durchschnittliche Fahrtzeit 30 Minuten. Die 4 % der Stadt- und Ortsteile mit einer eher ungünstigen Erreichbarkeit von über 15 Minuten umfassen Wohnstandorte und Streusiedlungen in peripherer Lage einzelner Städte und Gemeinden am Niederrhein sowie in der nördlichen und östlichen Metropole Ruhr.

29 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

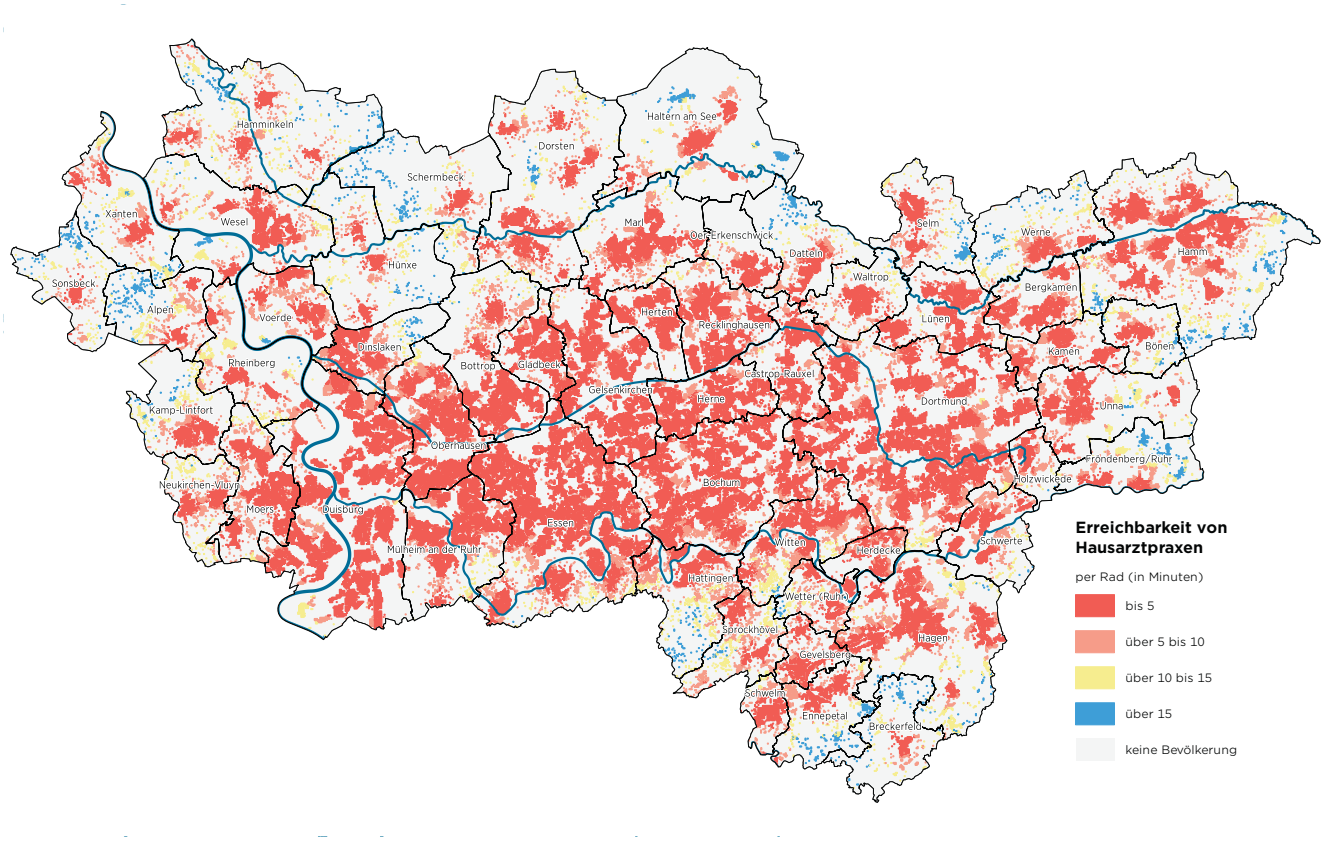


Abbildung 2-15 **Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Hausarztpraxis in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Abbildung 2-16 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den Stadt- und Ortsteilen der 53 Kommunen ist, der eine Hausarztpraxis innerhalb von 10 Minuten mit dem Fahrrad erreichen kann. In 49 von 53 Kommunen können über 80 % der Gesamtbevölkerung die nächste Hausarztpraxis in weniger als 10 Minuten erreichen. In 42 Kommunen liegt der Anteil sogar bei über 90 %. In keiner Kommune ist der Anteil niedriger als 77 %. Die Karte zeigt, dass in nahezu allen Stadt- und Ortsteilen über 80 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung zur nächsten Hausarztpraxis wohnt. Stadt- und Ortsteile mit einem Anteil unter 20 % der Bevölkerung mit günstiger Erreichbarkeit, finden sich vereinzelt in den dünner besiedelten Teilräumen an den Grenzen der Metropole Ruhr.

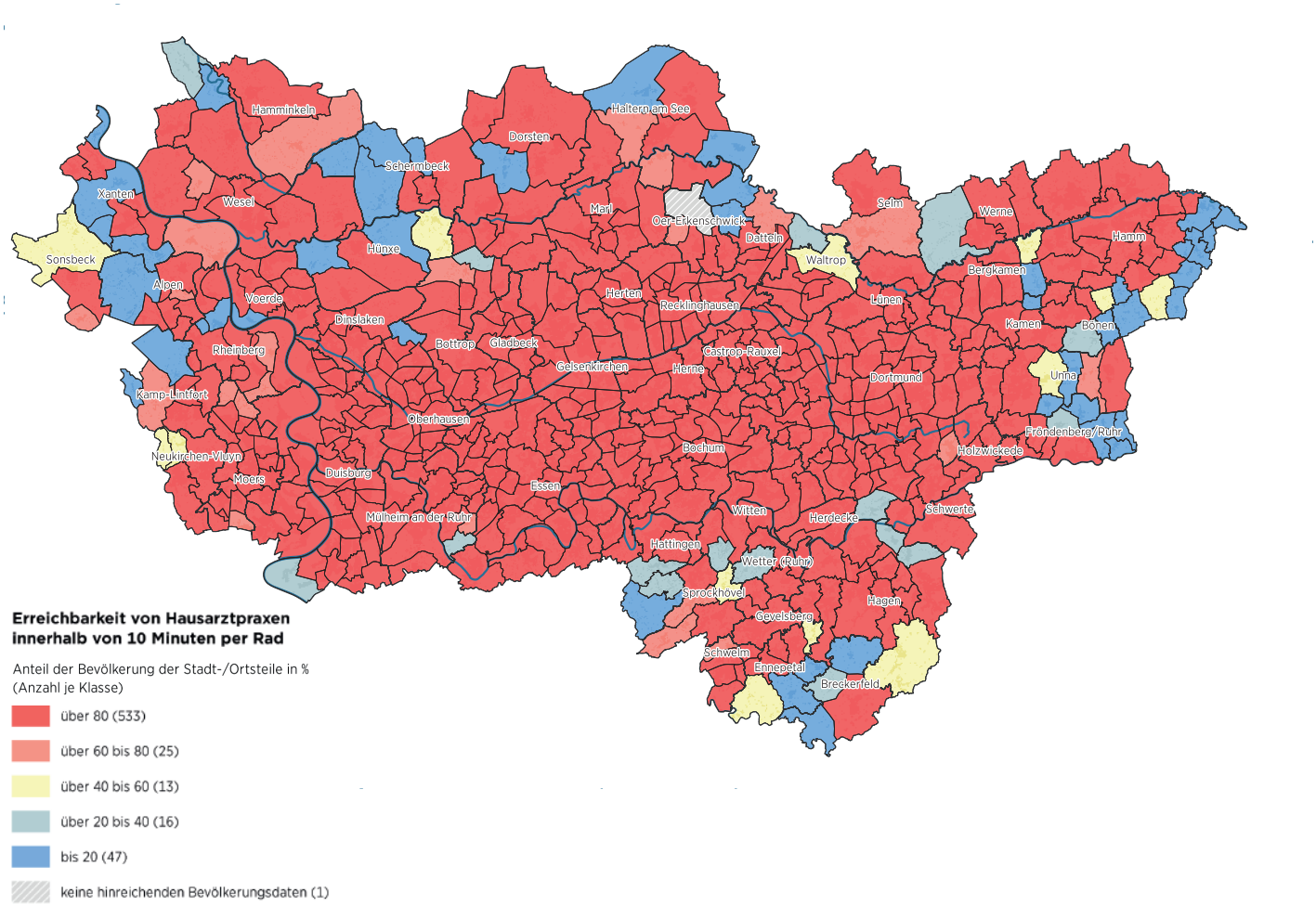


Abbildung 2-16 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Hausarztpraxen**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

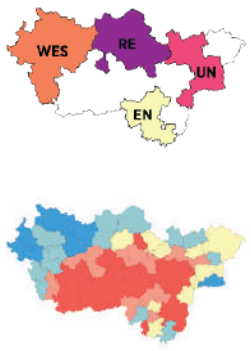
In der Metropole Ruhr gibt es rund 1.800 Hausarztpraxen. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Praxis beträgt 8:46 Minuten. Über 70 % der Bevölkerung wohnt in einer günstigen Entfernung von unter 10 Minuten zur nächstgelegenen Praxis. Innerhalb einer Gehzeit von 15 Minuten können im Durchschnitt vier Praxen erreicht werden. Lediglich 2 % der Einwohner:innen wohnen in einer ungünstigen Entfernung von über 30 Minuten Gehzeit zur nächsten Praxis. Mit dem Fahrrad ist eine nahezu flächendeckend günstige Erreichbarkeit in der Metropole Ruhr vorhanden. Über 98 % der Bevölkerung kann die nächste Praxis innerhalb von 10 Minuten per Rad erreichen. Lediglich 0,4 % der Einwohner:innen benötigen mehr als 15 Minuten Fahrtzeit.

2.5 Zahnarztpraxen

In der Metropole Ruhr und den angrenzenden Teilräumen gibt es zum Zeitpunkt der Analyse 1.865 Zahnarztpraxen . Auf eine Praxis kommen im regionalen Durchschnitt etwa 2.731 EW. Entfallen in den kreisfreien Städten durchschnittlich 2.803 EW auf eine Praxis, so liegt der Versorgungsgrad in den Kreisen zwischen 2.441 EW pro Praxis im Ennepe-Ruhr-Kreis und 2.722 EW pro Praxis im Kreis Wesel. Deutlichere Unterschiede zeigen sich bei der Betrachtung nach siedlungsstrukturellen Merkmalen. Hier liegt der Versorgungsgrad zwischen 2.480 EW und 3.259 EW pro Zahnarztpraxis. (siehe Tabelle 2-13)

In den 53 Kommunen der Metropole Ruhr schwankt das Verhältnis zwischen 1.608 EW pro Praxis in Herdecke und 5.126 EW pro Praxis in Fröndenberg/Ruhr. Die meisten Zahnarztpraxen finden sich in Essen (237). In jeder der 53 Kommunen praktizieren mindestens zwei Zahnärzt:innen.

Die mittlere Erreichbarkeit der nächsten Zahnarztpraxis gibt Auskunft über die Qualität des Zugangs zur medizinischen Versorgung für die Bevölkerung vor Ort. Eine günstige Erreichbarkeit wird bei unter 10 Minuten Entfernung (bis 830 Meter zu Fuß) angenommen. Eine eher günstige Erreichbarkeit wird innerhalb von 10 – 15 Minuten Entfernung erachtet (830 – 1250 Meter). 15 – 30 Minuten Entfernung (1.250 Meter bis 2.500 Meter) werden als eher ungünstig bewertet. Ab 30 Minuten Entfernung wird die Erreichbarkeit als ungünstig betrachtet betrachtet (per Fahrrad gilt bereits ab über 15 Minuten bzw. ca. 3.750 Metern Entfernung eine ungünstige Erreichbarkeit). Für die Bewertung der Fuß- und Fahrrad-Erreichbarkeit wurden neben einer alternden Bevölkerung auch gesundheitliche Beeinträchtigungen berücksichtigt.



Teilraum	Anzahl der Praxen	EW pro Praxis
Ennepe-Ruhr-Kreis	132	2.441
Kreis Recklinghausen	236	2.598
Kreis Unna	149	2.637
Kreis Wesel	169	2.722
Kreise (gesamt)	686	2.607
Kreisfreie Städte	1.179	2.803
Geringer verdichtet	36	3.259
Eher gering verdichtet	166	2.480
Verdichtet	193	2.875
Eher höher verdichtet	347	2.491
Höher verdichtet	1.123	2.800
Metropole Ruhr	**1.865**	**2.731**

Tabelle 2-13 **Anzahl der Zahnarztpraxen und Einwohner:innen pro Zahnarztpraxis in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

2.5.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende fußläufige Erreichbarkeitswerte für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Zahnarztpraxis beträgt 09:08 Minuten. 68 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten eine Praxis erreichen. Für weitere 17 % ist eine Einrichtung in unter 15 Minuten Gehzeit erreichbar. Damit wohnen über 85 % der Bevölkerung in einer (eher) günstigen fußläufigen Entfernung zur nächsten Zahnarztpraxis. Die Anzahl der Praxen, die innerhalb von 15 Minuten Gehzeit erreicht werden können, liegt statistisch bei 4,5. (siehe Tabelle 2-14)

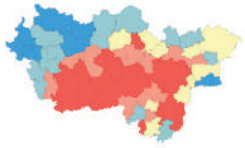
Kreise und kreisfreie Städte

In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich Unterschiede in der fußläufigen Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Praxis in den Kreisen zwischen 10:20 Minuten im Kreis Recklinghausen und 12:25 Minuten im Kreis Wesel liegt, fällt diese in den kreisfreien Städten im Mittel mit 08:01 Minuten deutlich niedriger aus. Die Gehzeit variiert hier zwischen 06:44 Minuten in Essen und 11:44 Minuten in Hamm. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Zahnarztpraxis innerhalb von 10 bzw. 15 Minuten zu Fuß erreichen kann. Während in den kreisfreien Städten ca. 72 % der Bevölkerung in unter 10 Minuten und rund 89 % innerhalb von 15 Minuten die nächstgelegene Praxis erreichen kann, trifft dies in den Kreisen im Mittel auf 61 % bzw. rund 79 % der Bevölkerung zu. Innerhalb einer eher günstigen Entfernung von unter 15 Minuten können in den Kreisen statistisch 3,4 und in den kreisfreien Städten rund 5 Praxen erreicht werden. (siehe Tabelle 2-14)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet sinkt die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Zahnarztpraxis für die Bevölkerung von 21:06 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen auf 07:52 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Besonders signifikant ist hier die Halbierung der durchschnittlichen Gehzeit zwischen den geringer verdichteten und eher gering verdichteten Kommunen. Bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, der innerhalb von 10 bzw. 15 Minuten eine Zahnarztpraxis zu Fuß erreichen kann, zeigt sich ein ähnliches Bild. Der Anstieg des Bevölkerungsanteils mit einer günstigen Erreichbarkeit von unter 10 Gehminuten zu einer Zahnarztpraxis korreliert mit der steigenden Bevölkerungsdichte. Auch hier ist der Unterschied zwischen geringer verdichteten Kommunen (ca. 46 %) und eher gering verdichteten Kommunen (rund 60 %) am signifikantesten. Die Anzahl der erreichbaren Praxen innerhalb einer eher günstigen fußläufigen Entfernung von 15 Minuten verdreifacht sich mit zunehmender Bevölkerungsdichte auf statistisch 4,5. (siehe Tabelle 2-14)

30 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.



Teilraum	Gehzeit (Ø) zur nächsten Praxis (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)				Anzahl (Ø) Praxen in max. 15 Min. Gehzeit
		(eher) günstig		(eher) ungünstig		
		< 10 Min.	10-15 Min.	15-30 Min.	> 30 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	11:24	57,6	18,4	18,3	5,7	3,5
Kreis Recklinghausen	10:20	62,9	18,4	14,8	3,8	3,7
Kreis Unna	11:03	61,2	18	14,9	5,7	3,1
Kreis Wesel	12:25	61,2	16	12,4	10,3	3
Kreise (gesamt)	11:13	61,1	17,7	14,8	6,3	3,4
Kreisfreie Städte	08:01	71,6	17,3	10,3	0,8	5,2
Geringer verdichtet	21:06	46,3	9,5	13,4	30,8	1,4
Eher gering verdichtet	12:30	59,6	16,3	14,7	9,4	3,1
Verdichtet	11:43	57,1	18,1	18,7	6,1	3
Eher höher verdichtet	08:55	66,9	18,8	12,7	1,5	3,9
Höher verdichtet	07:52	72	17,4	10	0,6	5,3
Metropole Ruhr	**09:08**	**67,9**	**17,5**	**11,9**	**2,7**	**4,5**

Tabelle 2-14 **Fuß-Erreichbarkeit von Zahnarztpraxen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[30]

Die Abbildung 2-17 zeigt die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Zahnarztpraxis für die Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. In 41 der 53 Kommunen beträgt die Gehzeit weniger als 15 Minuten. In 22 Kommunen erreicht man eine Praxis im Mittel gar innerhalb von 10 Minuten. Die kürzesten Entfernung haben die Einwohner:innen von Essen (06:44 Minuten) und Gelsenkirchen (06:55 Minuten). Zehn Kommunen weisen, mit einer durchschnittlichen Entfernung von 15 - 30 Minuten, eine eher ungünstige Erreichbarkeit auf. Die weitesten Wege haben die Einwohner:innen in Fröndenberg/Ruhr (30:25 Minuten) und Alpen (30:41 Minuten) zurückzulegen.

Zwischen den 635 Stadt- und Ortsteilen der Metropole Ruhr bestehen große Unterschiede hinsichtlich der Erreichbarkeit von Zahnarztpraxen. Insbesondere in den geringer verdichteten Kommunen am Niederrhein, sowie im nördlichen und östlichen Verbandsgebiet ist die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Praxis deutlich höher als in den kreisfreien und kreisangehörigen Städten in der Kernzone an Hellweg, Emscher, Rhein und Ruhr. Entsprechend der räumlichen Konzentration der Zahnärzte in den kreisfreien und kreisangehörigen Städten und Gemeinden besteht eine signifikante teilräumliche Differenz bei den Erreichbarkeitswerten. 67 % der Stadt- und Ortsteile weisen mit einer durchschnittlichen Gehzeit von unter 15 Minuten eine eher günstige fußläufige Erreichbarkeit zur nächstgelegenen Zahnarztpraxis auf. In 320 Stadt- und Ortsteilen (50 %) kann die

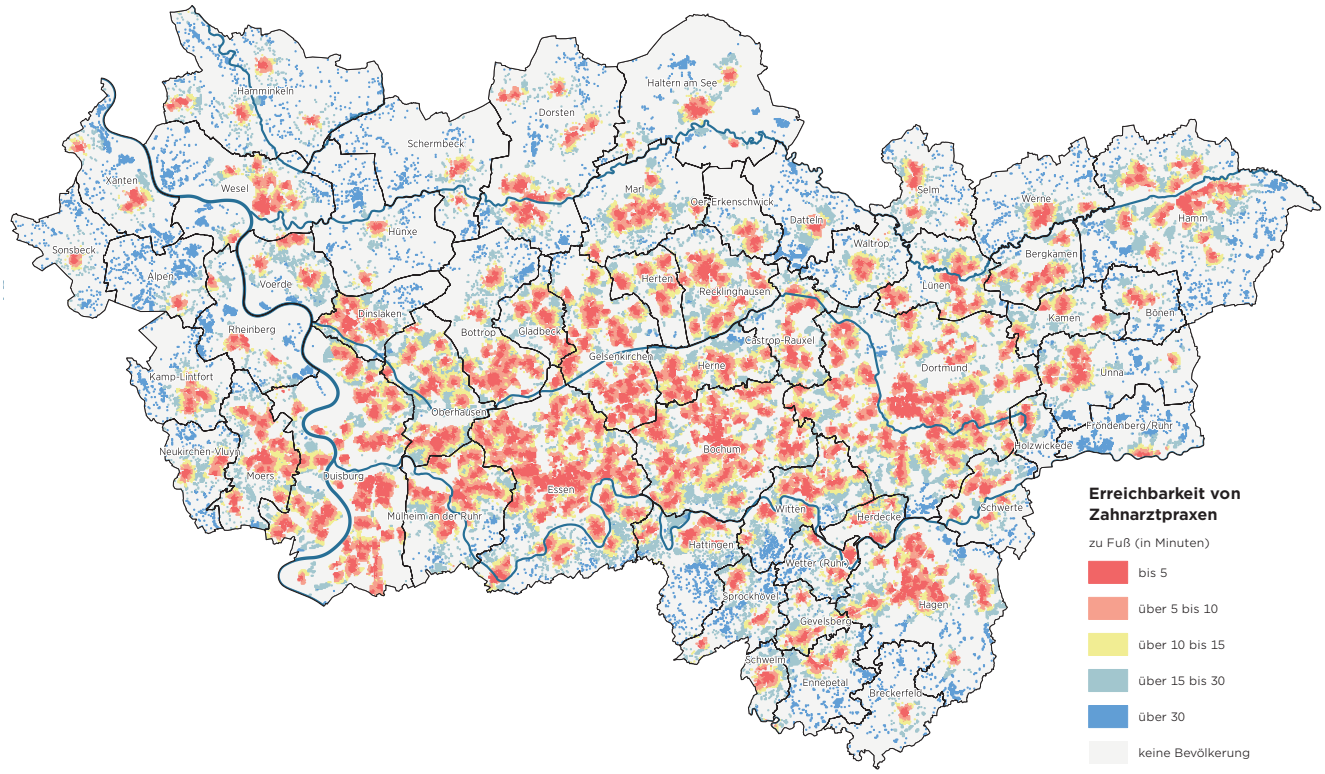


Abbildung 2-17 **Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Zahnarztpraxis in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

nächstgelegene Zahnarztpraxis in unter 10 Minuten zu Fuß erreicht werden , was einer günstigen Erreichbarkeit entspricht. Allerdings ist in 16 % der Stadt- und Ortsteile mit einer durchschnittlichen Gehzeit von über 30 Minuten nur noch eine ungünstige Erreichbarkeit gegeben.

Die Abbildung 2-18 zeigt den Anteil der Bevölkerung, der innerhalb einer günstigen Entfernung von unter 10 Gehminuten zur nächsten Zahnarztpraxis wohnt. In der Hälfte der Kommunen wohnen über 60 % der Einwohner:innen in einer günstigen fußläufigen Entfernung von unter 10 Minuten zur nächsten Praxis. Den höchsten Anteil weist die Stadt Essen mit 79 % der Bevölkerung auf. In drei Kommunen ist der Anteil niedriger als 40 %. Den niedrigsten Anteil weist Fröndenberg/Ruhr auf. Hier wohnen 22 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung zur nächsten Zahnarztpraxis.

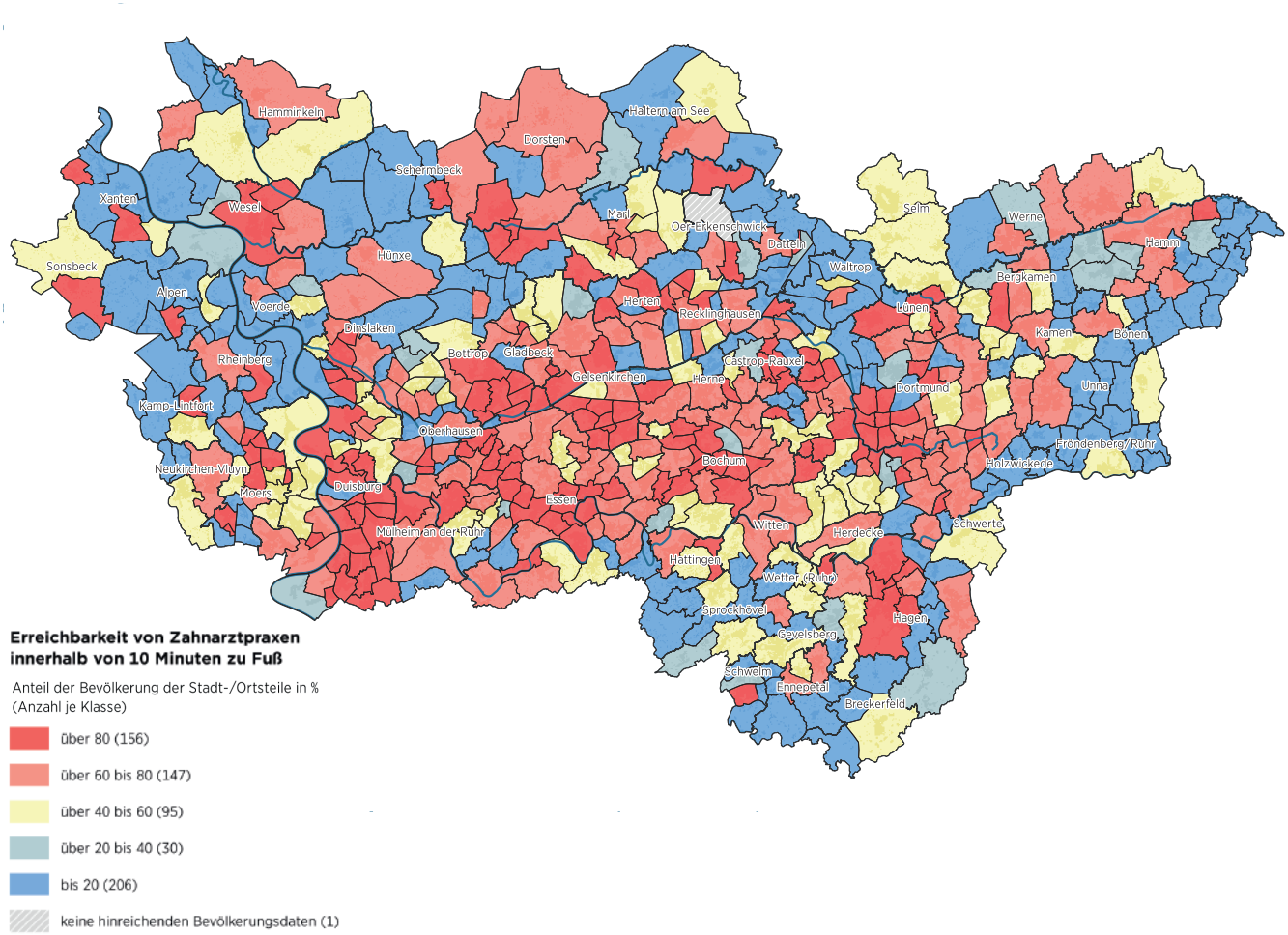


Abbildung 2-18 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Zahnarztpraxen**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

In 52 % der 635 Stadt- und Ortsteile der Metropole Ruhr haben über 80 % der Einwohner:innen die Möglichkeit innerhalb von 15 Minuten eine Zahnarztpraxis zu Fuß zu erreichen. In 25 % der Stadt- und Ortsteile wohnen über 80 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung von unter 10 Minuten zur nächsten Praxis. Dahingegen haben in rund 15 % der Stadt- und Ortsteile die Einwohner:innen keine Möglichkeit innerhalb von 15 Minuten zu Fuß eine Zahnarztpraxis zu erreichen.

2.5.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende Erreichbarkeitswerte per Fahrrad für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Zahnarztpraxis beträgt 02:55 Minuten. 98 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten eine Praxis erreichen. Für weitere rund 1 % ist eine Praxis in 10-15 Minuten Fahrtzeit erreichbar. Damit wohnt nahezu die gesamte Bevölkerung in einer (eher) günstigen Fahrrad-Entfernung zur nächsten Zahnarztpraxis. Die Anzahl der Praxen, die innerhalb von 15 Minuten Fahrtzeit erreicht werden können, liegt im regionalen Mittel statistisch bei 28,4. (siehe Tabelle 2-15)

Kreise und kreisfreie Städte

In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich geringe Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Zahnarztpraxis in den Kreisen zwischen 03:11 Minuten im Kreis Recklinghausen und 03:48 Minuten im Kreis Wesel liegt, beträgt diese in den kreisfreien Städten zwischen 02:12 Minuten in Gelsenkirchen und 03:39 Minuten in Hamm. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Zahnarztpraxis innerhalb einer Fahrtzeit von 10 Minuten erreichen kann. Während 99,5 % der Einwohner:innen in den kreisfreien Städten innerhalb von 10 Minuten die nächstgelegene Praxis erreichen kann, trifft dies in den Kreisen auf rund 92 % bis 96 % der Bevölkerung zu. Die Anzahl der Praxen, die innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können, ist in den Kreisen mit ca. 16 niedriger als in den kreisfreien Städten mit 35. (siehe Tabelle 2-15)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet sinkt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Zahnarztpraxis für die Bevölkerung von 06:30 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen auf 02:35 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Besonders signifikant ist hier der Unterschied zwischen den geringer verdichteten und eher gering verdichteten Kommunen. Bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten Fahrtzeit eine Zahnarztpraxis erreichen kann, zeigt sich ein ähnliches Bild. Der Anstieg des Bevölkerungsanteils mit einer Entfernung von unter 10 Minuten zu einer Zahnarztpraxis korreliert mit der steigenden Bevölkerungsdichte. Auch hier ist der Unterschied zwischen geringer verdichteten Kommunen (73 %) und eher gering verdichteten Kommunen (ca. 92 %) am signifikantesten. Zudem erhöht sich die Anzahl der Praxen, die innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können, mit steigender Bevölkerungsdichte. (siehe Tabelle 2-15)

Teilraum	Fahrzeit (Ø) zur nächsten Praxis (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)			Anzahl (Ø) Praxen in max. 15 Min. Fahrzeit
		(eher) günstig		ungünstig	
		< 10 Min.	10-15 Min.	> 15 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	03:40	95,9	2,9	1,2	14,8
Kreis Recklinghausen	03:11	97,4	1,7	1	19,2
Kreis Unna	03:23	95,4	3,1	1,5	14
Kreis Wesel	03:48	91,6	5,5	2,9	15,1
Kreise (gesamt)	03:28	95,2	3,2	1,6	16,2
Kreisfreie Städte	02:37	99,5	0,4	0,1	35
Geringer verdichtet	06:30	73	14,1	12,9	3,3
Eher gering verdichtet	03:48	92,3	5,5	2,2	10,9
Verdichtet	03:36	96	2,9	1,2	15,1
Eher höher verdichtet	02:49	99,2	0,7	0,1	22,4
Höher verdichtet	02:35	99,6	0,3	0	35,6
Metropole Ruhr	**02:55**	**98**	**1,4**	**0,6**	**28,4**

Tabelle 2-15 **Fahrrad-Erreichbarkeit von Zahnarztpraxen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[31]

Die Abbildung 2-19 zeigt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Zahnarztpraxis für die Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. In allen 53 Kommunen beträgt die Fahrtzeit zur nächsten Praxis im Mittel unter 10 Minuten. Damit kann für alle Kommunen auf gesamtstädtischer Ebene eine günstige Erreichbarkeit festgestellt werden. In 42 Kommunen benötigt man im Durchschnitt weniger als 5 Minuten per Rad zur nächsten Praxis. Die niedrigste Fahrtzeit haben im Mittel die Einwohner:innen von Gelsenkirchen (02:12 Minuten) und Essen (02:15 Minuten).

Ein Blick auf die 635 Stadt- und Ortsteile bestätigt die günstige gesamtstädtische Erreichbarkeit, lässt jedoch auch teilräumliche Unterschiede erkennen. In 604 Stadt- und Ortsteilen liegt die durchschnittliche Fahrtzeit unter 15 Minuten. In 88 % der Stadt- und Ortsteile benötigen die Einwohner:innen im Durchschnitt weniger als 10 Minuten zur nächsten Praxis. Weniger als 5 Minuten müssen Einwohner:innen in 68 % der Stadtteile für die Fahrt zur nächsten Zahnarztpraxis einkalkulieren. Längere Fahrtzeiten von über 15 Minuten finden sich vereinzelt in den dünner besiedelten Teilräumen am Niederrhein, im nördlichen Ruhrgebiet sowie südlich der Ruhr und im Übergang zur Soester Börde.

31 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

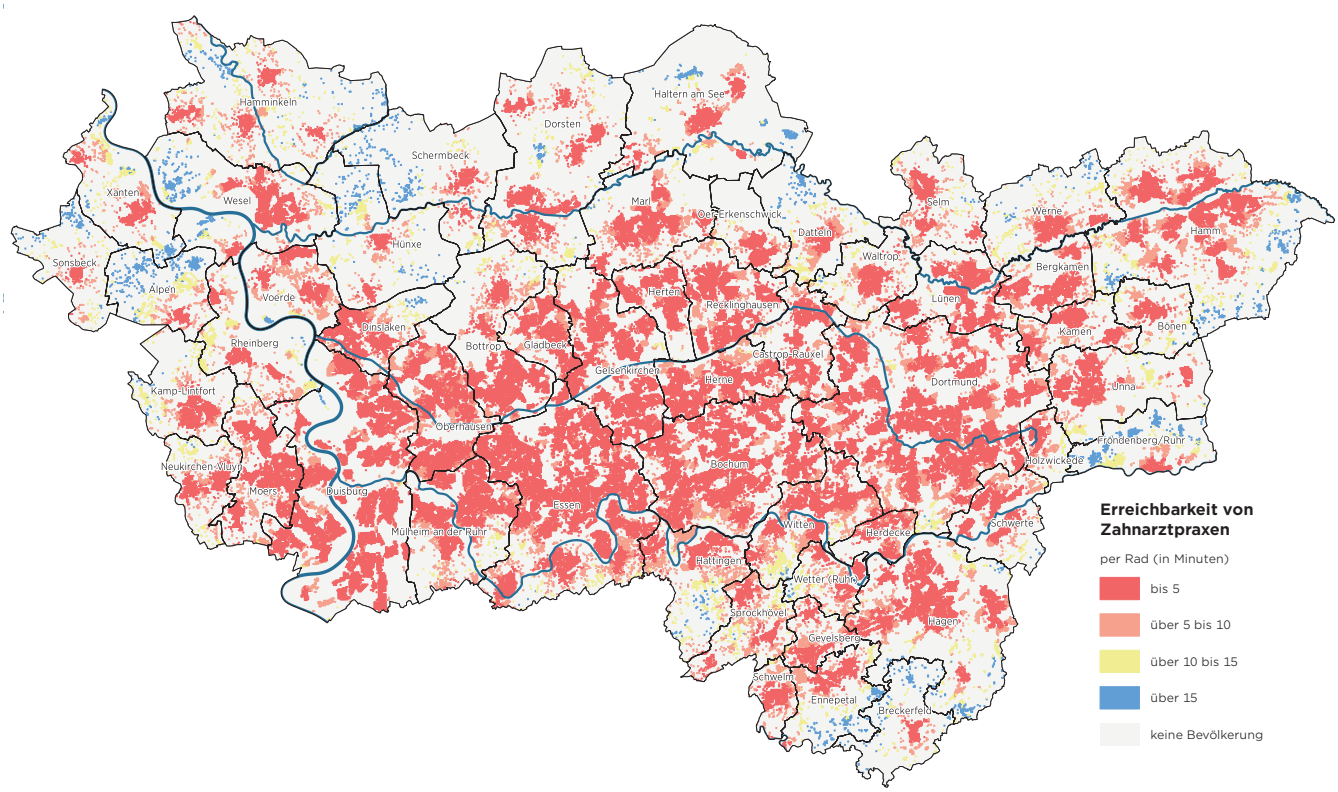


Abbildung 2-19 **Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Zahnarztpraxis in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-20 zeigt den Anteil der Bevölkerung, der innerhalb einer günstigen Entfernung per Rad zur nächsten Zahnarztpraxis wohnt. In 45 der 53 Kommunen wohnen über 80 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung von unter 10 Minuten zur nächsten Praxis. In Herten, Gladbeck und Oberhausen trifft dies auf die gesamte Bevölkerung zu. In keiner Kommune beträgt der Anteil unter 50 %. Insbesondere in den kreisfreien und kreisangehörigen Städten in der Kernzone am Hellweg, an der Emscher und am Rhein, besteht eine flächendeckend günstige Erreichbarkeit für die Bevölkerung.

In 83 % der 635 Stadt- und Ortsteile der Metropole Ruhr haben über 80 % der Einwohner:innen die Möglichkeit innerhalb von 10 Minuten eine Zahnarztpraxis per Rad zu erreichen. Anteile unter 20 % finden sich vereinzelt in Stadt- und Ortsteilen in den dünner besiedelten Teilräumen am Niederrhein, im Übergang zum Münster- und Sauerland sowie zur Soester Börde.

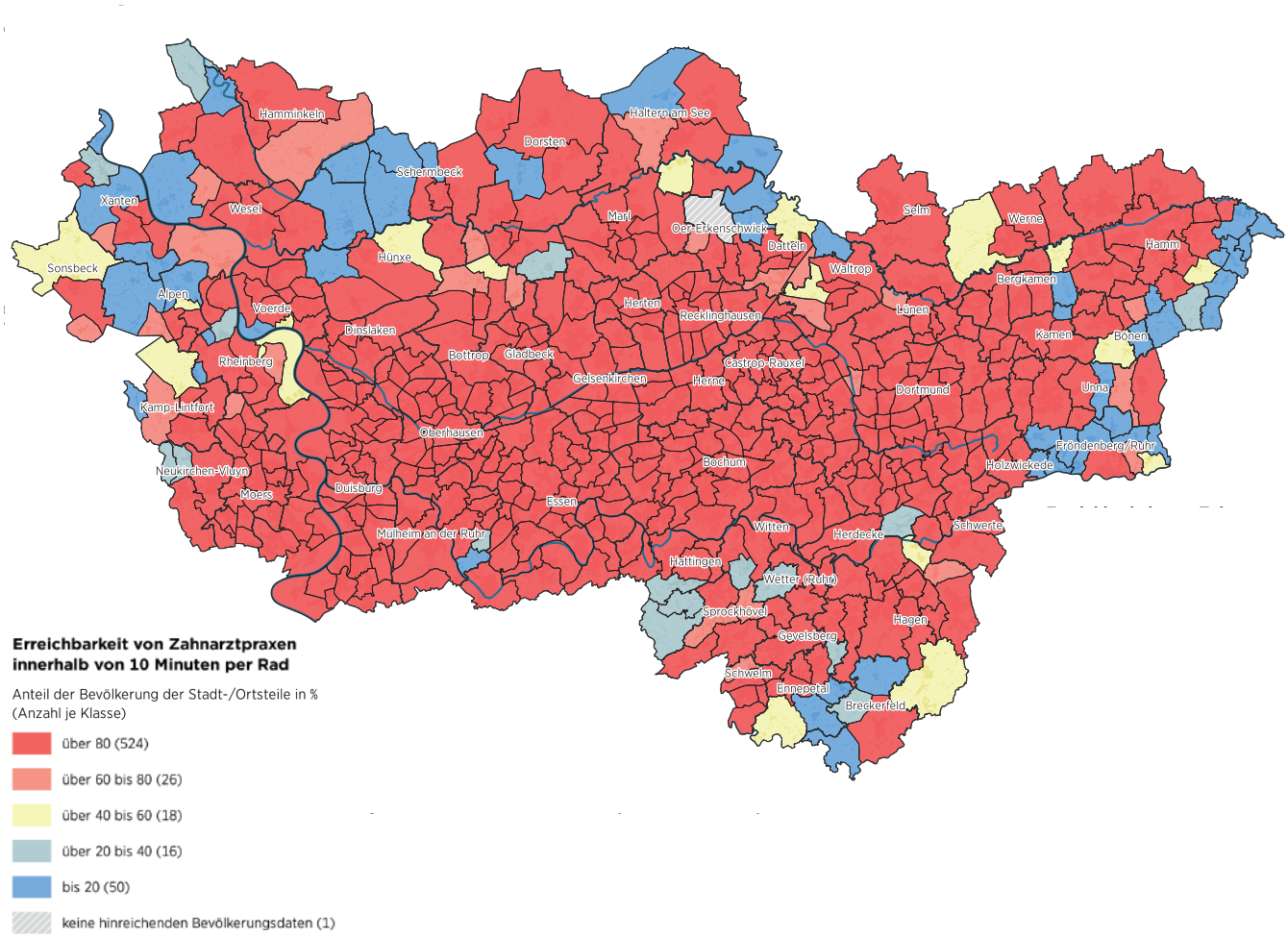


Abbildung 2-20 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Zahnarztpraxen**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

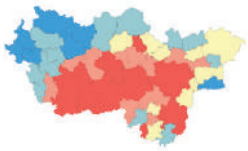
In der Metropole Ruhr gibt es rund 1.865 Zahnarztpraxen. Im Durchschnitt benötigen die Einwohner:innen 9:08 Minuten zu Fuß und 2:55 Minuten per Fahrrad zur nächstgelegenen Zahnarztpraxis. Über 85 % der Bevölkerung kann eine Zahnarztpraxis in einer (eher) günstigen Gehzeit von unter 15 Minuten erreichen. Rund 68 % wohnt in einer günstigen Entfernung von unter 10 Minuten zu Fuß entfernt. Lediglich 3 % der Bevölkerung wohnt in einer ungünstigen fußläufigen Entfernung von über 30 Minuten zur nächsten Praxis. Die Erreichbarkeit per Fahrrad ist nahezu flächendeckend günstig. 98 % der Gesamtbevölkerung wohnt in einer Entfernung von unter 10 Minuten Fahrtzeit zur nächsten Praxis. Lediglich 0,6 % der Bevölkerung wohnen in einer ungünstigen Entfernung von über 30 Minuten. Während zu Fuß im Durchschnitt 4,5 Praxen innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können, vervielfacht sich die Anzahl mit dem Rad auf über 28 Praxen.

2.6 Kinderarztpraxen

In der Metropole Ruhr und den angrenzenden Teilräumen gibt es zum Zeitpunkt der Analyse 247 Kinderarztpraxen. Auf eine Praxis entfallen im regionalen Durchschnitt etwa 3.550 EW in der relevanten Altersgruppe von 0-18 Jahren. Bezüglich des Versorgungsgrads bestehen keine signifikanten Unterschiede zwischen den Kreisen und kreisfreien Städten. Entfallen in den kreisfreien Städten im Mittel 3.619 EW unter 18 Jahren auf eine Praxis, liegt der Versorgungsgrad in den Kreisen zwischen 2.620 EW im Ennepe-Ruhr-Kreis und 4.059 EW unter 18 Jahren im Kreis Recklinghausen. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Unterscheidung nach siedlungsstrukturellen Merkmalen. Hier schwankt der Versorgungsgrad zwischen 2.900 EW und 3.739 EW unter 18 Jahren. (siehe Tabelle 2-16)

In den 53 Kommunen der Metropole Ruhr schwankt der Versorgungsgrad zwischen 1.510 EW in Breckerfeld und 7.507 EW unter 18 Jahren in Schwerte. Die meisten Standorte finden sich in Essen (34) und Dortmund (26). In zwei Kommunen ist zum Zeitpunkt der Analyse keine Kinderarztpraxis ansässig.

Die mittlere Erreichbarkeit der nächsten Kinderarztpraxis gibt Auskunft über die Qualität des Zugangs zur medizinischen Versorgung für Kinder und Jugendliche vor Ort. Eine günstige Erreichbarkeit wird bei unter 10 Minuten Entfernung (entspricht bis 830 Meter zu Fuß) angenommen. Eine eher günstige Erreichbarkeit wird innerhalb von 10 – 15 Minuten Entfernung betrachtet (830 – 1250 Meter). 15 – 30 Minuten Entfernung (1.250 Meter bis 2.500 Meter) werden als eher ungünstig bewertet. Ab 30 Minuten Entfernung wird die Erreichbarkeit als ungünstig eingestuft. (per Fahrrad gilt bereits ab über 15 Minuten bzw. ca. 3.750 Metern Entfernung eine ungünstige Erreichbarkeit). Für die Bewertung der Fuß- und Fahrrad-Erreichbarkeit wurden gesundheitliche Beeinträchtigungen sowie die Begleitung durch eine weitere Person berücksichtigt. Hinsichtlich des Versorgungsgrads ist anzumerken, dass auch Hausärzte die Versorgungsfunktion für heranwachsende Kinder und insbesondere Jugendliche übernehmen können.



Teilraum	Anzahl Praxen	EW pro Praxis	EW unter 18 Jahren pro Praxis
Ennepe-Ruhr-Kreis	20	16.111	2.620
Kreis Recklinghausen	26	23.579	4.059
Kreis Unna	18	21.828	3.737
Kreis Wesel	24	19.166	3.175
Kreise (gesamt)	88	20.320	3.425
Kreisfreie Städte	159	20.785	3.619
Geringer verdichtet	5	23.465	3.739
Eher gering verdichtet	24	17.156	2.900
Verdichtet	27	20.551	3.558
Eher höher verdichtet	42	20.584	3.423
Höher verdichtet	149	21.104	3.682
Metropole Ruhr	**247**	**20.619**	**3.550**

Tabelle 2-16 **Anzahl der Kinderarztpraxen und Einwohner:innen pro Kinderarztpraxis in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstelng; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

2.6.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende fußläufige Erreichbarkeitswerte für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Kinderarztpraxis beträgt für die Einwohner:innen der Metropole Ruhr 21:38 Minuten. Rund 25 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten eine Kinderärztin oder einen Kinderarzt zu Fuß erreichen. Für weitere 18 % ist eine Praxis in 10-15 Minuten erreichbar. Damit wohnen 42,7 % der Bevölkerung in einer (eher) günstigen fußläufigen Entfernung zur nächsten Kinderarztpraxis. Die Anzahl der Praxen, die innerhalb von 15 Minuten Gehzeit erreicht werden können, liegt im regionalen Mittel statistisch bei 0,6. (siehe Tabelle 2-17)

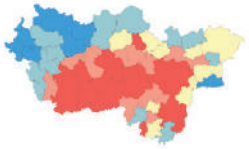
Kreise und kreisfreie Städte

In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich zum Teil deutliche Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Kinderarztpraxis in den Kreisen zwischen 22:03 Minuten im Ennepe-Ruhr-Kreis und 32:02 Minuten im Kreis Wesel liegt, beträgt diese in den kreisfreien Städten im Mittel nur 18:37 Minuten. Die Schwankungsbreite liegt hier zwischen 14:51 Minuten in Essen und 25:00 Minuten in Bottrop. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Einrichtung innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichen kann. Während dies auf 27 % der Bevölkerung in den kreisfreien Städten zutrifft, liegt der Anteil in den Kreisen zwischen 19,3 % und 24,5 %. Etwas anders gestaltet sich das Bild bei den Einwohner:innen, die in einer (eher) ungünstigen

Entfernung zur nächsten Praxis wohnen. Hier liegen die Anteile bei rund 53 % in den kreisfreien Städten und rund 65 % in den Kreisen. Der Anteil der Einwohner:innen, der zumindest innerhalb von 15-30 Minuten eine Praxis zu Fuß erreichen kann, ist in den kreisfreien Städten doppelt so hoch wie in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Hinsichtlich der Anzahl der erreichbaren Praxen besteht kein signifikanter Unterschied. (siehe Tabelle 2-17)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet sinkt die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Kinderarztpraxis für die Bevölkerung von 52:25 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen auf 18:13 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten zu Fuß eine Kinderarztpraxis erreichen kann, zeigt sich ein differenziertes Bild. So steigt der Bevölkerungsanteil von geringer verdichteten zu eher gering verdichteten Kommunen zunächst von rund 16 % auf rund 23 % an und sinkt dann mit steigender Bevölkerungsdichte auf ca. 20 %. Von eher höher verdichteten Kommunen zu höher verdichteten Kommunen steigt der Anteil dann wieder signifikant auf über 27 % an. Parallel steigt der Anteil der Bevölkerung, der eine (eher) günstige Erreichbarkeit von 10-15 Minuten zu Fuß aufweist mit zunehmender Dichte von 7,3 % auf 20,1 % an. Signifikant sinkt der Anteil, der eine ungünstige Erreichbarkeit von über 30 Minuten zu Fuß aufwenden muss, von über 66 % auf unter 16 %. Mit steigender Bevölkerungsdichte erhöht sich die Anzahl der Kinderarztpraxen, die innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können geringfügig. (siehe Tabelle 2-17)



Teilraum	Gehzeit (Ø) zur nächsten Praxis (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)				Anzahl (Ø) Praxen in max. 15 Min. Gehzeit
		(eher) günstig		(eher) ungünstig		
		< 10 Min.	10-15 Min.	15-30 Min.	> 30 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	22:03	24,5	15,3	33,4	26,8	0,6
Kreis Recklinghausen	27:34	19,3	14,3	31,3	35	0,5
Kreis Unna	25:34	19,9	16,2	31,3	32,6	0,4
Kreis Wesel	32:02	20,5	12,4	26,9	40,1	0,5
Kreise (gesamt)	27:17	20,7	14,4	30,6	34,3	0,5
Kreisfreie Städte	18:35	27,2	19,8	36,6	16,3	0,7
Geringer verdichtet	52:25	15,9	7,3	10,4	66,4	0,2
Eher gering verdichtet	28:29	22,7	15,5	27,4	34,3	0,5
Verdichtet	25:41	21,1	15,7	29,7	33,5	0,5
Eher höher verdichtet	24:01	19,8	14,0	35,4	30,7	0,6
Höher verdichtet	18:16	27,6	20,1	36,8	15,4	0,7
Metropole Ruhr	**21:38**	**24,9**	**17,9**	**34,4**	**22,7**	**0,6**

Tabelle 2-17 **Fuß-Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung:
Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[32]

Die Abbildung 2-21 zeigt die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Kinderarztpraxis für die 53 Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. Innerhalb der Region bestehen große Unterschiede hinsichtlich der Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen. Insbesondere in den geringer verdichteten Kommunen am Niederrhein, sowie im nördlichen und östlichen Ruhrgebiet ist die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Praxis deutlich höher als in der Kernzone am Hellweg und an der Emscher und den zentralen Stadt- und Ortsteilen der kreisangehörigen Städte. Dies führt dazu, dass gesamträumliche Werte eine geringere Aussagekraft über die Erreichbarkeit in einzelnen Teilräumen haben. In keiner der 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Praxis weniger als 10 Minuten. Mit Essen (14:51 Minuten) und Schwelm (14:55 Minuten) weisen zwei Kommunen eine durchschnittliche Gehzeit von unter 15 Minuten zur nächstgelegenen Praxis und damit eine eher günstige fußläufige Erreichbarkeit auf gesamtstädtischer Ebene auf. Weitere 36 Kommunen haben eine durchschnittliche Gehzeit von 15-30 Minuten, was eine eher ungünstige Erreichbarkeit darstellt. In 15 Kommunen ist die Erreichbarkeit mit über 30 Minuten im Mittel ungünstig.

Bei Betrachtung der 635 Stadt- und Ortsteile zeigt sich eine Konzentration der Standorte von Kinderarztpraxen in zentrumsnahen Stadt- und Ortsteilen. Ortsteile mit einer durchschnittlichen fußläufigen Erreichbarkeit von unter 15 bzw. unter 10 Minuten finden sich insbesondere in den Großstädten am Hellweg und an der Emscher sowie in den zentralen Lagen der kreisangehörigen Städte. 25 % der Stadt- und Ortsteile weisen mit einer durchschnittlichen Gehzeit von unter 15 Minuten eine eher günstige fußläufige Erreichbarkeit zur nächstgelegenen Kinderarztpraxis auf. Bei einem Anteil von 8 % der Stadt- und Ortsteile kann eine Praxis in einer günstigen Entfernung von unter 10 Minuten erreicht werden. Jedoch liegt bei 46 % der Stadt- und Ortsteile die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Praxis bei über 30 Minuten.

32 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

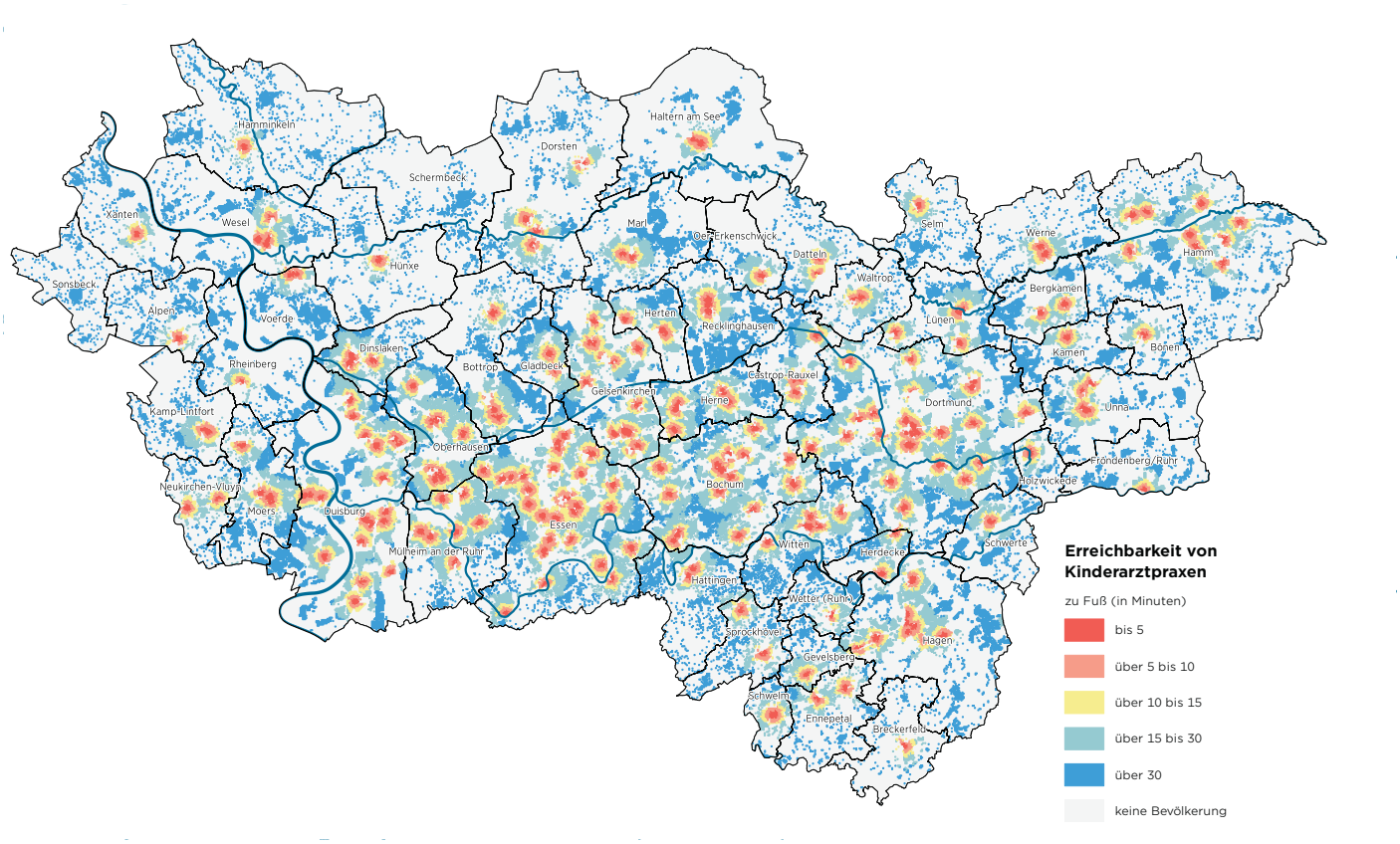


Abbildung 2-21 **Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Kinderarztpraxis in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-22 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den Stadt- und Ortsteilen der 53 Kommunen ist, der eine Kinderarztpraxis innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichen kann. In keiner der Kommunen beträgt der Anteil über 40 %. Der höchste Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten eine Kinderarztpraxis erreichen kann, liegt bei etwas über Holzwickede und Schwelm. Im Mittel können ca. 25 % der Bevölkerung eine Praxis innerhalb von 10 Minuten erreichen. Erweitert man die Gehzeit auf 15 Minuten, so können im Mittel 42,7 % eine Kinderärztin oder einen Kinderarzt zu Fuß erreichen. Den höchsten Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 15 Minuten Gehzeit eine Kinderarztpraxis erreichen kann, weisen mit rund 60 % ebenso Holzwickede gefolgt von Neukirchen-Vluyn und Essen mit jeweils 59 % auf. In lediglich neun Stadt- und Ortsteilen können über 80 % der Bevölkerung innerhalb einer günstigen Entfernung von unter 10 Minuten eine Kinderarztpraxis erreichen. Diese Stadt- und Ortsteile befinden sich nahezu alle in den kreisfreien Städten.

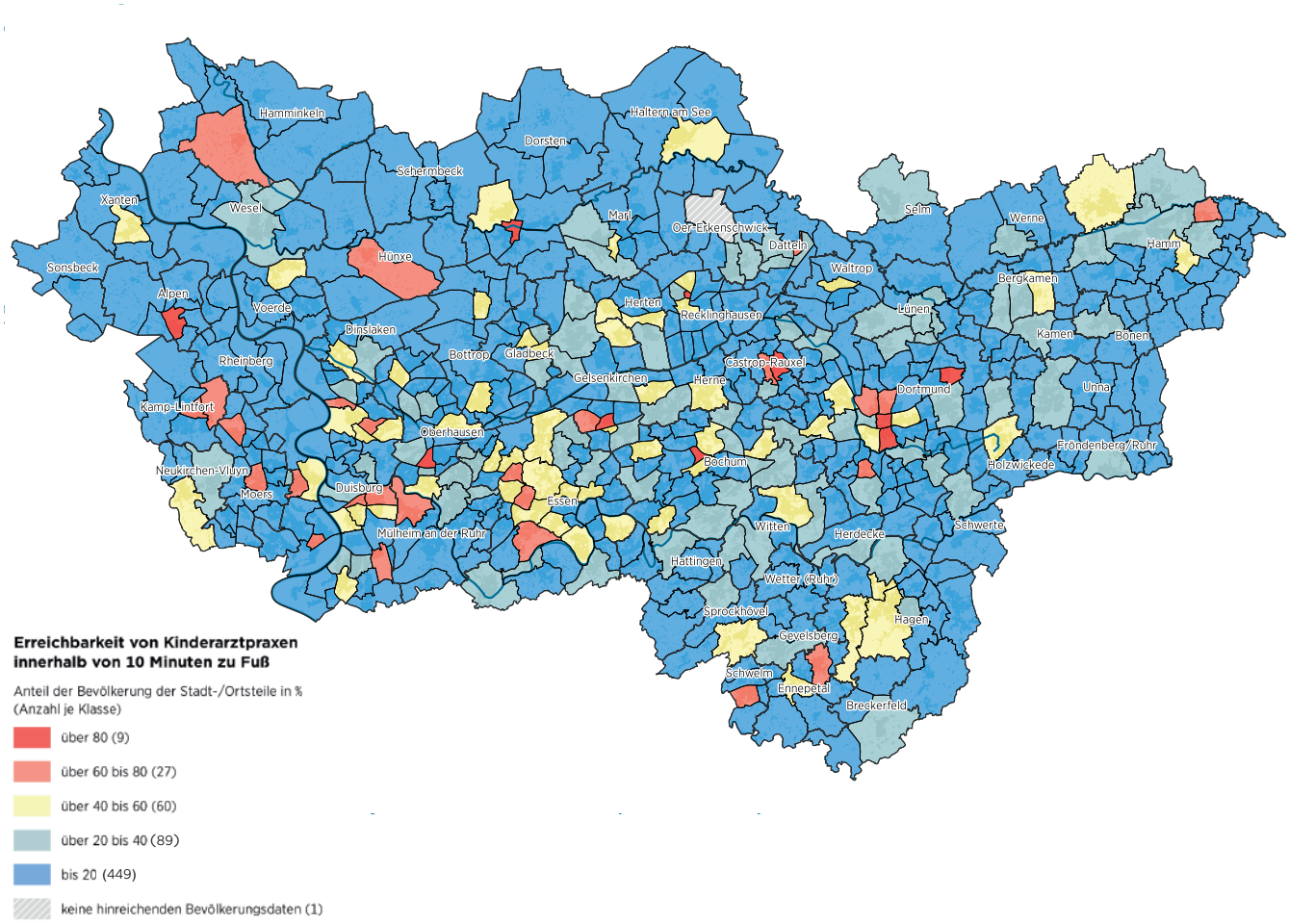


Abbildung 2-22 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

2.6.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

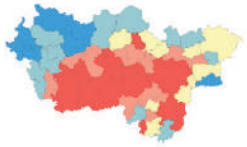
Im regionalen Mittel zeigen sich folgende Erreichbarkeitswerte für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Kinderarztpraxis beträgt für die Einwohner:innen 06:44 Minuten. Mit dem Fahrrad kann über 80 % der Bevölkerung innerhalb von 10 Minuten eine Kinderärztin oder einen Kinderarzt erreichen. Für weitere 12,6 % ist eine Praxis in 10-15 Minuten erreichbar. Damit wohnen über 93 % der Bevölkerung in einer (eher) günstigen Fahrrad-Entfernung zur nächsten Kinderarztpraxis. Die Anzahl der Praxen, die innerhalb von 15 Minuten Fahrtzeit erreicht werden können, liegt im regionalen Mittel bei rund vier Standorten. (siehe Tabelle 2-18)

Kreise und kreisfreie Städte

In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich zum Teil deutliche Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Kinderarztpraxis in den Kreisen zwischen 06:59 Minuten im Ennepe-Ruhr-Kreis und 09:41 Minuten im Kreis Wesel liegt, beträgt diese in den kreisfreien Städten zwischen 04:51 Minuten in Essen und 07:21 Minuten in Bottrop. Im Durchschnitt benötigen die Einwohner:innen der kreisfreien Städte per Rad mit 05:53 Minuten rund zweieinhalb Minuten weniger zur nächsten Praxis. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Einrichtung innerhalb von 10 Minuten erreichen kann. Während dies auf rund 87 % der Bevölkerung in den kreisfreien Städten zutrifft, liegt der Anteil in den Kreisen zwischen 63,5 % und rund 77 %. Auch der Anteil der Einwohner:innen, die in einer (eher) ungünstigen Entfernung von über 15 Minuten zur nächsten Praxis wohnen, ist in den kreisfreien Städten mit ca. 2 % deutlich niedriger als in den Kreisen mit 7 % bis 23 %. Die Einwohner:innen in den kreisfreien Städten können innerhalb von 15 Minuten per Rad rund fünf Praxen erreichen. In den Kreisen können in der gleichen Zeit nur halb so viele Praxen erreicht werden. (siehe Tabelle 2-18)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet sinkt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Kinderarztpraxis für die Bevölkerung von 15:31 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen auf 05:49 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, die innerhalb von 10 Minuten Fahrtzeit eine Kinderarztpraxis erreichen kann, zeigt sich ein ähnliches Bild. Auch hier steigt der Anteil von ca. 36 % in den geringer verdichteten Kommunen kontinuierlich auf 87 % in den verdichten Kommunen mit steigender Bevölkerungsdichte an. Parallel sinkt der Anteil der Bevölkerung, der eine (eher) ungünstige Erreichbarkeit von über 15 Fahrminuten aufweist, von 50 % bei den eher verdichteten Kommunen auf rund 2 % bei den höher verdichteten Kommunen ab. Bezüglich der Anzahl der innerhalb von 15 Minuten erreichbaren Kinderarztpraxen, besteht ein kontinuierlicher Anstieg von statistisch 0,5 auf 4,7. (siehe Tabelle 2-18)



Teilraum	Fahrzeit (Ø) zur nächsten Praxis (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)			Anzahl (Ø) Praxen in max. 15 Min. Fahrzeit
		(eher) günstig		ungünstig	
		< 10 Min.	10-15 Min.	> 15 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	06:59	77,4	15,4	7,2	2,6
Kreis Recklinghausen	08:19	69,2	16,9	13,9	2,1
Kreis Unna	07:39	71,4	17,3	11,3	1,8
Kreis Wesel	09:41	63,5	13,6	22,9	2,5
Kreise (gesamt)	08:17	69,7	15,9	14,4	2,2
Kreisfreie Städte	05:53	86,9	10,8	2,3	4,6
Geringer verdichtet	15:31	35,9	9,8	54,3	0,5
Eher gering verdichtet	08:37	68,2	10,9	20,8	1,7
Verdichtet	07:46	71,7	16,2	12,0	2,1
Eher höher verdichtet	07:20	74,3	19,5	6,1	3
Höher verdichtet	05:48	87,5	10,4	2,1	4,7
Metropole Ruhr	**06:44**	**80,8**	**12,6**	**6,6**	**3,8**

Tabelle 2-18 **Fahrrad-Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[33]

Die Abbildung 2-23 zeigt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Kinderarztpraxis für die 53 Kommunen der Metropole Ruhr anhand eines 100 x 100 Meter Rasters. In 40 der 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Praxis weniger als 10 Minuten, was einer günstigen Erreichbarkeit auf gesamtstädtischer Ebene entspricht. Die niedrigsten durchschnittlichen Fahrtzeiten weisen dabei die Städte Schwelm (04:32 Minuten) und Neukirchen-Vluyn (04:34 Minuten) auf. In keiner der 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Praxis mehr als 30 Minuten. Auch per Rad bestehen innerhalb der Region Unterschiede hinsichtlich der Erreichbarkeit von Kinderärzt:innen. Zwar erweitert sich die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad signifikant, außerhalb der Kernzone am Hellweg und an der Emscher sowie den zentralen Stadt- und Ortsteilen der kreisangehörigen Städte finden sich jedoch überwiegend (eher) ungünstige Erreichbarkeitswerte. Entsprechend der räumlichen Konzentration der Kinderärzte in den Zentralen Stadt- und Ortsteilen der kreisfreien und kreisangehörigen Städte und Gemeinden besteht eine hohe inter- und intrakommunale Differenz bei den Erreichbarkeitswerten.

33 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

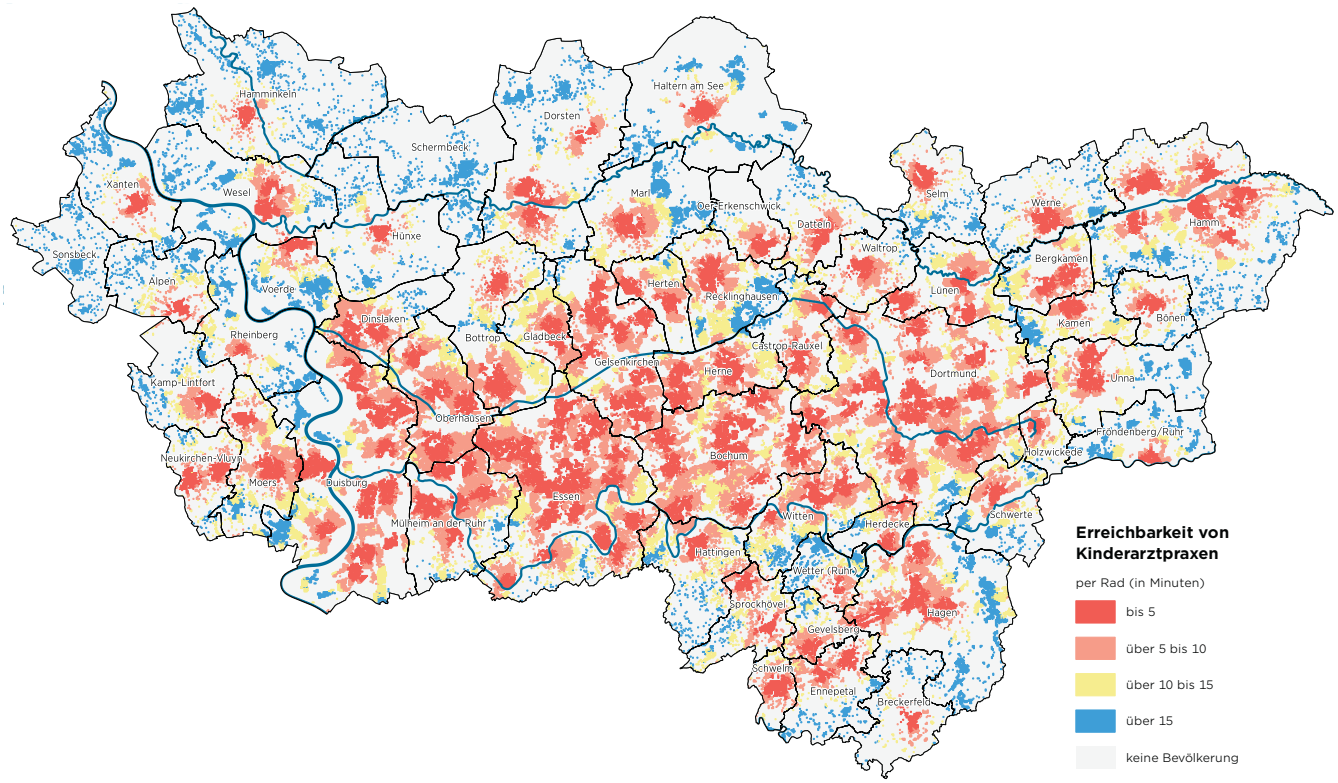


Abbildung 2-23 **Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Kinderarztpraxis in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-24 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den Stadt- und Ortsteilen der 53 Kommunen ist, der eine Kinderarztpraxis innerhalb von 10 Minuten per Rad erreichen kann. In 23 der 53 Kommunen können über 80 % der Bevölkerung eine Praxis innerhalb von 10 Minuten erreichen. Der höchste Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten eine Kinderarztpraxis erreichen kann, liegt mit 96 % in Schwelm. In 7 Kommunen beträgt der Anteil unter 40 %. In nahezu der Hälfte aller Stadt- und Ortsteile liegt der Anteil der Bevölkerung, der innerhalb einer günstigen Entfernung von unter 10 Minuten per Rad zur nächsten Einrichtung wohnt bei über 80 %. Gleichwohl liegt der Anteil in 31 % der Stadt- und Ortsteile bei unter 20 %. Diese Werte zeigen nochmal deutlich die Konzentration der Praxen.

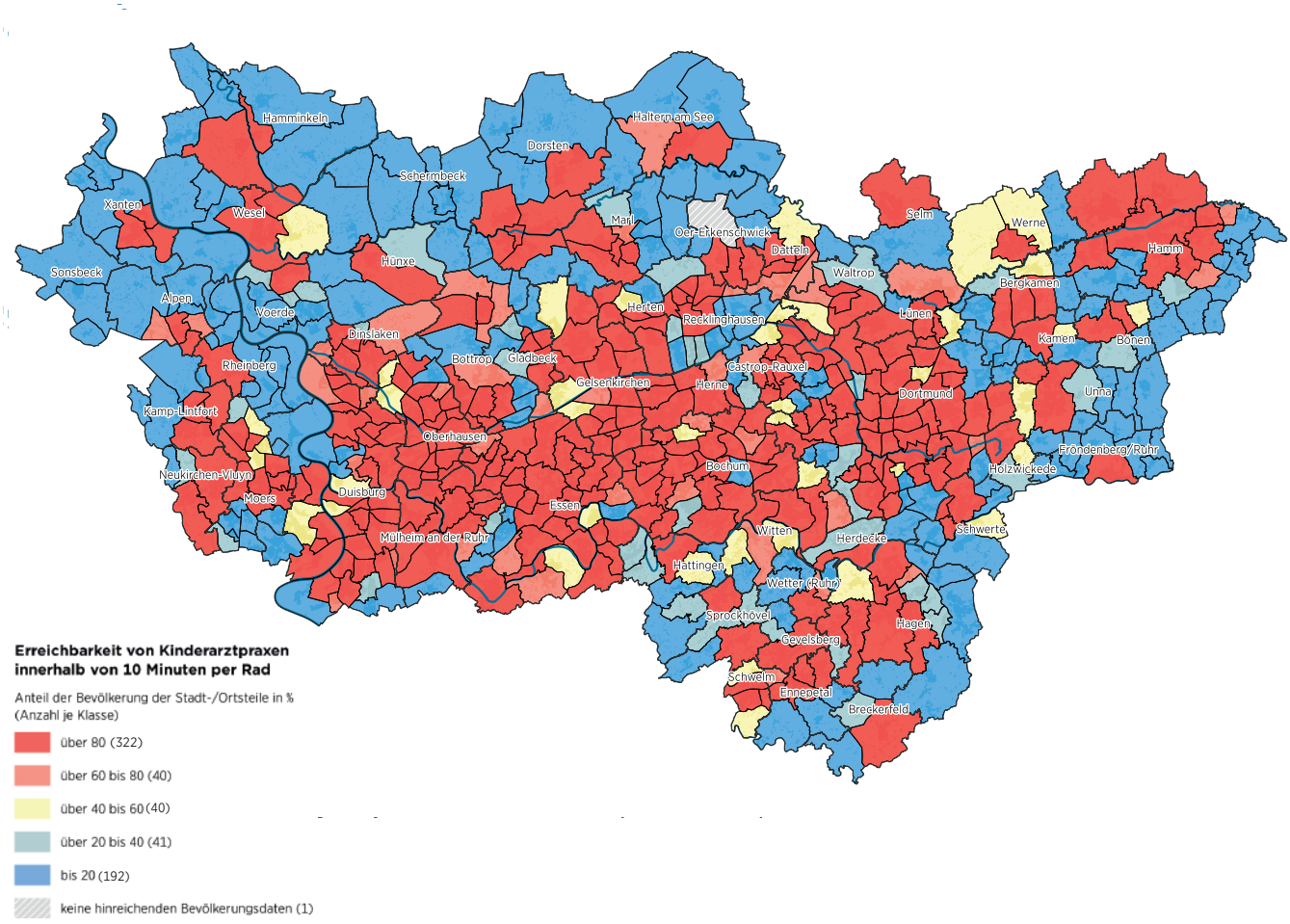


Abbildung 2-24 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

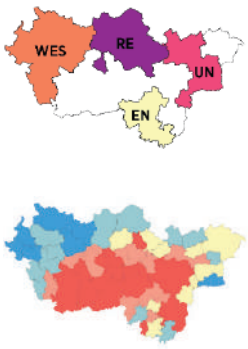
In der Metropole Ruhr gibt es rund 250 Kinderarztpraxen. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Praxis beträgt 21:38 Minuten. Rund 42 % der Bevölkerung wohnen in einer (eher) günstigen Entfernung von bis zu 15 Minuten von der nächsten Praxis entfernt. 25 % erreicht die nächste Praxis in einer günstigen Gehzeit von unter 10 Minuten. Knapp 23 % muss allerdings auch mehr als 30 Minuten Fußweg zur nächsten Praxis aufwenden. Dabei bestehen signifikante Unterschiede in Abhängigkeit von der Bevölkerungsdichte. Während in den gering verdichteten Kommunen im Durchschnitt über 50 Minuten aufgewendet werden müssen, beträgt die Gehzeit in den kreisfreien Städten unter 20 Minuten. Lediglich 16 % der Einwohner:innen in den geringer verdichteten Kommunen können eine Praxis in unter 10 Minuten zu Fuß erreichen. Mehr als 66 % benötigen über 30 Minuten. Mit dem Fahrrad ist die nächste Praxis in durchschnittlich 6:44 Minuten erreichbar. Immerhin 80 % der Bevölkerung wohnt in einer günstigen Entfernung von unter 10 Minuten. Gleichwohl müssen 7 % der Bevölkerung mehr als 15 Minuten zur nächsten Praxis aufwenden.

2.7 Kindertagesstätten

In der Metropole Ruhr und den angrenzenden Teilräumen gibt es zum Zeitpunkt der Analyse 2.823 Einrichtungen zur Kinderbetreuung (Kindertagesstätten). Auf eine Einrichtung entfallen im regionalen Durchschnitt 1.804 EW. Bezogen auf die relevante Altersgruppe bis unter 6 Jahren versorgt eine Einrichtung durchschnittlich 107 Kinder. Mit 111 Kindern pro Einrichtung liegt dieser Wert in den kreisfreien Städten etwas höher als in den Kreisen, mit einem Versorgungsgrad zwischen 89 Kindern pro KiTa im Ennepe-Ruhr-Kreis und jeweils 103 Kindern pro KiTa in den drei weiteren Kreisen. Unterscheidet man nach siedlungsstrukturellen Merkmalen so ist festzustellen, dass die Zunahme der Bevölkerungsdichte in Korrelation zur Zunahme der Kinder pro KiTa steht. (siehe Tabelle 2-19)

In den 53 Kommunen schwankt der Versorgungsgrad zwischen 1.374 EW und 1.731 EW bzw. 72 und 142 Kindern pro KiTa. Die meisten Kindertagesstätten befinden sich in Essen (349) und Dortmund (346). Die meisten Einrichtungen pro EW und Kindern in der relevanten Altersgruppe verzeichnen Sprockhövel (1.374 EW bzw. 72 Kinder pro KiTa) und Xanten (1.536 EW bzw. 79 Kinder pro KiTa).

Die mittlere Erreichbarkeit der nächsten Kindertagesstätte gibt Auskunft über den Zugang zur Kinderbetreuung vor Ort. Eine günstige Erreichbarkeit wird bei unter 5 Minuten Entfernung (entspricht bis 415 Meter zu Fuß) angenommen. Eine eher günstige Erreichbarkeit wird innerhalb von 5 – 15 Minuten erachtet (415 – 1250 Meter). 15 – 30 Minuten Entfernung (1.250 Meter bis 2.500 Meter) werden als eher ungünstig bewertet (per Fahrrad gilt bereits ab über 15 Minuten bzw. ca. 3.750 Metern Entfernung eine ungünstige Erreichbarkeit). Ab 30 Minuten Entfernung wird die Erreichbarkeit als ungünstig betrachtet. Für die Bewertung der Fuß- und Fahrrad-Erreichbarkeit wird das Alter der relevanten Betreuungsgruppe sowie die Begleitung durch eine weitere Person berücksichtigt. Da keine standortbezogenen Daten in ausreichender Validität vorliegen, lassen die Daten keine weitergehende Betrachtung etwa auf der Ebene der vorhandenen Betreuungsplätze zu.



Teilraum	Anzahl KiTas	EW pro KiTa	EW unter 6 Jahren pro KiTa
Ennepe-Ruhr-Kreis	202	1.595	89
Kreis Recklinghausen	352	1.742	103
Kreis Unna	221	1.778	103
Kreis Wesel	248	1.855	103
Kreise (gesamt)	1.023	1.748	100
Kreisfreie Städte	1.800	1.836	111
Geringer verdichtet	68	1.725	92
Eher gering verdichtet	237	1.737	99
Verdichtet	348	1.594	93
Eher höher verdichtet	476	1.816	103
Höher verdichtet	1.694	1.856	113
Metropole Ruhr	**2.823**	**1.804**	**107**

Tabelle 2-19 **Anzahl der Kindertagesstätten und Einwohner:innen pro Kindertagesstätte in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

2.7.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende fußläufige Erreichbarkeitswerte für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Kindertagesstätte beträgt 05:56 Minuten. Über die Hälfte der Bevölkerung kann innerhalb von 5 Minuten eine Kindertagesstätte zu Fuß erreichen. Für weitere 46 % ist eine KiTa in unter 15 Minuten erreichbar. Damit wohnen 96,7 % der Bevölkerung in einer (eher) günstigen fußläufigen Entfernung zur nächsten KiTa. Die Anzahl der Einrichtungen, die innerhalb von 15 Minuten Gehzeit erreicht werden können liegt bei knapp über fünf. (siehe Tabelle 2-20)

Kreise und kreisfreie Städte

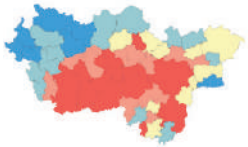
In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich deutliche Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Kindertagesstätte in den Kreisen zwischen 07:01 Minuten im Ennepe-Ruhr-Kreis und 07:57 Minuten im Kreis Wesel liegt, beträgt diese in den kreisfreien Städten zwischen 04:53 Minuten in Essen und 06:16 Minuten in Hagen. Im Mittel wohnt die Bevölkerung in den kreisfreien Städten mit 05:25 Minuten fußläufig rund eineinhalb Minuten näher an der nächsten KiTa. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine KiTa innerhalb von 5 Minuten fußläufig erreichen kann. Während dies auf 54 % der Bevölkerung in den kreisfreien Städten zutrifft, liegt der Anteil in den Kreisen zwischen 40 % und 48 %. Für rund

2 % der Einwohner:innen in den kreisfreien Städten und ca. 6 % der Einwohner:innen in den Kreisen besteht eine (eher) ungünstige Erreichbarkeit zur nächsten Einrichtung. Die Anzahl der Kindertagesstätten, die innerhalb einer (eher) günstigen Gehzeit von 15 Minuten erreicht werden können, ist in den kreisfreien Städten mit rund fünf Einrichtungen mehr als doppelt so hoch wie in den Kreisen. (siehe Tabelle 2-20)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet, erhöht sich die Erreichbarkeit von Kindertageseinrichtungen mit zunehmender Bevölkerungsdichte. Während die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Einrichtung in Kommunen, die dem geringer verdichteten Raumstrukturtyp angehören, 11:22 Minuten beträgt, reduziert sich diese mit zunehmender Bevölkerungsdichte auf 05:22 Minuten. Auch der Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 5 Minuten eine KiTa erreichen kann, erhöht sich kontinuierlich von 33 in geringer verdichteten Kommunen auf 54 in höher verdichteten Kommunen.

Kommunen des verdichteten und eher höher verdichteten Raumstrukturtyps weisen mit 46,2 % bzw. 46,1 % nahezu identische Anteile auf. Gleichzeitig sinkt der Anteil der Bevölkerung, der eine (eher) ungünstige fußläufige Entfernung zur nächsten KiTa von über 15 Minuten hat, von 21 % auf rund 2 %. Damit besteht in höher verdichteten Kommunen für nahezu die gesamte Bevölkerung eine (eher) günstige Erreichbarkeit. (siehe Tabelle 2-20)



Teilraum	Gehzeit (Ø) zur nächsten KiTa (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)				Anzahl (Ø) KiTas in max. 15 Min. Gehzeit
		(eher) günstig		(eher) ungünstig		
		< 5 Min.	10-15 Min.	15-30 Min.	> 30 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	07:01	44,9	47,4	6,6	1,2	4
Kreis Recklinghausen	05:55	47,1	50	2,7	0,3	4,3
Kreis Unna	07:01	41,1	52,5	5,1	1,2	3,6
Kreis Wesel	07:57	40,9	50	6,4	2,7	3,4
Kreise (gesamt)	06:53	43,8	50,1	4,9	1,3	3,8
Kreisfreie Städte	05:25	53,8	44,4	1,7	0,2	6,1
Geringer verdichtet	11:22	32,8	46,2	12,4	8,5	2
Eher gering verdichtet	07:42	41	49,5	7,5	2	3,3
Verdichtet	06:25	46,2	49,4	3,4	0,9	4,4
Eher höher verdichtet	06:06	46,1	50,5	3,1	0,3	4,2
Höher verdichtet	05:22	54	44,3	1,6	0,1	6,2
Metropole Ruhr	**05:56**	**50,3**	**46,4**	**2,7**	**0,6**	**5,3**

Tabelle 2-20 **Fuß-Erreichbarkeit von Kindertagesstätten in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung:
Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[34]

Die Abbildung 2-25 zeigt die durchschnittliche Gehzeit für die Kommunen der Metropole Ruhr. In 52 der 53 Kommunen ist die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Kindertagesstätte mit unter 15 Minuten Gehzeit (eher) günstig. Die kürzesten durchschnittlichen Entfernungen haben die Einwohner:innen von Gelsenkirchen und Essen (jeweils 04:53 Minuten) sowie Herten (04:58 Minuten). Die weitesten Entfernungen bestehen für die Einwohner:innen in Hünxe (13:26 Minuten) und Schermbeck (15:25 Minuten). Die Ebene der Stadt- und Ortsteile zeigt ein differenzierteres Bild. So weisen insbesondere die hochverdichteten zentralen Stadtteile in der Kernzone am Hellweg und an der Emscher sowie in den kreisfreien Städten an der Ruhr und Lippe sowie in den kreisangehörigen Kommunen durchschnittliche Gehzeiten von unter 5 Minuten zur nächsten Einrichtung auf. In den übrigen Stadtteilen der Kernstädte müssen überwiegend Gehzeiten bis zu 10 Minuten aufgewendet werden. Eher ungünstige Entfernungen von 15 bis 30 Minuten sind in den dünner besiedelten, flächenmäßig größeren Stadt- und Ortsteilen der kreisangehörigen Kommunen am Niederrhein sowie im nord- und südöstlichen Teil der Metropole Ruhr zu finden. Im Übergang zur Soester Börde, dem Bergischen Land und im Korridor Dinslaken-Bottrop–Hünxe–Schermbeck müssen vereinzelt mehr als 30 Minuten zu Fuß zur nächsten Kindertagesstätte aufgewendet werden. Insgesamt weisen 85 % der 635 Stadt- und Ortsteile in der Metropole Ruhr eine (eher) günstige durchschnittliche Erreichbarkeit der nächstgelegenen KiTa von unter 15 Minuten Gehzeit auf. In 22 % der Stadt- und Ortsteile ist eine günstige fußläufige Erreichbarkeit von unter 5 Minuten gegeben.

34 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

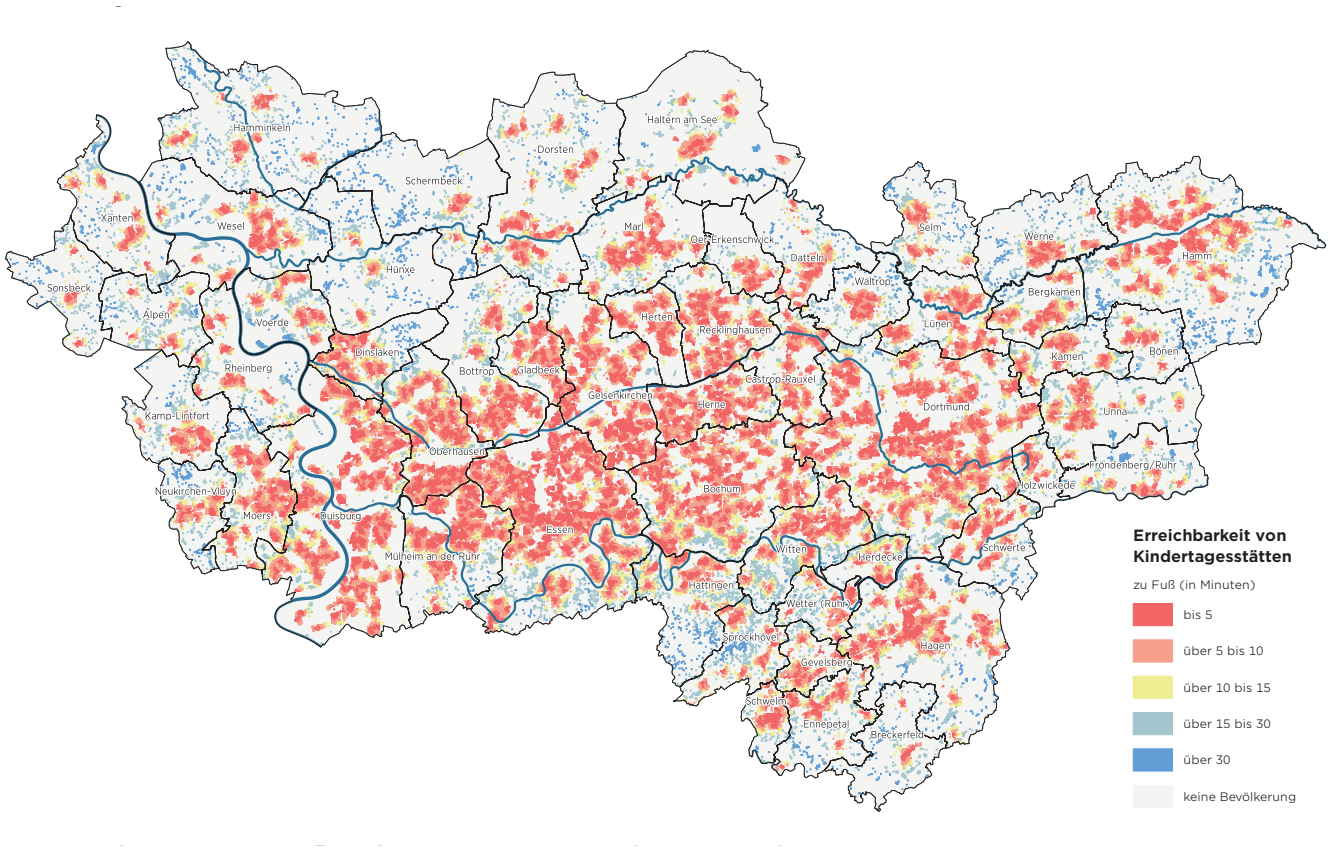


Abbildung 2-25 **Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Kindertagesstätte in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-26 stellt dar, wie hoch der Anteil der Bevölkerung in den 635 Stadt- und Ortsteilen der Kommunen ist, der eine Kindertagesstätte innerhalb von 5 Minuten zu Fuß erreichen kann. In einer günstigen Entfernung von bis zu 5 Minuten zur nächsten KiTa wohnen zwischen 24 % der Bevölkerung in Hünxe und 61 % der Bevölkerung in Essen. In 21 % der Kommunen erreichen mehr als die Hälfte der Einwohner:innen eine KiTa innerhalb von weniger als 5 Minuten.

Mit Blick auf die Stadt- und Ortsteile ist festzustellen, dass in lediglich 15 der 635 Stadt- und Ortsteile eine günstige fußläufige Entfernung zur nächstgelegenen Kindertagesstätte von unter 5 Minuten. In 87 Stadt- und Ortsteilen beträgt der Bevölkerungsanteil zwischen 60 und 80 %. Allerdings ist in 13 % der Stadt- und Ortsteile eine Erreichbarkeit von unter 5 Minuten für die gesamte Bevölkerung nicht gegeben. Betrachtet man eine eher günstige Entfernung von unter 15 Minuten

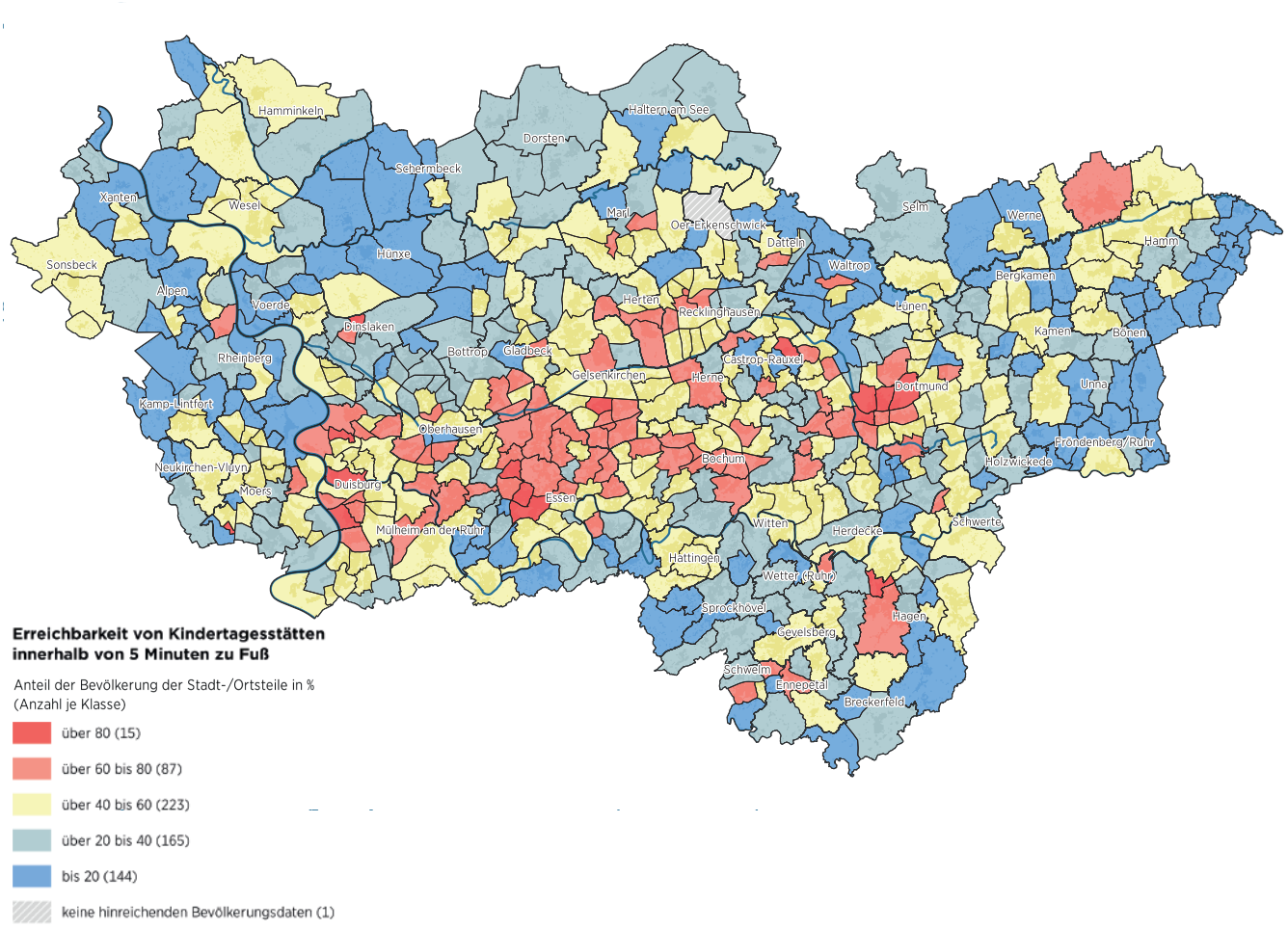


Abbildung 2-26 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Kindertagesstätten**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

so können in 491 Stadt- und Ortsteilen über 80 % der Bevölkerung die nächste KiTa erreichen. Bei weiteren 50 Stadt- und Ortsteilen beträgt der Bevölkerungsanteil mindestens 50 %t von unter 5 Minuten für die gesamte Bevölkerung nicht gegeben. Eine nicht gegebene Erreichbarkeit von unter 15 Minuten liegt bei 7 % vor. Stadt- und Ortsteile mit einem niedrigen Anteil von unter 40 % bis zu gar keinem Anteil der Bevölkerung, der innerhalb einer (eher) günstigen Entfernung zur nächsten KiTa wohnt, finden sich in dünn besiedelten Ortsteilen am Niederrhein, im südlichen und nördlichen Verbandsgebiet sowie im Übergang zur Soester Börde und im Korridor Dinslaken-Bottrop-Hünxe-Schermbeck.

2.7.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende Erreichbarkeitswerte per Fahrrad für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Kindertagesstätte beträgt 2 Minuten. Über 97 % der Bevölkerung kann innerhalb von 5 Minuten eine Kindertagesstätte per Rad erreichen. Für weitere 3 % ist eine KiTa in unter 15 Minuten erreichbar. Damit wohnt nahezu die gesamte Bevölkerung der Metropole Ruhr in einer (eher) günstigen Entfernung per Rad zur nächsten KiTa. Die Anzahl der Einrichtungen, die innerhalb von 15 Minuten Fahrzeit erreicht werden können, liegt im regionalen Mittel bei knapp 40. (siehe Tabelle 2-21)

Kreise und kreisfreie Städte

In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich nur geringe Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Kindertagesstätte in den Kreisen zwischen 01:56 Minuten im Kreis Recklinghausen und 02:31 Minuten im Kreis Wesel liegt, beträgt diese in den kreisfreien Städten zwischen 01:36 Minuten in Gelsenkirchen und 02:15 Minuten in Hagen. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Kindertagesstätte innerhalb von 5 Minuten per Rad erreichen kann. Während dies auf über 98 % der Bevölkerung in den kreisfreien Städten zutrifft, liegt der Anteil in den Kreisen zwischen 91 % und 98 %. Für rund 2 % der Einwohner:innen in den kreisfreien Städten und 5 % der Einwohner:innen in den Kreisen besteht eine eher günstige Erreichbarkeit von unter 15 Minuten zur nächsten KiTa. Die Anzahl der Kindertagesstätten, die innerhalb einer Fahrtzeit von 15 Minuten erreicht werden können, ist mit 48 in den kreisfreien Städten nahezu doppelt so hoch wie in den Kreisen. (siehe Tabelle 2-21)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet, erhöht sich die Erreichbarkeit von Kindertageseinrichtungen mit zunehmender Bevölkerungsdichte. Während die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen KiTa in Kommunen, die dem geringer verdichteten Raumstrukturtyp angehören 03:36 Minuten beträgt, liegt diese in höher verdichteten Kommunen bei 01:52 Minuten. Auch der Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 5 Minuten eine KiTa erreichen kann, erhöht sich kontinuierlich von rund 80 % in geringer verdichteten Kommunen auf über 98 % in höher verdichteten Kommunen. Insgesamt liegen bei allen Kommunen in den verschiedenen Raumstrukturtypen (eher) günstige Entfernungen vor. Ab dem verdichteten Raumstrukturtyp wohnt nahezu die gesamte Bevölkerung in einer günstigen Entfernung von unter 5 Minuten zur nächsten KiTa. Die Anzahl der Einrichtungen, die innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können, ist in höher verdichteten Kommunen mit rund 50 Kitas um das zehnfache höher als in geringer verdichteten Kommunen. (siehe Tabelle 2-21)

Teilraum	Fahrzeit (Ø) zur nächsten KiTa (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)			Anzahl (Ø) KiTas in max. 15 Min. Fahrzeit
		(eher) günstig		ungünstig	
		< 5 Min.	10-15 Min.	> 15 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	02:24	92,8	7,1	0,1	23,6
Kreis Recklinghausen	01:56	97,6	2,4	0	28
Kreis Unna	02:16	95,1	4,8	0,1	19,8
Kreis Wesel	02:31	91,9	7,4	0,7	19,3
Kreise (gesamt)	02:14	94,7	5,1	0,2	23,2
Kreisfreie Städte	01:52	98,3	1,7	0	48,5
Geringer verdichtet	03:36	80,4	17,3	2,2	5,9
Eher gering verdichtet	02:26	91,9	7,9	0,2	13,8
Verdichtet	02:05	96,4	3,5	0	25,4
Eher höher verdichtet	02:01	97,1	2,8	0	31
Höher verdichtet	01:52	98,4	1,6	0	49,1
Metropole Ruhr	**02:00**	**97,1**	**2,8**	**0,1**	**39,6**

Tabelle 2-21 **Fahrrad-Erreichbarkeit von Kindertagesstätten in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[35]

Die Abbildung 2-27 zeigt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Kindertagesstätte für die Metropole Ruhr. In allen 53 Kommune liegt die durchschnittliche Fahrtzeit unter 5 Minuten. Die kürzeste Fahrtzeit haben im Mittel die Einwohner:innen von Gelsenkirchen (01:36 Minuten) und Herten (01:40 Minuten). Die längsten durchschnittlichen Fahrtzeiten bestehen für die Einwohner:innen in den Kommunen Hünxe (04:19 Minuten) und Schermbeck (04:44 Minuten).

Die überwiegende Mehrheit der 635 Stadt- und Ortsteile (86 %) weisen eine günstige Erreichbarkeit vonl unter 5 Minuten zur nächsten Kindertageseinrichtung auf. Nahezu in allen Stadt- und Ortsteilen beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit unter 15 Minuten. Eine eher ungünstige Erreichbarkeit von über 15 Minuten findet sich vereinzelt in den dünn besiedelten Ortslagen im Korridor Dinslaken-Hünxe-Schermbeck-Hamminkeln. In der Kernzone am Hellweg und an der Emscher sowie in den weiteren kreisfreien Städten liegen die durchschnittlichen Fahrtzeiten nahezu flächendeckend unter 5 Minuten.

35 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

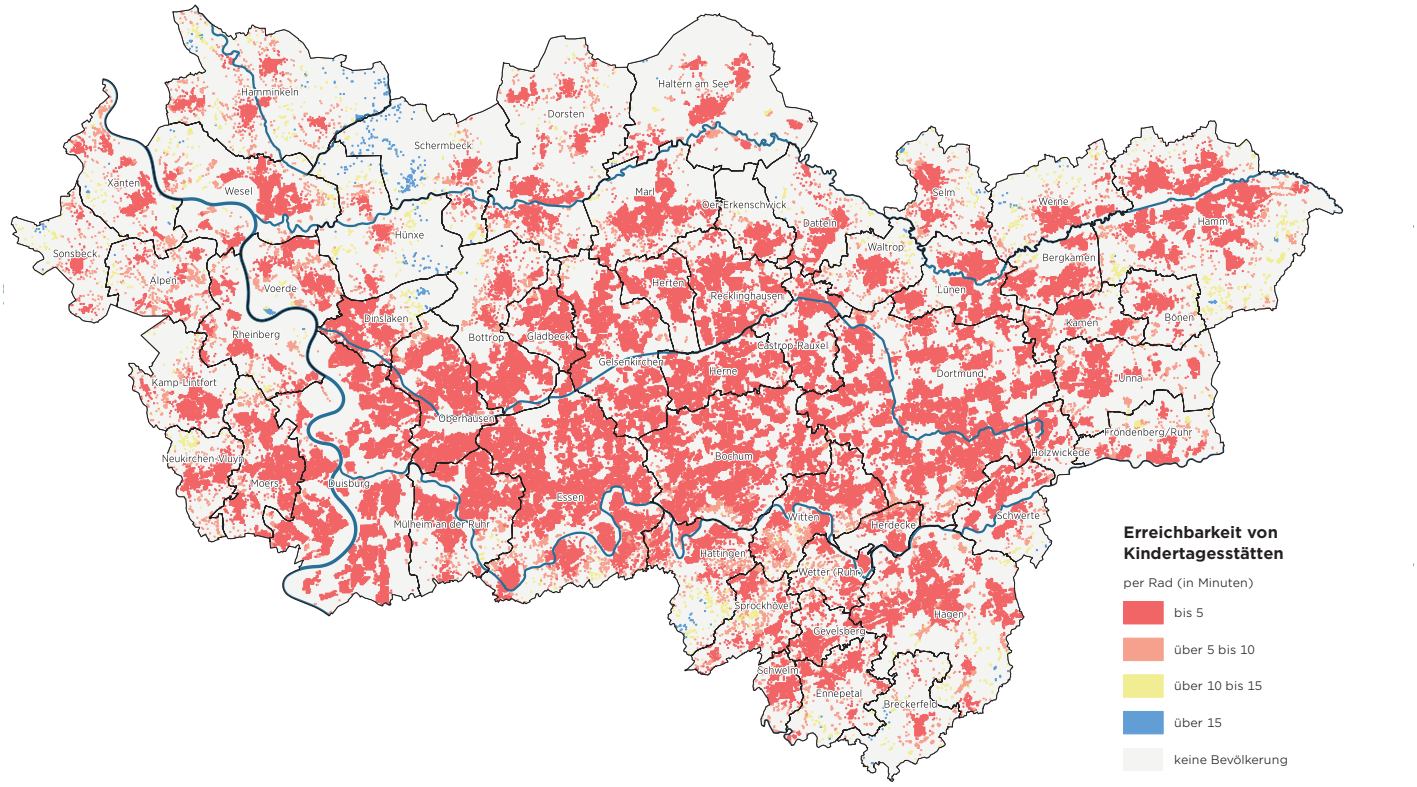


Abbildung 2-27 **Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Kindertagesstätte in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-28 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den 635 Stadt- und Ortsteilen der Kommunen ist, die eine Kindertagesstätte innerhalb von 5 Minuten per Rad erreichen können. In der Karte ist erkennbar, dass nahezu flächendeckend über 80 % der Einwohner:innen in der Metropole Ruhr in einer günstigen Entfernung von unter 5 Minuten zur nächsten KiTa wohnen. In 49 der 53 Kommunen können über 80 % der Bevölkerung eine KiTa innerhalb von 5 Minuten per Rad erreichen. In 42 Kommunen liegt der Anteil sogar bei über 90 %. In Herne, Herten, Recklinghausen, Gelsenkirchen und Duisburg wohnt mit über 99 % nahezu die gesamte Bevölkerung in einer günstigen Entfernung zur nächsten KiTa. In keiner Kommune liegt der Bevölkerungsanteil unter 73 %. Auf der Ebene der 635 Stadt- und Ortsteile zeigt sich, dass insbesondere in der Kernzone am Hellweg und an der Emscher aber flächendeckend auch in den kreisangehörigen Städten ein Anteil von über 80 % der Bevölkerung die nächste KiTa innerhalb von 5 Minuten erreichen kann. Vereinzelt finden sich insbesondere im Übergang zur Soester Börde und am Niederrhein dünner besiedelte Stadt- und Ortsteile mit einem Anteil von über 20 %.

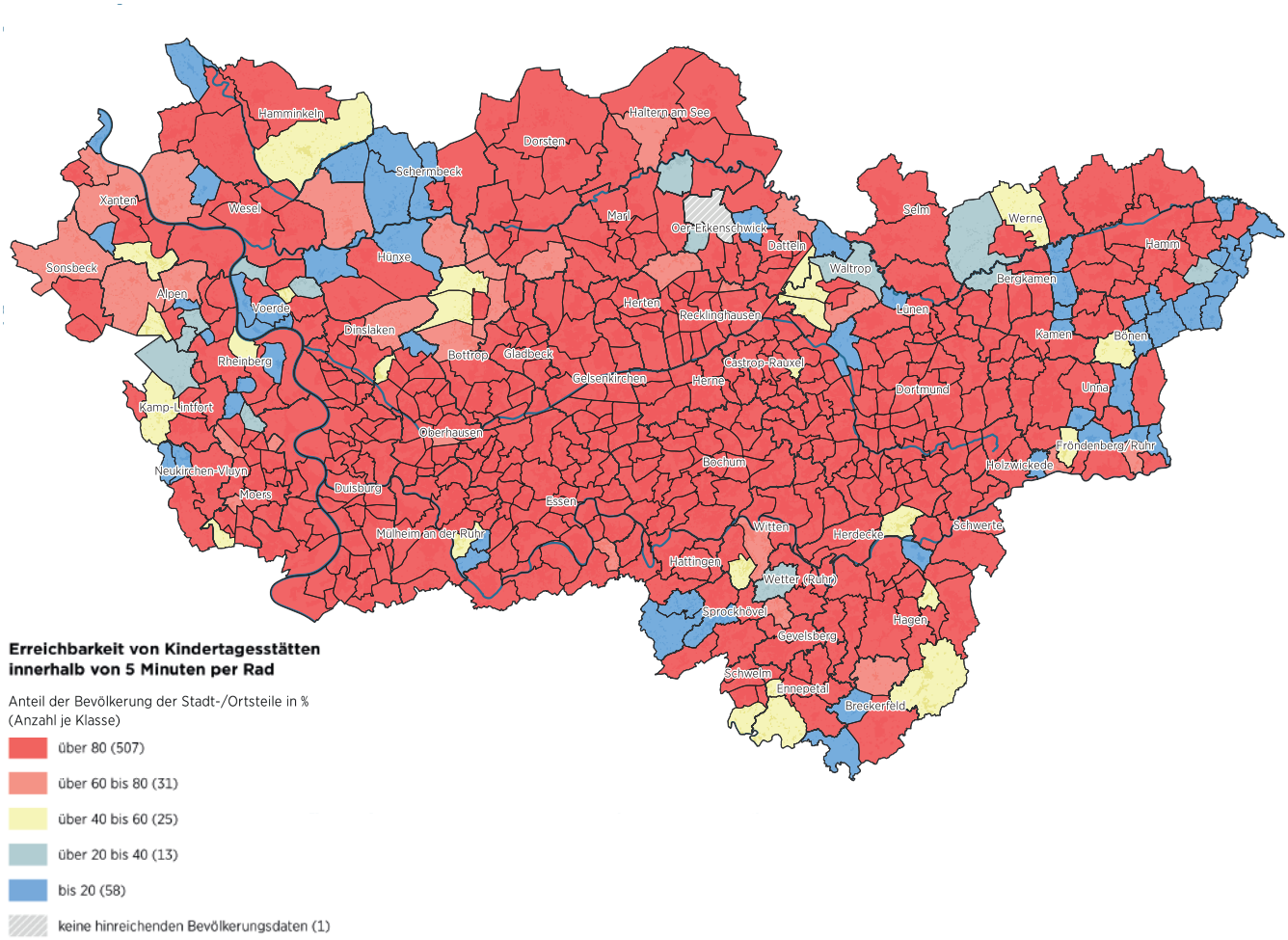


Abbildung 2-28 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Kindertagesstätten**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

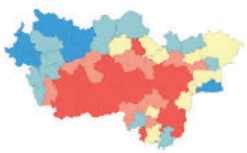
In der Metropole Ruhr gibt es rund 2.820 Kindertagesstätten. Über 96 % der Bevölkerung wohnt in einer (eher) günstigen fußläufigen Entfernung von 15 Minuten zur nächsten KiTa. Über 2,5 Mio. Einwohner:innen können diese gar in einer günstigen Entfernung von unter 5 Minuten erreichen. Im Durchschnitt wird die nächste KiTa in 5:56 Minuten Gehzeit erreicht. Per Fahrrad kann nahezu die gesamte Bevölkerung eine KiTa in unter 5 Minuten erreichen. Lediglich 3 % benötigen bis zu 15 Minuten. Die durchschnittliche Fahrzeit beträgt 2 Minuten. Im regionalen Mittel können innerhalb von 15 Minuten zu Fuß 5 und mit dem Rad rund 40 KiTas erreicht werden.

2.8 Grundschulen

In der Metropole Ruhr gibt es zum Zeitpunkt der Analyse 783 Grundschulen. Im regionalen Mittel entfallen 6.504 EW auf eine Grundschule. Bezogen auf die relevante Altersgruppe von 6 bis 10 Jahren versorgt eine Grundschule im Verbandsgebiet durchschnittlich 314 Kinder. Zwischen den kreisfreien Städten und Kreisen bestehen lediglich marginale Unterschiede. Mit 6.649 EW und 323 Kindern in der relevanten Altersgruppe pro Einrichtung liegt der Wert in den kreisfreien Städten etwas höher als in den Kreisen. Auf Kreisebene liegt der Versorgungsgrad zwischen 5.556 EW bzw. 256 Kindern im Ennepe-Ruhr-Kreis und 6.592 EW bzw. 319 Kindern im Kreis Recklinghausen pro Einrichtung. Unterscheidet man nach siedlungsstrukturellen Merkmalen, so liegt der Versorgungsgrad zwischen 5.866 und 6.719 EW bzw. 260 und 327 Kindern. Ausgehend von den verdichteten Kommunen steigt die Zahl der Einwohner:innen bzw. Kinder pro Einrichtung sowohl mit steigender als auch mit sinkender Bevölkerungsdichte. (siehe Tabelle 2-22)

In den 53 Kommunen schwankt der Versorgungsgrad zwischen 3.867 EW in Rheinberg und 9.053 EW in Bönen bzw. zwischen 158 Kindern in Alpen und 473 Kindern in der relevanten Altersklasse in Bönen. In jeder der 53 Kommunen ist mindestens eine Grundschule vorhanden. Mit 90 Grundschulen weist die Stadt Dortmund die meisten Bildungsstandorte der Primarstufe auf.

Die mittlere Erreichbarkeit der nächsten Grundschule gibt Auskunft über die Qualität des Zugangs zur Primarstufe. Eine günstige Erreichbarkeit wird bei unter 10 Minuten (entspricht bis 830 Meter zu Fuß) angenommen. Eine eher günstige Erreichbarkeit wird innerhalb von 10 – 15 Minuten erachtet (830 – 1250 Meter). 15 – 30 Minuten (1.250 Meter bis 2.500 Meter) werden als eher ungünstig bewertet. Ab 30 Minuten wird die Erreichbarkeit als ungünstig betrachtet (per Fahrrad gilt bereits ab über 15 Minuten bzw. ca. 3.750 Metern Entfernung eine ungünstige Erreichbarkeit). Für die Bewertung der Erreichbarkeit wurden die physische Belastung sowie ggf. die Begleitung durch eine weitere Person berücksichtigt.



Teilraum	Anzahl Grundschulen	EW pro Grundschule	EW 6-10 Jahre pro Grundschule
Ennepe-Ruhr-Kreis	58	5.556	256
Kreis Recklinghausen	93	6.592	319
Kreis Unna	60	6.548	313
Kreis Wesel	75	6.133	286
Kreise (gesamt)	286	6.252	296
Kreisfreie Städte	497	6.649	323
Geringer verdichtet	20	5.866	260
Eher gering verdichtet	68	6.055	287
Verdichtet	93	5.966	289
Eher höher verdichtet	134	6.452	303
Höher verdichtet	468	6.719	327
Metropole Ruhr	**783**	**6.504**	**314**

Tabelle 2-22 **Anzahl der Grundschulen und Einwohner:innen pro Grundschulen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

2.8.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende fußläufige Erreichbarkeitswerte für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Grundschule beträgt für die Einwohner:innen der Metropole Ruhr 10:33 Minuten. 60 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten eine Grundschule zu Fuß erreichen. Für weitere 25 % ist eine Einrichtung in 10-15 Minuten erreichbar. Damit wohnen rund 85 % der Bevölkerung in einer (eher) günstigen fußläufigen Entfernung zur nächsten Grundschule. 2 % kann eine Grundschule nicht innerhalb von 30 Minuten fußläufig erreichen. Die Anzahl der Grundschulen, die in einer Entfernung von 15 Minuten durchschnittlich erreicht werden können, liegt statistisch bei 1,5. (siehe Tabelle 2-23)

Kreise und kreisfreie Städte

In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Grundschule in den Kreisen zwischen 10:52 Minuten im Kreis Recklinghausen und 13:25 Minuten im Kreis Wesel liegt, beträgt die durchschnittliche Entfernung in den kreisfreien Städten nur 09:03 Minuten. Die Gehzeiten variieren hier zwischen 08:11 Minuten in Gelsenkirchen und 11:30 Minuten in Hamm. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Grundschule innerhalb von 10 Minuten fußläufig erreichen kann. Während dies auf rund 64 % der Bevölkerung in den kreisfreien Städten zutrifft, liegt der Anteil in den Kreisen zwischen 45 % im Kreis Unna und 54 % im Ennepe-Ruhr-Kreis. Über 15 Minuten bis zur nächsten Grundschule müssen 11 % der Einwohner:innen in den kreisfreien Städten und rund 24 % der Bevölkerung in den Kreisen aufwenden. In den Kreisen kann durchschnittlich eine Grundschule innerhalb einer (eher) günstigen Gehzeit von 15 Minuten erreicht werden. In den kreisfreien Städten sind es ca. zwei Standorte. (siehe Tabelle 2-23)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet sinkt die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Grundschule für die Bevölkerung von 19:59 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen kontinuierlich auf 08:56 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, die innerhalb von 10 Minuten Gehzeit eine Grundschule erreichen kann, zeigt sich ein steigender Anteil von 30 % auf 65 % in Korrelation mit einer steigenden Bevölkerungsdichte. Insbesondere zwischen geringer verdichteten Kommunen und eher gering verdichteten Kommunen ist der Anstieg signifikant. Die Anzahl der erreichbaren Grundschulen in (eher) günstig gelegener Entfernung steigt statistisch von 0,6 auf 1,7. (siehe Tabelle 2-23)

Teilraum	Gehzeit (Ø) zur nächsten GS (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)				Anzahl (Ø) Grundschulenin max. 15 Min. Gehzeit
		(eher) günstig		(eher) ungünstig		
		< 10 Min.	10-15 Min.	15-30 Min.	> 30 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	11:43	54,2	24	16,2	5,6	1,1
Kreis Recklinghausen	10:52	52,9	28,2	16,9	2	1,1
Kreis Unna	12:59	45	26,1	23,4	5,4	1
Kreis Wesel	13:25	48,6	24	19,1	8,3	1
Kreise (gesamt)	12:08	50,3	25,9	18,8	5	1
Kreisfreie Städte	09:03	64,4	24,7	10,3	0,6	1,7
Geringer verdichtet	19:59	30,1	21,3	25,8	22,7	0,6
Eher gering verdichtet	14:01	44,4	25,3	21,1	9,2	0,9
Verdichtet	11:39	49,9	25,4	21,8	2,8	1,1
Eher höher verdichtet	10:24	56,1	26,9	15,2	1,7	1,2
Höher verdichtet	08:56	65,1	24,7	9,7	0,5	1,7
Metropole Ruhr	**10:08**	**59,5**	**25,1**	**13,2**	**2,2**	**1,5**

Tabelle 2-23 **Fuß-Erreichbarkeit von Grundschulen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[36]

Die Abbildung 2-29 zeigt die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Grundschule für die 53 Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. In 12 der 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Grundschule weniger als 10 Minuten. Dies entspricht einer günstigen Erreichbarkeit auf gesamtstädtischer Ebene. In weiteren 28 Kommunen sind die Grundschulen bei einer durchschnittlichen Gehzeit zwischen 10 und 15 Minuten, gut erreichbar. Die kürzesten durchschnittlichen Gehzeiten weisen die Städte Gelsenkirchen (08:11 Minuten) und Duisburg (08:19 Minuten) auf. Die weitesten Entfernungen müssen im Durchschnitt die Einwohner:innen von Sonsbeck (22:55 Minuten) und Fröndenberg/Ruhr (23:36 Minuten) zurücklegen. In keiner der 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Grundschule mehr als 30 Minuten.

36 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

Bei Betrachtung der 635 Stadt- und Ortsteile kann festgestellt werden, dass in knapp der Hälfte eine durchschnittliche Gehzeit von unter 10 Minuten vorliegt. In rund 12 % der Stadt- und Ortsteile müssen die Einwohner:innen im Mittel über 30 Minuten zu Fuß bis zur nächsten Grundschule aufwenden.

Insgesamt zeigt sich eine flächendeckende (eher) günstige fußläufige Erreichbarkeit. In den dünner besiedelten Stadt- und Ortsteilen in peripherer Lage am Niederrhein, im Korridor Dinslaken-Bottrop-Hünxe-Schermbeck-Hamminkeln sowie im Ruhrtal sind teilweise ungünstige Erreichbarkeiten von über 30 Minuten vorhanden.

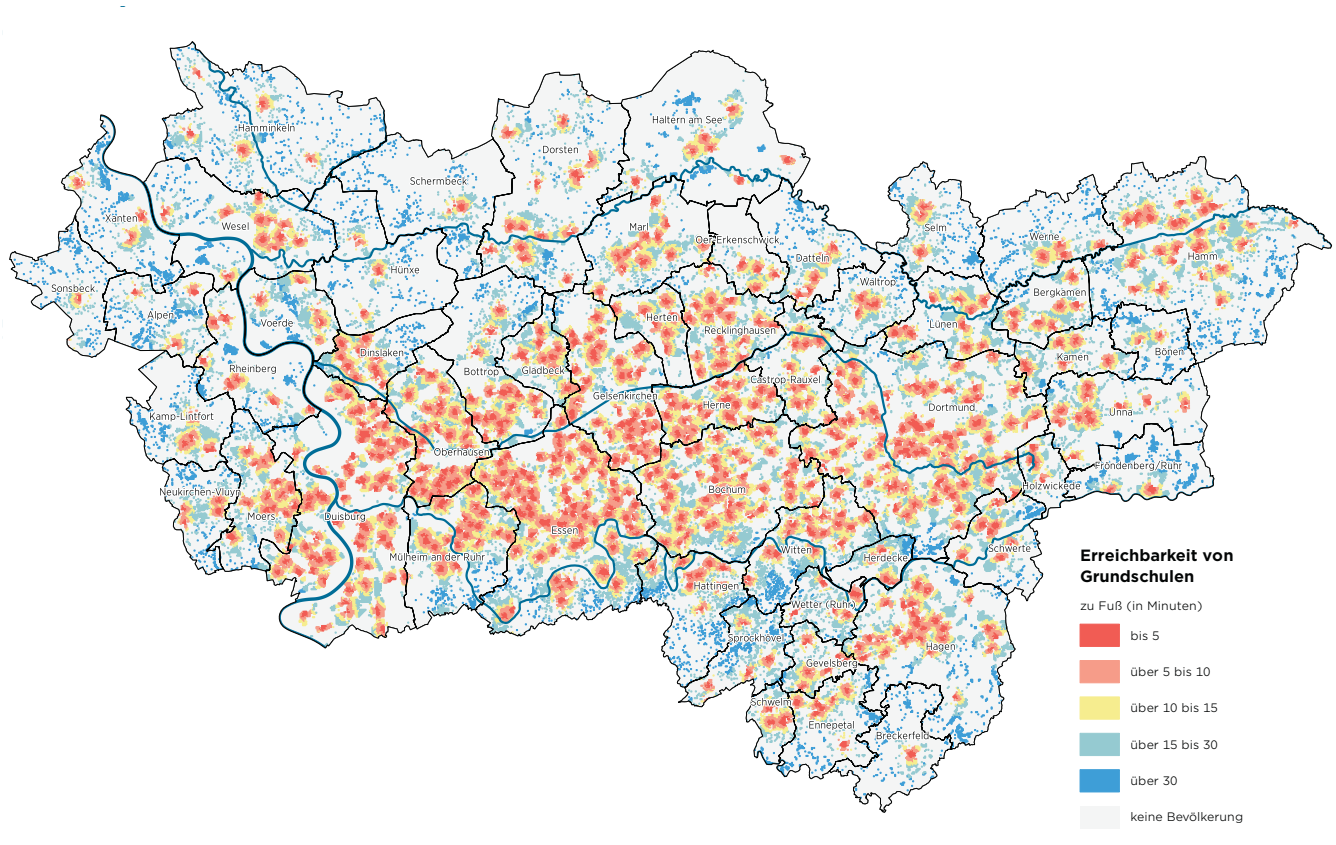


Abbildung 2-29 **Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Grundschule in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-30 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den 635 Stadt- und Ortsteilen der Kommunen ist, der eine Grundschule innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichen kann. Den höchsten Anteil weist hier Gelsenkirchen mit rund 73 % auf. In 13 Kommunen liegt der Anteil über 60 %. In fünf Kommunen beträgt der Anteil unter 30 %. In keiner Kommune ist der Anteil niedriger als 18 %.

Betrachtet man die Ebene der Stadt- und Ortsteile so ist folgendes festzustellen. In 12 % der 635 Stadt- und Ortsteile können über 80 % der Bevölkerung eine Grundschule innerhalb von 10 Gehminuten erreichen. In 37 % der Stadt- und Ortsteile gilt dies für 60 % der ansässigen Bevölkerung. Gleichwohl können weniger als 20 % der Einwohner:innen von 28 % der Stadt- und Ortsteile fußläufig in weniger als 10 Minuten eine Grundschule erreichen.

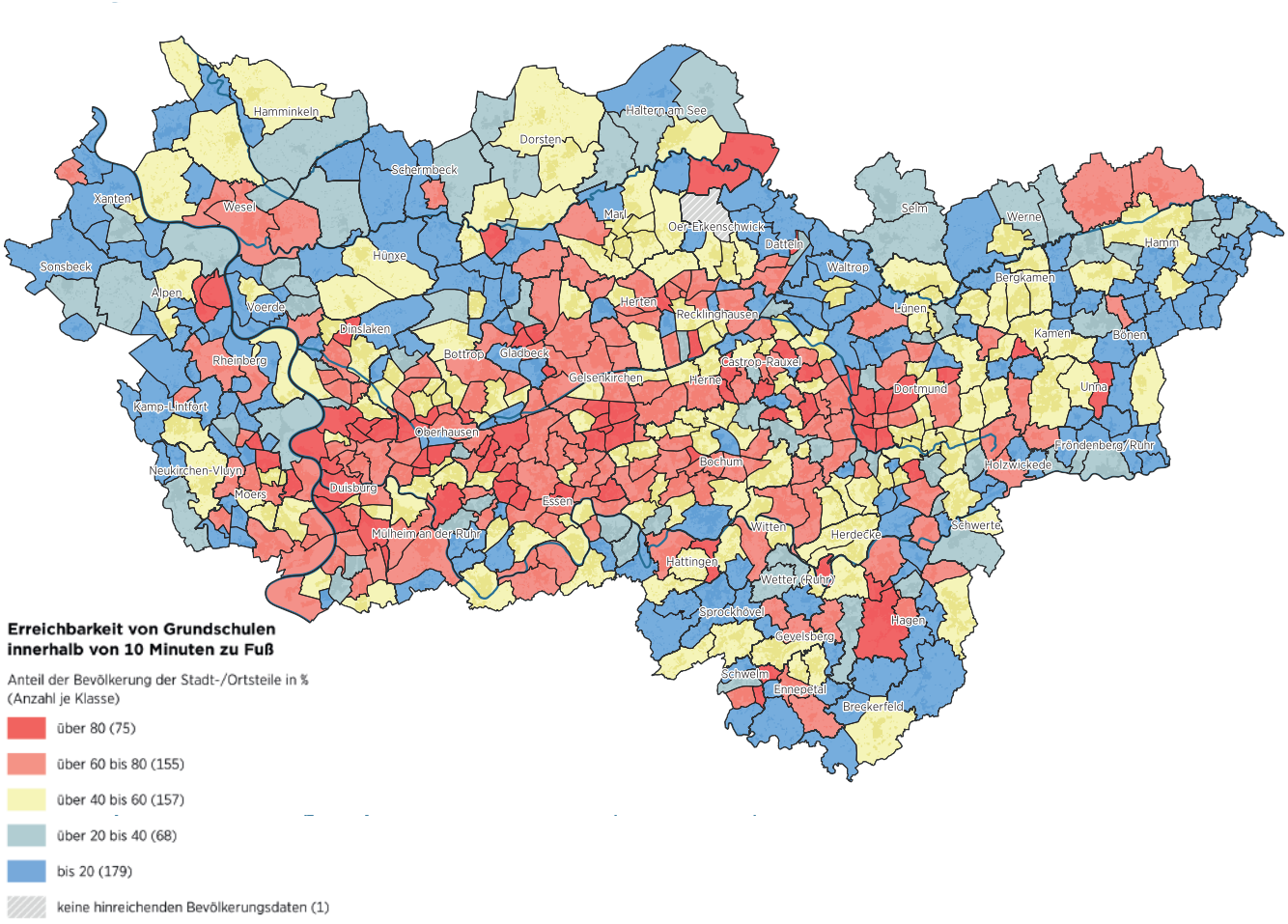


Abbildung 2-30 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Grundschule**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

2.8.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende Erreichbarkeitswerte per Fahrrad für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Fahrzeit zur nächstgelegenen Grundschule beträgt 03:18 Minuten. Über 98 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten eine Grundschule per Rad erreichen. Der Anteil, der eine Grundschule nicht mit dem Fahrrad innerhalb von 15 Minuten erreichen kann, ist statistisch nicht relevant. Die Anzahl der Grundschulen, die in einer Entfernung von 15 Minuten durchschnittlich erreicht werden können, liegen bei statistisch 10,7. (siehe Tabelle 2-24)

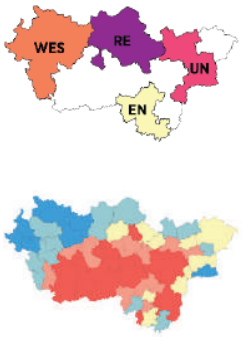
Kreise und kreisfreie Städte

Die Mittelwerte der Kreise und kreisfreien Städte zeigen nur geringfügige Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Grundschule in den Kreisen zwischen 03:24 Minuten im Kreis Recklinghausen und 04:12 Minuten im Kreis Wesel liegt, beträgt diese in den kreisfreien Städten zwischen 02:32 Minuten in Gelsenkirchen und 03:38 Minuten in Hamm. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Grundschule innerhalb von 10 Minuten erreichen kann. Sowohl in den kreisfreien Städten als auch in den Kreisen kann nahezu die gesamte Bevölkerung eine Grundschule innerhalb von 10 Minuten per Fahrrad erreichen. In den Kreisen können durchschnittlich sechs Standorte innerhalb einer (eher) günstigen Fahrtzeit von 15 Minuten erreicht werden. In den kreisfreien Städten erreicht man im gleichen Zeitraum mehr als doppelt so viele Grundschulen. (siehe Tabelle 2-24)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet sinkt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Grundschule für die Bevölkerung von 06:08 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen kontinuierlich auf 02:59 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten per Fahrrad eine Grundschule erreichen kann, zeigt sich ein steigender Anteil von 81,5 % auf nahezu 100 % in Korrelation mit einer steigenden Siedlungsdichte, wobei bereits in den verdichteten Kommunen nahezu jeder eine Grundschule innerhalb von 10 Minuten erreichen kann. Die Anzahl der Grundschulen, die innerhalb von 15 Minuten Fahrtzeit erreicht werden können, steigt statistisch um mehr als das zehnfache auf statistisch 13,3 Standorten. (siehe Tabelle 2-24)

37 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.



Teilraum	Fahrzeit (Ø) zur nächsten GS (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%) (eher) günstig < 10 Min.	(eher) günstig 10-15 Min.	ungünstig > 15 Min.	Anzahl (Ø) Grundschulen in max. 15 Min. Fahrzeit
Ennepe-Ruhr-Kreis	03:57	95,5	3,4	1,1	6,5
Kreis Recklinghausen	03:24	98,6	1	0,4	7,3
Kreis Unna	04:00	95,9	3	1,1	5,3
Kreis Wesel	04:12	93,8	4,6	1,6	5,8
Kreise (gesamt)	03:50	96,2	2,8	1	6,3
Kreisfreie Städte	03:01	99,6	0,3	0,1	13,1
Geringer verdichtet	06:08	81,5	12,5	6	1,7
Eher gering verdichtet	04:25	93,2	5,2	1,6	3,5
Verdichtet	03:41	97,9	1,3	0,8	6,2
Eher höher verdichtet	03:18	99	1	0,1	8,8
Höher verdichtet	02:59	99,6	0,3	0,1	13,3
Metropole Ruhr	**03:18**	**98,4**	**1,2**	**0,4**	**10,7**

Tabelle 2-24 **Fahrrad-Erreichbarkeit von Grundschulen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[37]

Die Abbildung 2-31 zeigt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Grundschule für die 53 Kommunen der Metropole Ruhr. In 42 der Kommunen beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Grundschule weniger als 10 Minuten. Die kürzesten durchschnittlichen Fahrtzeiten weisen dabei die Städte Gelsenkirchen (02:22 Minuten) und Oberhausen (02:40 Minuten) auf. Die längsten Fahrtzeiten müssen die Einwohner:innen von Sonsbeck (07:11 Minuten) und Fröndenberg/Ruhr (07:19 Minuten) einkalkulieren. In allen 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Grundschule unter 10 Minuten, was einer günstigen Erreichbarkeit auf gesamtstädtischer Ebene entspricht.

98 % der 635 Stadt- und Ortsteile weisen mit einer durchschnittlichen Fahrtzeit unter 15 Minuten eine (eher) günstige Erreichbarkeit zur nächsten Grundschule auf. Eine durchschnittliche Fahrtzeit von unter 10 Minuten und damit eine günstige Erreichbarkeit ist in 89 % der Stadt- und Ortsteile gegeben. In 75 % der Stadt- und Ortsteile kann die nächste Grundschule sogar in durchschnittlich unter 5 Minuten Fahrtzeit erreicht werden. In keiner der 635 Stadt- und Ortsteilen übersteigt die Fahrtzeit 30 Minuten.

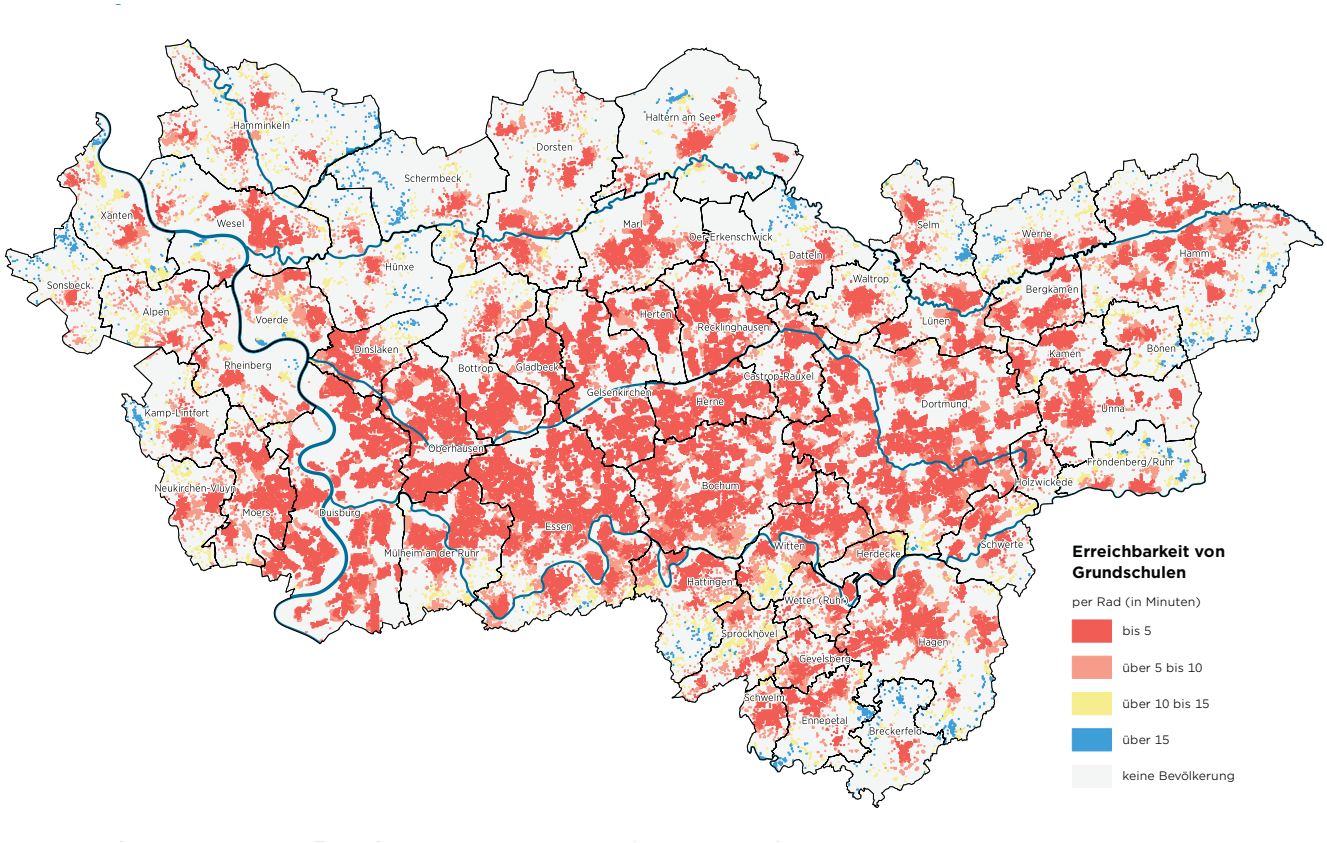


Abbildung 2-31 **Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Grundschule in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-32 stellt dar, wie hoch der Anteil der Bevölkerung in den 635 Stadt- und Ortsteilen der 53 Kommunen ist, der eine Grundschule innerhalb von 10 Minuten per Rad erreichen kann. In der Hälfte der Kommunen kann nahezu die gesamte Bevölkerung eine Grundschule per Rad innerhalb von 10 Minuten erreichen. In keiner der Kommunen ist der Anteil niedriger als 70 %. In 539 der 635 Stadt- und Ortsteile (das entspricht 85 %) können über 80 % der Bevölkerung eine Grundschule innerhalb von 10 Minuten mit dem Rad erreichen. In über 73 % gilt dies sogar für die gesamte Bevölkerung der jeweiligen Stadt- und Ortsteile. Stadt- und Ortsteile einem Bevölkerungsanteil von unter 20 % in günstiger Wohnlage zu einer Grundschule finden sich vereinzelt an den Grenzen der Metropole Ruhr.

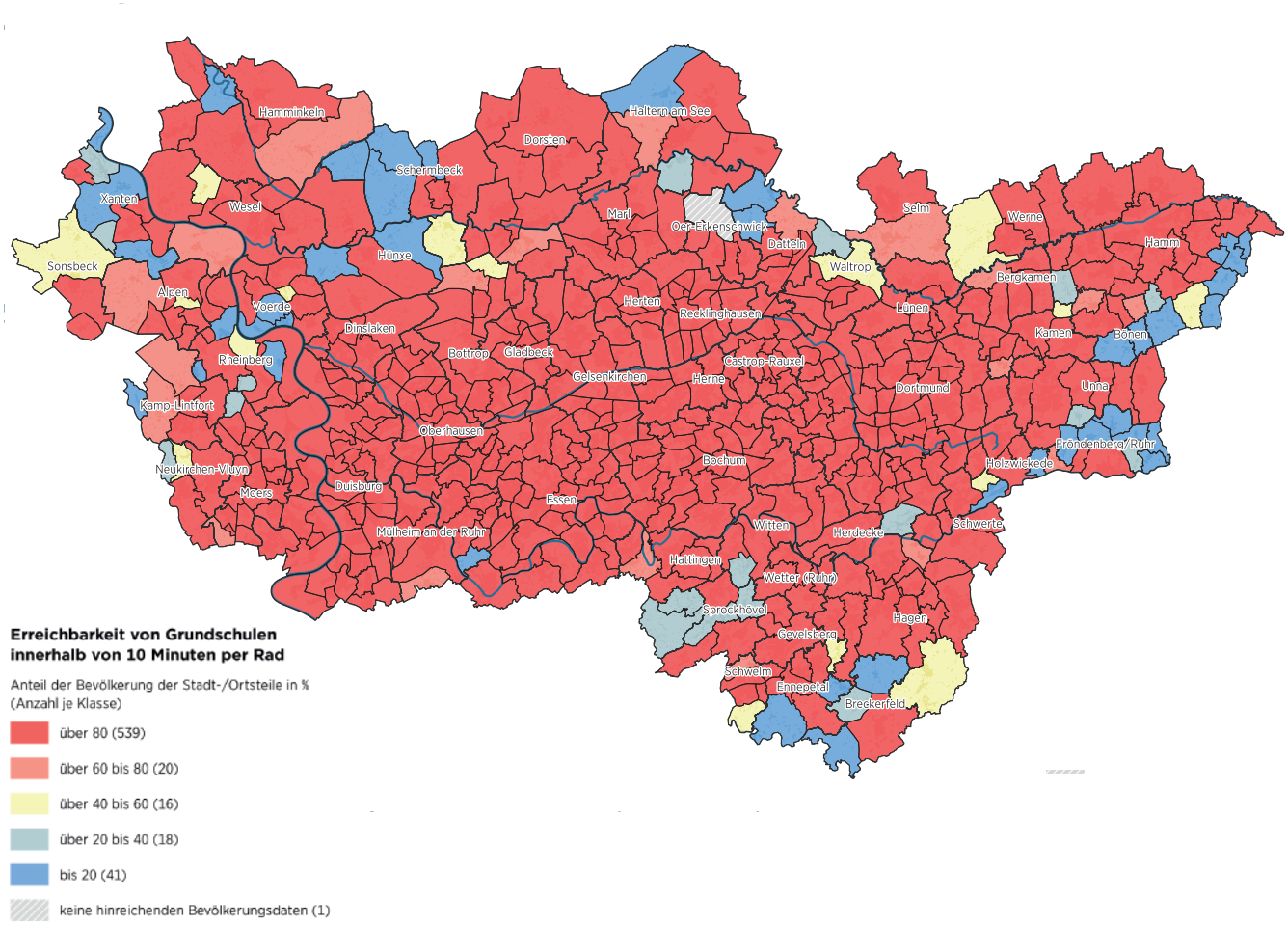


Abbildung 2-32 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Grundschule**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

In der Metropole Ruhr gibt es zum Zeitpunkt der Erhebung rund 780 Grundschulen. Die durchschnittliche Gehzeit zum nächsten Grundschulstandort beträgt 10:08 Minuten. Mehr als 84 % der Bevölkerung können innerhalb von 15 Minuten zu Fuß den nächsten Standort der Primarstufe erreichen und wohnen daher in einer (eher) günstigen Entfernung. Für knapp 60 % der Bevölkerung besteht gar eine günstige Entfernung von unter 10 Minuten. Lediglich 2 % der Einwohner:innen benötigen mehr als 30 Minuten zur nächsten Grundschule. Mit dem Fahrrad stellt sich eine bessere Erreichbarkeit dar. Mit über 99 % wohnt nahezu die gesamte Bevölkerung der Metropole Ruhr in einer günstigen Fahrrad-Entfernung von weniger als 10 Minuten Fahrtzeit zum nächsten Grundschulstandort. Im regionalen Durchschnitt beträgt die Fahrtzeit 3:18 Minuten. Die Anzahl der Grundschulen, die innerhalb von 15 Minuten Entfernung erreicht werden können verzehnfacht sich von statistisch eineinhalb Standorten zu Fuß auf rund elf mit dem Fahrrad.

2.9 SPNV-Haltestellen

In der Metropole Ruhr und den angrenzenden Teilräumen gibt es zum Zeitpunkt der Analyse 194 Haltestellen des Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Auf eine Haltestelle entfallen im regionalen Durchschnittlich 26.252 EW. Dabei zeigt sich der Versorgungsgrad im Mittel in den Kreisen und kreisfreien Städten nahezu gleich. Während in den kreisfreien Städten im Durchschnitt 26.228 EW auf eine Haltestelle entfallen, liegt der Mittelwert für die Kreise mit 26.296 EW nur geringfügig höher. Zwischen den Kreisen bestehen jedoch erhebliche Unterschiede. Hier liegen die Werte zwischen 19.654 EW pro Haltestelle im Kreis Unna und 32.855 EW pro Haltestelle im Kreis Wesel.

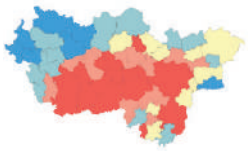
Bei der Betrachtung nach siedlungsstrukturellen Merkmalen zeigt sich ebenso ein differenzierteres Bild. So erhöht sich mit zunehmender Bevölkerungsdichte die Anzahl der Einwohner:innen, die auf eine SPNV-Haltestelle entfallen von 19.555 EW in geringer verdichteten Kommunen auf 34.581 EW in den eher höher verdichteten Kommunen. In höher verdichteten Kommunen entfallen mit 25.156 EW wieder deutlich weniger Einwohner:innen auf eine Haltestelle.

Dies liegt nicht zuletzt daran, dass das SPNV-Haltestellennetz in der Kernzone am Hellweg und an der Emscher wesentlich dichter ist, als in den übrigen Teilräumen. So liegen 75 % aller SPNV-Haltestellen in der Metropole Ruhr innerhalb dieser Kernzone. (siehe Tabelle 2-25)

In den 53 Kommunen der Metropole Ruhr kommen zwischen 7.635 EW in Gevelsberg und 103.492 EW in Moers auf eine Haltestelle. Die meisten SPNV-Haltestellen finden sich in Dortmund (44) und Essen (26). In 10 Kommunen befindet sich keine Haltestelle des SPNV.

Die mittlere Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle des Schienenpersonennahverkehrs gibt Auskunft über den Zugang zum regionalen Schnell- und Regionalbahnsystem für die Bevölkerung vor Ort. Eine günstige Erreichbarkeit wird bei unter 10 Minuten Entfernung (entspricht bis ca. 830 Meter zu Fuß) angenommen.

Als eher günstige Erreichbarkeit wird eine Entfernung von 10 – 15 Minuten betrachtet (830 – 1250 Meter). 15 – 30 Minuten Entfernung (1.250 Meter bis 2.500 Meter) werden als eher ungünstig bewertet (per Fahrrad gilt bereits ab über 15 Minuten bzw. ca. 3.750 Metern Entfernung eine ungünstige Erreichbarkeit). Ab 30 Minuten wird die Erreichbarkeit als ungünstig eingestuft. Für die Bewertung der Fuß- und Fahrrad-Erreichbarkeit wurden eine alternde Bevölkerung sowie die Tatsache, dass SPNV-Haltestellen lediglich als Zwischenziel zur Erreichung des eigentlichen Ziels dienen, berücksichtigt. Hinsichtlich des Versorgungsgrades ist anzumerken, dass auch dem ÖSPV-Netz und hier insbesondere dem Stadtbahnsystem eine ergänzende Funktion zur Erweiterung der individuellen Mobilität obliegt (siehe Kapitel 2.10).



Teilraum	Anzahl Haltestellen	EW pro Haltestelle	Abfahrten pro Haltestelle (stündlich)
Ennepe-Ruhr-Kreis	14	23.016	4,7
Kreis Recklinghausen	20	30.652	4,3
Kreis Unna	20	19.645	5,3
Kreis Wesel	14	32.855	3,9
Kreise (gesamt)	68	26.296	4,6
Kreisfreie Städte	126	26.228	7,4
Geringer verdichtet	6	19.555	2,3
Eher gering verdichtet	21	19.607	3,6
Verdichtet	17	32.640	6,5
Eher höher verdichtet	25	34.581	5
Höher verdichtet	125	25.156	7,3
Metropole Ruhr	**194**	**26.252**	**6,4**

Tabelle 2-25 **Anzahl der SPNV-Haltestellen und Einwohner:innen pro SPNV-Haltestelle in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

2.9.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende fußläufige Erreichbarkeitswerte für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen SPNV-Haltestelle beträgt 28:43 Minuten. Rund 16 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten eine Haltestelle zu Fuß erreichen. Für weitere 15 % besteht ein Anschluss zum regionalen Schnell- und Regionalbahnsystem in unter 15 Minuten. Damit haben rund 30 % der Bevölkerung einen (eher) günstigen Zugang zur nächsten SPNV-Haltestelle. Gleichwohl wohnen rund 70 % in einer (eher) ungünstigen fußläufigen Entfernung von über 30 Minuten zur nächsten Haltestelle. Die Anzahl der Haltestellen, die innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können liegt statistisch bei 0,3. (siehe Tabelle 2-26)

Kreise und kreisfreie Städte

In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich deutliche Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten SPNV-Haltestelle in den Kreisen zwischen 29:26 Minuten im Kreis Unna und 44:29 Minuten im Kreis Wesel liegt, variiert diese in den kreisfreien Städten zwischen 17:09 Minuten in Dortmund und 41:28 Minuten in Hamm. Im Durchschnitt wohnen die Einwohner:innen der kreisfreien Städte rund 11 Minuten näher am nächstgelegenen Zugang zum Schnell- und Regionalbahnsystem. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Haltestelle innerhalb von 10 Minuten fußläufig erreichen kann. Während dies auf 17,5 % der Bevölkerung in den kreisfreien Städten zutrifft, liegt der Anteil in den Kreisen zwischen 10 % und 15 %. Für rund 66 % der Einwohner:innen in den kreisfreien Städten und 75 % in den Kreisen besteht keine (eher) günstige fußläufige Erreichbarkeit. Rund ein Viertel der Bevölkerung in den Kreisen erreicht eine Haltestelle innerhalb einer (eher) günstigen Gehzeit von 15 Minuten. In den kreisfreien Städten trifft dies auf rund ein Drittel der Bevölkerung zu. (siehe Tabelle 2-26)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet, erhöht sich die Erreichbarkeit mit zunehmender Bevölkerungsdichte. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen SPNV-Haltestelle beträgt in Kommunen, die dem geringer verdichteten Raumstrukturtyp angehören 55:29 Minuten. Mit zunehmender Bevölkerungsdichte sinkt diese auf 23:49 Minuten. Auch der Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten eine Haltestelle erreichen kann, erhöht sich von rund 8 % in geringer verdichteten Kommunen auf 19 % in höher verdichteten Kommunen. Auffällig ist, dass die Erreichbarkeit in den eher gering verdichteten Kommunen grundsätzlich günstiger ist als in Kommunen des verdichteten Raumstrukturtyps. So weist ersterer Raumstrukturtyp für die Erreichbarkeit der nächsten SPNV-Haltestelle in unter 15 Minuten den zweithöchsten Wert auf. Dies ist auf die eher günstige Lage an regionalen und überregionalen Bahnstrecken zurückzuführen. Gleichzeitig verringert sich der Anteil der Bevölkerung, der einen (eher) ungünstigen fußläufigen Zugang von über 15 Minuten zum regionalen Schnell- und Regionalbahnsystems hat, von rund 80 % auf 65 %. (siehe Tabelle 2-26)

Teilraum	Gehzeit (Ø) zur nächsten Haltestelle (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)				Anzahl (Ø) Haltestellen in max. 15 Min. Gehzeit
		(eher) günstig		(eher) ungünstig		
		< 10 Min.	10-15 Min.	15-30 Min.	> 30 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	31:14	13,4	16,2	31,5	38,8	0,3
Kreis Recklinghausen	36:01	11,1	10,8	34,7	43,3	0,2
Kreis Unna	29:26	14,6	15	34,6	35,7	0,3
Kreis Wesel	44:29	10	11,1	23,9	54,9	0,2
Kreise (gesamt)	35:53	12	12,8	31,3	43,8	0,3
Kreisfreie Städte	24:50	17,5	15,8	37	29,6	0,4
Geringer verdichtet	55:29	8,4	11,7	19,3	60,6	0,2
Eher gering verdichtet	39:27	13,1	13,3	26,9	46,8	0,3
Verdichtet	41:24	9,3	10,2	28,5	51,9	0,2
Eher höher verdichtet	29:41	11,2	12	36,4	40,3	0,3
Höher verdichtet	23:49	18,5	16,6	37,4	27,4	0,4
Metropole Ruhr	**28:43**	**15,6**	**14,8**	**35**	**34,6**	**0,3**

Tabelle 2-26 **Fuß-Erreichbarkeit von SPNV-Haltestellen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[38]

Die Abbildung 2-33 zeigt die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen SPNV-Haltestelle für die 53 Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. An der Darstellung der Erreichbarkeiten zeigt sich die netzartige Struktur des SPNV-Systems mit den zentralen Ost-West-Verbindungen in der Kernzone am Hellweg und an der Emscher sowie den weiterführenden Hauptlinien entlang des Rheins, ins Sauerland, die Soester Börde und Ostwestfalen sowie nach Norden ins Münsterland. Dazwischen zeigen sich deutliche Lücken im Netz. Städte wie Datteln, Waltrop, Bergkamen, Kamp-Lintfort und Sprockhövel oder Gemeinden wie Hünxe und Schermbeck sind nicht an das SPNV-Netz angebunden. Auch innerhalb größerer Städte bestehen es Lücken, wie beispielsweise im Bochumer Süden. Hier schließt das Stadtbahnsystem des ÖSPV die Stadtteile an das SPNV-Netz an.

In keiner Kommune ist eine (eher) günstige Erreichbarkeit von unter 15 Minuten gegeben. Mit jeweils knapp über 15 Minuten Gehzeit finden sich die kürzesten Entfernungen zur nächsten SPNV-Haltestelle in den Städten Gevelsberg (15:24 Minuten) und Schwelm (15:49 Minuten). In knapp über der Hälfte aller Kommunen beträgt die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Haltestelle zwischen 15 und 30 Minuten. In 24 Kommunen ist die Erreichbarkeit mit über 30 Minuten Fußweg ungünstig.

In der Hälfte der insgesamt 635 Stadt- und Ortsteile ist die fußläufige Erreichbarkeit zur nächsten Haltestelle des SPNV mit einer durchschnittlichen Gehzeit von über 30 Minuten ungünstig. Nur in rund einem Viertel besteht mit einer durchschnittlichen Gehzeit von unter 15 Minuten eine (eher) günstige und lediglich in 5 % mit unter 10 Minuten Gehzeit eine günstige Erreichbarkeit.

38 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

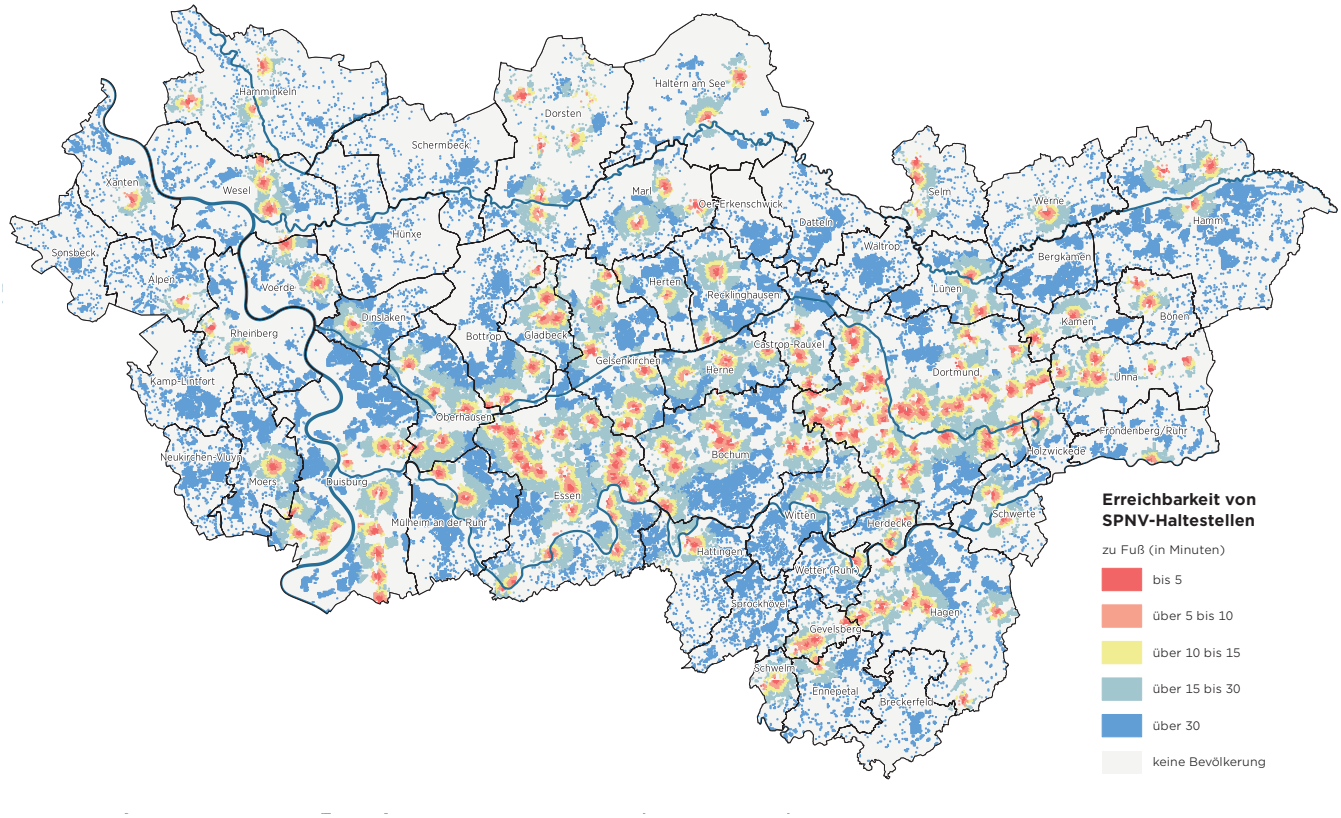


Abbildung 2-33 **Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen SPNV-Haltestelle in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-34 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den 635 Stadt- und Ortsteilen der 53 Kommunen ist, der eine SPNV-Haltestelle innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichen kann. Auf kommunaler Ebene liegt der Bevölkerungsanteil im Schnitt bei rund 16 %. Den höchsten Anteil weist die Stadt Gevelsberg mit ca. 43 % auf. In elf Kommunen ist keine Haltestelle innerhalb von 10 Minuten zu Fuß zu erreichen.

In der Karte ist erkennbar, dass in lediglich sechs Stadt- bzw. Ortsteilen über 80 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung zur nächsten Haltestelle wohnt. In 23 Stadt- und Ortsteilen beträgt der Anteil über 60 %. In über 60 % der Stadt- und Ortsteile wohnt die gesamte Bevölkerung nicht in fußläufig günstiger Erreichbarkeit zur nächsten SPNV-Haltestelle. Das bedeutet, dass lediglich rund 800.000 Einwohner:innen innerhalb von 10 Minuten Gehzeit einen Zugang zum regionalen Schnell- und Regionalbahnsystem haben. Selbst in den kreisfreien Städten der Kernzone am Hellweg und an der Emscher ist der Anteil nur in wenigen Stadtteilen höher als 40 %.

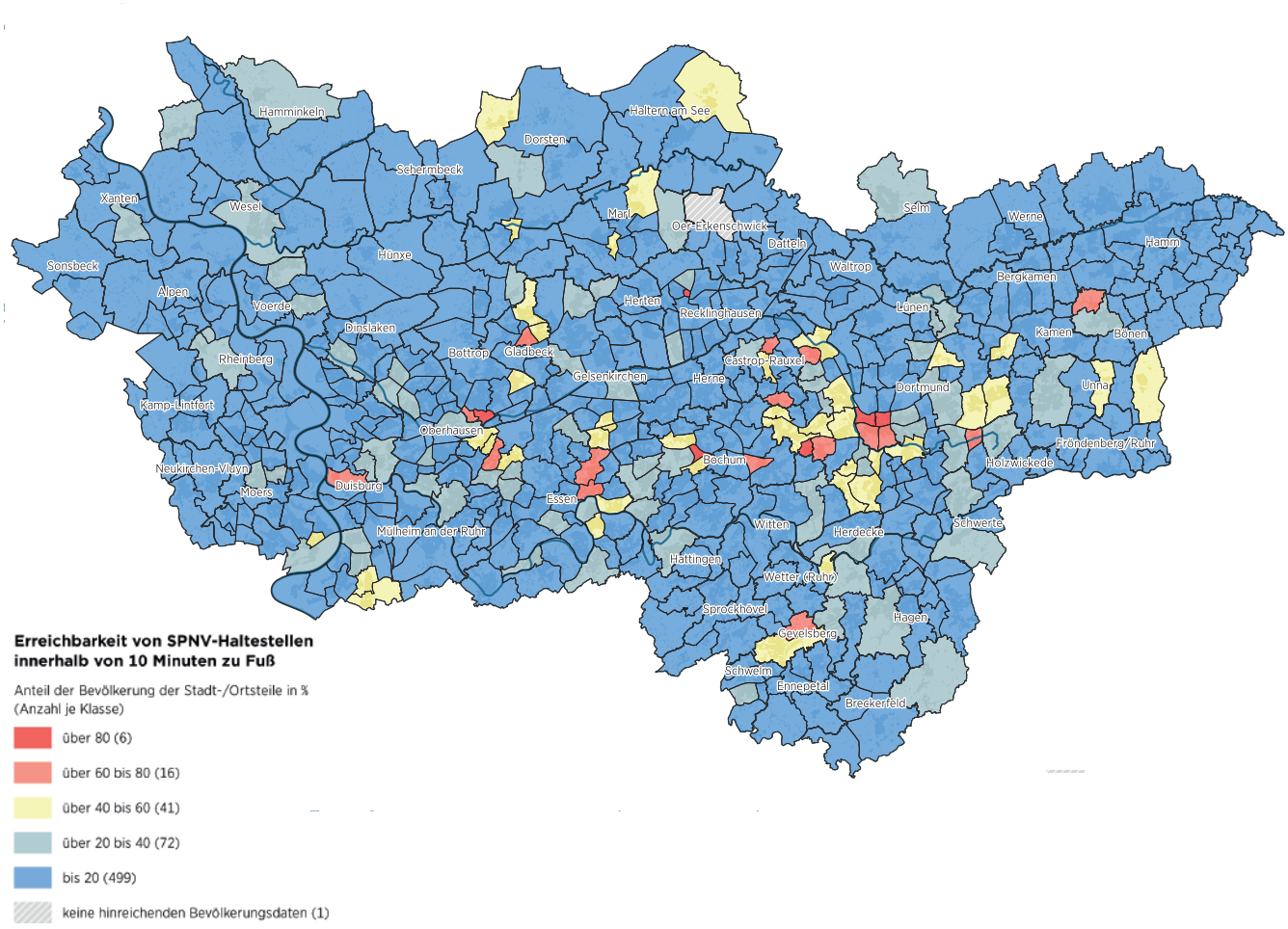


Abbildung 2-34 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von SPNV-Haltestellen**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

2.9.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende Erreichbarkeitswerte per Fahrrad für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen SPNV-Haltestelle beträgt 09:08 Minuten. 68 % der Bevölkerung kann innerhalb von 10 Minuten eine Haltestelle per Rad erreichen. Für weitere 17 % ist eine Haltestelle in unter 15 Minuten erreichbar. Damit liegt für über 84 % der Bevölkerung der nächste Zugangspunkt zum regionalen Schnell- und Regionalbahnsystem in einer (eher) günstigen Entfernung von unter 15 Minuten Fahrtzeit. (siehe Tabelle 2-27)

Kreise und kreisfreie Städte

Bei der Betrachtung der Mittelwerte für die Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich geringe Unterschiede. Die durchschnittliche Fahrzeit zur nächsten Haltestelle liegt in den Kreisen zwischen 10:20 Minuten im Ennepe-Ruhr-Kreis und 13:28 Minuten im Kreis Wesel. Für die Einwohner:innen der kreisfreien Städte ist die Entfernung mit 08:08 Minuten im Durchschnitt rund drei Minuten kürzer. Hier liegen die Fahrtzeiten zwischen 05:46 Minuten in Dortmund und 12:24 Minuten in Hamm. Mit rund 72 % kann fast ein Viertel der Bevölkerung in den kreisfreien Städten eine Haltestelle innerhalb von 10 Minuten per Rad erreichen. Dies trifft auf ca. 60 % der Bevölkerung in den Kreisen zu. Eine eher ungünstige Erreichbarkeit besteht für 24,5 % der Bevölkerung in den Kreisen und 11 % in den kreisfreien Städten. Während in den Kreisen statistisch 1,4 Haltestellen innerhalb von 15 Minuten per Rad erreicht werden können, liegt die Anzahl der erreichbaren Haltestellen in den kreisfreien Städten rund drei. (siehe Tabelle 2-27)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet, sinkt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten SPNV-Haltestelle für die Bevölkerung von 16:56 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen kontinuierlich auf 07:53 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, der innerhalb von 10 Minuten Fahrtzeit eine SPNV-Haltestelle erreichen kann zeigt sich, dass ein steigender Anteil von ca. 40 % auf rund 73 % mit einer steigenden Bevölkerungsdichte korreliert. Gleichzeitig sinkt der Anteil der Bevölkerung, der in einer (eher) ungünstigen Entfernung von über 15 Minuten wohnt von über 50 % auf unter 10 %. Dabei sinkt der Wert insbesondere zwischen den geringer und eher verdichteten sowie den verdichteten und eher höher verdichteten Kommunen signifikant. Auch die Anzahl der Haltestellen, die innerhalb von 15 Minuten per Rad erreicht werden können, erhöht sich kontinuierlich von 0,5 auf über drei. (siehe Tabelle 2-27)

Teilraum	Fahrzeit (Ø) zur nächsten Haltestelle (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)			Anzahl (Ø) Haltestellen in max. 15 Min. Fahrzeit
		(eher) günstig		ungünstig	
		< 10 Min.	10-15 Min.	> 15 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	10:20	62,4	17	20,6	1,8
Kreis Recklinghausen	10:47	61,7	16,7	21,5	1,4
Kreis Unna	08:52	67,2	14	18,6	1,6
Kreis Wesel	13:29	48,4	15,2	36,3	0,9
Kreise (gesamt)	10:59	59,6	15,8	24,5	1,4
Kreisfreie Städte	08:08	71,7	17,4	10,8	3
Geringer verdichtet	16:56	40,3	9	50,7	0,5
Eher gering verdichtet	12:15	55,9	10,6	33,5	1,1
Verdichtet	12:19	52,4	15	32,5	1,2
Eher höher verdichtet	09:08	64,7	21,3	14	1,6
Höher verdichtet	07:53	73,4	17	9,5	3,1
Metropole Ruhr	**09:08**	**67,5**	**16,8**	**15,7**	**2,4**

Tabelle 2-27 **Fahrrad-Erreichbarkeit von SPNV-Haltestellen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung:[39]
Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile

Die Abbildung 2-35 zeigt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Haltestelle des SPNV für die Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. In 42 der 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Haltestelle weniger als 15 Minuten. In 32 Kommunen müssen die Einwohner:innen im Mittel sogar weniger als 10 Minuten aufwenden. Die geringsten durchschnittlichen Fahrtzeiten konnten für Bönen (04:50 Minuten) und Schwelm (05:24 Minuten) identifiziert werden. In Datteln (32:01 Minuten) und Schermbeck (32:08 Minuten) beträgt die durchschnittliche Entfernung per Rad über 30 Minuten zur nächstgelegenen SPNV-Haltestelle. In rund 71 % der 635 Stadt- und Ortssteile ist eine (eher) günstige Erreichbarkeit von durchschnittlich unter 15 Minuten Fahrtzeit gegeben. In 52 % wird die nächste Haltestelle bereits in unter 10 Minuten erreicht.

39 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

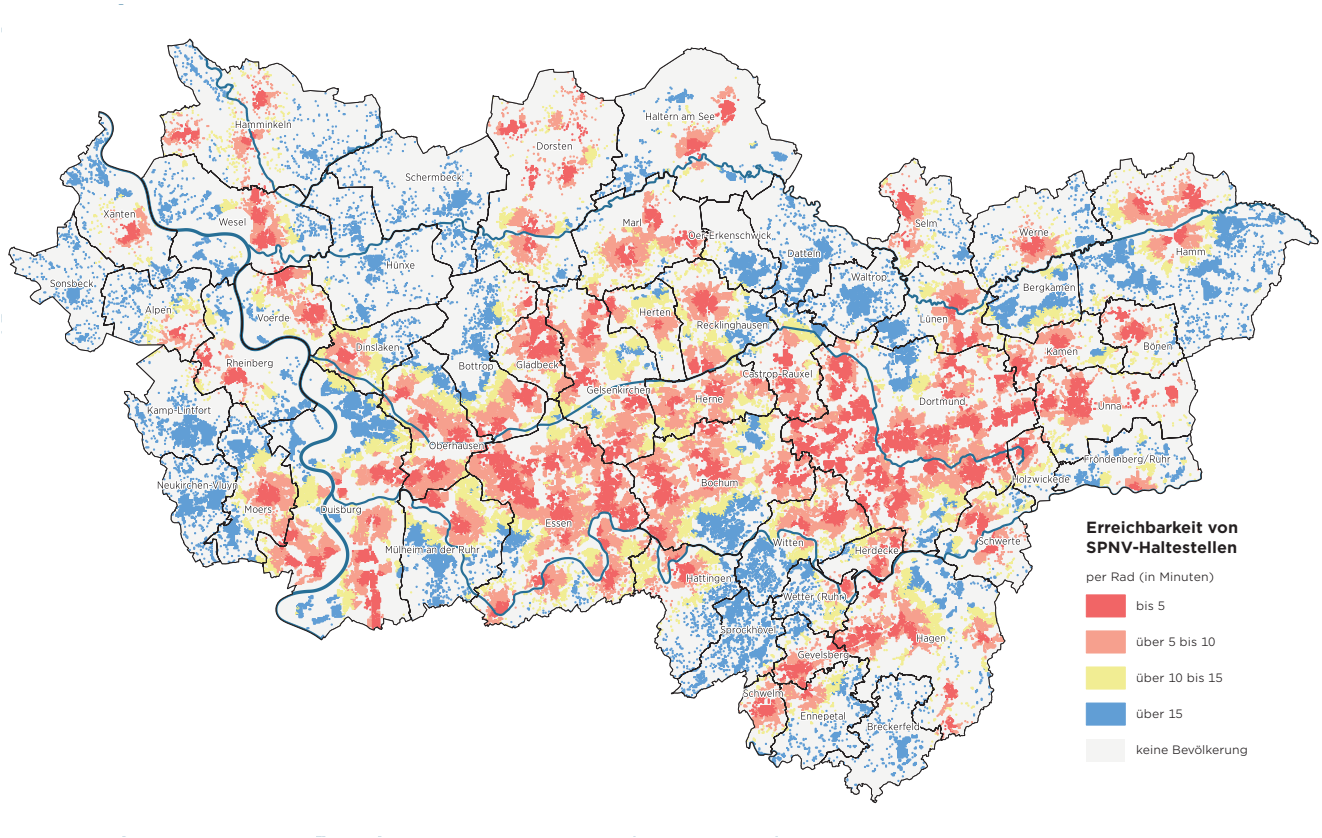


Abbildung 2-35 **Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen SPNV-Haltestelle in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-36 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den 635 Stadt- und Ortsteilen der Kommunen ist, der eine SPNV-Haltestelle innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichen kann. Auf kommunaler Ebene liegt der Anteil im Schnitt bei 67,5 %. Den höchsten Anteil weisen Schwelm mit 97 % und Unna mit 93 % auf. In zwölf Kommunen wohnen über 80 % der Bevölkerung innerhalb von 10 Minuten Fahrtzeit zu einer SPNV-Haltestelle. In 36 Kommunen gilt dies für mindestens die Hälfte der Einwohner:innen. In sechs Kommunen kann die gesamte Bevölkerung keine SPNV-Haltestelle innerhalb von 10 Minuten per Rad erreichen.

In der Karte ist erkennbar, dass in rund der Hälfte der 635 Stadt- und Ortsteile über 60 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung zur nächsten Haltestelle wohnen. In 43 % der Stadt- und Ortsteile beträgt der Anteil über 80 % und in 118 Stadt- und Ortsteilen wohnt nahezu die gesamte Bevölkerung in einer günstigen Fahrtzeit zur nächsten SPNV-Haltestelle. Deutlich erkennbar sind hier die höheren Anteile an den Bahnstrecken am Hellweg, an der Emscher, am Rhein, in Richtung Münster- und Sauerland sowie Richtung Soester Börde.

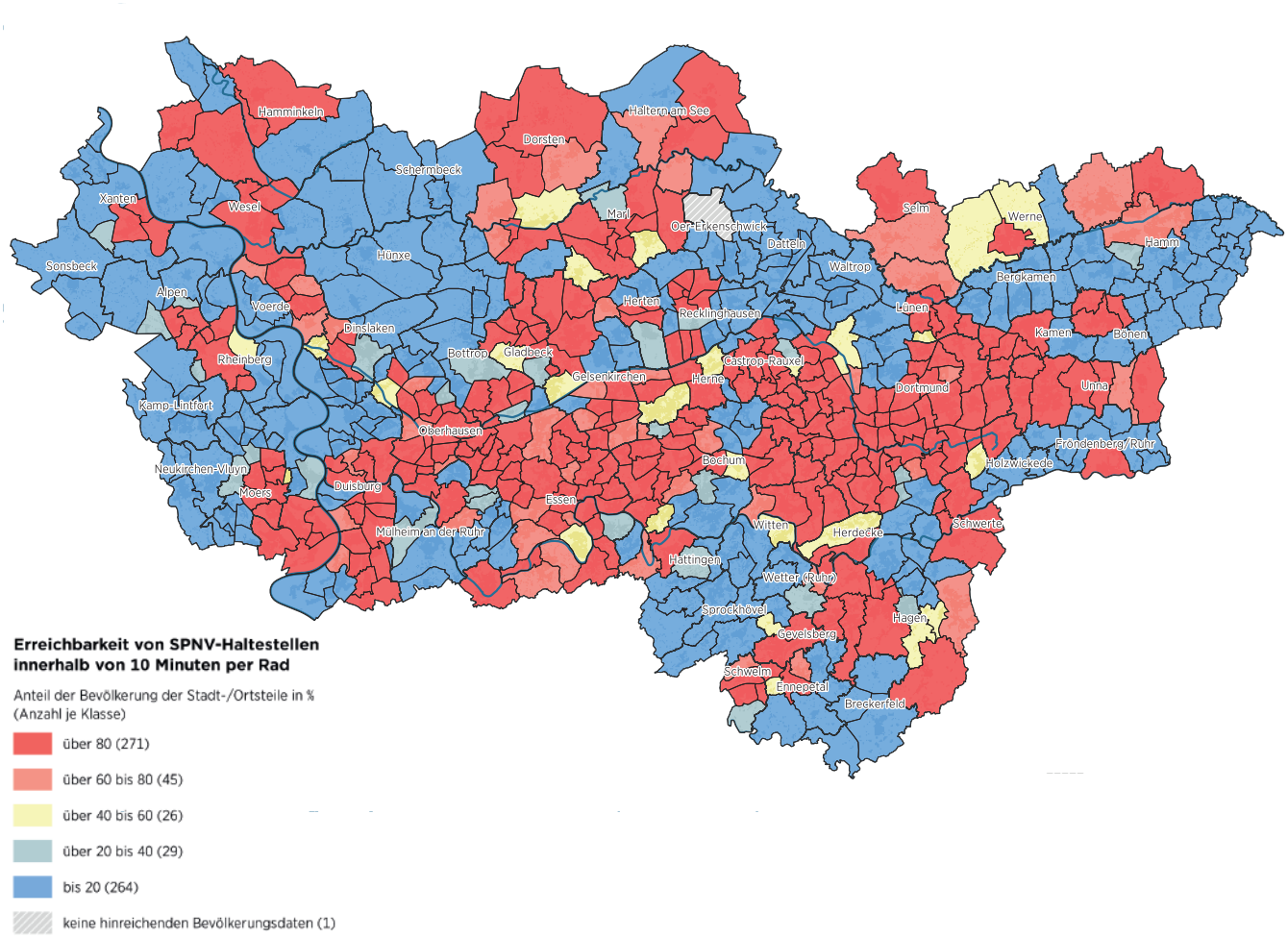


Abbildung 2-36 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von SPNV-Haltestellen**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

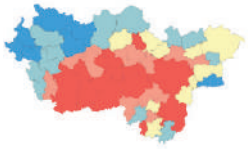
In der Metropole Ruhr gibt es etwas mehr als 190 SPNV-Haltestellen. Ein (eher) günstiger Zugang von bis zu 15 Minuten zum SPNV-Netz steht fußläufig lediglich rund 30 % der Bevölkerung zur Verfügung. Dahingegen wohnen über 3.5 Millionen Einwohner:innen in einer (eher) ungünstigen fußläufigen Entfernung von über 15 Minuten zur nächsten SPNV-Haltestelle. Im Durchschnitt benötigen die Einwohner:innen 28:43 Minuten zur nächsten Haltestellte. Mit dem Fahrrad können über 82 % der Bevölkerung eine SPNV-Haltestelle innerhalb von (eher) günstigen 15 Minuten erreichen. Eine günstige Erreichbarkeit von unter 10 Minuten Entfernung besteht für rund 3.4 Millionen Einwohner:innen. Für ca. 15 % der Bevölkerung gestaltet sich die Fahrtzeit mit über 15 Minuten ungünstig. Im regionalen Durchschnitt beträgt die Fahrtzeit 9:08 Minuten.

2.10 ÖSPV-Haltestellen

In der Metropole Ruhr und den angrenzenden Teilräumen gibt es zum Zeitpunkt der Analyse 8.691 Haltestellen des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs . Auf eine Haltestelle entfallen im regionalen Durchschnittlich 586 EW. Bezüglich des Versorgungsgrads bestehen Unterschiede zwischen den Kreisen und kreisfreien Städten. Entfallen in den Kreisen durchschnittlich zwischen 420 EW im Kreis Unna und 527 EW im Kreis Wesel auf eine Haltestelle, liegt der Wert für die kreisfreien Städte im Mittel mit 672 EW etwas höher. Ein ähnliches Bild zeigt die Betrachtung nach siedlungsstrukturellen Merkmalen. Mit zunehmender Bevölkerungsdichte erhöht sich die Anzahl der Einwohner:innen, die auf eine Haltestelle entfallen von 339 EW auf 692 EW. (siehe Tabelle 2-28)

In den 53 Kommunen der Metropole Ruhr kommen zwischen 226 EW in Bönen und 951 EW in Essen auf eine ÖSPV-Haltestelle. Die meisten Haltestellen finden sich in Dortmund (961) und Essen (611). In jeder Kommune gibt es zum Zeitpunkt der Erhebung mindestens 18 Haltestellen.

Die mittlere Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle des ÖSPV gibt Auskunft über die Qualität des Zugangs zur Mobilität für die Bevölkerung. Eine günstige Erreichbarkeit wird bei unter 5 Minuten Entfernung angenommen (entspricht bis 415 Meter zu Fuß). Eine eher günstige Erreichbarkeit wird innerhalb von 5 – 15 Minuten Entfernung betrachtet (415 – 1.250 Meter). 15 – 30 Minuten Entfernung (1.250 Meter bis 2.500 Meter) werden als eher ungünstig bewertet. Ab 30 Minuten Entfernung wird die Erreichbarkeit als ungünstig eingestuft (per Fahrrad gilt bereits ab über 15 Minuten bzw. ca. 3.750 Metern Entfernung eine ungünstige Erreichbarkeit). Für die Bewertung der Fuß- und Fahrrad-Erreichbarkeit wurde auf allgemein akzeptierte Werte aus Wissenschaft und Praxis zurückgegriffen. Berücksichtigt wurden nur Haltestellen, die im Linientakt bedient werden.



Teilraum	Anzahl Haltestellen	EW pro Haltestelle	Abfahrten pro Haltestelle (stündlich)
Ennepe-Ruhr-Kreis	714	451	5
Kreis Recklinghausen	1.248	491	5,6
Kreis Unna	936	420	3,7
Kreis Wesel	873	527	3,7
Kreise (gesamt)	3.771	474	4,6
Kreisfreie Städte	4.920	672	9,8
Geringer verdichtet	346	339	2,5
Eher gering verdichtet	968	425	3,5
Verdichtet	1.259	441	4,5
Eher höher verdichtet	1.571	550	6
Höher verdichtet	4.547	692	10,1
Metropole Ruhr	**8.691**	**586**	**7,5**

Tabelle 2-28 **Anzahl der ÖSPV-Haltestellen und Einwohner:innen pro ÖSPV-Haltestelle in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

2.10.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende fußläufige Erreichbarkeitswerte für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Haltestelle des ÖSPV beträgt 03:18 Minuten. 85 % der Bevölkerung kann innerhalb von 5 Minuten eine Haltestelle zu Fuß erreichen. Für weitere rund 14 % ist eine Haltestelle in 15 Minuten erreichbar. Damit wohnt nahezu die gesamte Bevölkerung in einer (eher) günstigen fußläufigen Entfernung zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs. Die Anzahl der Haltestellen, die innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können, liegt im regionalen Mittel statstisch bei 12,5. (siehe Tabelle 2-29)

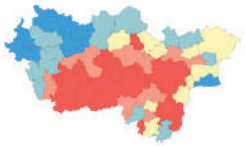
Kreise und kreisfreie Städte

In den Mittelwerten der Kreise und kreisfreien Städte zeigen sich lediglich geringe Unterschiede in der Erreichbarkeit. Während die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Haltestelle in den Kreisen zwischen 03:13 Minuten im Kreis Recklinghausen und 04:16 Minuten im Kreis Wesel liegt, variiert diese in den kreisfreien Städten zwischen 02:38 Minuten in Hagen und 03:22 Minuten in Duisburg. Ähnlich verhält es sich mit dem Anteil der Bevölkerung, der eine Haltestelle innerhalb von 5 Minuten fußläufig erreichen kann. Während dies auf 87 % der Bevölkerung in den kreisfreien Städten zutrifft, liegt der Anteil in den Kreisen zwischen 75 % und 86 %. Die Anzahl der Haltestellen, die innerhalb einer (eher) günstigen Gehzeit von 15 Minuten erreicht werden können, ist nahezu identisch. (siehe Tabelle 2-29)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet, erhöht sich die Erreichbarkeit mit zunehmender Bevölkerungsdichte. Während die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen ÖSPV-Haltestelle in Kommunen, die dem geringer verdichteten Raumstrukturtyp angehören 05:34 Minuten beträgt, sinkt diese mit zunehmender Bevölkerungsdichte auf 03:06 Minuten. Der Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 5 Minuten eine Haltestelle erreichen kann, erhöht sich von 65 % in geringer verdichteten Kommunen auf 87,5 % in höher verdichteten Kommunen. Betrachtet man den Anteil der Bevölkerung der innerhalb von 15 Minuten und damit in einer (eher) günstigen Entfernung zum nächsten Zugangspunkt des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs wohnt, so umfasst dies bereits in den geringer verdichteten Räumen über 93 % der Einwohner:innen und steigt kontinuierlich an. (siehe Tabelle 2-29)

40 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.



Teilraum	Gehzeit (Ø) zur nächsten Haltestelle (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)				Anzahl (Ø) Haltestellen in max. 15 Min. Gehzeit
		(eher) günstig		(eher) ungünstig		
		< 5 Min.	5-15 Min.	15-30 Min.	> 30 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	03:43	80,7	17,9	1,2	0,3	11
Kreis Recklinghausen	03:13	85,7	13,9	0,4	0,1	12,8
Kreis Unna	03:35	81	17,9	1	0,1	11
Kreis Wesel	04:16	75	22,4	1,9	0,6	8,8
Kreise (gesamt)	03:40	81	17,7	1	0,3	11,1
Kreisfreie Städte	03:07	87,2	12,6	0,1	0	13,3
Geringer verdichtet	05:34	65,2	28,4	4,6	1,8	6,5
Eher gering verdichtet	04:00	77,4	20,5	1,8	0,3	9,8
Verdichtet	03:24	83,9	15,1	0,8	0,2	12
Eher höher verdichtet	03:23	83,3	16,2	0,4	0,1	11,8
Höher verdichtet	03:06	87,5	12,4	0,1	0	13,4
Metropole Ruhr	**03:18**	**85**	**14,4**	**0,5**	**0,1**	**12,5**

Tabelle 2-29 **Fuß-Erreichbarkeit von ÖSPV-Haltestellen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[40]

Die Abbildung 2-37 zeigt die durchschnittliche Gehzeit zur nächstgelegenen Haltestelle des ÖSPV für die 53 Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. Bei Betrachtung der kommunalen Ebene finden sich die kürzesten durchschnittlichen Gehzeiten zur nächsten Haltestelle in den Städten Hagen und Gladbeck (jeweils 02:38 Minuten). Die längsten Gehzeiten müssen die Einwohner:innen von Selm (08:08 Minuten) und Hünxe (08:19 Minuten) einkalkulieren. In 47 von 53 Kommunen beträgt die durchschnittliche Gehzeit zur nächsten Haltestelle unter 5 Minuten. In diesen Kommunen besteht damit eine günstige Erreichbarkeit. In keiner der Kommunen liegt die durchschnittliche Entfernung über 10 Gehminuten. In rund 84 % der 635 Stadt- und Ortsteile ist die Erreichbarkeit mit einer durchschnittlichen Gehzeit von unter 5 Minuten zur nächsten ÖSPV-Haltestelle günstig. In weiteren 13 % kann die nächste Haltestelle in 10-15 Minuten erreicht werden. Damit ist in 97 % aller Stadt- und Ortsteile eine (eher) günstige Erreichbarkeit zur nächsten Haltestelle des ÖSPV gegeben.

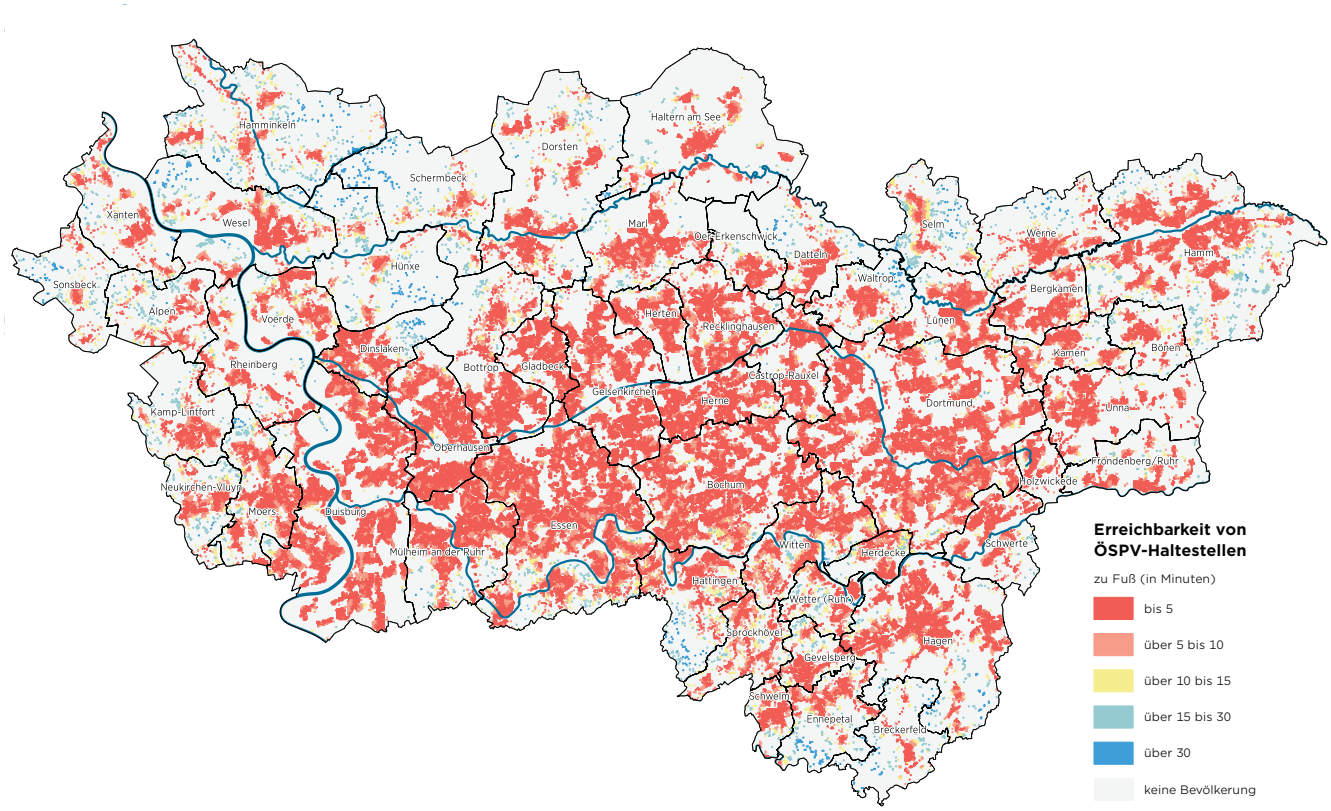


Abbildung 2-37 **Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen ÖSPV-Haltestelle in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-38 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den 635 Stadt- und Ortsteilen der 53 Kommunen ist, der eine ÖSPV-Haltestelle innerhalb von 5 Minuten zu Fuß erreichen kann. Der Anteil der Bevölkerung, der in einer günstigen fußläufigen Entfernung zur nächsten Haltestelle wohnt, schwankt unter den zwischen 94 % in Gladbeck und rund 37 % in Selm. In 35 Kommunen liegt der Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 5 Minuten eine Haltestelle zu Fuß erreichen kann, über 80 %.

In der Karte ist erkennbar, dass in 378 Stadt- und Ortsteilen über 80 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung zur nächsten ÖSPV-Haltestelle wohnen. Diese Stadt- und Ortsteile befinden sich überwiegend in den kreisfreien Städten sowie den zentralen Lagen der kreisangehörigen Städte. In der Kernzone am Hellweg und an der Emscher überwiegen Ortsteile mit mindestens 60 % der Bevölkerung, die in einer günstigen

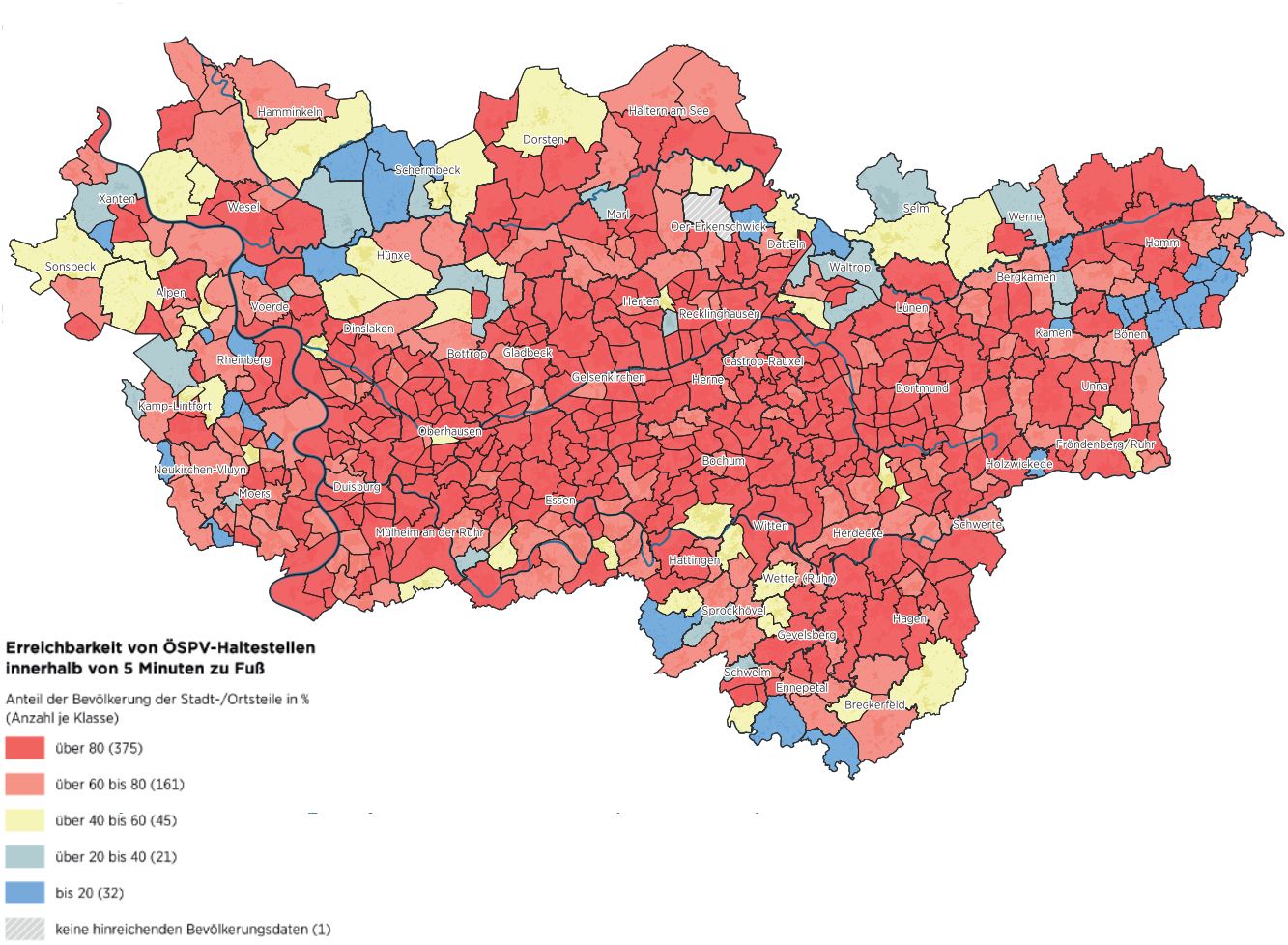


Abbildung 2-38 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von ÖSPV-Haltestellen**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Entfernung wohnen. In den dünner besiedelten Stadtrand- und Ortslagen am Niederrhein sowie den Übergängen zum Sauer- und Münsterland und zur Soester Börde, aber auch in unmittelbaren Stadtrandlagen der Kernstädte finden sich auch Stadt- und Ortsteile mit einem Anteil von 40 % bis 60 % % der Bevölkerung in günstiger Entfernung zur nächsten Haltestelle. Vereinzelt finden sich Stadt- und Ortsteile mit einem Bevölkerungsanteil von unter 20 % mit günstiger fußläufiger Erreichbarkeit.

2.10.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gesamträumliche Betrachtung

Im regionalen Mittel zeigen sich folgende Erreichbarkeitswerte per Fahrrad für die Metropole Ruhr. Die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Haltestelle beträgt 01:09 Minuten. 99,5 % der Bevölkerung kann innerhalb von 5 Minuten eine Haltestelle per Rad erreichen. Damit liegt für nahezu die gesamte Metropole Ruhr eine günstige Entfernung zur nächsten Haltestelle vor. Statistisch können durchschnittlich 104,5 Haltestellen innerhalb von 15 Minuten Fahrtzeit erreicht werden. (siehe Tabelle 2-30)

Kreise und kreisfreie Städte

Bei der Betrachtung der Kreise und kreisfreien Städte ergeben sich kaum Unterschiede. So liegt die Fahrzeit in den Kreisen mit durchschnittlich 01:12 Minuten etwas über den 01:07 Minuten, die Einwohner:innen der kreisfreien Städte im Durchschnitt für die Fahrt zu einer Haltestelle aufwenden müssen. Sowohl zwischen den Kreisen als auch zwischen den kreisfreien Städten bestehen nur geringfügige Spannungsbreiten von jeweils 18 Sekunden. Mit 99,8 % kann nahezu die gesamte Bevölkerung der kreisfreien Städte eine Haltestelle innerhalb von 5 Minuten per Rad erreichen. Kaum niedriger liegt der Anteil mit 99 % in den Kreisen. Während in den Kreisen 77 Haltestellen innerhalb von 15 Minuten per Rad erreicht werden können, beträgt die Anzahl in den kreisfreien Städten rund 120. (siehe Tabelle 2-30)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Siedlungsstrukturell betrachtet, sinkt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Haltestelle für die Bevölkerung von 01:46 Minuten in den geringer verdichteten Kommunen kontinuierlich auf 01:07 Minuten in den höher verdichteten Kommunen. Wobei der Wert ab den verdichteten Kommunen bereits auf hohem Niveau stagniert. Auch bei der Betrachtung des Anteils der Bevölkerung, die innerhalb von 5 Minuten Fahrtzeit einen Zugang zum ÖSPV erreichen kann, korreliert ein steigender Anteil von 94,6 % auf 99,9 % mit einer steigenden Bevölkerungsdichte. Signifikant steigt der Anteil der Haltestellen, der innerhalb von 15 Minuten per Rad erreicht werden kann von statistisch 28,3 auf 120 Haltestellen. (siehe Tabelle 2-30)

Teilraum	Fahrzeit (Ø) zur nächsten Haltestelle (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)			Anzahl (Ø) Haltestellen in max. 15 Min. Fahrzeit
		(eher) günstig		ungünstig	
		< 5 Min.	5-15 Min.	> 15 Min.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	01:15	98,8	1,2	0	74,2
Kreis Recklinghausen	01:05	99,6	0,4	0	93,3
Kreis Unna	01:09	99,4	0,6	0	76,2
Kreis Wesel	01:23	97,8	2,1	0,1	58,1
Kreise (gesamt)	01:12	99	1	0	77,1
Kreisfreie Städte	01:07	99,8	0,2	0	119,3
Geringer verdichtet	01:46	94,6	5	0,4	28,3
Eher gering verdichtet	01:18	98,5	1,5	0	51,7
Verdichtet	01:07	99,2	0,8	0	82,5
Eher höher verdichtet	01:08	99,6	0,4	0	97,4
Höher verdichtet	01:07	99,9	0,1	0	120
Metropole Ruhr	**01:09**	**99,5**	**0,5**	**0**	**104,5**

Tabelle 2-30 **Fahrrad-Erreichbarkeit von ÖSPV-Haltestellen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[41]

Die Abbildung 2-39 zeigt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächstgelegenen Haltestelle des ÖSPV für die 53 Kommunen der Metropole Ruhr auf Basis eines 100 x 100 Meter Rasters. In allen Kommunen beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit zur nächsten Haltestelle unter 3 Minuten. Bei der Betrachtung der kommunalen Ebene finden sich die kürzesten durchschnittlichen Fahrtzeiten zur nächsten Haltestelle in Gladbeck (00:52 Minuten) und Bönen (00:53 Minuten).

In Selm (02:26 Minuten) und Hünxe (02:33 Minuten) müssen die längsten Fahrzeiten einkalkuliert werden. Damit besteht für alle Kommunen eine günstige Erreichbarkeit. In rund 98 % der 635 Stadt- und Ortsteile ist die Erreichbarkeit mit einer durchschnittlichen Fahrtzeit von unter 5 Minuten zur nächsten ÖSPV-Haltestelle günstig. In keinem der Stadt- und Ortsteile beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit über 15 Minuten.

41 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

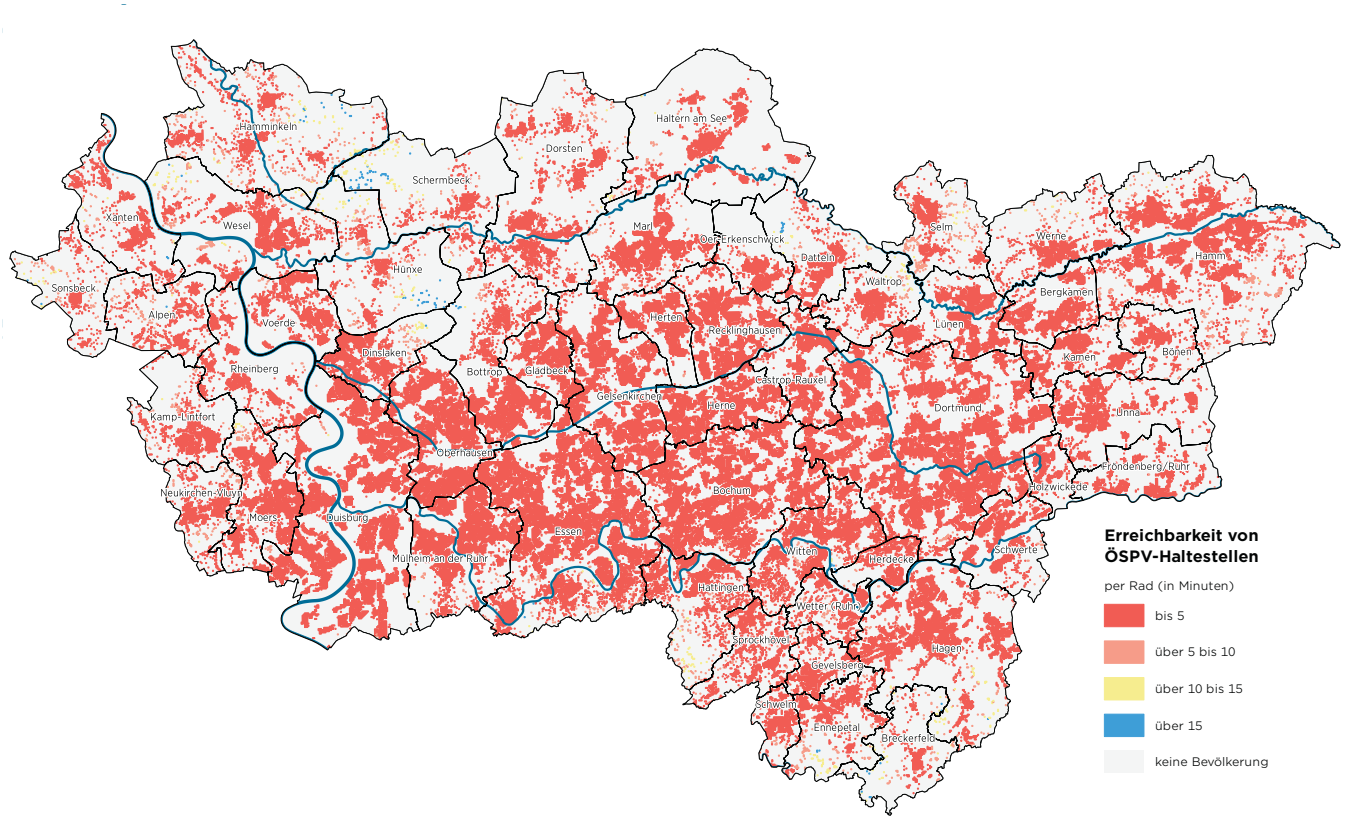


Abbildung 2-39 **Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen ÖSPV-Haltestelle in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-40 stellt dar, wie hoch der Anteil der Einwohner:innen in den Stadt- und Ortsteilen der 53 Kommunen in der Metropole Ruhr ist, der eine Haltestelle des ÖSPV innerhalb von 5 Minuten mit dem Fahrrad erreichen kann. In allen 53 Kommunen können über 80 % der Gesamtbevölkerung die nächste Haltestelle in weniger als 5 Minuten erreichen. In 52 Kommunen liegt der Anteil sogar bei über 90 % der Einwohner:innen. Die Karte zeigt, dass in nahezu allen Stadt- und Ortsteilen über 80 % der Bevölkerung in einer günstigen Entfernung zu einer Haltestelle wohnt. Stadt- und Ortsteile mit einem Anteil von unter 80 % Erreichbarkeit finden sich lediglich vereinzelt.

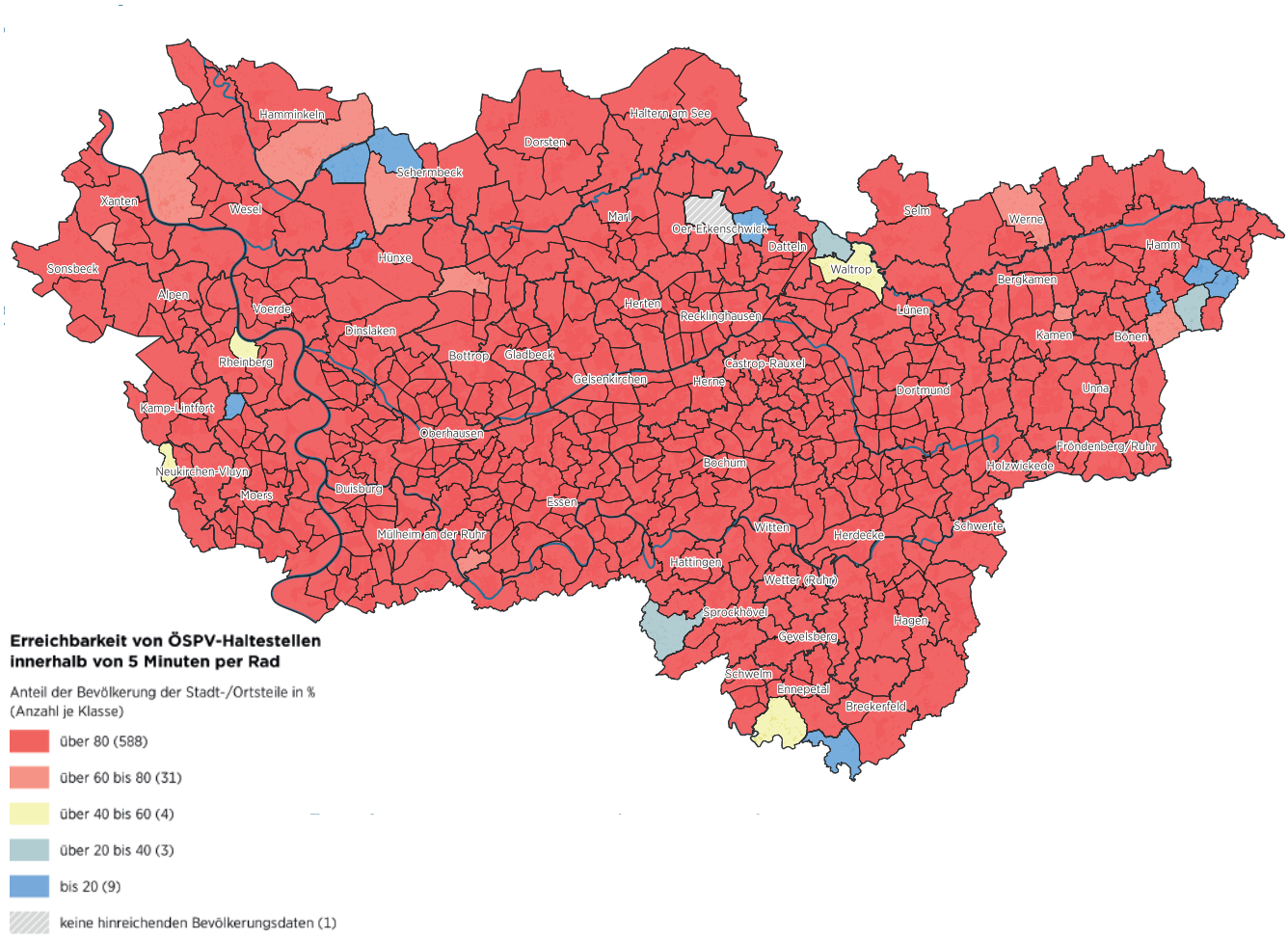


Abbildung 2-40 **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von ÖSPV-Haltestellen**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Metropole Ruhr weist mit 8.691 Haltestellen ein dichtes und weit verzweigtes ÖSPV-Netz auf. Zu Fuß können mehr als 99 % der Bevölkerung in weniger als 15 Minuten eine Linienhaltestelle der Stadt, oder Straßenbahn bzw. der Buslinien erreichen und wohnen damit einen (eher) günstigen Zugang. Für 85 % liegt die nächste Haltestelle mit unter 5 Minuten sogar in einer günstigen fußläufigen Entfernung. Im Durchschnitt benötigen die Einwohner:innen 03:18 Minuten zur nächsten Haltestelle. Mit dem Fahrrad kann über 99 % der Bevölkerung die nächste Haltestelle in einer günstigen Entfernung von unter 5 Minuten erreichen. Die durchschnittliche Fahrzeit beträgt hier 1:05 Minuten. Im Durchschnitt können in unter 15 Minuten Fahrtzeit rund 105 Haltestellen des ÖSPV erreicht werden. Zu Fuß sind es immerhin noch knapp 13 Haltestellen.

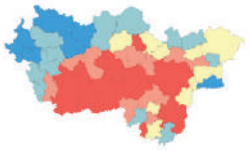
EXKURS

2.11 Standorte metropolradruhr (Farrradverleih)

Bei den Stationen des Bike-Sharing-Anbieters von metropolradruhr handelt es sich um Einrichtungen, die Personen aufsuchen, um ihre individuelle Mobilität durch den Umstieg auf das Fahrrad zu erweitern. Es wird nicht davon ausgegangen, dass diese Stationen mit einem eigenen Fahrrad aufgesucht werden. Dementsprechend wird auf eine Analyse der Fahrrad-Erreichbarkeit verzichtet.

In der Metropole Ruhr gibt es zum Zeitpunkt der Analyse 367 Bike-Sharing-Stationen des Anbieters von metropolradruhr. Auf eine Bike-Sharing-Station entfallen im regionalen Durchschnitt 13.877 EW. Alle Stationen befinden sich in den kreisfreien Städten. Die fußläufige Erreichbarkeit der Stationen ist aus diesem Grund für die Bevölkerung in der Metropole Ruhr eingeschränkt und in den Kreisen mit durchweg über 30 Minuten Gehzeit ungünstig sowie in Teilen als quasi nicht mehr realistisch anzusehen. Innerhalb der kreisfreien Städte entfallen auf eine Station von metropolradruhr 9.005 EW. (siehe Tabelle 2-31.

Der Versorgungsgrad schwankt zwischen 4.492 EW pro Station in Bochum und 25.534 EW pro Station in Hamm. Die meisten Stationen befinden sich in Dortmund (87) und Bochum (81).



Teilraum	Anzahl der Standorte	EW pro Standort
Ennepe-Ruhr-Kreis	0	-
Kreis Recklinghausen	0	-
Kreis Unna	0	-
Kreis Wesel	0	-
Kreise (gesamt)	0	-
Kreisfreie Städte	367	9.005
Geringer verdichtet	0	-
Eher gering verdichtet	0	-
Verdichtet	7	79.268
Eher höher verdichtet	7	123.503
Höher verdichtet	353	8.908
Metropole Ruhr	**367**	**13.877**

Tabelle 2-31 **Anzahl der metropolradruhr-Stationen und Einwohner:innen pro metropolradruhr-Station in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Kleinräumige Betrachtung: Kreisfreie Städte

Die durchschnittliche Entfernung zur nächsten Station des metropolradruhr beträgt in der Metropole Ruhr 75:57 Minuten. In den kreisfreien Städten liegt die Gehzeit im Durchschnitt bei 34:39 Minuten. Die niedrigste Gehzeit weist dabei Mülheim an der Ruhr mit 09:31 Minuten auf. Am längsten benötigt die Bevölkerung mit 45:38 Minuten in Hamm. 14,5 % der Bevölkerung in den kreisfreien Städten kann innerhalb von günstigen 10 Minuten eine Station erreichen. Weiteren rund 28 % der Einwohner:innen ist dies in 10 bis 15 Minuten möglich. 57 % der Bevölkerung in den kreisfreien Städten wohnt dementsprechend in einer (eher) ungünstigen Entfernung von mindestens 15 Minuten Gehzeit zur nächsten metropolradruhr-Station.

Die Tabelle 2-32 zeigt neben der durchschnittlichen Gehzeit den Anteil der Einwohner:innen in den elf kreisfreien Städten der Metropole Ruhr, die in einer günstigen, (eher) günstigen, (eher) ungünstigen und ungünstigen Entfernung zur nächsten Station wohnen. Der Anteil der Bevölkerung mit günstiger Entfernung schwankt zwischen ca. 27 % in Mülheim an der Ruhr und 4 % in Hamm. Im Durchschnitt beträgt der Anteil rund 9 %. Betrachtet man eine Erreichbarkeit von 10-15 Minuten, so erhöhen sich die Anteile auf ca. 57,5 % in Mülheim an der Ruhr bis ca. 10 % in Hamm. Den höchsten Anteil der Bevölkerung, die in einer ungünstigen Entfernung von über 30 Minuten zur nächsten Station wohnen, weisen jene Städte mit eher geringer Bevölkerungsdichte auf. Nach Hamm mit über 66 % folgen Duisburg (57 %), Bottrop (45 %) und Dortmund (42 %). Die Anzahl der erreichbaren Stationen innerhalb von 15 Minuten korreliert mit der Anzahl der tatsächlich vorhandenen Stationen.

Kreisfreie Stadt	Gehzeit (Ø) zum nächsten Standort (m:s)	Erreichbarkeit Anteil der EW (%)				Anzahl der Standorte	Anzahl (Ø) Standorte in max. 15 Min. Gehzeit
		(eher) günstig		(eher) ungünstig			
		< 10 Min.	10-15 Min.	15-30 Min.	> 30 Min.		
Bochum	15:51	21,1	31,5	35,2	12,1	81	2,3
Bottrop	36:36	8	20,6	26	45,4	7	0,8
Dortmund	29:34	19,4	24,8	13,6	42,3	87	2,6
Duisburg	38:43	10,1	16,9	16,5	56,5	37	1,2
Essen	16:56	18,5	33,5	32,2	15,7	67	2,2
Gelsenkirchen	17:41	9,3	38,8	37,3	14,5	20	1,1
Hamm	45:38	3,8	9,7	19,9	66,6	7	0,4
Herne	18:23	10,8	39,9	33,8	15,5	9	0,8
Mülheim an der Ruhr	09:31	27,3	57,5	12,7	2,5	33	2,7
Oberhausen	14:31	12,9	47,3	31,9	7,8	19	1

Tabelle 2-32 **Fuß-Erreichbarkeit von metropolradruhr-Stationen in ausgewählten kreisfreien Städten**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-41 veranschaulicht anhand der durchschnittlichen Entfernung in Minuten, dass selbst in den kreisfreien Städten der Anteil der Bevölkerung, der in einer günstigen oder eher günstigen Entfernung zur nächsten Bike-Sharing-Station wohnt, in den zentralen Stadtteilen konzentriert ist. Dies gilt insbesondere für die Städte Hamm, Bottrop, Duisburg, Bochum, Dortmund. Hier wird die Konzentration der Bike-Sharing-Stationen von metropolradruhr nochmals deutlich. So betragen die Entfernungen gerade in den Stadtrandlagen der flächengroßen Großstädte zur nächstgelegenen Station meist deutlich über 30 Minuten.

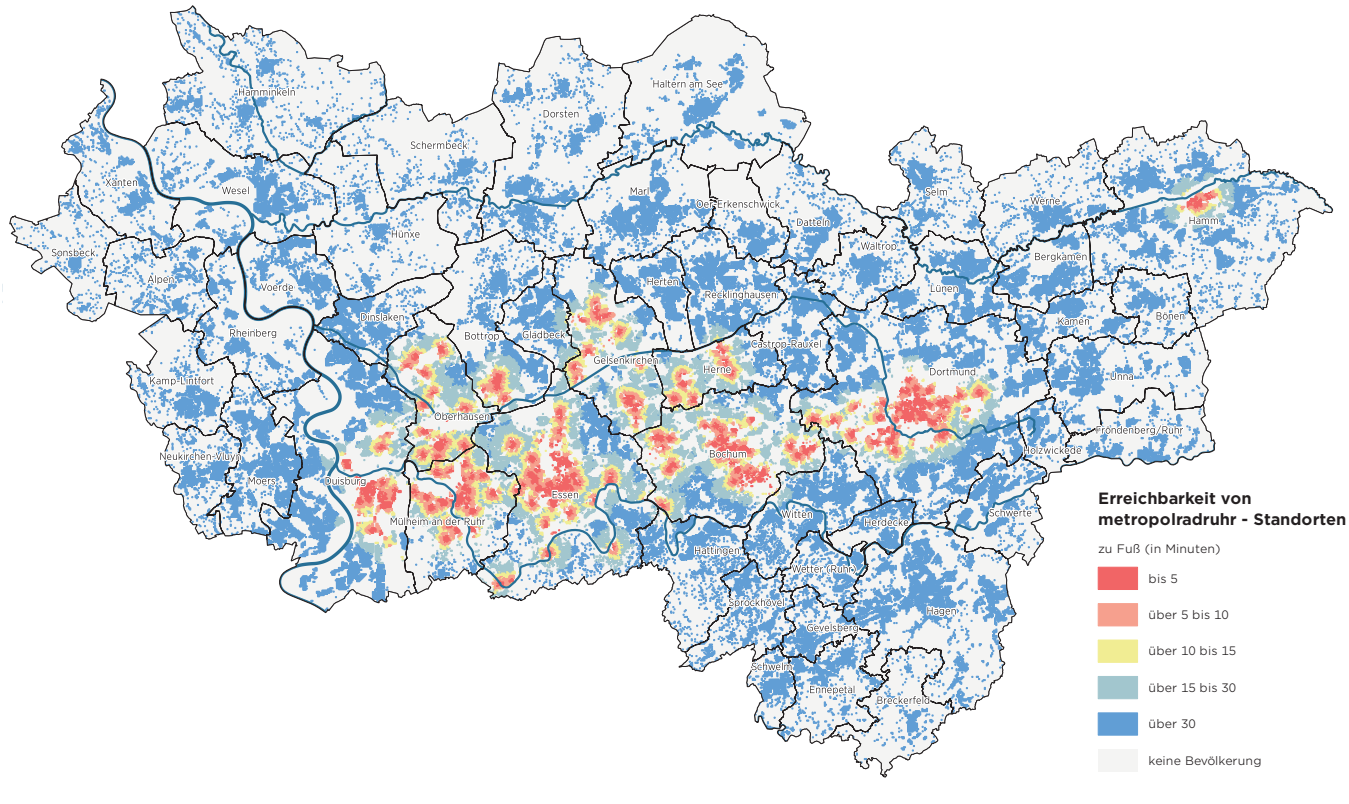


Abbildung 2-41 **Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen metropolradruhr-Station in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Die Abbildung 2-42 zeigt den Anteil der Einwohner:innen in den 635 Stadt- und Ortsteilen Kommunen, die in einer günstigen Entfernung von unter der Minuten zur nächsten Station wohnen. Deutlich wird hier noch einmal die Konzentration der Stationen auf die zentralen Stadtteile der kreisfreien Städte. Stadtteile mit einem Bevölkerungsanteil über 40 % oder gar 60 bzw. 80 %, der in einer günstigen Entfernung zur nächsten Station wohnt, finden sich lediglich vereinzelt in Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund. Mit Blick auf die Mobilitätswende und unter Berücksichtigung der Tragfähigkeit ist zu prüfen, ob eine adäquate Erweiterung des Stationsnetzes, gerade auch in den höher verdichteten kreisangehörigen Städten umsetzbar ist, um mehr Einwohner:innen den Zugang zum metropolradruhr-Netz zu ermöglichen.

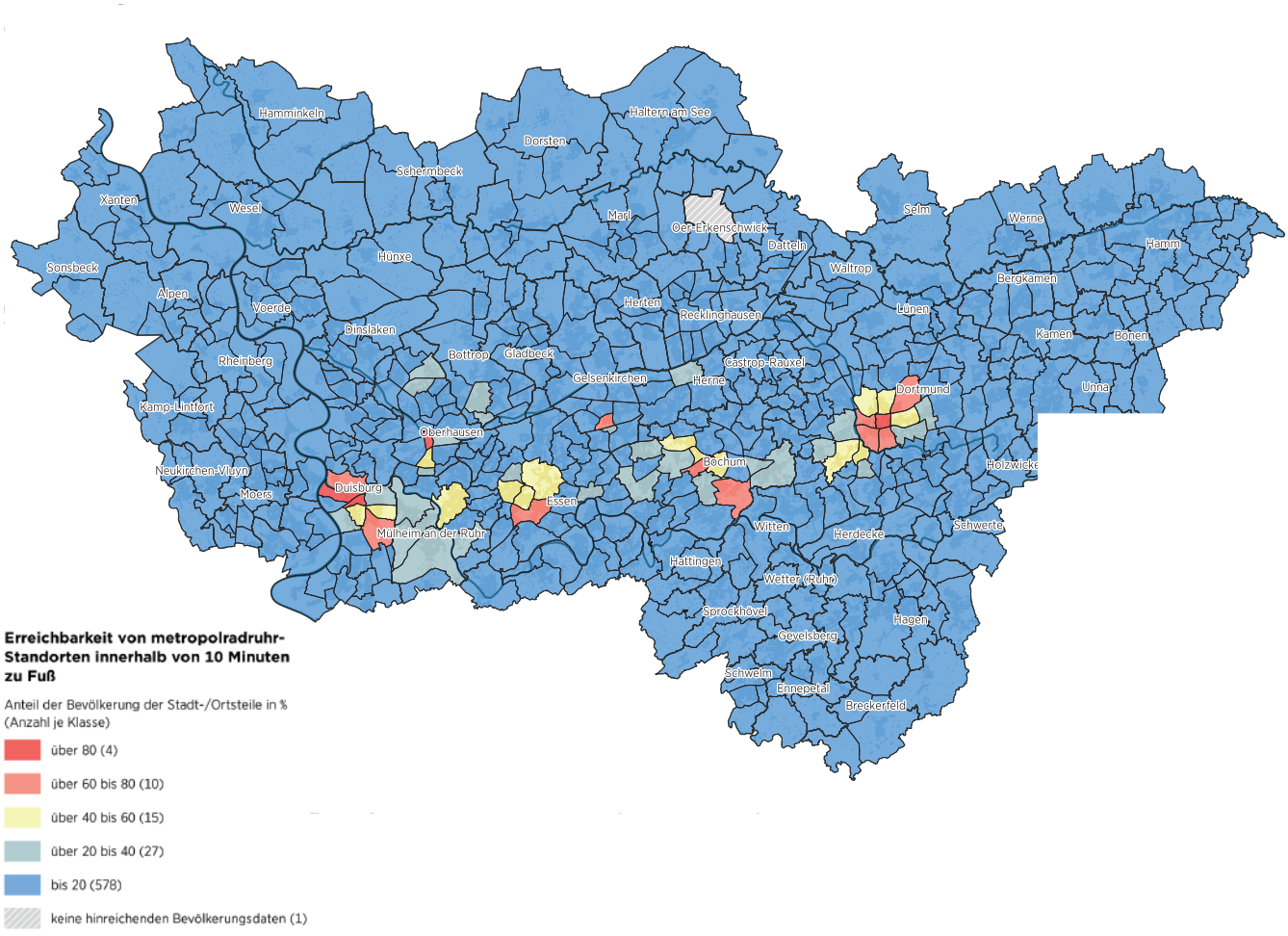


Abbildung 2-42: **Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit Erreichbarkeit von metropolradruhr-Stationen innerhalb von 10 Minuten Gehzeit in %**
Quelle: Eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4

ZUSAMMENFASSUNG

Die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in der Metropole Ruhr stellt sich insgesamt positiv dar. Gleichwohl sind intraregionale und intrakommunale Unterschiede in Abhängigkeit der betrachteten Einrichtungsart feststellbar. Die Wahl der Mobilitätsform hat erheblichen Einfluss auf die Erreichbarkeit. Bei Betrachtung der Fuß-Erreichbarkeit ist zu attestieren, dass die gesamte Bevölkerung der Metropole Ruhr in einer mindestens eher günstigen Entfernung von unter 15 Minuten zur nächsten Haltestelle des ÖSPV wohnt. 85 % können die nächste Haltestelle sogar in unter 5 Minuten erreichen. Komplementär hierzu ist die Erreichbarkeit von SPNV-Haltestellen zu werten. Das deutlich lückenhaftere Netz mit ungünstigeren Erreichbarkeiten ist unter anderem damit zu erklären, dass gerade auch in den dichter besiedelten Räumen das Stadtbahn-System die schienengebundene Mobilität durch S-Bahn und Regionalzügen ersetzt. Hinsichtlich der Erreichbarkeit der weiteren Einrichtungen zeigt sich überwiegend eine (eher) günstige Entfernung für eine deutliche Mehrheit der Bevölkerung in der Metropole Ruhr. Mit Ausnahme von Postfilialen und Kinderarztpraxen wohnt über die Hälfte die Bevölkerung in einer günstigen fußläufigen Entfernung zur jeweils nächstgelegenen Einrichtung. Etwas über 25 % der Bevölkerung wohnt in einer eher ungünstigen Entfernung von mindestens über 15 Minuten zu Fuß von der nächsten Kinderarztpraxis entfernt. Deutlich günstiger stellt sich die Versorgung bei der Betrachtung der Fahrrad-Erreichbarkeit dar. Mit Ausnahme der Kinderarztpraxen und SPNV-Haltestellen ist hier eine nahezu flächendeckende Erreichbarkeit der Einrichtungen für die gesamte Bevölkerung zu erkennen. Die flächendeckende Daseinsvorsorge ist mit dem Rückgriff auf das Rad für die Metropole Ruhr als positiv anzusehen. In der Analyse der Erreichbarkeiten wurde lediglich das Kriterium der Geschwindigkeit berücksichtigt, Qualitätsmerkmale wie Sicherheit und Komfort der Wegebeziehungen wurden nicht berücksichtigt. Lediglich die Fahrgeschwindigkeit variiert in Abhängigkeit zum Wegebelag.

3 GESAMTBETRACHTUNG VON EINRICHTUNGEN DER DASEINSVORSORGE

Die Analyse der Erreichbarkeit einzelner Einrichtungen der Daseinsvorsorge liefert bereits relevante Einblicke in die Versorgungssituation[42] in der Metropole Ruhr. Eine integrierte Betrachtung der Versorgungssituation in den Teilräumen und Kommunen, sowie auf Stadt- und Ortsteilebene erfolgt anhand eines nach Relevanz und Frequentierung gewichteten Gesamtindikators.

3.1 Der *ruhr***FIS**-DV-Index

Durch die Bildung eines Gesamtindikators werden die Informationen einzelner Einrichtungsarten der Daseinsvorsorge verdichtet und zugleich eine Gewichtung vorgenommen. Das zusammenfassende Ergebnis wird als *ruhr***FIS**-DV-Index bezeichnet.

Berechnung des *ruhr*FIS-DV-Index

Für die Berechnung des *ruhr***FIS**-DV-Index werden sowohl der Reiseaufwandsindikator als auch der Kumulationsindikator aus den Einzelbetrachtungen herangezogen. Mit dem Reiseaufwandsindikator wurde zunächst, wie bei den Einzelbetrachtungen in Kapitel 2, die Reisezeit anhand des Wegenetzes zur nächstgelegenen Einrichtung berechnet (zur Methodik siehe Kapitel 1.4). Um darüber hinaus auch Aussagen über die Verfügbarkeit (Kapazitäten) der Versorgung in die Bewertung der flächendeckenden Daseinsvorsorge mitaufnehmen zu können, wurde ein Kumulationsindikator gebildet. Anhand dieses Indikators wird die Anzahl der Standorte gleicher Einrichtungsart aufgezeigt, die innerhalb einer maximalen Reisezeit von 15 Minuten ausgehend vom Wohnstandort erreichbar ist. Hierdurch können Agglomerationen gleichartiger Einrichtungen in der Bewertung berücksichtigt werden. Leitend ist hier die Annahme, dass mit einer höheren Anzahl erreichbarer Standorte der gleichen Daseinsvorsorgeeinrichtung eine verbesserte Versorgung einhergeht. Dementsprechend werden hier zusätzliche Punkte pro erreichbarem Standort vergeben.

42 Unter Versorgungssituation wird hier die integrierte Betrachtung der Erreichbarkeit zum nächsten Standort und die Anzahl der innerhalb von 15 Minuten erreichbaren Standorte der jeweiligen Einrichtung verstanden. Im Kontext des *ruhr***FIS**-DV-Index erfolgt eine gewichtete Betrachtung aller Einrichtungen.

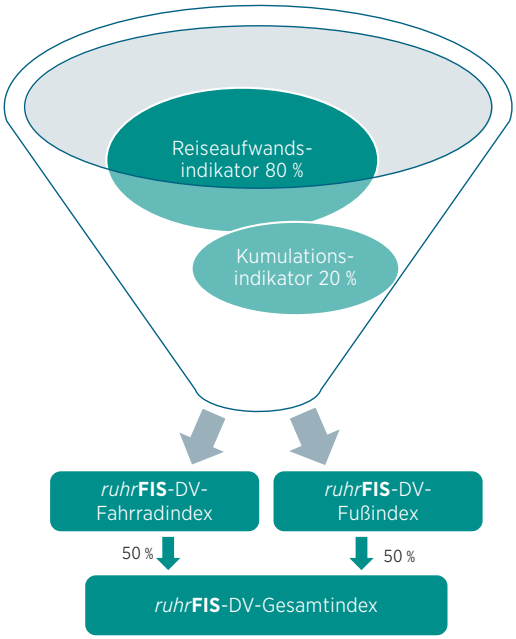


Abbildung 3-1 **Zusammensetzung des** *ruhr***FIS-DV-Index**
Quelle: eigene Darstellung

Um die siedlungsstrukturellen Merkmale sowie die wirtschaftliche Tragfähigkeit von Einrichtungen in unterschiedlichen Raumstrukturtypen zu berücksichtigen, wird eine Obergrenze bei der Anzahl an erreichbaren Standorten der jeweiligen Einrichtung festgelegt, ab der keine zusätzlichen Punkte mehr vergeben werden (Sättigungsgrad 100 %). Hierbei wird der Sättigungsgrad zwischen der Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad im Verhältnis 1/3 festgelegt. Dies entspricht dem Verhältnis der Distanzen, die mit der jeweiligen Mobilitätsform in gleicher Reisezeit zurückgelegt werden können. Für die Versorgungssituation in der Metropole Ruhr wird die Erreichbarkeit des nächstgelegenen Standortes jeder Einrichtungsart gegenüber der Anzahl der innerhalb von 15 Minuten erreichbaren Standorte als wichtiger erachtet. Aus diesem Grund wird der *ruhr***FIS**-DV-Index mit einem Verhältnis von 80 % Reiseaufwandsindikator und 20 % Kumulationsindikator berechnet.

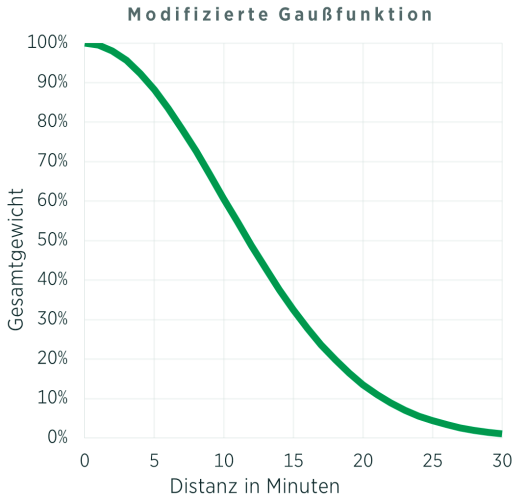


Abbildung 3-2 **Modifizierte Gaußfunktion zur Darstellung des *ruhr*FIS-DV-Index**
Quelle: eigene Darstellung

Die Berechnung des rasterbezogenen Gesamtindex erfolgt mittels einer modifizierten Gauß-Funktion. In der Variable „Gesamtgewicht" werden die Gewichte aller Indikatoren aufsummiert und ein standardisierter Gesamtindex ermittelt. Dieser Index weist Werte zwischen 0 und 100 auf. Ausgehend von 100 als bestmöglicher Wert nimmt die integrierte Erreichbarkeit (und damit die Güte der Versorgungssituation) mit zunehmender Distanz ab. Als Fixwert zur Einordnung wird für den integrierten Schwellenwert von 15 Minuten ein Indexwert von 33 Punkten festgelegt. Somit ergibt sich ein Indexwert von 80 Punkten bei 7 Minuten und 60 Punkten bei 10 Minuten. Die Ergebnisse für die jeweiligen Analyseebenen ordnen sich im Verlauf dieser Kurve ein. (siehe Abbildung 3-2).

Gewichtung der Daseinsvorsorgeeinrichtungen

In Tabelle 3-1 wird die Gewichtung der einzelnen Einrichtungsarten für Reisaufwands- und Kumulationsberechnung aufgeführt. Ebenso findet sich hier eine Übersicht zu den Obergrenzen, bei der die maximale Punktzahl für den Kumulationsindikator erreicht wird.

Für die Gewichtung der jeweiligen Einrichtungsarten wurden verschiedene Faktoren wie Frequentierung, Bedarf sowie Anteil der relevanten Nutzergruppen in der Bevölkerung herangezogen. Das höchste Gewicht erhält die Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten. Dies ist das Resultat der relativ häufigen Frequentierung durch nahezu sämtliche Bevölkerungsgruppen. Die Erreichbarkeit von Kindertagesstätten erhält ebenso ein hohes Gewicht, da hier neben der Häufigkeit des Besuchs auch einer adäquaten Erreichbarkeit für Kleinkinder Rechnung getragen werden soll. Bei Grundschulen wurde die Erreichbarkeit geringer gewichtet, da hier im Vergleich auch weitere Strecken zugemutet werden können. Die Gewichtung von Haus-, Kinder- und Zahnarztpraxen ergibt sich aus der dringenden Notwendigkeit einer wohnortnahen Versorgung bei in der Regel geringerer Frequentierung. Gleich gewichtet sind Apotheken, da hier die Notwendigkeit der Versorgung bzw. die Frequenz in engem Zusammenhang mit dem Aufsuchen von Arztpraxen korreliert. Ausschlag für die geringe Gewichtung der Postfilialen gibt der Umstand, dass viele der angebotenen Serviceleistungen auch digital in Anspruch genommen werden können. Gleichwohl haben Filialen vor Ort mit einem umfassenden Angebot an Postdienstleistungen nach wie vor einen zu berücksichtigenden Versorgungsauftrag.

Einrichtungen der Daseinsvorsorge	Gewichtung Reiseaufwand	Gewichtung Kumulation	Sättigung Fuß	Sättigung Fahrrad
Lebensmittelmärkte	2	0,5	5	15
Kindertagesstätten	1,75	0,4375	5	15
Grundschulen	1,5	0,375	3	9
Haus- und Zahnärzte	1,5	0,375	5	15
Kinderärzte	1,5	0,375	3	9
Apotheken	1,5	0,375	3	9
SPNV 1. Kategorie	1,25	0,3125	3	9
ÖSPV 1. Kategorie	1,25	0,3125	5	15
Postfilialen	1	0,25	3	9
SPNV 2.Kategorie	0,75	0,1875	3	9
ÖSPV 2.Kategorie	0,75	0,1875	5	15

Tabelle 3-1 **Gewichtung und Sättigung der jeweiligen Einrichtungen für den Reisaufwand- und Kumulationsindikator**
Quelle: eigene Darstellung

Gewichtung und Kategorisierung der ÖPNV-Haltestellen

Die Haltestellen des ÖPNV bieten als Zwischenziel die Möglichkeit, die individuelle Mobilität zu erweitern, um eigene Bedürfnisse decken zu können. Aus diesem Grund werden diese hier mit moderater Gewichtung berücksichtigt. Unterschieden wird zwischen ÖSPV-Haltestellen (Stadt- und Straßenbahn sowie Buslinien) und SPNV-Haltestellen (RE, RB sowie S-Bahn). Beide Haltestellenarten sind in je zwei Kategorien unterteilt. Während die Haltestellen der zweiten Kategorie mit einer Gewichtung von 0,75 Punkten in die Indexberechnung einfließen, erhalten Haltestellen der ersten Kategorie aufgrund ihrer höheren Bedeutung für den ÖPNV mit einem Wert von 1,25 auch ein höheres Gewicht. Die Unterteilung erfolgt in Abhängigkeit der stündlichen Bedienung im Linientakt des SPNV und ÖSPV und gibt näherungsweise Aufschluss über die Bedeutung der Haltestellen. Die Haltestellen wurden anhand der stündlichen Frequentierung von An- und Abfahrten klassifiziert. Um die Klassengrenzen zu bilden, wurden natürliche Brüche gebildet. So ergeben sich Schwellenwerte von mindestens 15 ÖSPV- bzw. mindestens zwölf SPNV-Abfahrten pro Stunde, um als Haltestelle der ersten Kategorie eingestuft zu werden. Bei den SPNV-Haltestellen wurden ebenso Haltestellen in die erste Kategorie gruppiert, die mindestens sechs Abfahrten pro Stunde vorweisen und zusätzlich eine erhöhte Bedeutung als Umsteigepunkt von ÖSPV auf SPNV haben. Eine Übersicht zur Kategorisierung der SPNV-Haltestellen zeigt Abbildung 3-3.

Abbildung 3-3 **SPNV-Haltestellen der ersten Kategorie (rot) und der zweiten Kategorie (grün) in der Metropole Ruhr**
Quelle: Eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

3.2 Ergebnisse *ruhr***FIS**-DV-Index

Die ermittelten Werte des *ruhr***FIS**-DV-Index liegen zwischen 0 und maximal 100 Punkten. Je höher die Punktzahl, desto besser gestaltet sich die Gesamterreichbarkeit und damit die Versorgungssituation des jeweiligen Raumes. Im Folgenden werden die Ergebnisse sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad für die Metropole Ruhr, ihre siedlungsstrukturellen Teilräume, Kreise, Städte und Gemeinden sowie die 635 Stadt- und Ortsteile dargestellt. Zusätzlich wird ein Gesamtindex für die Versorgungssituation mit einer Gewichtung von jeweils 50 % Fuß-Index und 50 % Fahrrad-Index für die jeweiligen Analyseebenen gebildet.

Gesamträumliche Betrachtung

Die Metropole Ruhr erreicht im *ruhr***FIS**-DV-Gesamtindex 73 von möglichen 100 Punkten, was einer günstigen Versorgungssituation auf gesamtregionaler Ebene entspricht. Eine ausschließliche Betrachtung des Fuß-Index ergibt ein regionales Mittel von 59 Punkten. Deutlich besser stellt sich die flächendeckende Versorgungssituation mit dem Fahrrad dar. Hier erreicht die Metropole Ruhr 87 Punkte. (siehe Tabelle 3-2)

Kreise und kreisfreie Städte

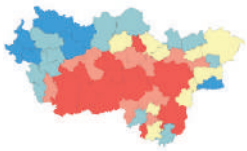
Der Vergleich von Kreisen und kreisfreien Städten zeigt intraregionale Unterschiede. Der Fuß-Index weist für die Kreise zwischen 50 Punkte in Recklinghausen und 55 Punkte im Kreis Wesel aus. Die Versorgungssituation per Fahrrad liegt hier bei 78 bis 84 Punkten. In beiden Indizes liegen die Werte für die kreisfreien Städte mit durchschnittlich 63 Punkten für die Fuß-Erreichbarkeit und 90 Punkten für die Fahrrad-Erreichbarkeit deutlich höher. Der *ruhr***FIS**-DV-Gesamtindex für die kreisfreien Städte liegt im Mittel bei 76 Punkten und damit über dem Wert für die gesamte Region (73 Punkte). Der Gesamtwert für die Kreise liegt mit 67 Punkten etwas niedriger. (siehe Tabelle 3-2)

Für die kreisfreien Städte kann nahezu durchweg eine günstige Versorgungsituation festgestellt werden. Bei den Kreisen besteht zwischen den Städten und Gemeinden und auch innerhalb der Kommunen zum Teil ein erhebliches Versorgungsgefälle. Dies gilt es bei der Interpretation der günstigen Bewertung mit 67 Punkten im Gesamtindex zu berücksichtigen. (siehe kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile)

Siedlungsstrukturelle Differenzierung

Bei Betrachtung nach siedlungsstrukturellen Merkmalen zeigt sich ein differenzierteres Bild. So steigt der *ruhr***FIS**-DV-Index für Fuß-Erreichbarkeit mit zunehmender Bevölkerungsdichte von 38 Punkten in den geringer verdichteten Kommunen auf 63 Punkten in den höher verdichteten Kommunen. Eine ähnliche Entwicklung, jedoch auf höherem Niveau, besteht für den *ruhr***FIS**-DV-Index für Fahrrad-Erreichbarkeit. Hier liegen die Werte zwischen 61 und 90 Punkten. Am deutlichsten ist der Unterschied bei beiden Indizes zwischen den geringer verdichteten und eher gering verdichteten Kommunen. (siehe Tabelle 3.2)

Die Betrachtung der Verteilung anhand der siedlungsstrukturellen Merkmale zeigt, dass die Versorgungssituation gerade in den geringer verdichteten Kommunen schlechter ist und sich mit steigender Bevölkerungsdichte kontinuierlich verbessert. Mit 50 Punkten im Gesamtindex kann die Versorgung für die geringer verdichteten Kommunen auf gesamtstädtischer Ebene als eher günstig beschrieben werden. Bereits eher geringer verdichteten Kommunen kann mit 63 Punkten eine günstige Versorgungssituation attestiert werden.



Teilraum	*ruhr***FIS-DV Fußindex**	*ruhr***FIS-DV Fahrradindex**	*ruhr***FIS-DV Gesamtindex**
Ennepe-Ruhr-Kreis	52	81	66
Kreis Recklinghausen	55	84	69
Kreis Unna	51	82	67
Kreis Wesel	50	78	64
Kreise (gesamt)	52	81	67
Kreisfreie Städte	63	90	76
Geringer verdichtet	38	61	50
Eher gering verdichtet	49	76	63
Verdichtet	52	82	67
Eher höher verdichtet	56	87	71
Höher verdichtet	63	90	77
Metropole Ruhr	**59**	**87**	**73**

Tabelle 3-2 **Bewertung der Versorgungssituation in der Metropole Ruhr nach *ruhr*FIS-DV-Index**
Quelle: eigene Darstellung

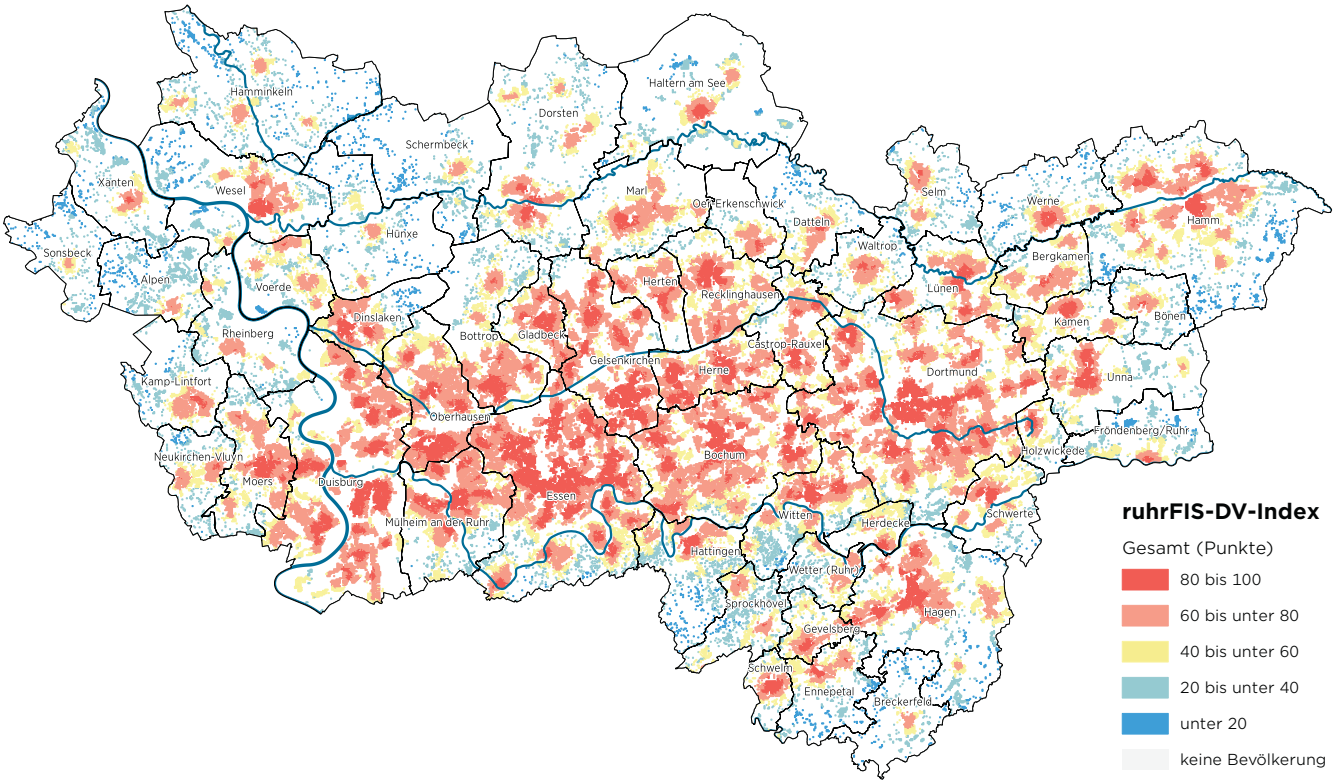


Abbildung 3-4 **Versorgungssituation in der Metropole Ruhr nach *ruhr*FIS-DV-Gesamtindex**
Quelle: eigene Darstellung

Kleinräumliche Betrachtung:
Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[43]

Die Abbildung 3-4 zeigt die *ruhr***FIS**-DV-Indexwerte für die Gesamtversorgungssituation in den 53 Kommunen anhand eines 100 x 100 Meter Rasters. Bei kleinräumiger Betrachtung der Kommunen im Verbandsgebiet zeigt sich folgendes Bild. Die Werte liegen zwischen 80 Punkten in Essen und 45 Punkten in Alpen. 42 der 53 Kommunen erreichen über 60 der möglichen 100 Punkte und weisen damit im Durchschnitt eine günstige Versorgungssituation auf. 19 Kommunen erreichen sogar über 70 Punkte. Die höchsten Erreichbarkeitswerte und damit die günstigste Versorgungssituation findet sich in den kreisfreien und kreisangehörigen Städten der Kernzone am Hellweg, an der Emscher und am Rhein sowie in Hagen und Schwelm. Letztere profitiert von der unmittelbaren Nähe zur außerhalb des Verbandsgebiet liegenden Stadt Wuppertal. Tendenziell niedrigere Indexwerte finden sich in einem Korridor vom Niederrhein über das nördliche Verbandsgebiet bis nach Hamm. In diesem Teilraum befinden sich überwiegend Kommunen mit eher geringerer Bevölkerungs- und Siedlungsdichte.

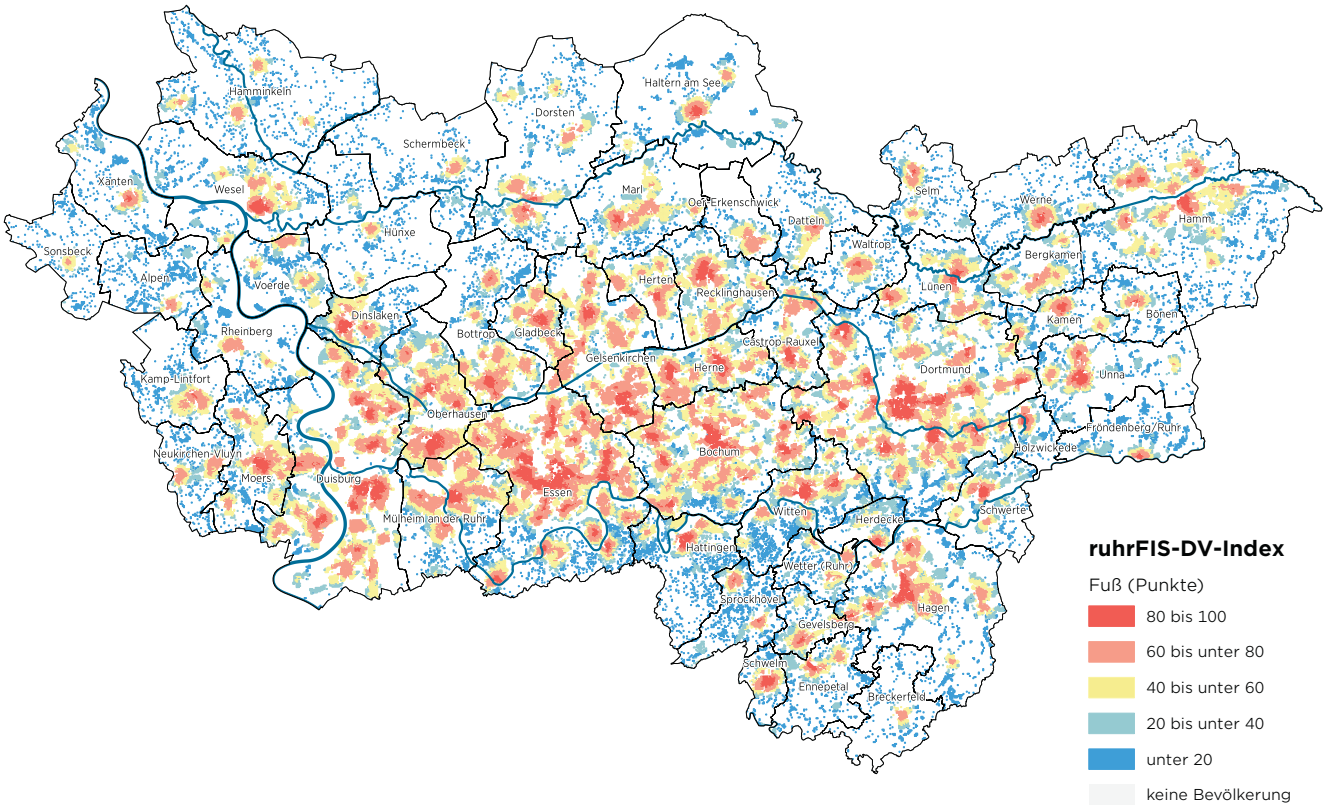


Abbildung 3-5 **Versorgungssituation in der Metropole Ruhr nach *ruhr*FIS-DV-Fußindex**
Quelle: eigene Darstellung

Der separate Blick auf die beiden Indizes für Fuß- und Fahrraderreichbarkeit zeigt ein ähnliches Bild allerdings auf unterschiedlichem Niveau. So liegen die Werte für die Fuß-Erreichbarkeit zwischen 68 Punkten in Essen und 33 Punkten in Alpen. Der Fahrradindex zeigt Werte zwischen 92 Punkten in Gelsenkirchen und Essen und 55 Punkten in Sonsbeck und Schermbeck auf. Dabei erreichen 31 Kommunen mehr als 80 Punkte.

Bei Betrachtung der 635 Stadt- und Ortsteile der Kommunen wird deutlich, dass sich auf kleinräumiger Ebene nochmal ein heterogeneres Bild ergibt. 11 % der Stadt- und Ortsteile erreichen im Gesamtindex über 80 Punkte auf (Fußindex: 2 % der Stadt- und Ortsteile; Fahrradindex: 59 % der Stadt- und Ortsteile. In 62 % der Stadt- und Ortsteile werden über 60 Punkte erreicht (Fußindex: 28 %; Fahrradindex: 83 %), was noch auf eine günstige

43 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

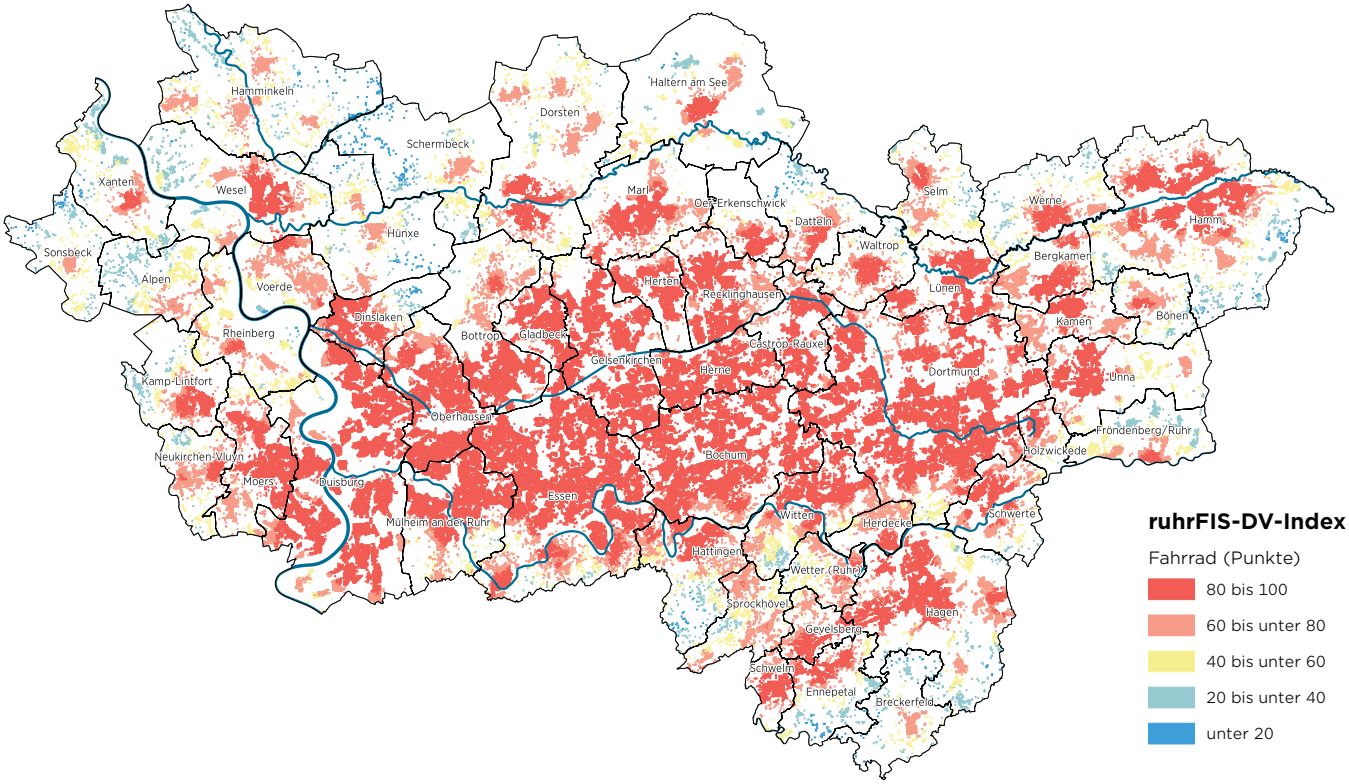


Abbildung 3-6 **Versorgungssituation in der Metropole Ruhr nach *ruhr*FIS-DV-Fahrradindex**
Quelle: eigene Darstellung

Versorgungssituation schließen lässt. 87 % der Stadt- und Ortsteile erreichen mehr als 33 der möglichen 100 Punkte im Gesamtindex (Fußindex: 70 %; Fahrradindex: 97 %).

Deutlich wird, dass gerade innerhalb der kreisangehörigen Kommunen das Gefälle der Versorgungssituation zwischen den Stadt- und Ortsteilen größer ist als zwischen den Kommunen und innerhalb der kreisfreien Städte. Dies weist auf eine zentralere Konzentration der Einrichtungen der Daseinsvorsorge in den kreisangehörigen Kommunen des dünner besiedelten Raumes gegenüber der dezentraleren Konzentration in den dichter besiedelten Räumen hin. Die Stadt- und Ortsteile mit den höchsten Indexwerten und damit der besten flächendeckenden Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeeinrichtungen finden sich in der Kernzone an Hellweg und Emscher. Stadt- und Ortsteile mit einem Gesamtindexwert über 60 Punkten und damit einer günstigen Versorgungsituation dominieren in den kreisfreien Städte. Darüber hinaus sind diese auch in den zentralen Lagen der kreisangehörigen Kommunen zu finden. In eher dünn besiedelten Stadt- und Ortsteilen am Niederrhein, im Übergang zum Münster- und Sauerland sowie zur Soester Börde finden sich deutlich niedrigere Indizes von unter 40 bis unter 20 Punkten was auf eine eher ungünstige bis ungünstige Versorgungssituation mit standortgebundenen Einrichtungen der Daseinsvorsorge schließen lässt.

Die separate Betrachtung des *ruhr***FIS**-DV-Fußindex und des *ruhr***FIS**-DV-Fahrradindex zeigt, dass sich die Versorgungssituation bei Berücksichtigung des Fahrrades als Mobilitätsform auch in den dünner besiedelten Stadt- und Ortsteilen mit 60 bis 80 Punkten als überwiegend günstig darstellt. Betrachtet man ausschließlich die Versorgungssituation zu Fuß, dann weisen nahezu ausschließlich Stadtteile in Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Bottrop, Essen, Gelsenkirchen, Herne und Dortmund, sowie vereinzelte Stadtteile in in zentraler Lage der kreisangehörigen Städte eine günstige Versorgungssituation mit Indexwerten über 60 bis 80 Punkten auf.

ZUSAMMENFASSUNG

Mit 73 von 100 möglichen Punkten im *ruhr***FIS**-DV-Gesamtindex kann für die Metropole Ruhr im Mittel eine günstige Versorgungssituation festgestellt werden. Intraregional bestehen zum Teil deutliche Unterschiede. So verbessert sich die Versorgungssituation tendenziell mit der Zunahme der Bevölkerungsdichte. Deutliche Unterschiede sind bei separater Betrachtung der Versorgungssituation nach Mobilitätsformen zu erkennen. Mit dem Fahrrad kann für die Metropole Ruhr insgesamt eine günstige Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge festgestellt werden. Lediglich in einzelnen Stadt- und Ortsteilen in peripherer Lage bestehen größere Erreichbarkeitsdefizite. Für die Fuß-Erreichbarkeit sind dagegen deutlichere Defizite in der flächendeckenden Daseinsvorsorge festzustellen. So liegen die Indexwerte nur in wenigen zentralen Stadt- und Ortsteilen über 80 Punkten. In den Stadt- und Ortsteilen der dünner besiedelten Teilräume sind deutlich geringere Indexwerte und damit ein schlechtere flächendeckende Versorgungssituation festzustellen. Gleichwohl finden sich hier auch Stadt- und Ortsteile mit günstiger Versorgungssituation in den zentralen Ortslagen. Doch auch in der Kernzone an Hellweg und Emscher weist die Erreichbarkeit per Fuß Verbesserungspotenziale auf. Deutlich zeigt sich anhand des *ruhr***FIS**-DV-Index die Konzentration von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in den zentralen Stadt- und Ortsteilen der kreisangehörigen Städten der dünner besiedelten Teilregionen gegenüber der dezentralen Konzentration in den höher verdichteten Städten in der Kernzone an Hellweg, Emscher und Rhein.

4 DIE 15-MINUTEN-METROPOLE RUHR – EINE BESTANDSAUFNAHME

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt erfährt aktuell erhöhte Aufmerksamkeit im raumwissenschaftlichen und stadtentwicklungspolitischen Diskurs. Der erreichbarkeitsorientierte Ansatz zielt darauf ab, Verkehr zu minimieren, indem sämtliche Ziele des alltäglichen Bedarfs wie Arbeit, Nahversorgung, Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können.[44,45] Das *ruhr***FIS**-Monitoring Daseinsvorsorge greift den Ansatz für die Analyse und Bewertung der 15-Minuten-Metropole Ruhr auf. Statt des allumfassenden Ansatzes beschränkt sich das Monitoring auf die fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Basierend auf der Einzelbetrachtung der jeweiligen Einrichtungsarten (siehe Kapitel 2) sowie der Bewertung der flächendeckenden Versorgungssituation anhand des *ruhr***FIS**-DV-Index (siehe Kapitel 3) befasst sich dieses Kapitel mit der Identifikation von **15-Minuten-Quartieren** sowie Quartieren, die nach *ruhr***FIS**-DV-Systematik aufgrund von Erreichbarkeitsdefiziten nicht den Anforderungen eines 15-Minuten-Quartiers entsprechen. Neben der Lokalisierung der Quartiere erfolgt in einem weiteren Schritt eine genaue Betrachtung der vorhandenen Erreichbarkeitsdefizite sowie die Selektion von Quartieren mit Potenzial für Nachverdichtung bzw. für eine Verbesserung der Daseinsvorsorgesituation.

4.1 Anforderungen an 15-Minuten-Quartiere in der Metropole Ruhr

Nach *ruhr***FIS**-DV-Systematik gilt eine bewohnte Siedlungsfläche als Teil eines 15-Minuten-Quartiers, wenn deren Bevölkerung mindestens einen Standort aller folgenden Daseinsvorsorgeeinrichtungen innerhalb von 15 Minuten Gehzeit erreichen kann:

- Grundschulen
- Kindertagesstätten
- Hausarzt-, Zahnarzt- und Kinderarztpraxen
- Apotheken
- Lebensmittelmärkte
- Postfilialen[46]

Die räumliche Ebene zur Überprüfung der Bedingung bildet das 100 x 100 Meter Raster auf der bewohnten Siedlungsfläche. Ob eine Rasterzelle zu einem 15-Minuten-Quartier gezählt werden kann hängt davon ab, ob alle Anforderungen zur Erreichbarkeit in ihr erfüllt werden.

In einem weiteren Schritt erfolgt eine genauere Betrachtung der Versorgungssituation in den identifizierten Quartieren. Hierzu werden die Ergebnisse des *ruhr***FIS**-DV-Fußindex für die entsprechenden Räume betrachtet. Anhand der Indexwerte können Aussagen über die Versorgungssituation der Bevölkerung in den jeweiligen Quartieren getroffen werden, die über eine einfache „Ja/Nein" Selektion hinausgehen und insbesondere eine tiefergreifende Analyse vorhandener Erreichbarkeitsdefizite ermöglichen.

44 siehe Moreno, Carlos (2024) The 15-Minute-City, Wiley, Hoboken
45 Siehe Siedentop, Stefan/Gerten, Christian (2023): Von der „15 Minuten-Stadt" zum „30 Minuten-Land"; In ILS-Impulse 03/23. Hrsg: ILS-Institut für Landes und Stadtentwicklungsforschung gGmbH Dortmund.
46 Die Erreichbarkeit von Mobilitätseinrichtungen, wie Haltestellen des SPNV und ÖSPV sowie die Bike-Sharing-Stationen von metropolradruhr sind für die Anerkennung von 15-Minuten-Quartieren ausgenommen, da diese lediglich als Zwischenziel zur Deckung des alltäglichen Bedarfs dienen.

4.2 15-Minuten-Quartiere in der Metropole Ruhr

Gesamträumliche Betrachtung, Kreise, Raumstrukturtypen

26 % der bewohnten Siedlungsfläche in der Metropole Ruhr können entsprechend den Anforderungen des *ruhr***FIS**-Monitoring-DV als Teil von 15-Minuten-Quartieren identifziert werden. In den 53 Kommunen leben im Durchschnitt rund 36 % der Bevölkerung in einem 15-Minuten-Quartier. In den kreisfreien Städten liegt der Anteil der Bevölkerung, der in 15-Minuten-Quartieren wohnt mit 41 % über dem regionalen Mittel. Mit Anteilen von 25 % im Kreis Recklinghausen bis 31 % im Ennepe-Ruhr-Kreis ist der Anteil in den Kreisen etwas niedriger. Bei Betrachtung des Anteils der bewohnten Siedlungsfläche kann festgestellt werden, dass dieser in den Kreisen bei 15 % bis 18 % liegt. Einen deutlichen höheren Anteil weisen die kreisfreien Städte mit durchschnittlich 30 % auf. Die Versorgungssituation stellt sich sowohl in den 15-Minuten-Quartieren der Kreise als auch der kreisfreien Städte mit 72 bis 77 Punkten auf nahezu gleichhohem Niveau dar.

Bei Betrachtung nach siedlungsstrukturellen Merkmalen zeigen sich deutlichere Unterschiede. Während in den geringer verdichteten Kommunen 19% der Bevölkerung in einem 15-Minuten-Quartier wohnt, ist der Anteil in den eher gering bis eher höher verdichteten Kommunen mit rund 27 % nahezu konstant. Einen deutlich höheren Bevölkerungsanteil weisen mit 42 % die höher verdichteten Kommunen der Region auf. Auch der Anteil der bewohnten Siedlungsfläche in 15-Minuten-Quartieren steigt in einem ganz ähnlichen Muster von 10 % in den geringer verdichteten auf 31 % in den höher verdichteten Kommunen an. Die Versorgungssituation stellt sich in allen 15-Minuten-Quartieren als günstig dar und steigt mit der Bevölkerungsdichte kontinuierlich von 67 auf 77 Punkte. (siehe Tabelle 4-2)

Teilraum	15-Minuten-Quartiere		Versorgungssituation nach *ruhr*FIS-DV Fußindex
	Anteil bewohnte Siedlungsfläche	Anteil Bevölkerung	
Ennepe-Ruhr-Kreis	17 %	31 %	75 Punkte
Kreis Recklinghausen	18 %	25 %	73 Punkte
Kreis Unna	18 %	26 %	74 Punkte
Kreis Wesel	15 %	25 %	72 Punkte
Kreise (gesamt)	17 %	26 %	73 Punkte
Kreisfreie Städte	30 %	41 %	77 Punkte
Geringer verdichtet	10 %	19 %	68 Punkte
Eher gering verdichtet	17 %	27 %	71 Punkte
Verdichtet	18 %	26 %	72 Punkte
Eher höher verdichtet	19 %	27 %	75 Punkte
Höher verdichtet	31 %	42 %	77 Punkte
Metropole Ruhr	**26 %**	**36 %**	**76 Punkte**

Tabelle 4-1 **Anteil der bewohnten Siedlungsfläche und Bevölkerung in 15-Minuten-Quartieren sowie deren Versorgungssituation nach *ruhr*FIS-DV-Index**
Quelle: eigene Darstellung

Kleinräumige Betrachtung:
Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[47]

Die Abbildung 4-1 zeigt die identifizierten 15-Minuten-Quartiere in der Metropole Ruhr, nebst ihrer Versorgungssituation nach *ruhr***FIS**-DV-Fußindex. In den Großstädten der Kernzone an Hellweg, Ruhr, Rhein und Emscher finden sich eher großflächigere Quartiere. Erkennbar ist hier die dezentrale Konzentration der Daseinsvorsorgeeinrichtungen im Stadtgebiet. In den Klein- und Mittelstädten sowie den Gemeinden am Niederrhein, im Ruhrtal und am Übergang zur Soester Börde, Münster- und Sauerland sind die Einrichtungen der Daseinsvorsorge in den zentralen Stadt- und Ortsteilen konzentriert. In der Folge sind hier kompaktere 15-Minuten-Quartiere mit einer weniger flächigen Ausdehnung vorzufinden. Holzwickede (57 %), Essen (54 %), Schwelm und Neukirchen-Vluyn (je 51 %) weisen den höchsten Anteil der Bevölkerung in 15-Minuten-Quartieren auf. In elf Kommunen wohnen indes unter 20 % der Bevölkerung in einem solchen Quartier. Für Sonsbeck und Schermbeck konnten keine 15-Minuten-Quartiere identifiziert werden. In diesen Kommunen ist keine Kinderarztpraxis vorhanden (Stand Dezember 2023).

In den Quartieren konnte durchweg eine günstige Versorgungssituation festgestellt werden. Die höchsten *ruhr***FIS**-DV-Fußindex-Werte finden sich in Schwerte (80 Punkte) gefolgt von Wesel, Dortmund, Hagen, Essen, Schwelm und Recklinghausen (je 78 Punkte). Die niedrigsten Werte weisen die Quartiere in Hamminkeln (64 Punkte), Hünxe und Wetter (Ruhr) mit je 62 Punkten auf. Auch diese Werte zeugen noch von einer günstigen Versorgungssituation.

47 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

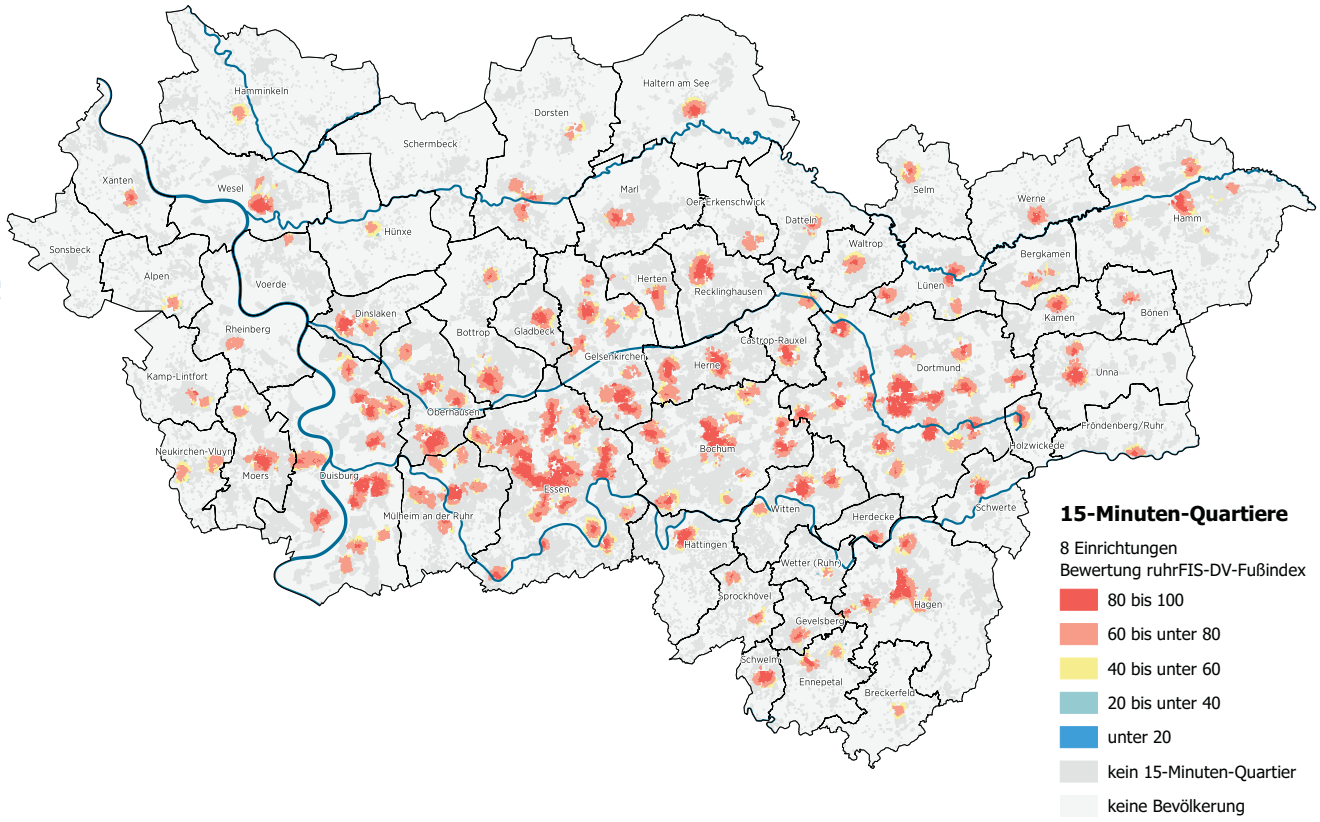


Abbildung 4-1 **15-Minuten-Quartiere nebst Versorgungssituation in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung

48 Die Schwellenwerte orientieren sich an den Raumstrukturkategorien des SFM (höher verdichtete Kommunen < 50 EW/ha; eher höher verdichtete Kommunen < 40 EW/ha; verdichtete Kommunen < 30 EW/ha; eher gering verdichtete und geringer verdichtete Kommunen < 20 EW/ha.)

15-Minuten-Quartiere mit niedriger Bevölkerungsdichte

Bei den identifizierten 15-Minuten-Quartieren handelt es sich um die bewohnten Siedlungsflächen in der Metropole Ruhr mit der günstigsten Versorgungssituation nach *ruhr***FIS**-DV-Fußindex. Diese Quartiere eignen sich aus Perspektive einer erreichbarkeitsorientierten und nachhaltigen Siedlungsentwicklung besonders als Wohnstandort. Für die Lokalisierung von Quartieren mit möglichen Nachverdichtungspotenzialen als Wohnstandort bedarf es zusätzlich einer genaueren Betrachtung der bereits vorhandenen Bevölkerungsdichte. In einem weiteren Schritt wurden anhand von raumstrukturtypenabhängigen Schwellenwerten zur Bevölkerungsdichte[48] Quartiere selektiert, in denen eine niedrige Bevölkerungsdichte bei gleichzeitig günstiger Versorgungssituation vorliegt.

Im Ergebnis weisen 34 % der vorab identifizierten 15-Minuten-Quartiere unter Berücksichtigung ihrer kommunalen Raumstruktur eine niedrige Bevölkerungsdichte auf. Der Anteil an der gesamten bewohnten Siedlungsfläche in der Metropole Ruhr beträgt rund 8 %. Auffällig ist, dass es sich hierbei nur selten um großflächigere Quartiere handelt (siehe Abbildung 4-2). Es zeigt sich insbesondere in den eher höher bis höher verdichteten Kommunen eine Streuung kleinräumiger Flächen. Großflächiger zusammenhängende Quartiere finden sich insbesondere in den südlichen Stadtgebieten der Hellwegstädte und entlang der Ruhr. So finden sich in Essen (Bredeney, Kupferdreh, Kettwig) und Dortmund (Kirchhörde, Berghofen, Mengede) sowie in zentraler Lage der Städte Recklinghausen, Schwelm, Hagen und Bochum größere Quartiere als Potenzialräume, die sich aus einer erreichbarkeitsorientierten Perspektive für eine Erhöhung der Bevölkerungsdichte eignen. Zu beachten ist, dass in diesem Untersuchungsstadium ausschließlich die Versorgungssituation und die Bevölkerungsdichte herangezogen wurde und keine planerischen oder sonstigen Restriktionen eingeflossen sind.

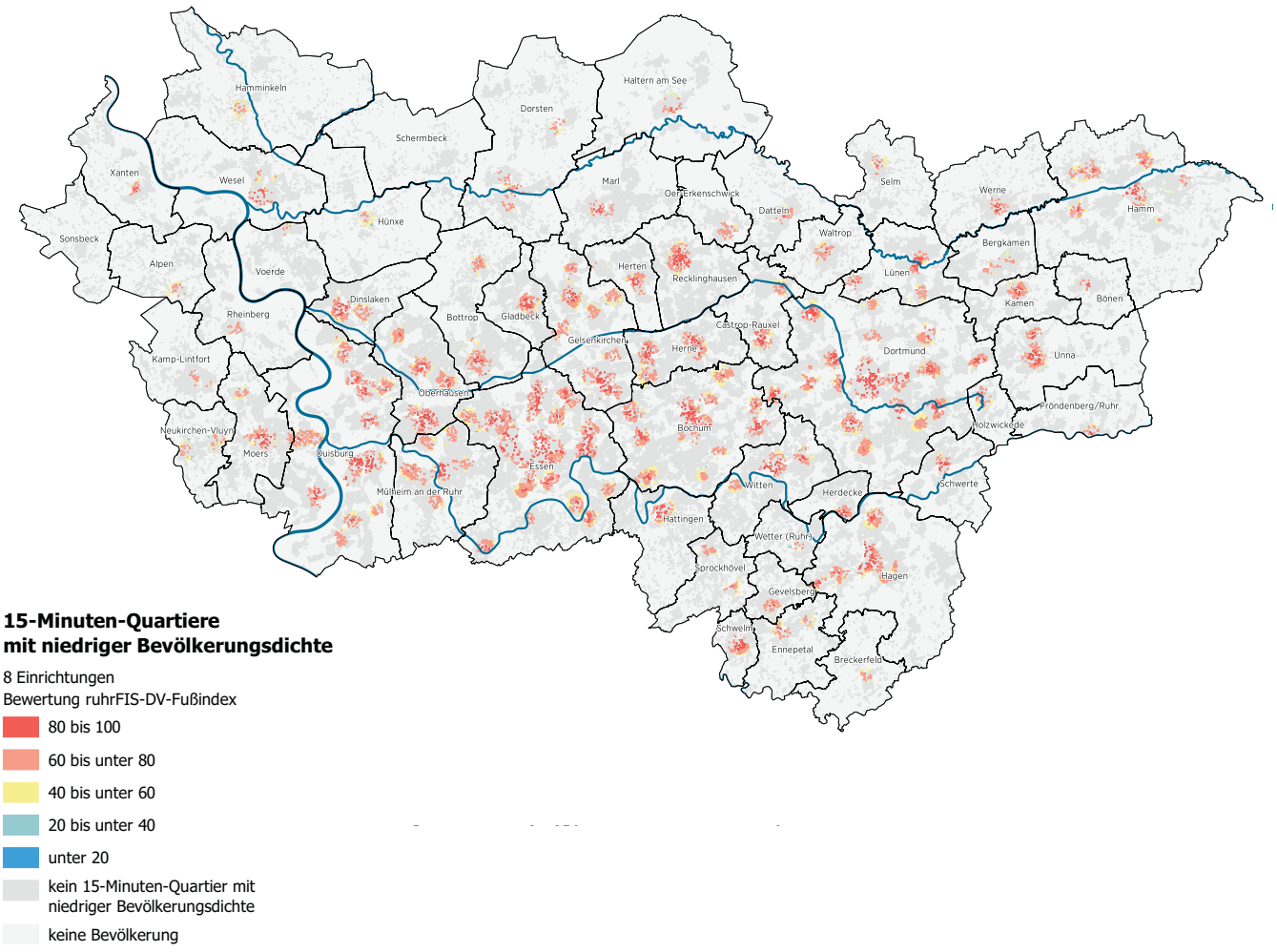


Abbildung 4-2 **15-Minuten-Quartiere mit niedriger Bevölkerungsdichte nebst Versorgungssituation in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung

4.3 Quartiere mit Erreichbarkeits-defiziten in der Metropole Ruhr

Neben der Identifikation von bereits bestehenden 15-Minuten-Quartieren ist die Analyse von Quartieren, die diese Anforderungen bislang nicht erfüllen für die künftige Siedlungsentwicklung relevant. Hier ist insbesondere ein detaillierter Blick auf die Versorgungssituation vor Ort von Interesse. Im Folgenden werden diese Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten genauer betrachtet.

Gesamträumliche Betrachtung, Kreise, Raumsturkturtypen

Für rund 74 % der bewohnten Siedlungsfläche in der Metropole Ruhr konnten Erreichbarkeitsdefizite festgestellt werden. In diesen Quartieren wohnen rund 64 % der Gesamtbevölkerung. Der Versorgungsgrad liegt hier mit durchschnittlich 49 von 100 Punkten des *ruhr***FIS**-DV-Fußindex deutlich niedriger als in den 15-Minuten-Quartieren. In den Kreisen wohnen zwischen 69 % der im Ennepe-Ruhr-Kreis und 75 % der Bevölkerun im Kreis Wesel in einem Quartier mit Erreichbarkeitsdefiziten. Der Anteil in den kreisfreien Städten ist niedriger (59 %). Auch der Anteil der bewohnten Siedlungsfläche mit Erreichbarkeitsdefiziten ist in den kreisfreien Städten mit 70 % gegenüber 82 % bis 85 % in den Kreisen niedriger.. Im Vergleich ungünstiger stellt sich auch die Versorgungssituation dieser Quartiere in den Kreisen dar. Liegt der *ruhr***FIS**-DV-Fußindex für die kreisfreien Städte im Mittel bei 53 Punkten, schwankt er in den Kreisen zwischen 41 Punkten im Ennepe-Ruhr-Kreis und 49 Punkten im Kreis Recklinghausen.

Bei Betrachtung nach siedlungsstrukturellen Merkmalen zeigt sich eine deutliche Korrelation zwischen der Bevölkerungsdichte und der flächendeckenden Versorgung. So leben über 81 % der Bevölkerung in den geringer verdichteten Kommunen in Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten. In den höher verdichteten Kommunen liegt der Anteil bei 58 %. In den eher gering bis eher höher verdichteten Kommunen ist der Bevölkerungsanteil mit rund 73 % nahezu konstant. Ein ganz ähnliches Bild zeigt sich bei Betrachtung des Anteil der bewohnten Siedlungsfläche mit Erreichbarkeitsdefiziten. Auch dieser sinkt mit der Zunahme der Bevölkerungsdichte ab. Auch hier bleibt der Anteil von den eher gering bis zu den eher höher verdichteten Kommunen ebenfalls nahezu gleich. Auch die Versorgungssituation verändert sich mit der Bevölkerungsdichte. So weisen die Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten in eher gering verdichteten Kommunen im Durchschnitt eine eher ungünstige Versorgungssituation von 32 Punkten auf. Diese verbessert sich mit zunehmender Bevölkerungdichte kontinuierlich bis auf 53 Punkte in den höher verdichteten Kommunen. (siehe Tabelle 4-3)

Teilraum	Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten		Versorgungssituation nach *ruhr*FIS-DV Fußindex
	Anteil bewohnte Siedlungsfläche	Anteil Bevölkerung	
Ennepe-Ruhr-Kreis	83 %	69 %	41 Punkte
Kreis Recklinghausen	82 %	75 %	49 Punkte
Kreis Unna	82 %	74 %	43 Punkte
Kreis Wesel	85 %	75 %	43 Punkte
Kreise (gesamt)	83 %	74 %	45 Punkte
Kreisfreie Städte	70 %	59 %	53 Punkte
Geringer verdichtet	90 %	81 %	32 Punkte
Eher gering verdichtet	83 %	73 %	41 Punkte
Verdichtet	82 %	73,5 %	45 Punkte
Eher höher verdichtet	81 %	73,5 %	49 Punkte
Höher verdichtet	69 %	58 %	53 Punkte
Metropole Ruhr	**74 %**	**64 %**	**49 Punkte**

Tabelle 4-2 **Anteil der Bevölkerung in Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten sowie deren Versorgungssituation nach *ruhr*FIS-DV-Index**
Quelle: eigene Darstellung

Kleinräumige Betrachtung: Städte, Gemeinden, Stadt- und Ortsteile[49]

Bei Betrachtung der kleinräumigen Ebene ist festzustellen, dass die Versorgungssituation in Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten nicht nur deutliche intraregionale, sondern auch intrakommunale Unterschiede aufweist. In den 53 Kommunen liegt der *ruhr***FIS**-DV-Fußindex für diese Quartiere zwischen 16 Punkten in Alpen und 59 Punkten in Gelsenkirchen. Unter den 13 Kommunen mit einer eher günstigen Versorgungssituation von über 50 Punkten in Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten befinden sich mit Gladbeck, Herten, Recklinghausen und Moers lediglich vier kreisangehörige Kommunen, die zudem mindestens dem Raumstrukturtyp der eher höher verdichteten Kommunen zugehörig sind. Analog zu den 15-Minuten-Quartieren verbessert sich auch in den Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten mit steigender Bevölkerungsdichte die Versorgungssituation von 32 Punkten im Nordwesten der Metropole Ruhr kontinuierlich auf 53 Punkte in der Kernzone an Hellweg, Ruhr, Emscher und Rhein. Gerade in den hier liegenden kreisfreien und kreisangehörigen Städten überwiegen Quartiere, die zwar Erreichbarkeitsdefizite aufweisen, in denen aber eine durchaus günstige Versorgungssituation mit zum Teil über 60 Punkten gegeben ist. (siehe Abbildung 4.3)

49 Eine Auflistung der Informationen für die 53 Kommunen findet sich im Anhang.

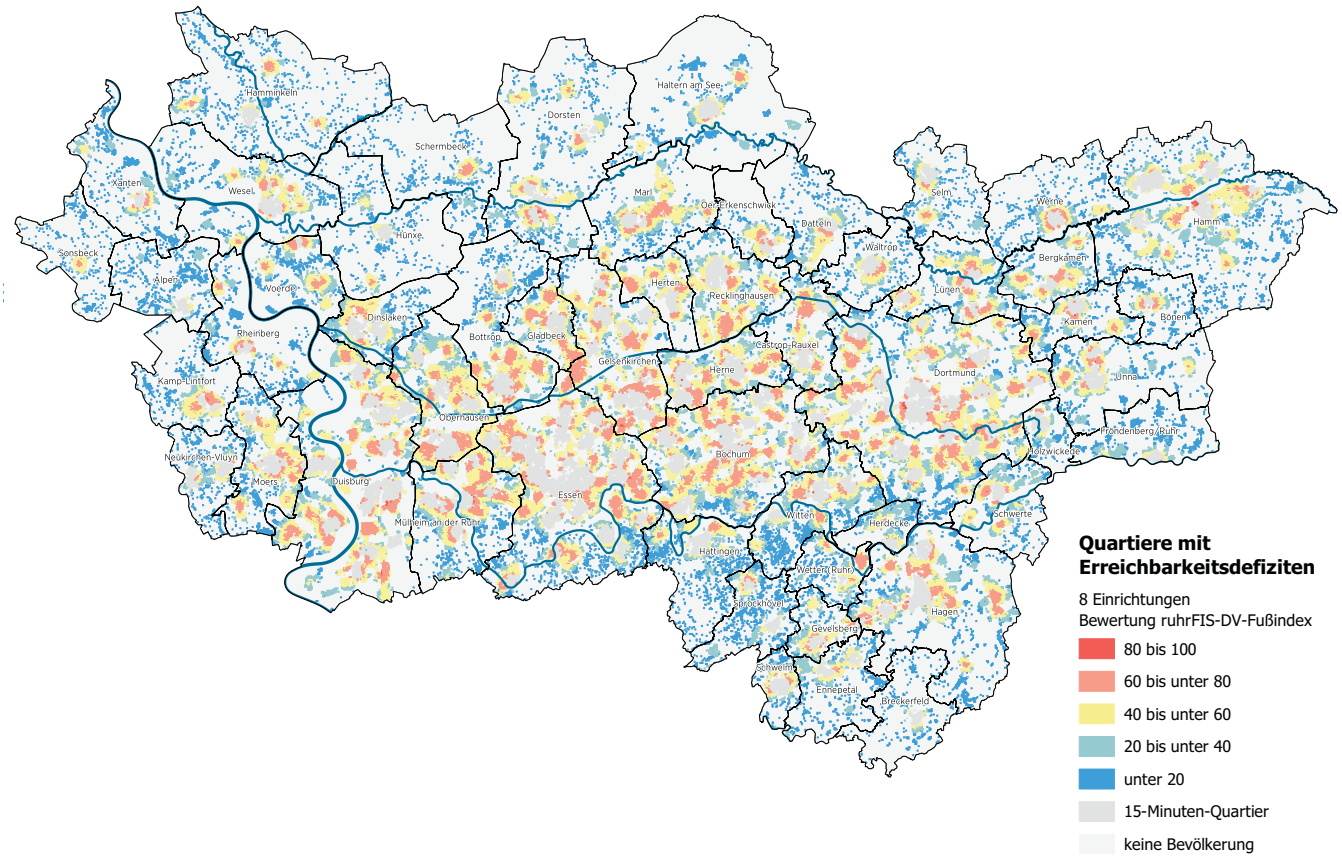


Abbildung 4-3 **Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten nebst Versorgungssituation in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung

Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten und hoher Bevölkerungsdichte

Um Aspekte wie Wirtschaftlichkeit und damit auch Tragfähigkeit von standortgebundenen Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu berücksichtigen, wird ein Schwellenwert von mindestens 20 EW pro Hektar bewohnter Siedlungsfläche herangezogen. Dieser Schwellenwert ermöglicht es, Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten zu selektieren, in denen eine flächendeckende, ortsgebundene Erreichbarkeit aller betrachteten Einrichtungsarten der Daseinsvorsorge von unter 15 Gehminuten angestrebt werden sollte.

Abbildung 4-4 **Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten und einer Bevölkerungsdichte von über 20 EW/ha nebst Versorgungssituation in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung

Die Abbildung 4-4 zeigt zeigt die Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten und hoher Bevölkerungsdichte. Sie umfassen 58 % der bewohnten Siedlungsfläche von Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten sowie 45 % der gesamten bewohnten Siedlungsfläche der Metropole Ruhr. Diese Quartiere konzentrieren sich überwiegend in den höher verdichteten Kommunen sowie den zentralen Lagen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Sie sind Wohnort von rund 58 % der Bevölkerung.

Der *ruhr***FIS**-DV-Fußindex liegt hier mit 51 von 100 Punkten leicht über dem Durchschnitt über dem Durchschnitt aller Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten und weist somit auf eine günstigere Versorgungssituation hin. Diese schwankt in den 53 Kommunen zwischen 21 Punkten in Alpen und 59 Punkten in Essen.

Erreichbarkeitsdefizite in der Metropole Ruhr

Für eine adäquate Analyse der Versorgungssituation in der Metropole Ruhr stellt sich neben der Frage, wo Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten vorzufinden sind, unweigerlich auch die Frage, worin das Defizit in diesen Quartieren besteht.

Bei genauer Betrachtung der Erreichbarkeitsdefizite ist festzustellen, dass insbesondere die geforderte Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen innerhalb von 15 Gehminuten häufig nicht gegeben ist. Dies betrifft 70 % der bewohnten Siedlungsfläche in Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten. Hier wohnen 57 % der Einwohner:innen dieser Quartiere. Mit Abstand folgt die (eher) ungünstige Erreichbarkeit von über 15 Minuten zu einer Postfiliale (42 % der Siedlungsfläche/28 % der EW), Apotheke (35 % Siedlungsfläche/19 % der EW) und Grundschule (30 % Siedlungsfläche/15 % der EW). Hier ist eine gewisse Dominanz der fehlenden Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen erkennbar (siehe Tabelle 4.3).

Bei der Analyse, wie viele Einrichtungsarten innerhalb von 15 Gehminuten gleichzeitig nicht erreicht werden können, ist folgendes festzustellen: Von den 3.2 Mio. Einwohner:innen (64 %) der Metropole Ruhr, die in einem Quartier mit Erreichbarkeitsdefizit wohnen, fehlt 1.5 Mio. Einwohner:innen lediglich die geforderte fußläufige Erreichbarkeit zu einer einzigen Einrichtungsart. Hierbei handelt es sich zu 82 % um den Zugang zu einer Kinderarztpraxis. Erst mit Abstand folgt die eher ungünstige Erreichbarkeit einer Postfiliale (9 %). Bei Quartieren mit ungünstiger Erreichbarkeit von lediglich einer Einrichtungsart, handelt es sich überwiegend um Räume mit durchaus günstiger Versorgungssituation in Kommunen mit höherer Bevölkerungsdichte.

Einrichtungsart	Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten Keine eher günstige Erreichbarkeit innerhalb von 15 Gehminuten	
	Anteil der bewohnten Siedlungsfläche	Anteil der Bevölkerung
Kinderarztpraxis	70 %	57 %
Postfiliale	42 %	28 %
Apotheke	35 %	19 %
Grundschule	30 %	15 %
Zahnarztpraxis	29 %	15 %
Hausarztpraxis	28 %	13 %
Lebensmittelmarkt	27 %	12 %
Kindertagesstätte	14 %	3 %

Tabelle 4-3 **Anteil der bewohnten Siedlungsfläche und Bevölkerung ohne eher günstige fußläufige Erreichbarkeit in Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten**
Quelle: eigene Darstellung

Erreichbare Einrichtungsarten in max. 15 Min. Gehzeit	Anteil der Bevölkerung in der Metropole Ruhr (in %)
8	35,8 %
7	29,8 %
6	12,4 %
5	6,9 %
4	4,3 %
3	3,4 %
2	2,6 %
1	2,7 %
0	2,2 %

Tabelle 4-4 **Anzahl der erreichbaren Einrichtungsarten für die Bevölkerung in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung

Diese finden sich überwiegend in den Stadtrandlagen in der Kernzone der Metropole Ruhr. Vereinzelt bilden sie auch die zentralen Ortslagen eher geringer verdichteter und gering verdichteter Kommunen.

Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten bei mehreren Einrichtungsarten finden sich dagegen in den eher dünner besiedelten Teilräumen abseits der Großstädte sowie im Ruhrtal.

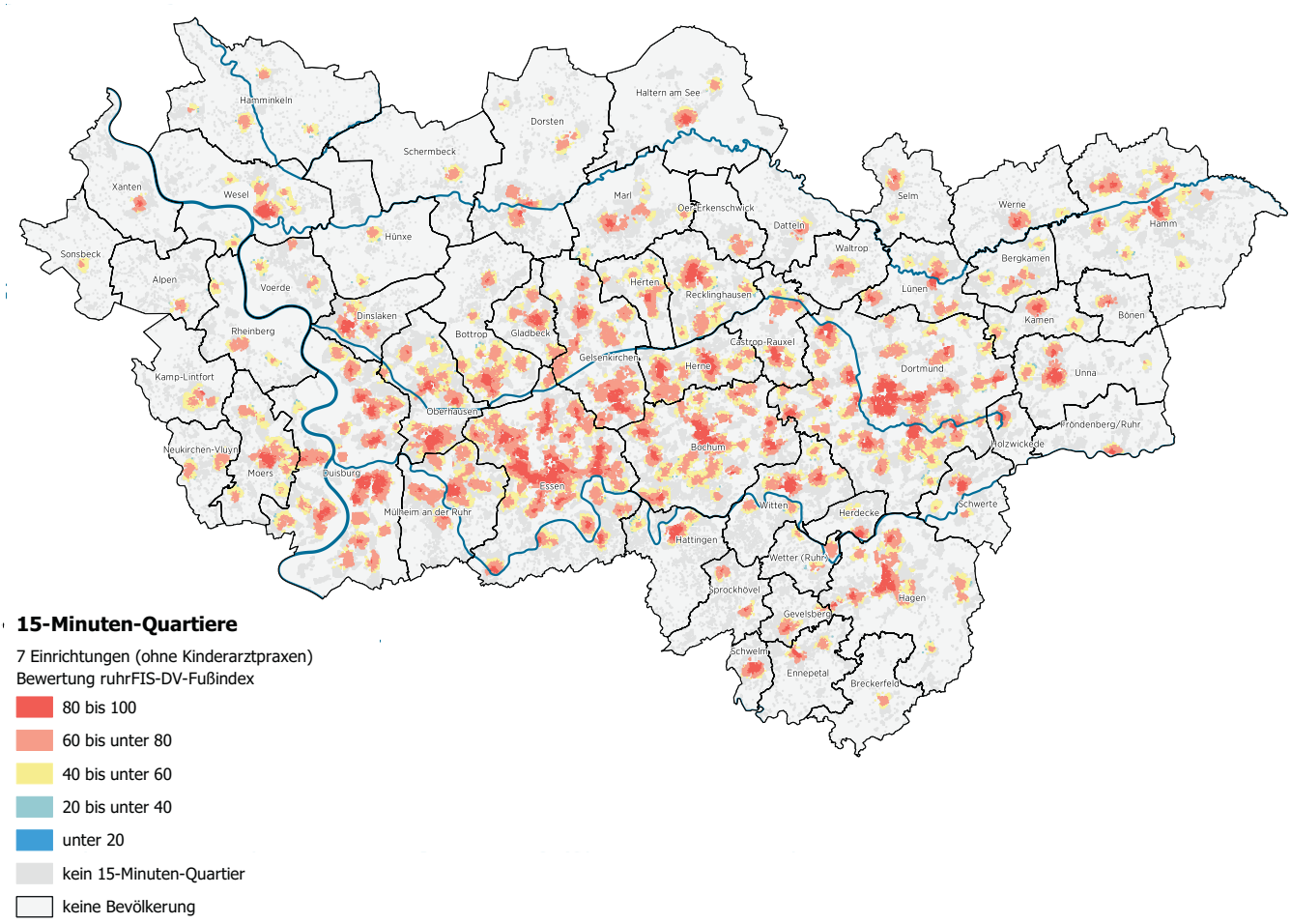


Abbildung 4-5 **15-Minuten-Quartiere nebst Versorgungssituation ohne Berücksichtigung von Kinderarztpraxen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung

Die Betrachtung der Erreichbarkeitsdefizite zeigt, dass die geringe Anzahl an Kinderarztpraxen und deren räumliche Konzentration in den höher verdichteten Kommunen deutlichen Einfluss auf die Identifikation von 15-Minuten-Quartieren hat. Bei Nichtberücksichtigung einer fußläufigen Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen als Prämisse für die Identifikation von 15-Minuten-Quartieren erhöht sich der Anteil der Bevölkerung in der Metropole Ruhr, der bereits heute in einem 15-Minuten-Quartier wohnt von 36 % auf 61 %. Die Ausweitung der Quartiere betrifft hierbei insbesondere die Klein- und Mittelstädte in der Region (siehe Abbildung 4-5). So erhöht sich der Anteil der Bevölkerung in 15-Minuten-Quartieren in Herten von 21 % auf 63 % und in Wesel von 36 % auf 66 %. Aber auch in eingigen Großstädten steigt der Anteil deutlich. So steigt der Bevölkerungsanteil in Gelsenkirchen von 39 % auf 71 %. Mit der Nicht-Berücksichtigung von Kinderarztpraxen können nun auch für Sonsbeck und

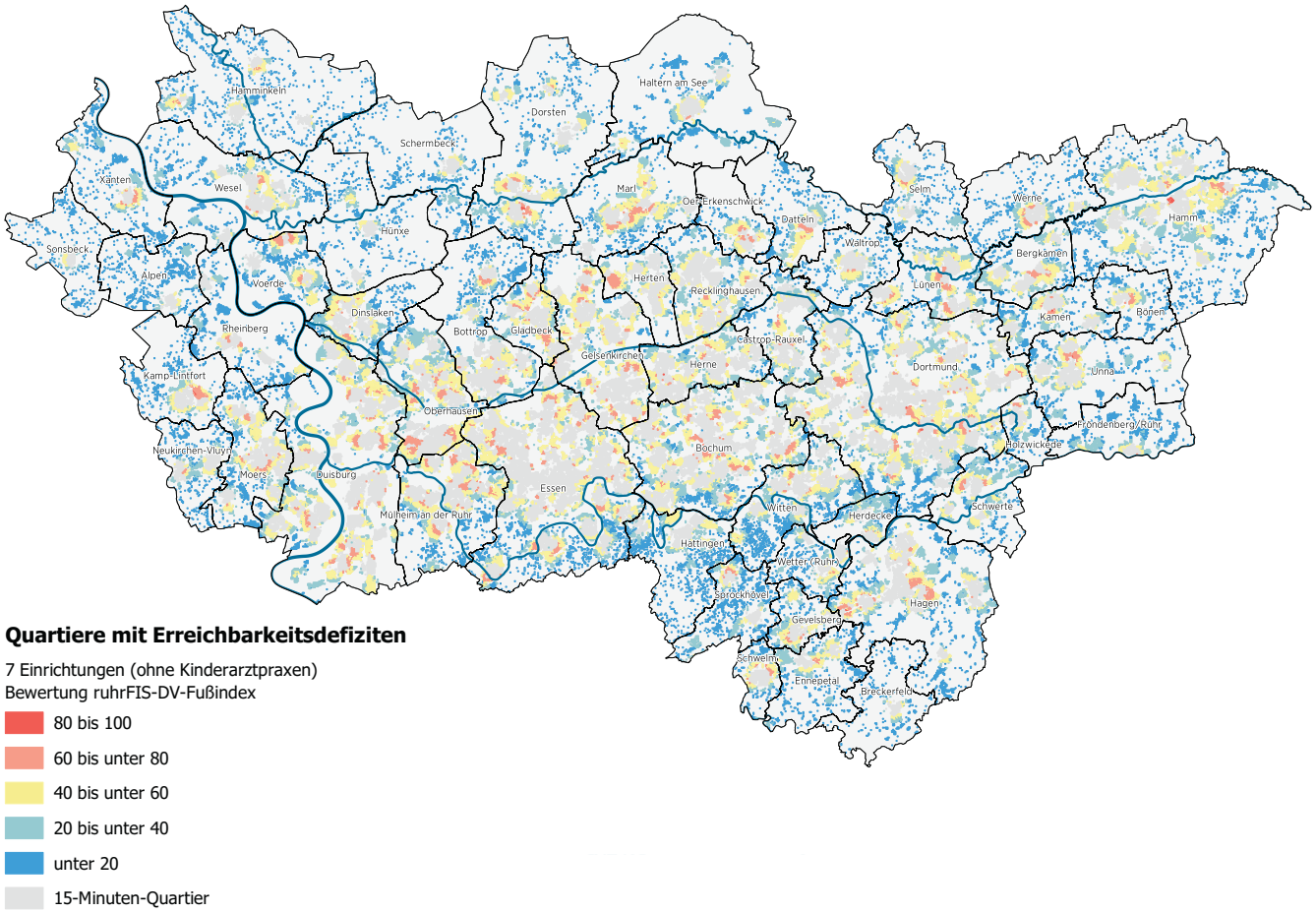


Abbildung 4-6 **Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten nebst Versorgungssituation ohne Berücksichtigung von Kinderarztpraxen in der Metropole Ruhr**
Quelle: eigene Darstellung

Schermbeck 15-Minuten-Quartiere identifiziert werden. Die Abbildung 4-6 verdeutlicht, dass bei Nicht-Berücksichtigung der eher günstigen Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen als Prämisse für die Identifikation von 15-Minuten-Quartieren insbesondere bereits gut versorgte Quartiere in den höher verdichteten Kommunen keine Erreichbarkeitsdefizite mehr aufweisen.

Die durchschnittliche Versorgungssituation fällt bei dieser Betrachtung nach den Anforderungen des *ruhr***FIS**-Monitoring-DV leicht von 73 auf 70 Punkte ab, da nun auch Quartiere mit einem geringeren *ruhr***FIS**-DV-Fußindex die Anforderungen für ein 15-Minuten-Quartier erfüllen. Im Umkehrschluss kann attestiert werden, dass Quartiere mit einer fußläufigen Erreichbarkeit von unter 15 Minuten zur nächsten Kinderarztpraxis die beste flächendeckende Versorgungsituation mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge vorweisen.

ZUSAMMENFASSUNG

In der Metropole Ruhr können 36 % der Bevölkerung innerhalb von 15 Minuten zu Fuß einen Standort aller Einrichtungen der Daseinsvorsorge von ihrem Wohnort aus erreichen. Diese 15-Minuten-Quartiere umfassen rund 26 % der bewohnten Siedlungsfläche und bieten mit 76 von 100 Punkten nach *ruhr***FIS**-DV-Fußindex auch die günstigste Versorgungssituation. 8 % der bewohnten Siedlungsfläche bieten eine günstige Versorgungssituation bei gleichzeitig niedriger Bevölkerungsdichte. Hierbei handelt es sich aus erreichbarkeitsorientierter Perspektive um Wohnstandorte mit Nachverdichtungspotenzial.

74 % der bewohnten Siedlungsfläche in der Metropole Ruhr weist Erreichbarkeitsdefizite auf. Die Versorgungssituation in diesen Quartieren ist mit 49 Punkten nach *ruhr***FIS**-DV-Fußindex im Schnitt deutlich ungünstiger. Bei genauerer Betrachtung dieser Quartiere können jedoch große Unterschiede bzgl. der Versorgungssituation festgestellt werden. Knapp die Hälfte der Bevölkerung in diesen Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten (29 % der Gesamtbevölkerung) fehlt lediglich die fußläufige Erreichbarkeit einer einzigen Einrichtungsart in unter 15 Minuten. Hierbei handelt es sich bei über 81 % um eine Kinderarztpraxis, gefolgt von einer Postfiliale mit 9 %. Die Versorgungssituation in diesen Quartieren ist deutlich günstiger als in Quartieren mit multiplen Erreichbarkeitsdefiziten. Bei Nicht-Berücksichtigung der Erreichbarkeit einer Kinderarztpraxis, leben bereits heute etwas über 61 % der Bevölkerung der Metropole Ruhr in einem 15-Minuten-Quartier.

45 % der bewohnten Siedlungsfläche in der Metropole Ruhr können Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten zugeordnet werden, die eine hohe Bevölkerungsdichte aufweisen. Diese Quartiere sind insbesondere in den Stadtrandlagen der höher verdichteten Teilräume vorzufinden. In Ihnen wohnen 58 % der Gesamtbevölkerung. Die Versorgungssituation in diesen Quartieren ist zwar günstiger als im Durchschnitt aller Quartiere dieser Kategorie, mit 52 Punkten nach *ruhr***FIS**-DV-Index jedoch deutlich niedriger als in den 15-Minuten-Quartieren (76 Punkte). Aus erreichbarkeitsorientierter Perspektive sollte es angestrebt werden, die Versorgungssituation in diesen Gebieten zu verbessern.

5 FAZIT UND AUSBLICK

Eine genaue Kenntnis über die räumliche Verteilung und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge ist für eine zukunftsorientierte Raumentwicklung von hoher Relevanz. Informationen zu der Versorgungssituation auf kleinräumiger Ebene versetzen die Akteur:innen der räumlichen Planung in die Lage, die künftige Siedlungsentwicklung auf die Räume zu lenken, die bereits eine günstige Versorgungssituation vorweisen. Zudem helfen diese Informationen, Quartiere zu identifizieren, in denen eine Verbesserung der Versorgungssituation angestrebt werden sollte. Ein fortlaufendes Monitoring der Erreichbarkeiten von Daseinsvorsorgeeinrichtungen dient zudem als Frühwarnsystem, um eine Gefährdung der Mindestversorgung in Quartieren rechtzeitig erkennen zu können. Die Ergebnisse bilden relevante Grundlagen für informelle sektorale wie integrierte Handlungskonzepte und Raumentwicklungsstrategien in Themenfeldern wie zum Beispiel Wohnen, Gesundheitsversorgung, Bildung und Soziales sowie Mobilität.

Das *ruhr***FIS**-Monitoring Daseinsvorsorge betrachtet hier in seiner zweiten Berichtsfassung die Erreichbarkeit von elf Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu Fuß und per Fahrrad über tatsächliche Wegebeziehungen. Diese umfassen die Standorte von Lebensmittelmärkten, Postfilialen, Einrichtungen der Gesundheitsversorgung (Apotheken, Haus-, Kinder- und Zahnarztpraxen) sowie Kindertagesstätten und Grundschulen. Auch werden Haltestellen des ÖSPV und SPNV untersucht. In einem Exkurs wird zudem die fußläufige Erreichbarkeit der Stationen des Bike-Sharing-Anbieters von metropolradruhr analysiert. Bei diesen Einrichtungsarten handelt es sich um grundzentrale Versorgungseinrichtungen des alltäglichen Bedarfs sowie um Mobilitätseinrichtungen, die als Zwischenziel dienen, um den alltäglichen Bedarf zu Fuß, respektive per Fahrrad decken zu können.

Die Analyse der Erreichbarkeit der einzelnen Einrichtungsarten der Daseinsvorsorge liefert bereits weitreichende Informationen zur Versorgungssituation. Die Bildung eines, nach Frequentierung und Relevanz gewichteten Gesamtindex — den *ruhr***FIS**-DV-Index – ermöglicht eine integrierte Betrachtung der räumlichen Versorgungssituation in der Metropole Ruhr.

Unter Rückgriff auf den erreichbarkeitsorientierten Ansatz der 15-Minuten-Stadt und der Bevölkerungsdichte konnten zudem 15-Minuten-Quartiere mit Eignung zur Nachverdichtung, bzw. Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten und Unterversorgung identifiziert werden.

Zusammenfassend können folgende Ergebnisse für die Metropole Ruhr festgestellt werden:

Erreichbarkeiten innerhalb der Metropole Ruhr

Die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in der Metropole Ruhr stellt sich insgesamt positiv dar. Gleichwohl sind Unterschiede in Abhängigkeit der betrachteten Einrichtungsart zu beobachten. Auch die Art der Fortbewegung hat deutlichen Einfluss auf die Erreichbarkeit.

Mit über 70 % wohnt die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung in einer (eher) günstigen fußläufigen Entfernung von maximal 15 Minuten zum nächstgelegenen Standort jeder Einrichtungsart. Lediglich bei Kinderarztpraxen und SPNV-Haltestellen beträgt der Bevölkerungsanteil in einer (eher) günstigen Entfernung zur nächsten Einrichtung weniger als 50 %. Bezüglich des SPNV-Haltestellennetzes ist zu berücksichtigen, dass dieses durch ein engmaschiges ÖSPV-Haltestellennetz, das von nahezu 100 % der Bevölkerung innerhalb von 5 Minuten erreicht werden kann, ergänzt wird. Die (eher) ungünstige fußläufige Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen kann zumindest in Teilen durch das flächendeckend dichtere Netz der Hausarztpraxen subsumiert werden. Intraregional können Unterschiede in der Erreichbarkeit zu Fuß insbesondere in Abhängigkeit zur Bevölkerungsdichte festgestellt werden. In Stadt- und Ortsteilen, die eine höhere Bevölkerungsdichte aufweisen, sind die Entfernungen zu den Einrichtungen generell günstiger. Insbesondere die Kernzone an Hellweg, Ruhr und Emscher weist günstige Erreichbarkeiten zu den einzelnen Einrichtungsarten auf. In den eher dünner besiedelten Teilräumen sind günstige Erreichbarkeiten konzentrierter in den zentralen Stadt- und Ortslagen der kreisangehörigen Städte vorzufinden. Hier hat auch das Kinderarztpraxen- und SPNV-Haltestellen-Netz größere Lücken.

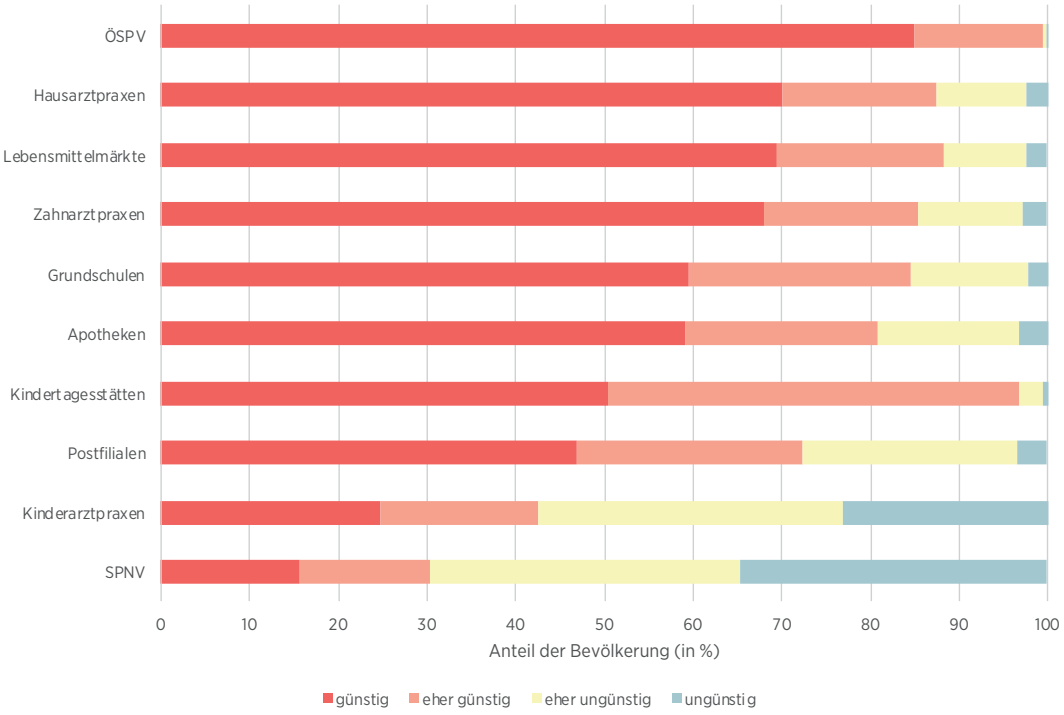


Abbildung 5-1 **Anteil der Bevölkerung mit bewerteter Fuß-Erreichbarkeit zu den jeweiligen Einrichtungen der Daseinsvorsorge**
Quelle: eigene Darstellung

Noch positiver stellt sich die Versorgung bei der Betrachtung der Fahrrad-Erreichbarkeit dar. Mit Ausnahme von Kinderarztpraxen und SPNV-Haltestellen, ist hier eine nahezu flächendeckend günstige Erreichbarkeit der Einrichtungen in maximal 10 Minuten Fahrzeit (bei ÖSPV-Haltestellen und Kindertagesstätten maximal 5 Minuten) für die gesamte Bevölkerung festzustellen.

Die Durch die Nutzung des Fahrrads kann die individuelle Reichweite um ca. das dreifache erweitert werden. Mit dem Wechsel der Mobilitätsform von Fuß auf Fahrrad können gerade in Teilräumen mit einer geringen Siedlungs- und Bevölkerungsdichte sowie damit einhergehenden größeren Entfernungen fußläufige Erreichbarkeitsnachteile kompensiert werden.

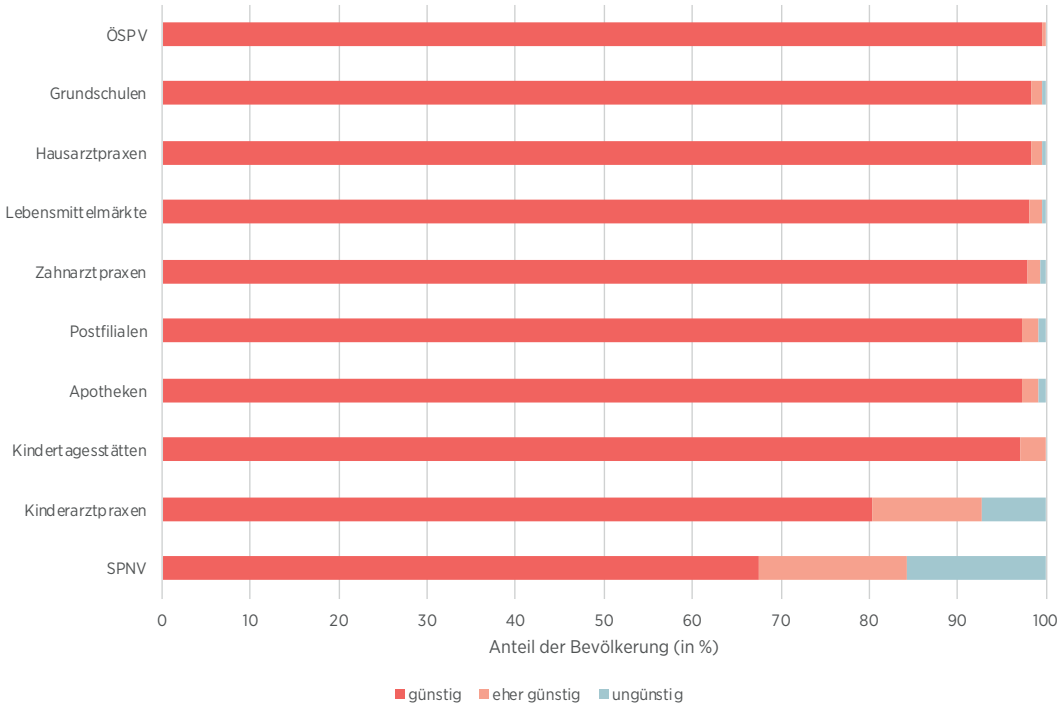


Abbildung 5-2 **Anteil der Bevölkerung mit bewerteter Fahrrad-Erreichbarkeit zu den jeweiligen Einrichtungen der Daseinsvorsorge**
Quelle: eigene Darstellung

Gesamtbetrachtung der Versorgungssituation in der Region

Der *ruhr***FIS**-DV-Index ermöglicht eine integrierte und nach Relevanz und Frequentierung gewichtete Bewertung der Versorgungssituation in der Metropole Ruhr. Mit 73 von 100 Punkten im Gesamtindex kann die Versorgungssituation im regionalen Durchschnitt als günstig betrachtet werden. Dabei zeigen sich jedoch intraregional durchaus Unterschiede. Die höchsten Indexwerte werden mit durchschnittlich 77 Punkten (63 Punkte Fuß-Erreichbarkeit und 90 Punkte Fahrrad-Erreichbarkeit) in den höher verdichteten Städten in der Kernzone zwischen Duisburg und Dortmund erreicht. Die kreisfreien Städte erhalten hier mit durchschnittlich 76 Punkten die höchsten Gesamtindexwerte. Bei den Kreisen liegt der Gesamtindex zwischen 69 Punkte im Kreis Recklinghausen und 64 Punkten im Kreis Wesel. Mit sinkender Bevölkerungsdichte sinken auch die Indexwerte zur Versorgungssituation. Die niedrigsten Werte weisen mit durchschnittlich noch (eher) günstigen 50 Punkten (38 Punkte Fuß-Erreichbarkeit und 61 Punkte Fahrrad-Erreichbarkeit) die geringer verdichteten Kommunen am Niederrhein und im nördlichen Ruhrgebiet auf. Auffällig ist hier, dass der Wechsel der Mobilitätsform von Fuß auf Fahrrad nicht nur zu einer Verbesserung, sondern auch zu einer Annäherung der Versorgungssituation zwischen den Kommunen unterschiedlicher Raumstrukturtypen führt. Eine Ausnahme bilden hier allerdings die am geringsten verdichteten Kommunen. Hier vergrößert sich der relative Abstand in der Versorgungssituation zu allen anderen Kommunen.

Auf Ebene der Stadt- und Ortsteile ist zu erkennen, dass die Versorgungssituation innerhalb des zusammenhängenden Siedlungsgefüges der Kernzone zwischen Duisburg und Dortmund nahezu überwiegend bei über 60 Punkten auf dem DV-Index liegt. Dies lässt auf eine dezentrale Konzentration der Daseinsvorsorgeeinrichtungen über das Siedlungsgebiet hinaus schließen. In den dünner besiedelten Teilräumen der Kreise ist das intrakommunale Gefälle bzgl. der Versorgungssituation wesentlich höher. Auch hier finden sich Siedlungsgebiete mit günstiger Versorgung und Werten nach *ruhr***FIS**-DV-Index von über 60 Punkten. Diese sind allerdings eher gut versorgte Inseln in den zentralen Stadt- und Ortslagen der Kommunen. Deutlich zeigt sich hier die zentrale Konzentration von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in den zentralen Stadt- und Ortsteilen der kreisangehörigen Städte in den dünner besiedelten Teilregionen gegenüber der dezentralen Konzentration der Einrichtungen in den höher verdichteten Städten in der Kernzone an Hellweg, Emscher und Rhein.

Die 15-Minuten-Metropole Ruhr – Potenzialräume für Nachverdichtung als Wohnstandort und Verbesserung der Versorgungssituation

In der Metropole Ruhr können rund 36 % der Bevölkerung innerhalb von 15 Minuten zu Fuß einen Standort aller Einrichtungen der Daseinsvorsorge von ihrem Wohnort aus erreichen. Diese 15-Minuten-Quartiere umfassen 26 % der bewohnten Siedlungs- und Verkehrsfläche und bieten mit 76 von 100 Punkten nach *ruhr***FIS**-DV-Fußindex auch die günstigste Versorgungssituation. 8 % der bewohnten Siedlungs- und Verkehrsfläche bieten eine günstige Versorgungssituation bei gleichzeitig niedriger Bevölkerungsdichte. Hierbei handelt es sich aus erreichbarkeitsorientierter Perspektive um Wohnstandorte mit Nachverdichtungspotenzial.

45 % der bewohnten Siedlungs- und Verkehrsfläche in der Metropole Ruhr können Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten zugeordnet werden, die eine hohe Bevölkerungsdichte aufweisen. Diese Quartiere sind insbesondere in den Stadtrandlagen der höher verdichteten Teilräume vorzufinden. In ihnen wohnen 58 % der Gesamtbevölkerung. Die Versorgungssituation in diesen Quartieren ist zwar günstiger als im Durchschnitt aller Quartiere dieser Kategorie, mit 51 Punkten nach *ruhr***FIS**-DV-Fußindex jedoch deutlich niedriger als in den 15-Minuten-Quartieren. Aus erreichbarkeitsorientierter Perspektive sollte es angestrebt werden, die Versorgungssituation in diesen Gebieten zu verbessern.

AUSBLICK

Bei der hier vorliegenden zweiten Berichtsfassung des *ruhr***FIS** Monitoring Daseinsvorsorge handelt es sich um ein sowohl methodisch als auch inhaltlich weiterentwickeltes Monitoring. Die erstmalige Berechnung der Erreichbarkeiten zwischen Wohnstandort und Einrichtungen der Daseinsvorsorge über tatsächliche Wegebeziehungen sowie die Betrachtung zweier Mobilitätsformen (zu Fuß und per Fahrrad) ermöglichen eine realitätsnähere und detailliertere Betrachtung der Versorgungssituation in der Metropole Ruhr. Auch die Hinzunahme weiterer Einrichtungsarten, wie Apotheken, Postfilialen und Bike-Sharing-Stationen ermöglichen eine umfassendere Analyse. Diese Veränderungen schränken jedoch auch die Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen aus der ersten Berichtsfassung von 2017 ein.

Um Tendenzen und Trends in der Metropole Ruhr erkennen zu können und damit das Monitoring als Frühwarnsystem gegenüber nicht gewünschten Entwicklungen effektiv einsetzen zu können, bedarf es kontinuierlicher Aktualisierungen. Hierfür gilt es, die Verfügbarkeit und Aktualität flächendeckend einheitlicher Datengrundlagen weiter auszubauen. Zudem sollte eine möglichst breite Verwendung der Ergebnisse sichergestellt werden. Aus diesem Grund empfiehlt es sich die kooperative Ausgestaltung mit den Kommunen in der Metropole Ruhr sowie weiteren regionalen Akteur:innen auszubauen. Möglichkeiten einer Erweiterung der *ruhr***FIS**-Monitoring-Untersuchungen auf bisher noch nicht betrachtete Themenfelder, wie Urbanität, Kultur oder Freizeitangebote sollten erörtert werden.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

API	Application Programming Interface
ATKIS	Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
EW	Einwohner:innen
EWO	Eigenentwicklungsortslagen
FIS	Flächeninformationssystem
GIS	Geoinformationssystem
GTFS	General Transit Feed Specification
GV.NRW	Gesetz- und Verordnungsblatt Nordrhein-Westfalen
HeiGit	Heidelberg Institute for Geoinformation Technology
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
KVNO	Kassenärztliche Vereinigung Nordrhein
KVWL	Kassenärztliche Vereinigung Westfalen-Lippe
LEH	Lebensmitteleinzelhandel
m:s	Minuten:Sekunden
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
ROG	Raumordnungsgesetz
RVR	Regionalverband Ruhr
SchfkVO	Schülerfahrkostenverordnung
SFM	Siedlungsflächenmonitoring
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SuV-Fläche	Siedlungs- und Verkehrsfläche
VHS	Volkshochschule
ZASB	Zentralörtlich bedeutsame Allgemeine Siedlungsbereiche

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1 Verwaltungseinheiten in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 1-2 Raumstrukturtypen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 1-3 Berechnung der Entfernungen von Rastermittelpunkten zu den Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 2-1 Durchschnittliche Gehzeit bis zum nächstgelegenen Lebensmittelmarkt in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-2 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten (Quelle: eigene Darstellung Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-3 Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zum nächstgelegenen Lebensmittelmarkt in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-4 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-5 Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Postfiliale in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-6 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Postfilialen (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-7 Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächs gelegenen Postfiliale in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-8 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Postfilialen (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-9 Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Apotheke in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-10 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Apotheken (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-11 Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Apotheke in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-12 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Apotheken (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4

Abbildung 2-13 Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Hausarztpraxis in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-14 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Hausarztpraxen (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-15 Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Hausarztpraxis in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-16 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Hausarztpraxen (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-17 Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Zahnarztpraxis in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-18 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Zahnarztpraxen (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-19 Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Zahnarztpraxis in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-20 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Zahnarztpraxen (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-21 Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Kinderarztpraxis in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-22 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-23 Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Kinderarztpraxis in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-24 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-25 Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Kindertagesstätte in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-26 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Kindertagesstätten (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-27 Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Kindertagesstätte in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-28 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Kindertagesstätten (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-29 Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen Grundschule in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-30 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von Grundschule (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-31 Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen Grundschule in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-32 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von Grundschule (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-33 Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen SPNV-Haltestelle in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-34 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fuß-Erreichbarkeit von SPNV-Haltestellen (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-35 Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen SPNV-Haltestelle in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-36 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von SPNV-Haltestellen (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-37 Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen ÖSPV-Haltestelle in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-38 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von ÖSPV-Haltestellen (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-39 Durchschnittliche Fahrtzeit per Rad bis zur nächstgelegenen ÖSPV-Haltestelle in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-40 Anteil der Bevölkerung der Stadt-/Ortsteile mit einer günstigen Fahrrad-Erreichbarkeit von ÖSPV-Haltestellen (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 2-41 Durchschnittliche Gehzeit bis zur nächstgelegenen metropolradruhr-Station in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 3-1 Zusammensetzung des ruhrFIS-DV-Index (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 3-2 Modifizierte Gaußfunktion zur Darstellung des ruhrFIS-DV-Index (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 3-3 SPNV-Haltestellen der ersten Kategorie (rot) und der zweiten Kategorie (grün) in der Metropole Ruhr (Quelle: Eigene Darstellung; Datengrundlagen siehe Kapitel 1.4)

Abbildung 3-4 Versorgungssituation in der Metropole Ruhr nach ruhrFIS-DV-Gesamtindex (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 3-5 Versorgungssituation in der Metropole Ruhr nach ruhrFIS-DV-Fußindex (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 3-6 Versorgungssituation in der Metropole Ruhr nach ruhrFIS-DV-Fahrradindex (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 4-1 15-Minuten-Quartiere nebst Versorgungssituation in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 4-2 15-Minuten-Quartiere mit niedriger Bevölkerungsdichte nebst Versorgungssituation in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 4-3 Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten nebst Versorgungssituation in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 4-4 Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten und einer Bevölkerungsdichte von über 20 EW/ha nebst Versorgungssituation in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 4-5 15-Minuten-Quartiere nebst Versorgungssituation ohne Berücksichtigung von Kinderarztpraxen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 4-6 Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten nebst Versorgungssituation ohne Berücksichtigung von Kinderarztpraxen in der Metropole Ruhr

Abbildung 5-1 Anteil der Bevölkerung mit bewerteter Fuß-Erreichbarkeit zu den jeweiligen Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 5-2 Anteil der Bevölkerung mit bewerteter Fahrrad-Erreichbarkeit zu den jeweiligen Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Quelle: eigene Darstellung)

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1-1 Aufgabenfelder und Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Quelle: eigene Darstellung nach Einig 2008, MKRO 2016, Schwarze/Spiekermann 2020a und 2020b)

Tabelle 1-2 Im ruhrFIS-Monitoring Daseinsvorsorge betrachtete Einrichtungen und Datenquellen (Quelle: eigene Darstellung)

Tabelle 1-3 Weitere Datengrundlagen für das ruhrFIS-Monitoring Daseinsvorsorge (Quelle: eigene Darstellung)

Tabelle 1-4 Raumstrukturtypen nach Bevölkerungsdichte (Quelle: eigene Darstellung)

Tabelle 1-5 Bewertungskategorien und Schwellenwerte für die Erreichbarkeitsanalyse (Quelle: Eigene Darstellung)

Tabelle 2-1 Anzahl der Lebensmittelmärkte und Einwohner:innen pro Lebensmittelmarkt in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-2 Fuß-Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-3 Fahrrad-Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-4 Anzahl der Postfilialen und Einwohner:innen pro Postfiliale in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-5 Fuß-Erreichbarkeit von Postfilialen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-6 Fahrrad-Erreichbarkeit von Postfilialen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-7 Anzahl der Apotheken und Einwohner:innen pro Apotheke in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-8 Fuß-Erreichbarkeit von Apotheken in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-9 Fahrrad-Erreichbarkeit von Apotheken in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-10 Anzahl der Hausarztpraxen und Einwohner:innen pro Hausarztpraxis in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-11 Fuß-Erreichbarkeit von Hausarztpraxen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-12 Fahrrad-Erreichbarkeit von Hausarztpraxen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-13 Anzahl der Zahnarztpraxen und Einwohner:innen pro Zahnarztpraxis in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-14 Fuß-Erreichbarkeit von Zahnarztpraxen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-15 Fahrrad-Erreichbarkeit von Zahnarztpraxen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-16 Anzahl der Kinderarztpraxen und Einwohner:innen pro Kinderarztpraxis in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-17 Fuß-Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-18 Fahrrad-Erreichbarkeit von Kinderarztpraxen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-19 Anzahl der Kindertagesstätten und Einwohner:innen pro Kindertagesstätte in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-20 Fuß-Erreichbarkeit von Kindertagesstätten in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-21 Fahrrad-Erreichbarkeit von Kindertagesstätten in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-22 Anzahl der Grundschulen und Einwohner:innen pro Grundschulen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-23 Fuß-Erreichbarkeit von Grundschulen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-24 Fahrrad-Erreichbarkeit von Grundschulen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-25 Anzahl der SPNV-Haltestellen und Einwohner:innen pro SPNV-Haltestelle in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-26 Fuß-Erreichbarkeit von SPNV-Haltestellen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-27 Fahrrad-Erreichbarkeit von SPNV-Haltestellen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-28 Anzahl der ÖSPV-Haltestellen und Einwohner:innen pro ÖSPV-Haltestelle in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-29 Fuß-Erreichbarkeit von ÖSPV-Haltestellen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-30 Fahrrad-Erreichbarkeit von ÖSPV-Haltestellen in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-31 Anzahl der metropolradruhr-Stationen und Einwohner:innen pro metropolradruhr-Station in der Metropole Ruhr (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 2-32 Fuß-Erreichbarkeit von metropolradruhr-Stationen in ausgewählten kreisfreien Städten (Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlagen: siehe Kapitel 1.4)

Tabelle 3-1 Gewichtung und Sättigung der jeweiligen Einrichtungen für den Reisaufwand- und Kumulationsindikator (Quelle: eigene Darstellung)

Tabelle 3-2 Bewertung der Versorgungssituation in der Metropole Ruhr nach ruhrFIS-DV-Index (Quelle: eigene Darstellung)

Tabelle 4-1 Anteil der Bevölkerung in 15-Minuten-Quartieren sowie deren Versorgungssituation nach ruhrFIS-DV-Index (Quelle: eigene Darstellung)

Tabelle 4-2 Anteil der Bevölkerung in Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten sowie deren Versorgungssituation nach ruhrFIS-DV-Index (Quelle: eigene Darstellung)

Tabelle 4-3 Bevölkerung in Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten und Anzahl der erreichbaren Einrichtungsarten (Quelle: eigene Darstellung)

Tabelle 4-4 Anzahl der erreichbaren Einrichtungsarten für die Bevölkerung in Quartieren mit Erreichbarkeitsdefiziten (Quelle: eigene Darstellung)

ANHANG

2 EINZELBETRACHTUNG – EINRICHTUNGEN DER DASEINSVORSORGE

2.1 Lebensmittelmärkte

2.1.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Markt
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Alpen	27:04	33,2	4,0	9,1	53,8	4.155
Bergkamen	09:02	64,9	24,0	10,7	0,4	2.716
Bochum	08:11	71,2	19,1	9,7	0	3.498
Bönen	15:19	48,7	19,5	20,2	11,6	3.018
Bottrop	09:42	62,3	23,7	11,9	2	4.509
Breckerfeld	22:48	19,4	21,2	33,3	26,1	2.975
Castrop-Rauxel	09:48	58,4	21,9	19,5	0,2	2.926
Datteln	12:27	56,5	25,3	12,6	5,6	2.669
Dinslaken	08:38	71	15,5	12,6	0,9	3.208
Dorsten	11:07	64,2	15,5	14,0	6,3	2.758
Dortmund	07:42	74,8	17,2	7,6	0,4	3.224
Duisburg	07:49	76,8	14,9	7,0	1,2	3.663
Ennepetal	16:47	38,4	24,3	22,3	15	3.349
Essen	07:34	75	18,6	6,2	0,2	3.359
Fröndenberg/Ruhr	20:45	38,1	9,9	27,4	24,5	2.929
Gelsenkirchen	07:05	80	15,6	4,2	0,1	3.117
Gevelsberg	12:35	48,5	28,5	13,7	9,3	3.393
Gladbeck	07:45	76	17,4	6,6	0	3.433
Hagen	09:55	65,1	18,2	13,6	3,1	3.418
Haltern am See	14:43	51,2	16,6	21,0	11,3	2.521
Hamm	09:18	67,5	23,4	6,2	2,8	2.979
Hamminkeln	15:07	59,3	12,8	12,9	14,7	2.695
Hattingen	11:08	61,4	17,0	15,3	6,3	3.615
Herdecke	15:43	28,4	29,9	30,1	11,6	3.751
Herne	07:32	77,2	16,7	6,0	0	3.478
Herten	08:53	61,9	29,0	9,0	0,1	3.622
Holzwickede	11:06	58,6	16,9	19,5	4,9	2.418
Hünxe	12:29	63,7	13,1	12,7	10,5	2.749
Kamen	09:15	66,1	19,0	14,1	0,5	2.848
Kamp-Lintfort	09:41	76,2	10,4	7,7	5,7	3.417
Lünen	08:27	71,8	16,6	11,5	0,2	3.173
Marl	09:00	64,2	25,0	10,1	0,7	2.719
Moers	09:02	65,7	25,7	6,9	1,6	3.338

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Markt
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Mülheim an der Ruhr	08:57	67,2	22,8	8,7	1,3	3.412
Neukirchen-Vluyn	10:44	62	16,8	16,1	5	3.915
Oberhausen	07:38	75,5	18,6	5,8	0,1	3.069
Oer-Erkenschwick	09:46	67	15,7	15,5	1,8	3.506
Recklinghausen	07:54	75,9	18,1	5,0	0,9	2.835
Rheinberg	15:44	46,8	21,3	11,2	20,5	3.437
Schermbeck	15:41	60,9	11,1	11,4	16,5	2.703
Schwelm	09:13	65,8	20,4	11,7	2,1	2.857
Schwerte	11:12	53,3	23,3	20,6	2,8	3.068
Selm	10:03	62	22,4	12,4	3,2	2.346
Sonsbeck	19:01	61,9	6,2	3,9	28	1.731
Sprockhövel	19:11	29,2	20,3	29,3	21,1	3.092
Unna	10:26	70	14,2	7,1	8,8	2.794
Voerde (Niederrhein)	10:37	60,5	23,3	11,9	4,3	2.406
Waltrop	09:31	65,6	19,3	13,1	2	3.675
Werne	11:09	57,9	26,4	9,6	6	3.699
Wesel	10:36	64,1	20,9	10,4	4,6	3.546
Wetter (Ruhr)	09:13	63,1	21,0	14,9	1	3.012
Witten	10:27	60,9	19,0	17,1	3	3.537
Xanten	17:01	41,6	22,1	18,0	18,1	3.071
Metropole Ruhr	**09:02**	**69,4**	**18,8**	**9,4**	**2,3**	**3.256**

2.1.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit - Anteil der EW (in %)			EW pro Markt
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Alpen	08:04	54,7	40,2	5,1	4.155
Bergkamen	02:49	99,7	0,3	0	2.716
Bochum	02:48	100	0	0	3.498
Bönen	04:23	91,3	4,4	4,4	3.018
Bottrop	03:04	99,1	0,8	0	4.509
Breckerfeld	06:43	79,7	9,4	11	2.975
Castrop-Rauxel	03:14	100	0	0	2.926
Datteln	04:14	94,9	0,9	4,1	2.669
Dinslaken	02:44	99,2	0,5	0,2	3.208
Dorsten	03:38	94	4,8	1,3	2.758
Dortmund	02:39	99,7	0,3	0	3.224
Duisburg	02:39	99,3	0,7	0	3.663
Ennepetal	05:35	85,3	6,2	8,5	3.349
Essen	02:36	99,8	0,2	0	3.359
Fröndenberg/Ruhr	06:23	79,7	8,5	11,8	2.929
Gelsenkirchen	02:20	100	0	0	3.117
Gevelsberg	04:18	90,9	9,1	0	3.393
Gladbeck	02:30	100	0	0	3.433
Hagen	03:17	97,3	2,3	0,4	3.418
Haltern am See	04:37	89,5	2,7	7,8	2.521
Hamm	02:54	97,6	1,6	0,8	2.979
Hamminkeln	04:51	86,5	5,1	8,4	2.695
Hattingen	03:35	94,5	4,6	1	3.615
Herdecke	05:28	86,9	13	0,1	3.751
Herne	02:34	100	0	0	3.478
Herten	02:56	100	0	0	3.622
Holzwickede	03:28	98,6	1,4	0	2.418
Hünxe	03:50	91,1	7	1,9	2.749
Kamen	02:58	99,7	0,3	0	2.848
Kamp-Lintfort	03:11	95,4	3,3	1,1	3.417
Lünen	02:32	100	0	0	3.173
Marl	02:49	99,6	0,4	0	2.719
Moers	02:50	99,3	0,7	0	3.338

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit - Anteil der EW (in %)			EW pro Markt
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Mülheim an der Ruhr	03:05	98,9	1	0	3.412
Neukirchen-Vluyn	03:24	96	3,9	0,1	3.915
Oberhausen	02:29	100	0	0	3.069
Oer-Erkenschwick	03:00	98,6	1,4	0	3.506
Recklinghausen	02:35	99,4	0,6	0	2.835
Rheinberg	04:49	85,8	14,1	0,1	3.437
Schermbeck	04:53	84,6	7,3	8,1	2.703
Schwelm	03:08	98,6	1,4	0	2.857
Schwerte	03:30	99	0,9	0	3.068
Selm	03:10	98,1	1,8	0,1	2.346
Sonsbeck	05:43	72,6	14,3	13	1.731
Sprockhövel	05:42	86,5	11,6	1,8	3.092
Unna	03:11	93,7	6,3	0	2.794
Voerde (Niederrhein)	03:21	96,4	2,6	1	2.406
Waltrop	02:58	99	0,9	0	3.675
Werne	03:28	94,6	4,9	0,5	3.699
Wesel	03:30	95,7	1,4	2,9	3.546
Wetter (Ruhr)	03:07	99,4	0,6	0	3.012
Witten	03:28	97,6	2,3	0,2	3.537
Xanten	05:20	84,5	11	4,6	3.071
Metropole Ruhr	**02:58**	**98,1**	**1,4**	**0,5**	**3.256**

2.2 Postfilialen

2.2.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Filiale
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Alpen	33:02	25,4	11,4	8,6	54,5	12.464
Bergkamen	12:40	46,6	21,5	28,3	3,3	6.983
Bochum	11:40	44,9	26,8	27,9	0,4	9.833
Bönen	19:11	24,3	23,9	36,3	15,5	18.106
Bottrop	11:24	50,8	26,9	18,8	3,5	9.017
Breckerfeld	21:12	33,1	22	21,7	23,2	8.926
Castrop-Rauxel	12:41	38,5	26,7	31,7	2,9	8.129
Datteln	17:06	31,6	21,4	35,1	11,9	11.564
Dinslaken	14:28	37,9	17,1	40,4	4,5	9.624
Dorsten	15:20	41,1	24,8	24,9	9,2	7.447
Dortmund	10:32	53,3	26,2	19,4	1	9.028
Duisburg	11:31	48,6	23,6	26,4	1,4	11.499
Ennepetal	20:28	28,3	16,8	34,1	20,8	15.070
Essen	09:47	56,5	28	14,9	0,4	10.567
Fröndenberg/Ruhr	20:58	22,6	20,5	33,3	23,6	6.835
Gelsenkirchen	10:17	53,8	25,1	20,6	0,5	9.241
Gevelsberg	10:56	45,3	31,4	23,1	0,2	5.090
Gladbeck	11:28	47	24,9	27,8	0,1	10.790
Hagen	12:11	50,6	20,8	24,3	4,3	8.173
Haltern am See	21:21	33,3	19,2	24,9	22,6	9.453
Hamm	12:27	44	28,1	24,6	3,1	8.511
Hamminkeln	19:47	37,5	16,3	28,8	17,5	6.737
Hattingen	12:14	56,8	15,2	21,4	6,5	6.778
Herdecke	13:48	34,3	23,8	39,3	2,7	7.502
Herne	10:10	53,8	28	18,1	0	9.207
Herten	10:15	48,9	35,9	15,1	0	10.264
Holzwickede	15:04	37	24,1	29,9	8,8	16.927
Hünxe	14:09	59,9	16	12,3	11,8	4.582
Kamen	11:37	46,6	27,1	25	1,2	8.544
Kamp-Lintfort	13:39	43,2	23,4	26	7,4	7.517
Lünen	13:32	33,3	26,6	37,3	2,8	9.519
Marl	14:01	32,9	24,5	39,9	2,5	8.429
Moers	11:40	43,5	32	22,3	2,1	9.408

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Filiale
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Mülheim an der Ruhr	11:29	43,4	29,2	25,9	1,3	9.478
Neukirchen-Vluyn	12:46	45,6	25,6	22,9	5,8	9.136
Oberhausen	11:43	43,6	29,7	25,3	1,2	10.433
Oer-Erkenschwick	15:23	27,3	23,7	45,4	3,6	15.779
Recklinghausen	11:34	49,1	23,6	25,9	1,3	7.896
Rheinberg	17:55	40,6	18	13,3	27,9	6.186
Schermbeck	25:42	38,3	17,5	12,8	31,4	13.514
Schwelm	15:27	31,6	23,2	39,1	6,1	28.569
Schwerte	14:09	34,9	23,2	39,7	2,2	6.575
Selm	16:56	29,7	26,2	33,6	10,5	12.904
Sonsbeck	19:56	46,1	18,7	12,3	22,9	8.653
Sprockhövel	18:20	30,6	19,6	32,4	17,1	12.368
Unna	16:26	36	22,6	27,7	13,5	7.334
Voerde (Niederrhein)	14:28	38,6	21,8	31,6	7,6	7.218
Waltrop	13:23	39,3	25,4	31,8	3,3	9.799
Werne	16:45	28,7	21	42,8	7,5	14.796
Wesel	12:51	53,1	24,7	14,3	7,9	6.697
Wetter (Ruhr)	15:10	33,6	27,7	27,7	11	9.035
Witten	12:23	51,9	20,5	21,8	5,9	7.957
Xanten	34:03	20,8	21,9	19,1	38,2	10.750
Metropole Ruhr	**12:15**	**46,9**	**25,5**	**24,1**	**3,4**	**9.294**

2.2.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit - Anteil der EW (in %)			EW pro Filiale
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Alpen	10:00	52,8	18	29,2	12.464
Bergkamen	03:47	99,2	0,8	0	6.983
Bochum	03:52	99,9	0,1	0	9.833
Bönen	05:36	89,1	4,6	6,3	18.106
Bottrop	03:26	98,2	1,7	0,1	9.017
Breckerfeld	06:19	80,5	7,5	12	8.926
Castrop-Rauxel	04:07	97,6	2,4	0	8.129
Datteln	04:46	93,4	2,4	4,2	11.564
Dinslaken	04:38	96,3	3,2	0,6	9.624
Dorsten	04:47	91,9	4,2	4	7.447
Dortmund	03:33	99,3	0,7	0	9.028
Duisburg	03:47	99,2	0,8	0	11.499
Ennepetal	06:32	84,9	6,3	8,8	15.070
Essen	03:22	99,5	0,5	0	10.567
Fröndenberg/Ruhr	06:07	82	17,4	0,6	6.835
Gelsenkirchen	03:13	99,9	0,1	0	9.241
Gevelsberg	03:45	99,9	0,1	0	5.090
Gladbeck	03:40	99,9	0,1	0	10.790
Hagen	04:01	96,2	2,6	1,1	8.173
Haltern am See	06:31	78,4	7,9	13,7	9.453
Hamm	03:55	97,9	1,3	0,8	8.511
Hamminkeln	06:04	85,9	5,4	8,6	6.737
Hattingen	03:54	96,1	2,7	1,1	6.778
Herdecke	04:39	97,1	2,9	0	7.502
Herne	03:20	100	0	0	9.207
Herten	03:08	100	0	0	10.264
Holzwickede	04:58	94,4	5,5	0,1	16.927
Hünxe	04:18	89,5	4,8	5,7	4.582
Kamen	03:33	99,2	0,8	0	8.544
Kamp-Lintfort	04:33	93	6,5	0,5	7.517
Lünen	04:03	99,3	0,7	0	9.519
Marl	04:13	99,4	0,5	0,1	8.429
Moers	03:32	99	1	0	9.408

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit - Anteil der EW (in %)			EW pro Filiale
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Mülheim an der Ruhr	03:48	98,8	1,2	0	9.478
Neukirchen-Vluyn	04:05	94,8	3,5	1,7	9.136
Oberhausen	03:36	99,8	0,2	0	10.433
Oer-Erkenschwick	04:29	97,1	2,9	0	15.779
Recklinghausen	03:32	99,2	0,8	0	7.896
Rheinberg	05:07	82,8	17	0,2	6.186
Schermbeck	07:46	70,9	7,2	21,9	13.514
Schwelm	04:51	95,6	4,4	0	28.569
Schwerte	04:19	99,5	0,4	0	6.575
Selm	05:12	90,1	2,1	7,9	12.904
Sonsbeck	05:54	79,5	6,9	13,6	8.653
Sprockhövel	05:37	86	13,3	0,6	12.368
Unna	05:02	88,1	9,4	2,4	7.334
Voerde (Niederrhein)	04:29	96,4	2,8	0,8	7.218
Waltrop	03:53	98,1	1,8	0,2	9.799
Werne	05:11	93,3	5,1	1,5	14.796
Wesel	04:08	92,3	3,5	4,2	6.697
Wetter (Ruhr)	05:27	88,6	11	0,4	9.035
Witten	04:00	95,4	3,4	1,2	7.957
Xanten	10:41	62,5	6,2	31,3	10.750
Metropole Ruhr	**03:56**	**97,4**	**1,7**	**0,9**	**9.294**

2.3 Apotheken

2.3.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Apotheke
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Alpen	31:07	28,1	9,4	9,2	53,2	6.232
Bergkamen	10:49	51,6	26,6	20,7	0,8	6.110
Bochum	09:03	63,1	22,4	14,4	0,1	4.665
Bönen	14:23	48,5	21,9	17,1	12,4	4.527
Bottrop	10:31	58	22,2	17,2	2,6	5.861
Breckerfeld	20:37	35,7	24,5	18	21,9	8.926
Castrop-Rauxel	11:34	49,1	22,3	25,4	3	3.851
Datteln	14:31	38,6	30,4	23,9	6,9	4.337
Dinslaken	11:26	50,9	22,4	23,8	2,9	5.182
Dorsten	14:29	44,7	18,3	27,4	9,5	4.137
Dortmund	09:19	61,1	21,9	16,1	0,8	5.059
Duisburg	09:15	65,8	18,6	13,6	2	5.434
Ennepetal	15:33	42,4	25,5	18,4	13,6	4.306
Essen	07:56	71,2	20,9	7,7	0,2	4.884
Fröndenberg/Ruhr	26:16	17,8	15,5	33,2	33,4	5.126
Gelsenkirchen	08:23	67,5	21,1	11,2	0,1	4.704
Gevelsberg	12:02	41,8	24,4	31,8	2	4.363
Gladbeck	09:55	56,1	27,2	16,5	0,2	5.810
Hagen	11:15	56,2	21,2	18,3	4,3	6.266
Haltern am See	22:00	36,8	18,1	26,4	18,8	5.402
Hamm	11:37	51,3	26,3	18,5	3,9	4.965
Hamminkeln	19:34	42	17,8	19,7	20,5	6.737
Hattingen	15:10	44,5	20,9	20,8	13,9	5.423
Herdecke	12:18	49,4	26,1	16,8	7,6	3.751
Herne	10:39	52,6	25,7	20	1,7	5.397
Herten	08:10	67	26,6	6,3	0	4.105
Holzwickede	13:51	47,5	17,1	27,6	7,8	5.642
Hünxe	13:33	62,1	14,2	12,5	11,3	4.582
Kamen	11:52	46,2	26,5	24,8	2,4	4.272
Kamp-Lintfort	13:41	45,2	24,2	22,8	7,8	4.698
Lünen	09:29	60,2	25,7	13,4	0,4	3.894
Marl	10:18	56,8	21,6	20,7	0,8	5.620
Moers	10:08	58,5	24	15,4	2,1	4.704

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Apotheke
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Mülheim an der Ruhr	09:03	64,2	23,7	10,7	1,3	4.739
Neukirchen-Vluyn	13:12	45,4	23,3	25,4	5,9	4.568
Oberhausen	09:07	64	21,3	13,7	1	5.217
Oer-Erkenschwick	08:28	70,7	19,8	8,8	0,8	4.508
Recklinghausen	09:14	65,1	20	13,7	1,1	4.252
Rheinberg	17:47	41,6	14,6	21,2	22,5	5.155
Schermbeck	24:07	46,5	12	12,2	29,3	6.757
Schwelm	09:34	62,6	16,9	18,7	1,9	4.081
Schwerte	13:48	46,5	19,5	24,8	9,1	4.184
Selm	13:42	55,5	18,8	15,5	10,1	3.687
Sonsbeck	20:02	47,1	18,1	11,6	23,1	8.653
Sprockhövel	17:16	35,7	20,1	26,7	17,5	6.184
Unna	15:08	42,4	23,4	21,2	13,1	5.334
Voerde (Niederrhein)	12:07	49,9	20,9	26,4	2,7	6.015
Waltrop	10:52	50,4	26,5	20,3	2,3	4.900
Werne	12:54	44,2	28,4	20,5	6,6	3.288
Wesel	11:48	65,5	14,2	11,4	8,9	4.636
Wetter (Ruhr)	12:25	49,4	22,3	22,2	6,1	4.517
Witten	11:10	52	23,8	21,5	2,6	5.026
Xanten	33:30	30,4	8,2	22,5	38,9	5.375
Metropole Ruhr	**10:33**	**59,1**	**21,8**	**15,8**	**3,3**	**4.945**

2.3.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro Apotheke
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Alpen	09:33	54,4	17,7	28	6.232
Bergkamen	03:22	99,4	0,6	0	6.110
Bochum	03:03	100	0	0	4.665
Bönen	04:07	91,6	5,3	3,1	4.527
Bottrop	03:10	98,5	1,4	0,1	5.861
Breckerfeld	06:10	80,5	7,6	12	8.926
Castrop-Rauxel	03:42	98,5	1,5	0	3.851
Datteln	04:16	94,5	1,3	4,2	4.337
Dinslaken	03:32	98,2	1,3	0,5	5.182
Dorsten	04:24	91,9	6,3	1,8	4.137
Dortmund	03:08	99,5	0,5	0	5.059
Duisburg	02:57	98,6	1,4	0	5.434
Ennepetal	04:55	86,8	6,1	7,1	4.306
Essen	02:41	99,8	0,2	0	4.884
Fröndenberg/Ruhr	07:50	74,2	8,4	17,3	5.126
Gelsenkirchen	02:40	99,9	0,1	0	4.704
Gevelsberg	03:52	98,3	1,7	0	4.363
Gladbeck	03:15	100	0	0	5.810
Hagen	03:45	96,2	2,7	1,1	6.266
Haltern am See	06:33	81,5	4,5	14	5.402
Hamm	03:39	97,4	1,7	1	4.965
Hamminkeln	06:04	84,1	7,1	8,8	6.737
Hattingen	04:44	88,7	9,7	1,6	5.423
Herdecke	04:08	93,9	6,1	0	3.751
Herne	03:19	99,7	0,3	0	5.397
Herten	02:40	100	0	0	4.105
Holzwickede	04:43	95,3	4,6	0,1	5.642
Hünxe	04:09	89,4	7,4	3,2	4.582
Kamen	03:42	99,5	0,5	0	4.272
Kamp-Lintfort	04:22	92,6	6,2	1,2	4.698
Lünen	02:49	99,9	0,1	0	3.894
Marl	03:09	99,6	0,3	0,1	5.620
Moers	03:09	99,1	0,9	0	4.704

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro Apotheke
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Mülheim an der Ruhr	03:04	99	1	0	4.739
Neukirchen-Vluyn	04:03	95,1	4,5	0,4	4.568
Oberhausen	02:49	99,9	0,1	0	5.217
Oer-Erkenschwick	02:36	99,1	0,9	0	4.508
Recklinghausen	02:55	99,7	0,3	0	4.252
Rheinberg	05:19	80,8	19	0,1	5.155
Schermbeck	07:09	71,8	9,9	18	6.757
Schwelm	03:02	98,4	1,5	0	4.081
Schwerte	04:13	93,1	6,7	0,2	4.184
Selm	03:57	90,6	7,7	1,7	3.687
Sonsbeck	05:51	79,7	6,7	13,6	8.653
Sprockhövel	05:22	85,5	13,3	1,2	6.184
Unna	04:30	89,3	8,9	1,8	5.334
Voerde (Niederrhein)	03:45	98,2	0,8	1	6.015
Waltrop	03:09	98,7	1,2	0,1	4.900
Werne	03:58	94,3	4,7	1,1	3.288
Wesel	03:50	91,6	4,6	3,9	4.636
Wetter (Ruhr)	04:05	94,8	4,7	0,4	4.517
Witten	03:35	98	1,9	0,1	5.026
Xanten	10:08	63,3	5,5	31,3	5.375
Metropole Ruhr	**03:22**	**97,4**	**1,7**	**0,8**	**4.945**

2.4 Hausarztpraxen

2.4.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Praxis
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Alpen	22:28	40,7	10,9	17,6	30,8	4.155
Bergkamen	09:42	58,4	27,8	13	0,8	4.074
Bochum	07:31	73,7	18,4	7,9	0	2.842
Bönen	14:39	46,3	22,9	17,3	13,2	3.621
Bottrop	07:53	77,1	13,9	8	1	2.548
Breckerfeld	20:18	35,9	22,4	19,5	22,2	2.975
Castrop-Rauxel	09:24	60,8	22,6	16	0,4	2.523
Datteln	12:59	51,5	24,7	16,8	7	2.891
Dinslaken	09:04	67,7	17,3	13,1	1,9	2.406
Dorsten	10:36	59,7	21,4	14,3	4,6	2.864
Dortmund	08:07	71,4	17,6	9,9	1	2.905
Duisburg	07:16	78	14,4	6,6	1	3.034
Ennepetal	15:57	47,4	18,7	19,7	14,1	3.349
Essen	06:38	80,8	14,9	4,1	0,2	2.703
Fröndenberg/Ruhr	22:12	30,3	15,6	23,6	30,5	3.417
Gelsenkirchen	06:34	80,4	13,6	5,8	0,1	2.782
Gevelsberg	08:33	65,8	18,8	15,3	0,1	2.545
Gladbeck	07:16	78	17	4,9	0,1	2.604
Hagen	08:54	69,9	15,2	11,5	3,3	2.724
Haltern am See	17:33	47,4	16,6	22,3	13,6	3.151
Hamm	10:13	59,9	23,1	14	3	3.082
Hamminkeln	16:15	48,9	14,4	20,4	16,2	3.368
Hattingen	11:40	63,3	12,6	13,1	11	3.013
Herdecke	09:21	54,9	32,8	11,9	0,2	1.875
Herne	07:49	71,3	19,3	9,4	0	3.261
Herten	07:44	71,4	20,5	7,9	0	3.421
Holzwickede	10:41	63,6	14,3	18,1	4	2.821
Hünxe	13:08	63,9	12,8	11,6	11,7	2.749
Kamen	11:36	51	20,1	26,7	2,2	2.373
Kamp-Lintfort	12:10	59,7	18,1	15,3	6,9	2.685
Lünen	08:12	69,4	19,9	10,3	0,3	2.764
Marl	09:00	68,7	17,1	12,5	1,7	3.011
Moers	08:56	66,1	24,1	8,2	1,5	2.875

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Praxis
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Mülheim an der Ruhr	07:32	75,8	17	6,3	0,9	2.585
Neukirchen-Vluyn	12:51	46,7	23,3	24,3	5,7	3.045
Oberhausen	08:07	70,4	17,9	10,4	1,1	3.114
Oer-Erkenschwick	07:26	75,9	17,6	6,2	0,3	2.869
Recklinghausen	07:52	75,4	14,2	9,7	0,7	2.909
Rheinberg	15:02	54,6	7,5	17,6	20,3	2.209
Schermbeck	19:17	53,5	7	12,3	27,2	3.379
Schwelm	09:32	60,4	16,6	21,2	1,8	2.041
Schwerte	11:16	56,3	13,8	25,7	4	2.092
Selm	12:56	61	19,2	9,8	10	3.687
Sonsbeck	17:54	62,3	4,6	8,8	24,2	4.327
Sprockhövel	15:50	46,3	12,6	26	15,2	2.748
Unna	12:43	54,2	19,6	17,1	9	2.933
Voerde (Niederrhein)	10:36	57,8	17,5	22,3	2,4	2.776
Waltrop	09:01	64,8	23,3	9,7	2,1	3.675
Werne	13:55	39,5	27,4	26	7,1	3.288
Wesel	09:06	71,8	18,1	5	5,1	2.411
Wetter (Ruhr)	10:53	62,2	15,3	17,2	5,2	2.464
Witten	09:45	62,2	19,5	15,6	2,6	2.652
Xanten	17:03	47,3	12,2	21,6	18,9	3.071
Metropole Ruhr	**08:46**	**70,1**	**17,3**	**10,2**	**2,4**	**2.839**

2.4.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro Praxis
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Alpen	06:52	77,6	9,8	12,6	4.155
Bergkamen	02:57	99,7	0,3	0	4.074
Bochum	02:35	100	0	0	2.842
Bönen	04:17	91,6	6,5	1,9	3.621
Bottrop	02:24	99,5	0,4	0	2.548
Breckerfeld	06:05	80,8	7,8	11,2	2.975
Castrop-Rauxel	03:01	99,8	0,2	0	2.523
Datteln	03:52	94,5	1,3	4,2	2.891
Dinslaken	02:48	99	0,7	0,4	2.406
Dorsten	03:15	96,8	1,9	1,3	2.864
Dortmund	02:45	99,5	0,5	0	2.905
Duisburg	02:23	99,1	0,9	0	3.034
Ennepetal	05:01	87,3	6,1	6,6	3.349
Essen	02:14	99,8	0,2	0	2.703
Fröndenberg/Ruhr	06:47	77,4	12,3	10,2	3.417
Gelsenkirchen	02:04	100	0	0	2.782
Gevelsberg	02:42	99,9	0,1	0	2.545
Gladbeck	02:20	100	0	0	2.604
Hagen	02:53	97	2,8	0,2	2.724
Haltern am See	05:16	86,7	4,2	9,2	3.151
Hamm	03:11	97,5	1,5	0,9	3.082
Hamminkeln	05:03	87,3	7,3	5,5	3.368
Hattingen	03:41	93,3	5,8	0,9	3.013
Herdecke	03:14	99,9	0,1	0	1.875
Herne	02:29	100	0	0	3.261
Herten	02:29	100	0	0	3.421
Holzwickede	03:33	99,3	0,6	0,1	2.821
Hünxe	04:03	89,4	7,3	3,4	2.749
Kamen	03:26	99,7	0,3	0	2.373
Kamp-Lintfort	03:50	94,1	4,8	1,1	2.685
Lünen	02:27	99,9	0,1	0	2.764
Marl	02:49	99,6	0,3	0	3.011
Moers	02:49	99,3	0,7	0	2.875

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro Praxis
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Mülheim an der Ruhr	02:34	99,4	0,6	0	2.585
Neukirchen-Vluyn	04:00	95,3	4,7	0	3.045
Oberhausen	02:31	99,9	0,1	0	3.114
Oer-Erkenschwick	02:20	99,5	0,5	0	2.869
Recklinghausen	02:26	99,8	0,2	0	2.909
Rheinberg	04:26	87,1	12,8	0,1	2.209
Schermbeck	06:05	79,6	11,4	9	3.379
Schwelm	02:50	98,6	1,4	0	2.041
Schwerte	03:22	99	0,9	0	2.092
Selm	04:01	90,9	2,1	7	3.687
Sonsbeck	05:24	79,3	8,3	12,1	4.327
Sprockhövel	04:40	91	8,5	0,5	2.748
Unna	03:46	93,3	6,4	0,3	2.933
Voerde (Niederrhein)	03:14	98,4	0,8	0,7	2.776
Waltrop	02:39	98,6	1,3	0,1	3.675
Werne	04:21	93,7	5,1	1,2	3.288
Wesel	02:53	95,1	4	0,9	2.411
Wetter (Ruhr)	03:37	95,1	4,5	0,4	2.464
Witten	03:07	98,2	1,7	0,1	2.652
Xanten	05:05	82,9	13,4	3,7	3.071
Metropole Ruhr	**02:49**	**98,3**	**1,3**	**0,5**	**2.839**

2.5 Zahnarztpraxen

2.5.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Praxis
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Alpen	30:41	33,6	3,1	9,5	53,7	4.155
Bergkamen	08:56	67,7	17,6	14,2	0,5	3.760
Bochum	07:31	74,5	16,3	9,2	0	2.475
Bönen	12:31	56,8	18,7	16,6	7,8	2.587
Bottrop	07:57	77,5	12,2	8,3	2,1	2.548
Breckerfeld	19:32	44,6	20,3	15,1	20	2.975
Castrop-Rauxel	09:16	61,9	20,1	17,4	0,5	2.217
Datteln	21:24	31,7	10,4	29	28,8	3.469
Dinslaken	08:47	68,3	15,1	15,5	1,2	2.323
Dorsten	09:30	75	12,4	6,1	6,5	2.069
Dortmund	08:06	69,3	19	11,1	0,5	2.608
Duisburg	07:29	74,9	15,8	9,1	0,2	3.232
Ennepetal	16:18	47,9	17	19,1	16,1	2.740
Essen	06:44	79	16,3	4,5	0,2	2.452
Fröndenberg/Ruhr	30:25	22,1	9,2	16,6	52,1	5.126
Gelsenkirchen	06:55	78,9	14,5	6,3	0,3	2.875
Gevelsberg	10:12	52,1	28,6	18,9	0,2	3.817
Gladbeck	08:58	64,8	20,5	14,1	0,6	3.284
Hagen	08:20	72,7	13,7	10,7	3	2.441
Haltern am See	17:01	53	12,2	20,7	14	2.363
Hamm	11:44	54,4	20,5	20,4	4,7	3.310
Hamminkeln	15:43	53,3	12,4	17,4	16,9	2.695
Hattingen	12:13	58,5	12	21,4	8	2.358
Herdecke	09:21	56,5	27,2	15,9	0,3	1.608
Herne	09:43	62,9	17,3	17,4	2,3	2.953
Herten	08:02	68,6	21,1	10,2	0	2.123
Holzwickede	10:13	63	10,7	22,7	3,5	2.116
Hünxe	19:52	51,6	7	11,3	30,2	3.437
Kamen	10:53	52,7	24,9	21,2	1	3.286
Kamp-Lintfort	11:23	52,9	27,2	13,9	6	3.132
Lünen	07:54	72,4	18,5	8,5	0,3	2.764
Marl	09:25	63,5	18,6	17,5	0,5	3.242
Moers	08:03	72,2	19,9	6,4	1,3	2.524

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Praxis
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Mülheim an der Ruhr	07:59	70,9	19,3	8,8	0,9	3.219
Neukirchen-Vluyn	11:20	56,2	21,3	16,7	5,7	3.045
Oberhausen	10:10	52,6	25,2	21,8	0,3	4.742
Oer-Erkenschwick	08:51	67	18,8	13,4	0,8	3.156
Recklinghausen	09:00	64,8	20,6	13,8	0,8	2.403
Rheinberg	18:59	45,5	10,3	13,4	30,8	3.867
Schermbeck	16:31	61,5	10,4	11	17,1	2.703
Schwelm	10:26	57,2	17,8	22,8	2,2	2.597
Schwerte	10:31	60,2	16,8	20,1	2,8	2.192
Selm	10:15	59,2	22,4	15,6	2,8	2.581
Sonsbeck	18:10	60,7	5,9	6,1	27,3	4.327
Sprockhövel	14:38	46,9	12,6	29,6	10,9	1.903
Unna	11:13	63,5	16,5	11,5	8,6	2.095
Voerde (Niederrhein)	13:00	51	15,8	28,4	4,8	2.776
Waltrop	10:51	54,3	26,3	15,9	3,3	4.200
Werne	11:20	57,8	18,6	17,5	6,2	2.114
Wesel	10:35	71,9	14,4	5,5	8,3	2.411
Wetter (Ruhr)	11:26	58,8	13,7	20,1	7,3	1.807
Witten	08:56	65,8	19,9	12,1	2,2	2.808
Xanten	18:14	49,1	12,2	13,6	25	2.688
Metropole Ruhr	**09:08**	**67,9**	**17,4**	**11,9**	**2,7**	**2.731**

2.5.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro Praxis
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Alpen	09:43	51,2	19,4	29,4	4.155
Bergkamen	02:43	99,9	0,1	0	3.760
Bochum	02:33	99,9	0,1	0	2.475
Bönen	03:42	93,4	6,2	0,4	2.587
Bottrop	02:27	99,1	0,8	0	2.548
Breckerfeld	05:55	80,8	6,7	12,5	2.975
Castrop-Rauxel	03:01	99,9	0,1	0	2.217
Datteln	05:52	85	10,7	4,3	3.469
Dinslaken	02:42	99,3	0,5	0,2	2.323
Dorsten	02:54	94,7	4	1,3	2.069
Dortmund	02:43	99,7	0,3	0	2.608
Duisburg	02:25	99,9	0,1	0	3.232
Ennepetal	05:15	86,2	6,3	7,3	2.740
Essen	02:15	99,9	0,1	0	2.452
Fröndenberg/Ruhr	09:28	53,2	21,2	25,6	5.126
Gelsenkirchen	02:12	99,8	0,2	0	2.875
Gevelsberg	03:48	99,2	0,8	0	3.817
Gladbeck	02:50	100	0	0	3.284
Hagen	02:44	97,5	1,7	0,7	2.441
Haltern am See	05:13	85,3	5,7	9	2.363
Hamm	03:39	96,6	2	1,4	3.310
Hamminkeln	04:55	86,9	7,5	5,5	2.695
Hattingen	03:44	95,3	4,1	0,6	2.358
Herdecke	03:14	99,9	0,1	0	1.608
Herne	02:59	99,6	0,4	0	2.953
Herten	02:33	100	0	0	2.123
Holzwickede	03:16	98,9	1,1	0	2.116
Hünxe	05:54	72,1	22,7	5,1	3.437
Kamen	03:28	99,4	0,6	0	3.286
Kamp-Lintfort	03:34	95,1	4,5	0,4	3.132
Lünen	02:21	99,9	0,1	0	2.764
Marl	02:55	99,7	0,2	0	3.242
Moers	02:31	99,7	0,3	0	2.524

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro Praxis
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Mülheim an der Ruhr	02:44	99,2	0,8	0	3.219
Neukirchen-Vluyn	03:24	95,9	4,1	0,1	3.045
Oberhausen	03:11	100	0	0	4.742
Oer-Erkenschwick	02:41	99,4	0,6	0	3.156
Recklinghausen	02:47	99,9	0,1	0	2.403
Rheinberg	05:23	76,5	23,4	0,1	3.867
Schermbeck	05:06	85,1	4,7	10,2	2.703
Schwelm	03:24	98,6	1,4	0	2.597
Schwerte	03:13	99	1	0,1	2.192
Selm	03:07	98	1,9	0,1	2.581
Sonsbeck	05:20	79,5	8	12,5	4.327
Sprockhövel	04:15	94,6	5,4	0,1	1.903
Unna	03:22	93,3	6,6	0,1	2.095
Voerde (Niederrhein)	03:54	97,6	1,5	0,9	2.776
Waltrop	03:26	97,5	2,3	0,2	4.200
Werne	03:36	94,5	4,5	1,1	2.114
Wesel	03:25	92,2	3,2	4,5	2.411
Wetter (Ruhr)	03:45	95,2	4,5	0,3	1.807
Witten	02:54	98,4	1,5	0,1	2.808
Xanten	05:30	77,4	15,3	7,3	2.688
Metropole Ruhr	**02:55**	**98**	**1,4**	**0,6**	**2.731**

2.6 Kinderarztpraxen

2.6.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (h:min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Praxis
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Alpen	37:44	31,7	4,4	6,5	57,2	12.464
Bergkamen	24:11	19,7	15,5	27,9	37	24.441
Bochum	17:53	23,9	19,8	43,6	12,5	19.149
Bönen	19:05	23,6	23	36,4	17	18.106
Bottrop	25:00	16,8	13,7	35,7	33,7	23.445
Breckerfeld	22:28	25,3	24,3	25	24,9	8.926
Castrop-Rauxel	20:39	24,4	13,7	38	23,9	18.290
Datteln	20:40	27,6	19,7	31,6	21,1	17.347
Dinslaken	19:42	21,6	13,8	46,8	17,6	16.842
Dorsten	29:44	21,2	17	33,6	28,1	18.618
Dortmund	18:06	27	19,8	37,2	15,9	22.571
Duisburg	20:40	27,1	19,7	30,4	22,6	23.546
Ennepetal	20:58	31,2	17,7	26,7	24,4	15.070
Essen	14:51	36	23	32,7	8,2	17.093
Fröndenberg/Ruhr	38:22	12,5	11,2	18,3	58,1	20.504
Gelsenkirchen	17:23	25,2	21,1	41,5	12,1	18.482
Gevelsberg	20:09	17,5	19,4	47,6	15,2	30.538
Gladbeck	22:56	20,5	16	30,2	33,4	37.764
Hagen	22:05	29,2	15,2	32,2	23,3	20.886
Haltern am See	36:46	24,6	12,3	15,8	47,2	18.907
Hamm	21:57	24,5	17,3	31,8	26,3	17.874
Hamminkeln	59:40	16,3	4,4	6,9	72,3	26.946
Hattingen	24:01	23	9,2	34,5	33,3	27.113
Herdecke	22:59	20,36	16,5	25,5	38,83	11.253
Herne	19:28	23,8	18,8	36,1	21,3	31.303
Herten	21:14	22,6	14,7	39,5	23,3	20.527
Holzwickede	16:12	37,3	23	26,4	13,3	16.927
Hünxe	36:07	23,9	6,9	6,8	62,4	13.746
Kamen	32:10	15	13,7	22,6	48,7	42.718
Kamp-Lintfort	22:18	25,3	11,4	38,7	24,6	18.793
Lünen	20:23	19,5	17,8	42,9	19,9	21.418
Marl	36:23	11,9	10,8	23,7	53,6	42.147
Moers	22:56	20,5	15,7	34,2	29,7	20.698

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (h:min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Praxis
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Mülheim an der Ruhr	16:54	25,6	23,8	41,2	9,3	24.371
Neukirchen-Vluyn	15:22	33	26,2	34,3	6,5	13.704
Oberhausen	19:10	21,9	17,1	46,5	14,5	23.185
Oer-Erkenschwick	18:37	20	20,1	50,9	8,9	31.558
Recklinghausen	35:02	11,6	9,3	23,6	55,4	27.638
Rheinberg	40:47	7,4	12,3	17	62,9	30.932
Schermbeck	1:25:53	0	0	0	100	.
Schwelm	14:55	37	20,9	35	7	14.285
Schwerte	30:50	14,1	6,4	36,6	42,8	46.026
Selm	29:21	16,8	18,1	28,6	36,5	25.807
Sonsbeck	1:38:38	0	0	0	100	
Sprockhövel	20:43	29,2	17,1	29,3	24,4	12.368
Unna	26:01	22,7	18,9	24,3	34,1	14.667
Voerde (Niederrhein)	41:41	16,5	3,1	12,1	68,3	18.045
Waltrop	16:54	25,2	23,3	43,2	8,4	14.699
Werne	21:26	27,1	19,8	33,2	19,9	14.796
Wesel	27:21	25,7	14,9	24,9	34,4	15.069
Wetter (Ruhr)	37:20	4,8	9,3	25,6	60,2	27.104
Witten	19:45	27,1	15,2	35,8	22	13.641
Xanten	35:59	20,6	16,5	22,6	40,3	21.500
Metropole Ruhr	**21:44**	**24,9**	**17,9**	**34,4**	**22,7**	**20.619**

2.6.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro Praxis
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Alpen	11:03	47,7	18,1	33,8	12.464
Bergkamen	07:10	68,5	29,3	2,2	24.441
Bochum	05:48	89,3	10,7	0	19.149
Bönen	05:32	86	9,6	4,4	18.106
Bottrop	07:21	73,4	24,8	1,7	23.445
Breckerfeld	06:33	80,1	7,9	12	8.926
Castrop-Rauxel	06:44	79,5	18,6	1,9	18.290
Datteln	05:49	86,4	9,1	4,5	17.347
Dinslaken	06:10	86,9	12,5	0,6	16.842
Dorsten	08:47	75,8	6	18,2	18.618
Dortmund	05:51	86,3	12,9	0,8	22.571
Duisburg	06:35	80,9	13,5	5,5	23.546
Ennepetal	06:37	81,4	7,7	10,9	15.070
Essen	04:51	93,1	6,7	0,2	17.093
Fröndenberg/Ruhr	11:30	45,9	17,1	37	20.504
Gelsenkirchen	05:16	93,6	6,3	0,1	18.482
Gevelsberg	06:49	85,3	11,7	3	30.538
Gladbeck	07:17	70,7	28,7	0,6	37.764
Hagen	07:06	77,4	9,1	13,4	20.886
Haltern am See	11:02	52,3	10,3	37,4	18.907
Hamm	06:38	79,8	14,3	5,9	17.874
Hamminkeln	17:25	29,7	3	67,2	26.946
Hattingen	07:25	72,4	23,4	4,2	27.113
Herdecke	07:24	65,3	31,4	3,2	11.253
Herne	05:55	85,5	13,1	1,4	31.303
Herten	06:44	79,9	18,1	2	20.527
Holzwickede	06:19	85,3	14,4	0,3	16.927
Hünxe	10:59	39,7	27,8	32,5	13.746
Kamen	09:25	51,5	26,8	21,7	42.718
Kamp-Lintfort	07:11	79,7	14,9	5,5	18.793
Lünen	06:00	85,9	13,5	0,6	21.418
Marl	10:34	50,9	20,5	28,6	42.147
Moers	06:56	76,6	19,7	3,6	20.698

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro Praxis
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Mülheim an der Ruhr	05:30	92,9	5,8	1,3	24.371
Neukirchen-Vluyn	04:35	94	4,3	1,7	13.704
Oberhausen	05:52	91,2	8,7	0,1	23.185
Oer-Erkenschwick	05:20	94,7	3,7	1,6	31.558
Recklinghausen	10:22	50,9	23,7	25,2	27.638
Rheinberg	12:40	37	23,5	39,5	30.932
Schermbeck	26:15	0	0,1	99,9	
Schwelm	04:32	96	3	1	14.285
Schwerte	09:07	63,2	17,2	19,5	46.026
Selm	08:45	65,5	11,6	22,9	25.807
Sonsbeck	27:57	0	0,2	99,8	
Sprockhövel	06:19	80,5	16,4	2,9	12.368
Unna	07:47	72	18,1	9,9	14.667
Voerde (Niederrhein)	12:14	33,6	17,7	48,5	18.045
Waltrop	05:35	95,4	3,2	1,3	14.699
Werne	06:39	80,6	4,4	15	14.796
Wesel	08:28	69,7	8,8	21,5	15.069
Wetter (Ruhr)	12:12	39,4	20,1	40,2	27.104
Witten	06:17	83,2	13,7	3,1	13.641
Xanten	10:42	61,9	4,8	33,2	21.500
Metropole Ruhr	**06:44**	**80,8**	**12,6**	**6,6**	**20.619**

2.7 Kindertagesstätten

2.7.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro KiTa
		Günstig < 5 Min.	Eher günstig 5 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Alpen	11:48	26,2	46,8	22,2	4,7	1.781
Bergkamen	06:52	40,7	54,5	4,3	0,4	1.746
Bochum	05:37	51,2	46,8	1,9	0	1.885
Bönen	07:20	47,5	42,7	7,8	1,9	1.509
Bottrop	05:50	50,5	45,9	3,4	0,2	1.832
Breckerfeld	11:40	36,8	39,2	14,3	9,6	1.785
Castrop-Rauxel	06:01	43,2	54,9	1,9	0	1.829
Datteln	06:19	41,8	55,9	1,6	0,8	1.652
Dinslaken	06:40	39,9	56,7	2,6	0,7	2.041
Dorsten	06:49	42,1	51,1	6,1	0,6	1.816
Dortmund	05:27	52,6	45,8	1,6	0	1.696
Duisburg	05:27	51,5	47,1	1,4	0	2.258
Ennepetal	06:49	48,5	44,4	5,6	1,5	1.310
Essen	04:53	60,9	37,9	1,2	0	1.665
Fröndenberg/Ruhr	11:06	27	52,5	10,7	9,8	1.577
Gelsenkirchen	04:53	59,3	40,1	0,5	0	1.861
Gevelsberg	06:33	40,5	54	5,4	0	1.796
Gladbeck	05:30	49,3	49,1	1,6	0	1.798
Hagen	06:16	49,1	45,9	4,1	0,8	1.757
Haltern am See	07:41	37,3	52,2	9,3	1,2	1.801
Hamm	06:13	49,9	46,6	2	1,5	1.515
Hamminkeln	11:02	41	38,2	11,4	9,3	1.684
Hattingen	07:23	42,9	47,9	7,3	1,8	1.808
Herdecke	07:08	39,7	54,7	5,5	0,1	1.731
Herne	05:14	51,3	48,1	0,6	0	2.174
Herten	04:58	54,9	44,7	0,5	0	1.759
Holzwickede	06:28	47,4	45,9	6,7	0	1.539
Hünxe	13:26	24,7	49,5	14,4	11,4	2.291
Kamen	07:17	35,1	58,3	6,4	0,2	2.034
Kamp-Lintfort	06:26	44,9	50	4,6	0,5	1.634
Lünen	05:43	46,8	51,8	1,3	0	1.862
Marl	05:48	48,9	49,1	1,9	0,1	1.505
Moers	06:10	44,5	52,6	2,6	0,3	2.029

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro KiTa
		Günstig < 5 Min.	Eher günstig 5 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Mülheim an der Ruhr	05:18	55,4	42,7	1,8	0,1	1.689
Neukirchen-Vluyn	08:04	36,7	54,6	4,8	3,9	1.827
Oberhausen	05:43	49,9	47,3	2,7	0,1	2.268
Oer-Erkenschwick	05:50	45,7	51,5	2,7	0,1	2.104
Recklinghausen	05:22	49,6	49,6	0,8	0	1.701
Rheinberg	08:03	37,7	49,7	11,2	1,3	1.718
Schermbeck	15:25	30,7	41,1	12,2	15,9	1.931
Schwelm	05:34	59,8	37,2	2,9	0,2	1.504
Schwerte	06:07	47,7	48,9	2,9	0,5	1.644
Selm	08:24	34,6	53	10,2	2,2	1.843
Sonsbeck	08:55	43,4	40,8	9,9	5,8	1.731
Sprockhövel	09:53	30,2	50,6	14,9	4,3	1.374
Unna	07:34	35,2	56,6	7	1,1	1.893
Voerde (Niederrhein)	10:01	37,4	50	9,8	2,9	2.123
Waltrop	06:05	52,9	40,8	4,8	1,5	1.837
Werne	07:05	43,5	49,4	4,5	2,6	1.741
Wesel	06:27	49,9	44,5	4,1	1,5	1.674
Wetter (Ruhr)	06:56	40,4	53,2	6,1	0,3	1.694
Witten	06:17	48,9	45,4	5,5	0,2	1.565
Xanten	08:54	34,3	53	9,4	3,2	1.536
Metropole Ruhr	**05:56**	**50,3**	**46,4**	**2,8**	**0,6**	**1.804**

2.7.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro KiTa
		Günstig < 5 Min.	Eher günstig 5-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Alpen	03:42	74,8	25	0,2	1.781
Bergkamen	02:14	97,2	2,8	0	1.746
Bochum	01:58	98,2	1,8	0	1.885
Bönen	02:19	92,6	7,4	0	1.509
Bottrop	01:53	97,4	2,6	0	1.832
Breckerfeld	03:51	76,2	23	0,8	1.785
Castrop-Rauxel	02:00	98,8	1,2	0	1.829
Datteln	02:09	97,4	2,6	0	1.652
Dinslaken	02:12	97,1	2,6	0,2	2.041
Dorsten	02:09	95	5	0	1.816
Dortmund	01:59	98,4	1,6	0	1.696
Duisburg	01:49	99	1	0	2.258
Ennepetal	02:18	93,4	6,6	0,1	1.310
Essen	01:43	98,9	1,1	0	1.665
Fröndenberg/Ruhr	03:24	81,3	18,7	0	1.577
Gelsenkirchen	01:36	99,4	0,6	0	1.861
Gevelsberg	02:17	95,2	4,8	0	1.796
Gladbeck	01:46	98,6	1,4	0	1.798
Hagen	02:15	95	5	0	1.757
Haltern am See	02:30	90,7	9,1	0,1	1.801
Hamm	01:58	96,8	3,1	0,1	1.515
Hamminkeln	03:40	81,1	15,6	3,2	1.684
Hattingen	02:28	92,6	7,1	0,3	1.808
Herdecke	02:41	92,5	7,5	0	1.731
Herne	01:48	99,7	0,3	0	2.174
Herten	01:40	99,5	0,5	0	1.759
Holzwickede	02:10	96	4	0	1.539
Hünxe	04:19	75,8	21,6	2,6	2.291
Kamen	02:25	94,4	5,6	0	2.034
Kamp-Lintfort	02:10	95,6	4,4	0	1.634
Lünen	01:51	98,9	1,1	0	1.862
Marl	01:54	98,3	1,7	0	1.505
Moers	01:57	98,1	1,9	0	2.029

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro KiTa
		Günstig < 5 Min.	Eher günstig 5-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Mülheim an der Ruhr	01:54	98	2	0	1.689
Neukirchen-Vluyn	02:28	91,6	8,4	0	1.827
Oberhausen	01:53	97,8	2,2	0	2.268
Oer-Erkenschwick	01:55	97	3	0	2.104
Recklinghausen	01:47	99,4	0,6	0	1.701
Rheinberg	02:28	90	9,9	0	1.718
Schermbeck	04:44	73,4	17	9,6	1.931
Schwelm	01:52	97,8	2,2	0	1.504
Schwerte	01:55	98	1,9	0	1.644
Selm	02:40	90,6	8,7	0,7	1.843
Sonsbeck	02:38	85,4	14,2	0,5	1.731
Sprockhövel	03:10	84,2	15,8	0	1.374
Unna	02:23	94,2	5,8	0	1.893
Voerde (Niederrhein)	02:46	88,8	10,2	1	2.123
Waltrop	01:58	94,7	5,2	0,1	1.837
Werne	02:25	93,6	6,2	0,2	1.741
Wesel	02:08	94,4	5,5	0	1.674
Wetter (Ruhr)	02:31	93,2	6,8	0	1.694
Witten	02:08	94,3	5,7	0	1.565
Xanten	02:54	87,5	12,4	0,1	1.536
Metropole Ruhr	**02:00**	**97,1**	**2,9**	**0,1**	**1.804**

2.8 Grundschulen

2.8.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Grundschule
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Alpen	17:26	41,30	14,10	22,7	22	4.155
Bergkamen	11:45	44,40	27,10	27,4	1	6.110
Bochum	09:40	57,00	28,80	14,1	0	7.425
Bönen	17:23	23,10	32,10	29	15,6	9.053
Bottrop	10:13	56,60	27,90	12,9	2,6	6.513
Breckerfeld	20:27	37,20	22,10	19,6	21,1	8.926
Castrop-Rauxel	10:01	54,70	29,50	15,8	0	6.651
Datteln	13:41	46,00	25,50	23,2	5,3	6.939
Dinslaken	09:51	60,30	25,70	12,3	1,6	6.737
Dorsten	11:58	48,80	26,70	18,7	5,8	5.319
Dortmund	09:15	61,70	26,40	11,4	0,4	6.520
Duisburg	08:19	69,10	23,10	7,5	0,2	6.339
Ennepetal	12:59	56,40	22,80	9,9	10,9	4.306
Essen	08:23	69,80	22,40	7,4	0,3	6.919
Fröndenberg/Ruhr	23:36	18,20	23,70	26,9	30,8	6.835
Gelsenkirchen	08:11	72,60	20,10	6,9	0,5	6.161
Gevelsberg	10:54	47,20	32,80	18,2	1,7	5.090
Gladbeck	10:22	53,70	27,40	18,6	0,2	8.392
Hagen	10:08	61,50	23,10	12,9	2,5	6.064
Haltern am See	14:22	45,30	26,40	16,4	11,6	5.402
Hamm	11:30	48,90	26,30	22,8	1,9	6.384
Hamminkeln	18:16	33,70	19,00	29	18,3	5.389
Hattingen	10:34	62,00	20,90	12	5,1	6.025
Herdecke	12:10	49,30	22,50	22,7	5,5	5.626
Herne	08:23	67,90	26,30	5,8	0	6.805
Herten	11:32	48,20	27,30	24,4	0,1	7.698
Holzwickede	10:06	57,10	21,30	21,5	0,2	4.232
Hünxe	16:06	37,80	25,40	24	12,5	4.582
Kamen	11:00	51,20	27,80	18,9	2,1	7.120
Kamp-Lintfort	13:44	41,60	26,70	25,3	6,4	7.517
Lünen	11:47	46,50	28,10	24	1,4	7.139
Marl	10:12	53,30	28,80	17,3	0,4	6.484
Moers	10:19	57,50	25,60	15,7	1,2	6.899

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Grundschule
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Mülheim an der Ruhr	09:42	61,40	26,20	11,1	1,3	7.754
Neukirchen-Vluyn	13:59	42,70	22,50	29	5,9	6.852
Oberhausen	08:24	69,00	23,90	7,1	0	6.521
Oer-Erkenschwick	09:57	47,90	41,10	10,5	0,1	7.890
Recklinghausen	09:09	62,90	27,80	9,2	0,1	6.142
Rheinberg	14:39	53,00	16,10	13,7	17,2	3.867
Schermbeck	21:21	32,40	19,90	21,3	26,5	6.757
Schwelm	10:30	58,30	25,50	13,7	2,2	7.142
Schwerte	13:37	47,10	18,00	27,6	7,3	6.575
Selm	16:34	37,20	26,00	26,4	10,3	8.602
Sonsbeck	22:55	22,30	29,40	25	23,3	8.653
Sprockhövel	17:53	30,40	19,40	32,3	17,9	6.184
Unna	10:50	53,70	26,90	16,7	2,7	5.334
Voerde (Niederrhein)	16:22	28,90	27,10	35,3	8,8	7.218
Waltrop	11:32	50,30	24,90	22,4	2,4	7.350
Werne	13:13	43,70	28,60	21,5	6,2	7.398
Wesel	10:32	62,30	25,80	6,8	5,1	5.479
Wetter (Ruhr)	12:16	45,80	20,60	31,6	2	4.517
Witten	09:56	61,50	25,60	10,2	2,7	5.617
Xanten	20:36	27,40	20,80	26,8	24,6	7.167
Metropole Ruhr	**10:08**	**59,5**	**25,1**	**13,2**	**2,2**	**6.504**

2.8.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro Grundschule
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Alpen	05:18	88,4	11	0,6	4.155
Bergkamen	03:40	99,6	0,4	0	6.110
Bochum	03:16	99,9	0,1	0	7.425
Bönen	05:20	90,1	8,1	1,8	9.053
Bottrop	03:07	99,3	0,7	0	6.513
Breckerfeld	06:00	81	7,3	11,7	8.926
Castrop-Rauxel	03:17	99,9	0,1	0	6.651
Datteln	04:15	95	0,9	4,1	6.939
Dinslaken	03:12	98,8	1	0,2	6.737
Dorsten	03:44	97,2	2,8	0	5.319
Dortmund	03:12	99,8	0,2	0	6.520
Duisburg	02:44	99,8	0,2	0	6.339
Ennepetal	04:31	89,7	4,6	5,7	4.306
Essen	02:50	99,7	0,3	0	6.919
Fröndenberg/Ruhr	07:19	70,6	20,7	8,7	6.835
Gelsenkirchen	02:32	99,9	0,1	0	6.161
Gevelsberg	03:47	99,2	0,8	0	5.090
Gladbeck	03:06	100	0	0	8.392
Hagen	03:33	97,8	1,5	0,7	6.064
Haltern am See	04:34	90	7,6	2,4	5.402
Hamm	03:38	98,6	0,8	0,7	6.384
Hamminkeln	05:27	88,4	6,9	4,7	5.389
Hattingen	03:27	96,1	3,2	0,7	6.025
Herdecke	04:43	93,7	6,3	0	5.626
Herne	02:44	100	0	0	6.805
Herten	03:36	100	0	0	7.698
Holzwickede	03:18	99,9	0,1	0	4.232
Hünxe	05:05	88,5	7,2	4,3	4.582
Kamen	03:22	98,7	1,3	0	7.120
Kamp-Lintfort	04:38	95,2	1,8	3	7.517
Lünen	03:30	99,9	0,1	0	7.139
Marl	03:11	99,8	0,2	0	6.484
Moers	03:06	99,4	0,6	0	6.899

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro Grundschule
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Mülheim an der Ruhr	03:23	99,1	0,9	0	7.754
Neukirchen-Vluyn	04:15	95,6	4,4	0	6.852
Oberhausen	02:40	100	0	0	6.521
Oer-Erkenschwick	03:12	100	0	0	7.890
Recklinghausen	02:51	100	0	0	6.142
Rheinberg	04:20	87,1	12,7	0,1	3.867
Schermbeck	06:27	79,8	10	10,2	6.757
Schwelm	03:30	97,8	1,3	0,9	7.142
Schwerte	04:12	94	5,9	0,1	6.575
Selm	04:59	90,5	2,5	7	8.602
Sonsbeck	07:11	78,7	7,3	14	8.653
Sprockhövel	05:47	88,1	11,6	0,3	6.184
Unna	03:24	98,9	1	0	5.334
Voerde (Niederrhein)	05:23	94,4	4,3	1,3	7.218
Waltrop	03:28	98	1,9	0,1	7.350
Werne	04:08	94,4	4,5	1,1	7.398
Wesel	03:26	95,8	3,6	0,7	5.479
Wetter (Ruhr)	04:08	99,5	0,5	0	4.517
Witten	03:22	97,8	2,1	0,1	5.617
Xanten	06:21	77,2	19,4	3,4	7.167
Metropole Ruhr	**03:18**	**98,4**	**1,2**	**0,4**	**6.504**

.

2.9 SPNV-Haltestellen

2.9.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (h:min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Haltestelle
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Alpen	40:42	4,6	15,1	23,4	56,9	12.464
Bergkamen	56:15	0	0	0	100	
Bochum	27:15	15,4	13,4	34,9	36,3	36.383
Bönen	16:43	28,7	27,7	33,6	10,1	9.053
Bottrop	33:09	10,4	7,3	32	50,2	39.075
Breckerfeld	1:19:42	0	0	0,5	99,5	
Castrop-Rauxel	26:44	16,2	11,8	33,3	38,7	24.387
Datteln	1:58:17	0	0	0	100	
Dinslaken	29:49	7,4	5,1	38,3	49,2	67.369
Dorsten	24:05	12,4	13,6	43,3	30,7	12.412
Dortmund	17:09	31,8	22,8	33,5	11,8	13.337
Duisburg	30:35	11,8	14,8	29,3	44	35.320
Ennepetal	38:38	2,1	5,8	37	55,2	30.139
Essen	18:34	22,7	19,6	45,1	12,5	22.353
Fröndenberg/Ruhr	38:06	9,1	10,6	20,5	59,7	20.504
Gelsenkirchen	24:51	11,8	13,9	42,3	32	43.124
Gevelsberg	15:24	42,7	29,6	18	9,7	7.635
Gladbeck	19:08	22,5	17,5	43,2	16,8	25.176
Hagen	24:40	18,7	15,1	34,3	31,8	20.886
Haltern am See	31:04	14,7	13,5	43,3	28,5	18.907
Hamm	41:28	4,6	7,6	29,7	58,1	59.580
Hamminkeln	29:44	18,2	24,6	31	25,8	8.982
Hattingen	26:53	14,1	14,8	29,3	41,6	27.113
Herdecke	22:38	14,1	17,6	39,2	29	11.253
Herne	23:04	8,9	12,7	53,7	24,7	52.171
Herten	27:24	4,5	8,9	45,9	40,7	61.581
Holzwickede	18:22	28,4	22,7	30	18,8	16.927
Hünxe	1:34:12	0	0	0	100	
Kamen	23:02	14,7	17,9	44,3	23,1	21.359
Kamp-Lintfort	1:27:26	0	0	0,2	99,8	
Lünen	34:32	8,5	12,1	41,8	37,5	42.836
Marl	21:46	13,9	14	48,3	23,7	28.098
Moers	35:07	7,8	10,6	34	47,5	103.492

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (h:min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Haltestelle
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Mülheim an der Ruhr	32:11	11,6	9,1	22,7	56,5	56.865
Neukirchen-Vluyn	1:23:35	0	0	0	100	
Oberhausen	22:38	12	14,6	50,6	22,8	41.733
Oer-Erkenschwick	1:09:32	0	0	0	100	
Recklinghausen	31:13	9,2	10,8	34,5	45,4	55.275
Rheinberg	36:24	14,6	16,7	14,7	53,9	15.466
Schermbeck	1:44:06	0	0	0	100	
Schwelm	15:49	21,7	32,8	40,3	5,2	14.285
Schwerte	24:12	15,2	16,1	39,5	29,2	23.013
Selm	21:29	20,8	16,1	48,2	14,9	8.602
Sonsbeck	1:40:58	0	0	0	100	
Sprockhövel	1:13:03	0	0	1,9	98,1	
Unna	17:04	27,4	22,8	38,8	10,8	9.778
Voerde (Niederrhein)	21:35	22	20,7	29,5	27,7	18.045
Waltrop	1:23:03	0	0	0	100	
Werne	27:16	12,1	16,8	42,1	29	29.592
Wesel	26:43	20,5	21,1	25,4	32,9	20.091
Wetter (Ruhr)	31:04	11,8	18	26,9	43,3	27.104
Witten	27:47	9,9	16	42,6	31,6	47.744
Xanten	39:16	11,3	14	33,5	41,1	21.500
Metropole Ruhr	**28:43**	**15,6**	**14,7**	**35**	**34,6**	**26.252**

2.9.2 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro Haltestelle
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Alpen	12:22	44,6	18,9	36,5	12.464
Bergkamen	16:16	0,6	31,9	66,9	
Bochum	08:44	67	18,3	14,7	36.383
Bönen	04:50	91,1	6,1	2,6	9.053
Bottrop	09:53	57,7	21,4	20,9	39.075
Breckerfeld	28:20	0,4	0,2	99,3	
Castrop-Rauxel	08:09	67,9	24,3	7,7	24.387
Datteln	32:01	0	0	100	
Dinslaken	09:36	54,5	40,3	5,1	67.369
Dorsten	08:02	74,5	20,8	4,6	12.412
Dortmund	05:46	88,4	7,4	4,2	13.337
Duisburg	10:10	55,5	23,2	21,3	35.320
Ennepetal	12:19	47,9	28,5	23,6	30.139
Essen	06:22	87,2	10,7	2,1	22.353
Fröndenberg/Ruhr	12:19	39,8	25,1	35	20.504
Gelsenkirchen	07:55	72,5	24,6	2,8	43.124
Gevelsberg	05:46	89,5	2,1	8,4	7.635
Gladbeck	06:02	87,2	12,8	0	25.176
Hagen	08:12	67,3	23,2	9,5	20.886
Haltern am See	09:19	72,1	3,4	24,5	18.907
Hamm	12:24	48,6	14,7	36,6	59.580
Hamminkeln	09:24	75,6	5,6	18,7	8.982
Hattingen	08:26	61,9	32,5	5,6	27.113
Herdecke	07:34	70,4	28,3	1,2	11.253
Herne	08:00	75,5	23,8	0,7	52.171
Herten	09:31	57,4	38,4	4,1	61.581
Holzwickede	05:50	85,5	14	0,4	16.927
Hünxe	29:08	0	3,3	96,7	
Kamen	06:57	80,5	13,5	5,8	21.359
Kamp-Lintfort	24:47	0,3	0,5	99,1	
Lünen	09:59	68,1	9,7	22,2	42.836
Marl	06:48	87,4	12,3	0,3	28.098
Moers	10:39	58,3	15,7	26	103.492

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)			EW pro Haltestelle
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Mülheim an der Ruhr	10:49	44	33,4	22,5	56.865
Neukirchen-Vluyn	25:19	0	0,1	99,9	
Oberhausen	07:24	79,1	16,9	4,1	41.733
Oer-Erkenschwick	20:12	0,2	4,7	94,7	
Recklinghausen	08:59	64,4	20,5	15,1	55.275
Rheinberg	10:18	53,7	21,7	24,5	15.466
Schermbeck	32:08	0	0	100	
Schwelm	05:24	97	2	1	14.285
Schwerte	07:35	72,3	21,1	6,6	23.013
Selm	07:06	84,8	6,9	8,3	8.602
Sonsbeck	28:13	0	0,4	99,6	
Sprockhövel	24:29	1,8	1	97,1	
Unna	05:25	93	5,1	1,9	9.778
Voerde (Niederrhein)	06:31	80,3	16	3,5	18.045
Waltrop	24:05	0	0	100	
Werne	08:27	74,7	8,1	17,1	29.592
Wesel	08:55	67,8	13,9	18,3	20.091
Wetter (Ruhr)	10:43	48,3	27,5	24,2	27.104
Witten	08:56	71,9	13,7	14,4	47.744
Xanten	11:33	61,5	4,7	33,8	21.500
Metropole Ruhr	**09:08**	**67,5**	**16,8**	**15,7**	**26.252**

2.10 ÖSPV-Haltestellen

2.10.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Haltestelle
		Günstig < 5 Min.	Eher günstig 5 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Alpen	04:54	68,2	26,4	5,1	0,3	260
Bergkamen	03:24	82,9	17,1	0	0	549
Bochum	03:05	87,1	12,8	0	0	674
Bönen	02:49	90,2	8,9	0,9	0	226
Bottrop	03:05	86,9	12,8	0,3	0	484
Breckerfeld	06:11	66,9	23,5	6,7	2,9	255
Castrop-Rauxel	03:01	88,2	11,7	0,1	0	515
Datteln	03:06	90	8,8	0,7	0,5	399
Dinslaken	03:34	82,9	16,3	0,5	0,3	702
Dorsten	03:17	85,7	13,3	0,9	0,1	396
Dortmund	03:07	87,5	12,5	0	0	611
Duisburg	03:22	82,8	17,1	0,1	0	896
Ennepetal	04:32	75,3	20,8	2,7	1,3	382
Essen	03:20	84,7	15,2	0,1	0	951
Fröndenberg/Ruhr	03:34	79,1	19,4	1,4	0	273
Gelsenkirchen	02:53	91,4	8,6	0	0	697
Gevelsberg	03:17	85,4	13,2	1,3	0	449
Gladbeck	02:38	94	6	0	0	510
Hagen	02:38	92,2	7,4	0,3	0,1	410
Haltern am See	03:37	81,5	17,1	1,2	0,2	344
Hamm	03:20	85,6	13	1,3	0	465
Hamminkeln	06:05	67,4	23,6	5,8	3,1	333
Hattingen	03:28	84,7	14	0,8	0,5	408
Herdecke	04:05	76,5	21,7	1,8	0,1	417
Herne	02:46	92,6	7,3	0	0	683
Herten	03:07	86,6	13,3	0,1	0	555
Holzwickede	03:09	85,3	14,7	0	0	326
Hünxe	08:19	44,2	42,3	10,3	3,2	573
Kamen	03:38	79	20,6	0,4	0	503
Kamp-Lintfort	03:57	75,9	22,8	1,2	0	626
Lünen	03:04	86,9	13	0,1	0	560
Marl	03:31	80,5	19	0,4	0	530
Moers	03:57	74,9	24,2	0,8	0,1	772

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Haltestelle
		Günstig < 5 Min.	Eher günstig 5 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Mülheim an der Ruhr	03:09	87,1	12,7	0,2	0	711
Neukirchen-Vluyn	04:27	70,3	27,2	2,3	0,1	637
Oberhausen	02:44	92	8	0	0	629
Oer-Erkenschwick	03:15	84,5	15,1	0,3	0	631
Recklinghausen	03:19	82,7	17,2	0,1	0	579
Rheinberg	03:40	77,7	21,7	0,5	0	373
Schermbeck	07:32	45,4	45,7	4,9	4	466
Schwelm	03:04	89,2	10,2	0,6	0	519
Schwerte	03:02	86,8	12,9	0,3	0	400
Selm	08:08	37,2	51,7	10,2	0,9	860
Sonsbeck	06:05	61,2	31,3	4,8	2,7	481
Sprockhövel	04:11	70,9	28,2	1	0	358
Unna	03:08	85,4	14,5	0,1	0	339
Voerde (Niederrhein)	03:32	81,4	18,2	0,3	0	523
Waltrop	03:39	83,5	14,9	0,8	0,7	474
Werne	03:52	77,7	21,2	0,8	0,3	352
Wesel	03:40	83,5	14,2	1,8	0,5	515
Wetter (Ruhr)	03:49	77,6	21	1,4	0	459
Witten	03:28	81,6	17,9	0,4	0,1	589
Xanten	04:01	74,6	23,3	1,9	0,2	303
Metropole Ruhr	**03:18**	**85**	**14,4**	**0,5**	**0,1**	**586**

2.10.1 Fahrrad-Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Anteil der EW (in %)			EW pro Haltestelle
		Günstig < 5 Min.	Eher günstig 5-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Alpen	01:33	95,9	4	0	260
Bergkamen	01:06	100	0	0	549
Bochum	01:08	99,9	0,1	0	674
Bönen	00:53	99,3	0,7	0	226
Bottrop	01:01	99,7	0,2	0	484
Breckerfeld	02:01	92,2	7,5	0,3	255
Castrop-Rauxel	01:01	100	0	0	515
Datteln	01:07	99	0,8	0,2	399
Dinslaken	01:10	99,2	0,8	0	702
Dorsten	01:06	99,2	0,8	0	396
Dortmund	01:08	100	0	0	611
Duisburg	01:12	99,8	0,2	0	896
Ennepetal	01:28	96,6	3,3	0,1	382
Essen	01:13	99,9	0,1	0	951
Fröndenberg/Ruhr	01:07	99,6	0,4	0	273
Gelsenkirchen	01:00	100	0	0	697
Gevelsberg	01:06	99,5	0,5	0	449
Gladbeck	00:52	100	0	0	510
Hagen	00:58	99,4	0,6	0	410
Haltern am See	01:13	98,9	1,1	0	344
Hamm	01:05	99	1	0	465
Hamminkeln	02:00	91,6	8,1	0,3	333
Hattingen	01:10	98,7	1,3	0	408
Herdecke	01:28	98,8	1,2	0,1	417
Herne	00:58	100	0	0	683
Herten	01:04	100	0	0	555
Holzwickede	01:05	100	0	0	326
Hünxe	02:33	89	9,9	1,1	573
Kamen	01:10	99,9	0,1	0	503
Kamp-Lintfort	01:21	99	1	0	626
Lünen	00:59	99,8	0,2	0	560
Marl	01:09	99,7	0,3	0	530
Moers	01:19	99	1	0	772

Gemeinde	Durchschnittliche Fahrzeit (min:sek)	Anteil der EW (in %)			EW pro Haltestelle
		Günstig < 5 Min.	Eher günstig 5-15 Min.	Ungünstig > 15 Min.	
Mülheim an der Ruhr	01:09	99,8	0,2	0	711
Neukirchen-Vluyn	01:22	97,9	2,1	0	637
Oberhausen	00:55	100	0	0	629
Oer-Erkenschwick	01:03	99,6	0,4	0	631
Recklinghausen	01:07	100	0	0	579
Rheinberg	01:08	99,8	0,2	0	373
Schermbeck	02:22	92,4	6,1	1,5	466
Schwelm	01:03	99,7	0,3	0	519
Schwerte	00:58	99,7	0,3	0	400
Selm	02:26	93,9	6,1	0	860
Sonsbeck	01:48	93,3	6,6	0,1	481
Sprockhövel	01:20	99,1	0,9	0	358
Unna	01:01	99,9	0,1	0	339
Voerde (Niederrhein)	01:08	99,8	0,2	0	523
Waltrop	01:09	98,6	1,4	0	474
Werne	01:18	99,2	0,8	0	352
Wesel	01:15	97,9	2,1	0	515
Wetter (Ruhr)	01:20	98,9	1,1	0	459
Witten	01:10	99,6	0,4	0	589
Xanten	01:19	98,4	1,5	0	303
Metropole Ruhr	**01:09**	**99,5**	**0,5**	**0**	**586**

2.11 metropolradruhr-Standorte

2.11.1 Fußläufige Erreichbarkeit

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (h:min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Standort
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Alpen	5:15:39	0	0	0	100	
Bergkamen	2:47:26	0	0	0	100	
Bochum	0:15:51	21,1	31,5	35,2	12,1	4.492
Bönen	2:20:48	0	0	0	100	
Bottrop	0:36:36	8	20,6	26	45,4	16.746
Breckerfeld	6:08:59	0	0	0	100	
Castrop-Rauxel	1:37:01	0	0	0	100	
Datteln	3:20:47	0	0	0	100	
Dinslaken	1:22:08	0	0	0,2	99,8	
Dorsten	3:04:44	0	0	0	100	
Dortmund	0:29:34	19,4	24,8	13,6	42,3	6.745
Duisburg	0:38:43	10,1	16,9	16,5	56,5	13.364
Ennepetal	4:46:42	0	0	0	100	
Essen	0:16:56	18,5	33,5	32,2	15,7	8.674
Fröndenberg/Ruhr	3:44:30	0	0	0	100	
Gelsenkirchen	0:17:41	9,3	38,8	37,3	14,5	12.937
Gevelsberg	3:54:09	0	0	0	100	
Gladbeck	0:41:27	0	2,6	27,8	69,6	
Hagen	3:21:27	0	0	0	100	
Haltern am See	4:49:58	0	0	0	100	
Hamm	0:45:38	3,8	9,7	19,9	66,6	25.534
Hamminkeln	6:25:56	0	0	0	100	
Hattingen	1:10:25	0	0	0,5	99,5	
Herdecke	1:47:15	0	0	0	100	
Herne	0:18:23	10,8	39,9	33,8	15,5	17.390
Herten	1:14:00	0	0	0	100	
Holzwickede	1:33:38	0	0	0	100	
Hünxe	2:45:22	0	0	0	100	
Kamen	2:31:55	0	0	0	100	
Kamp-Lintfort	3:27:39	0	0	0	100	

Gemeinde	Durchschnittliche Gehzeit (h:min:sek)	Erreichbarkeit – Anteil der EW (in %)				EW pro Standort
		Günstig < 10 Min.	Eher günstig 10 – 15 Min.	Eher ungünstig 15-30 Min.	Ungünstig > 30 Min.	
Lünen	2:10:53	0	0	0	100	
Marl	2:20:29	0	0	0	100	
Moers	1:44:49	0	0	0	100	
Mülheim an der Ruhr	0:09:31	27,3	57,5	12,7	2,5	5.170
Neukirchen-Vluyn	2:48:51	0	0	0	100	
Oberhausen	0:14:31	12,9	47,3	31,9	7,8	10.982
Oer-Erkenschwick	2:37:01	0	0	0	100	
Recklinghausen	1:13:36	0	1,2	7,4	91,3	
Rheinberg	3:30:12	0	0	0	100	
Schermbeck	3:56:00	0	0	0	100	
Schwelm	4:28:49	0	0	0	100	
Schwerte	1:48:01	0	0	0	100	
Selm	4:18:31	0	0	0	100	
Sonsbeck	7:03:22	0	0	0	100	
Sprockhövel	2:49:49	0	0	0	100	
Unna	2:15:12	0	0	0	100	
Voerde (Niederrhein)	2:57:57	0	0	0	100	
Waltrop	2:30:29	0	0	0	100	
Werne	2:44:59	0	0	0	100	
Wesel	4:32:24	0	0	0	100	
Wetter (Ruhr)	2:29:16	0	0	0	100	
Witten	0:56:55	0	0	6,3	93,7	
Xanten	7:03:23	0	0	0	100	
Metropole Ruhr	**1:15:57**	**9,4**	**18,5**	**16**	**56,1**	**13.877**

ANHANG

3 GESAMTBETRACHTUNG – EINRICHTUNGEN DER DASEINSVORSORGE

Versorgungssituation nach *ruhr***FIS**-DV Index (0 – 100 Punkte)

Gemeinde	*ruhr*FIS-DV – Fußindex	*ruhr*FIS-DV – Fahrradindex	*ruhr*FIS-DV – Gesamtindex
Alpen	32,5	57,2	44,9
Bergkamen	50,9	83,1	67
Bochum	61,2	89,8	75,5
Bönen	47,5	73,9	60,7
Bottrop	57,7	87,7	72,7
Breckerfeld	37,9	61	49,5
Castrop-Rauxel	55	86,6	70,8
Datteln	47,7	77,3	62,5
Dinslaken	54,5	88,9	71,7
Dorsten	51,4	78,4	64,9
Dortmund	63	90,3	76,7
Duisburg	62,7	88,4	75,6
Ennepetal	46	76,5	61,3
Essen	67,8	92,2	80
Fröndenberg/Ruhr	32,6	62,7	47,7
Gelsenkirchen	65,5	91,6	78,6
Gevelsberg	53	83	68
Gladbeck	60,3	90,7	75,5
Hagen	59,6	86,6	73,1
Haltern am See	46,3	70,5	58,4
Hamm	53,5	83,5	68,5
Hamminkeln	41,5	62,7	52,1
Hattingen	52,1	82,6	67,4
Herdecke	48,7	79	63,9
Herne	61,7	91,3	76,5
Herten	57,5	87,2	72,4
Holzwickede	54,6	81,3	68
Hünxe	42	64,8	53,4
Kamen	51,5	83,3	67,4
Kamp-Lintfort	51,3	79,2	65,3
Lünen	56,3	87,7	72
Marl	54	83,8	68,9
Moers	56,6	87,3	72

Gemeinde	*ruhr*FIS-DV – Fußindex	*ruhr*FIS-DV – Fahrradindex	*ruhr*FIS-DV – Gesamtindex
Mülheim an der Ruhr	60,9	89,5	75,2
Neukirchen-Vluyn	49,4	76,2	62,8
Oberhausen	60,4	90,6	75,5
Oer-Erkenschwick	56	82	69
Recklinghausen	57,7	87,5	72,6
Rheinberg	42,3	68	55,2
Schermbeck	39,2	55,6	47,4
Schwelm	59,2	86,5	72,9
Schwerte	49,4	83	66,2
Selm	48,3	73,6	61
Sonsbeck	39,7	55,2	47,5
Sprockhövel	40,2	70,5	55,4
Unna	53,4	85,6	69,5
Voerde (Niederrhein)	46,5	73,9	60,2
Waltrop	54,4	80,7	67,6
Werne	50,7	79,7	65,2
Wesel	57,4	82,5	70
Wetter (Ruhr)	48,3	74	61,2
Witten	56,5	87	71,8
Xanten	40,2	65,2	52,7
Metropole Ruhr	**59**	**86,8**	**72,9**

ANHANG

4 DIE 15-MINUTEN-METROPOLE RUHR – EINE BESTANDSAUFNAHME

15-Minuten-Quartiere und Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten nebst Versogungssituation
Lebensmittelmärkte, Haus-, Zahn-, Kinderarztpraxen, Apotheken, Kindertagesstätten, Grundschulen, Postfilialen

Gemeinde	15-Minuten-Quartiere		Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten	
	Anteil Bevölkerung	*ruhr*FIS-DV – Fußindex	Anteil Bevölkerung	*ruhr*FIS-DV – Fußindex
Alpen	32,2 %	67 Punkte	67,8 %	16 Punkte
Bergkamen	18,9 %	65 Punkte	81,1 %	48 Punkte
Bochum	36,0 %	75 Punkte	64,0 %	53 Punkte
Bönen	20,7 %	74 Punkte	79,3 %	41 Punkte
Bottrop	25,6 %	74 Punkte	74,4 %	52 Punkte
Breckerfeld	39,6 %	65 Punkte	60,3 %	20 Punkte
Castrop-Rauxel	27,5 %	72 Punkte	72,5 %	49 Punkte
Datteln	22,6 %	71 Punkte	77,4 %	41 Punkte
Dinslaken	31,8 %	74 Punkte	68,2 %	45 Punkte
Dorsten	27,6 %	71 Punkte	72,4 %	44 Punkte
Dortmund	41,5 %	78 Punkte	58,5 %	52 Punkte
Duisburg	41,5 %	75,5 Punkte	58,5 %	54 Punkte
Ennepetal	35,6 %	70,5 Punkte	64,3 %	33 Punkte
Essen	54,0 %	78 Punkte	46,0 %	56 Punkte
Fröndenberg/Ruhr	20,8 %	77 Punkte	79,2 %	23 Punkte
Gelsenkirchen	39,3 %	76 Punkte	60,7 %	59 Punkte
Gevelsberg	28,3 %	73 Punkte	71,7 %	38 Punkte
Gladbeck	25,0 %	76 Punkte	75,0 %	55 Punkte
Hagen	37,4 %	78 Punkte	62,6 %	48,5 Punkte
Haltern am See	34,1 %	73 Punkte	65,9 %	33 Punkte
Hamm	31,0 %	71,5 Punkte	69,0 %	45 Punkte
Hamminkeln	19,7 %	64 Punkte	80,3 %	36 Punkte
Hattingen	31,9 %	77 Punkte	68,1 %	40 Punkte
Herdecke	21,1 %	76 Punkte	78,9 %	32 Punkte
Herne	39,5 %	76 Punkte	60,5 %	52 Punkte
Herten	21,2 %	73 Punkte	78,8 %	53 Punkte
Holzwickede	57,1 %	74 Punkte	42,9 %	29 Punkte
Hünxe	26,5 %	62 Punkte	73,5 %	35 Punkte
Kamen	26,8 %	72 Punkte	73,2 %	44 Punkte
Kamp-Lintfort	17,1 %	68 Punkte	82,9 %	48 Punkte
Lünen	26,7 %	76 Punkte	73,3 %	49 Punkte
Marl	17,1 %	74 Punkte	82,9 %	50 Punkte
Moers	27,2 %	74 Punkte	72,8 %	50 Punkte

Gemeinde	15-Minuten-Quartiere		Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten	
	Anteil Bevölkerung	***ruhr*FIS-DV – Fußindex**	**Anteil Bevölkerung**	***ruhr*FIS-DV – Fußindex**
Mülheim an der Ruhr	39,1 %	73 Punkte	60,9 %	53 Punkte
Neukirchen-Vluyn	51,3 %	65 Punkte	48,6 %	33 Punkte
Oberhausen	34,3 %	76 Punkte	65,7 %	52 Punkte
Oer-Erkenschwick	33,3 %	71 Punkte	66,7 %	49 Punkte
Recklinghausen	20,0 %	77,5 Punkte	80,0 %	53 Punkte
Rheinberg	15,8 %	70,5 Punkte	84,2 %	37 Punkte
Schermbeck	0,0 %	-	100,0 %	39 Punkte
Schwelm	51,7 %	78 Punkte	48,3 %	39 Punkte
Schwerte	17,3 %	80 Punkte	82,7 %	43 Punkte
Selm	34,4 %	67 Punkte	65,6 %	38,5 Punkte
Sonsbeck	0,0 %	-	100,0 %	40 Punkte
Sprockhövel	32,2 %	68 Punkte	67,8 %	27 Punkte
Unna	30,4 %	76 Punkte	69,6 %	43 Punkte
Voerde (Niederrhein)	6,4 %	69,0 Punkte	93,6 %	45 Punkte
Waltrop	40,1 %	70,5 Punkte	59,9 %	44 Punkte
Werne	24,1 %	77 Punkte	75,9 %	42 Punkte
Wesel	33,7 %	79 Punkte	66,3 %	47 Punkte
Wetter (Ruhr)	6,9 %	62 Punkte	93,1 %	47 Punkte
Witten	36,4 %	76 Punkte	63,6 %	45 Punkte
Xanten	21,1 %	73 Punkte	78,9 %	31 Punkte
Metropole Ruhr	**35,8 %**	**76 Punkte**	**64,2 %**	**49 Punkte**

15-Minuten-Quartiere und Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten nebst Versogungssituation
Lebensmittelmärkte, Haus- und Zahnarztpraxen, Apotheken, Kindertagesstätten, Grundschulen, Postfilialen

Gemeinde	15-Minuten-Quartiere		Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten	
	Anteil Bevölkerung	*ruhr*FIS-DV – Fußindex	Anteil Bevölkerung	*ruhr*FIS-DV – Fußindex
Alpen	32,4 %	67 Punkte	67,6 %	16 Punkte
Bergkamen	49,0 %	61 Punkte	51,0 %	42 Punkte
Bochum	65,1 %	69 Punkte	34,9 %	46 Punkte
Bönen	33,4 %	68 Punkte	66,6 %	37 Punkte
Bottrop	66,4 %	66 Punkte	33,6 %	41 Punkte
Breckerfeld	39,6 %	65 Punkte	60,3 %	20 Punkte
Castrop-Rauxel	56,2 %	67 Punkte	43,8 %	40 Punkte
Datteln	24,7 %	69 Punkte	75,3 %	41 Punkte
Dinslaken	43,1 %	70,5 Punkte	56,9 %	42,5 Punkte
Dorsten	39,7 %	67 Punkte	60,3 %	41 Punkte
Dortmund	67,4 %	72 Punkte	32,6 %	44 Punkte
Duisburg	64,3 %	72 Punkte	35,7 %	46 Punkte
Ennepetal	36,5 %	70 Punkte	63,4 %	32 Punkte
Essen	77,0 %	74 Punkte	23,0 %	48 Punkte
Fröndenberg/Ruhr	21,3 %	70 Punkte	78,7 %	22 Punkte
Gelsenkirchen	70,5 %	72 Punkte	29,5 %	50 Punkte
Gevelsberg	45,1 %	68 Punkte	54,9 %	41 Punkte
Gladbeck	55,8 %	69 Punkte	44,2 %	49 Punkte
Hagen	61,1 %	72 Punkte	38,9 %	41 Punkte
Haltern am See	44,7 %	70 Punkte	55,3 %	27 Punkte
Hamm	50,1 %	66 Punkte	49,9 %	41 Punkte
Hamminkeln	39,7 %	62 Punkte	60,3 %	28 Punkte
Hattingen	51,3 %	70 Punkte	48,7 %	33 Punkte
Herdecke	44,6 %	62 Punkte	55,4 %	34 Punkte
Herne	68,4 %	71 Punkte	31,6 %	42 Punkte
Herten	62,6 %	62,5 Punkte	37,4 %	49 Punkte
Holzwickede	57,7 %	74 Punkte	42,3 %	28,5 Punkte
Hünxe	46,7 %	60 Punkte	53,3 %	26 Punkte
Kamen	57,5 %	64,5 Punkte	42,5 %	34 Punkte
Kamp-Lintfort	43,0 %	61 Punkte	57,0 %	44 Punkte
Lünen	47,7 %	68 Punkte	52,3 %	46 Punkte
Marl	42,7 %	66 Punkte	57,3 %	45 Punkte
Moers	60,2 %	65 Punkte	39,8 %	43 Punkte

Gemeinde	15-Minuten-Quartiere		Quartiere mit Erreichbarkeitsdefiziten	
	Anteil Bevölkerung	***ruhr*FIS-DV – Fußindex**	**Anteil Bevölkerung**	***ruhr*FIS-DV – Fußindex**
Mülheim an der Ruhr	63,6 %	69 Punkte	36,4 %	46 Punkte
Neukirchen-Vluyn	56,6 %	65 Punkte	43,4 %	30 Punkte
Oberhausen	57,8 %	70 Punkte	42,2 %	47,5 Punkte
Oer-Erkenschwick	41,8 %	69 Punkte	58,2 %	47 Punkte
Recklinghausen	62,0 %	66 Punkte	38,0 %	44 Punkte
Rheinberg	42,7 %	61 Punkte	57,3 %	29 Punkte
Schermbeck	48,4 %	61 Punkte	51,6 %	19 Punkte
Schwelm	53,1 %	77 Punkte	46,9 %	38,5 Punkte
Schwerte	35,8 %	70 Punkte	64,2 %	38 Punkte
Selm	53,8 %	63 Punkte	46,2 %	31 Punkte
Sonsbeck	49,2 %	57 Punkte	50,7 %	23 Punkte
Sprockhövel	35,8 %	67 Punkte	64,2 %	25,5 Punkte
Unna	49,6 %	69 Punkte	50,4 %	38 Punkte
Voerde (Niederrhein)	26,7 %	60 Punkte	73,3 %	41,5 Punkte
Waltrop	56,3 %	67,5 Punkte	43,7 %	37,5 Punkte
Werne	42,5 %	69 Punkte	57,5 %	37 Punkte
Wesel	65,6 %	68 Punkte	34,4 %	37 Punkte
Wetter (Ruhr)	51,0 %	64 Punkte	49,0 %	32 Punkte
Witten	61,6 %	70 Punkte	38,4 %	35 Punkte
Xanten	21,2 %	73 Punkte	78,8 %	31 Punkte
Metropole Ruhr	**60,4 %**	**70 Punkte**	**39,6 %**	**42 Punkte**

IMPRESSUM
ruhrFIS-Monitoring Daseinsvorsorge 2023

Herausgeber:
Regionalverband Ruhr
Der Regionaldirektor
Kronprinzenstraße 35
D-45128 Essen
Fon +49 (0) 201.2069-0
Fax +49 (0) 201.2069-500
www.rvr.ruhr
info@rvr.ruhr

Inhaltlich verantwortlich:
Bereich Planung,
Referat Regionalentwicklung,
Team Masterplanung

Fachliche Bearbeitung:
Dennis Hardt, Jana Nickelsen

Unter Mitwirkung von:
Jonathan Deimel, Frederic Herrscher, Benedikt Jung, Dr. Hadia Straub sowie den RVR-Fachreferaten (9) Geoinformation und Raumbeobachtung und (21) Mobilität

Gutachterliche Beratung zur Weiterentwicklung der Erreichbarkeitsmodellierung:
Büro Spiekermann & Wegener (S & W) Stadt- und Regionalforschung, Dortmund

Layout/Satz:
Team Kommunikationsdesign, RVR

Titelbild:
RVR/Benedikt Jung/Kerstin Blaschko

Weitere Informationen zum ruhrFIS-Monitoring Daseinsvorsorge finden Sie unter:
https://www.rvr.ruhr/themen/regionalentwicklung/ruhrfis-flaecheninformationssystem/

Stand: September 2024

ISBN 978-3-939234-75-3