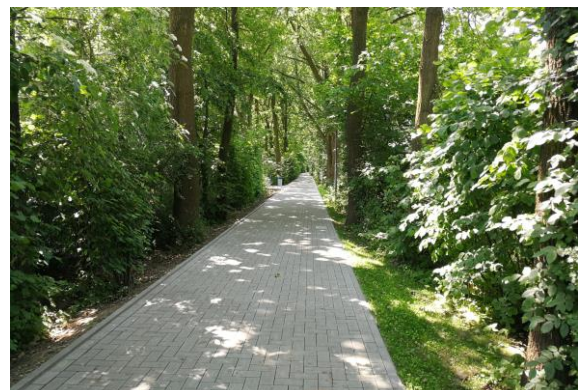


Antrag der Stadt Emsdetten auf Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW



www.emsdetten.de/mobilität

Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort des Bürgermeisters	3
2	Vorstellung der Stadt Emsdetten	4
3	Bisher durchgeführte Maßnahmen	7
3.1	Haushaltsaufwendungen	7
3.2	Politische Grundsatzentscheidungen	7
3.3	Stadt- und verkehrsplanerische Schwerpunkte	11
3.4	Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur	14
3.5	Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft	22
4	Aussagen zur zukünftigen Rad- und Fußverkehrsförderung	22
4.1	Maßnahmenkonzept zur Umsetzung des Integrierten Mobilitätskonzeptes	22
4.2	Modal Split 2035	22
4.3	Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen	22
4.4	Multimodalität	25
4.5	Kfz - Verkehr und Pendlerverkehre	25
4.6	Klimaneutraler Konzern Stadt Emsdetten	26
5	Schlusswort	26

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Faktenblatt zu den Ergebnissen der Haushaltsbefragung.	5
Abbildung 2:	Eingekürzter Linksabbieger an der Einmündung Im Hagenkamp/Münsterstraße.	6
Abbildung 3:	Varianten für die Einmündung Im Hagenkamp/Münsterstraße.	6
Abbildung 4:	Haushaltsaufwendungen für den Rad- und Fußverkehr 2017 bis 2023.	7
Abbildung 5:	Zielkonzept des Integrierten Mobilitätskonzeptes.	8
Abbildung 6:	Übersicht des Zielszenarios	9
Abbildung 7:	Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad	11
Abbildung 8:	Planung zur autoarmen Umgestaltung des Bereichs Sandufer in der Innenstadt.	12
Abbildung 9:	Spiele- und Freizeitbox im Hof Deitmar.	13
Abbildung 10:	<i>Fahrradstraße Blumenstraße.</i>	15
Abbildung 11:	Knoten Borghorster Straße / Amtmann - Schipper - Straße / Neuenkirchener Straße. Quelle: Straßen.NRW.	15
Abbildung 12:	Einweihung der Lichtsignalanlage mit Bürgermeister Oliver Kellner und dem Landesbetrieb Straßen.NRW.	17
Abbildung 13:	Skatepark Emsdetten	18
Abbildung 14:	Entwicklung der Lastenrad- und Lastenanhängerförderung in Emsdetten	19
Abbildung 15:	Radstation am Bahnhof Emsdetten	20
Abbildung 16:	Beschilderung am Brookweg.	20
Abbildung 17:	Zielnetz im Radverkehrs des Integrierten Mobilitätskonzeptes der Stadt Emsdetten.	24
Abbildung 18:	Zielnetz im Fußverkehr des Integrierten Mobilitätskonzeptes der Stadt Emsdetten.	24

1 Vorwort des Bürgermeisters

Die Stadt Emsdetten bezeichnet sich selber als Fahrradstadt, bedingt durch den überdurchschnittlich hohen Radverkehrsanteil von 51 % innerorts am Modal Split (Mobilitätsbefragung 2022). Auch der Anteil an Pedelecs am Modal Split ist mit 13 % höher als in vielen anderen Kommunen und zeigt deutlich die Affinität der Bürgerinnen und Bürger zum Radfahren. Zudem kommen auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner 1.428 Fahrräder. Mit diesen werden auch immer weitere Strecken zurückgelegt. Selbst in einem Entfernungsbereich von 10 bis 20 km hat der Radverkehr immer noch einen Anteil von 20%. Innerhalb der Stadt Emsdetten werden zudem 18 % der Wege zu Fuß zurückgelegt und damit liegen 69 % aller Wege im Bereich der Nahmobilität. Wichtige



Grundlagen für dieses Verkehrsverhalten sind die kompakte Siedlungsstruktur und das Konzept „Innen wohnen - Außen schonen“. In den Jahren 2005 bis 2007 war die Stadt Emsdetten eine von vier Modellkommunen in NRW in dem vom Land geförderten Projekt „Flächenmanagement als partizipativer Prozess einer nachhaltigen Stadtentwicklung“. Dadurch lebt heute der weit überwiegende Teil der Emsdettenerinnen und Emsdettener in einem Radius von 2km. Die perfekte Ausgangslage für Nahmobilität und beste Voraussetzung, auch den Anteil der Wege zu Fuß noch deutlich zu steigern und Emsdetten von der Fahrradstadt zur Fuß- und Fahrradfreundlichen Stadt zu gestalten.

Nahmobilität als Rückgrat der Mobilität in Emsdetten wird mit dem Integrierten Mobilitätskonzept, dessen Erarbeitung im Jahr 2021 mit einem breit angelegten, partizipativen Prozess begann und das Ende 2022 politisch verabschiedet wurde, fest im Handeln von Politik und Verwaltung verankert. Diesem Selbstverständnis, der Nahmobilität in Emsdetten höchste Priorität einzuräumen, möchten wir mit der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen und Kreise in NRW nochmals Ausdruck verleihen. Bereits im Jahr 2016 ist die Stadt Emsdetten Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW geworden und hat damit bereits ein Fundament für eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität in Emsdetten gelegt. Diesen Weg möchten wir nun konsequent fortsetzen und weiterverfolgen.

Damit uns dies gelingt möchten wir Mitglied bei der AGFS - NRW werden. Wir sind überzeugt, dass uns das Netzwerk Fahrradfreundlicher Kommunen und Kreise in NRW wichtige Impulse und Ideen auf unserem Weg zu einer nahmobilitätsfreundlichen Kommune geben wird. Wir sind darüber hinaus bereit, unsere eigenen Ideen und Erfahrungen bei der Rad- und Fußverkehrsförderung gewinnbringend in das Netzwerk einzubringen. Wir wissen, dass wir noch Potential haben, die Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad in Emsdetten attraktiver zu gestalten. Wir verstehen die Mitgliedschaft daher nicht als Auszeichnung für das Erreichte, sondern als Verpflichtung für die Zukunft, unseren Weg konsequent weiterzuverfolgen. Wir würden uns sehr freuen, wenn uns die AGFS-NRW auf diesem Weg begleiten wird.



Oliver Kellner
Bürgermeister

2 Vorstellung der Stadt Emsdetten

Die Stadt Emsdetten ist Teil des Kreises Steinfurt im Regierungsbezirk Münster und liegt an der Ems im nördlichen Münsterland ca. 30 km nördlich von Münster. Die Stadt Emsdetten ist eine Mittelstadt mit ca. 36.700 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Gesamtfläche des Stadtgebiets (inklusive der Ortsteile Hembergen und Sinningen) beträgt 72 km².

Im Frühling 2022 wurde eine repräsentative Haushaltsbefragung durchgeführt, um den Status Quo des Verkehrsgeschehens auf eine valide Datenbasis zu bringen. Für die repräsentative Haushaltsbefragung wurden 3.814 Haushalte als Zufallsstichprobe postalisch angeschrieben und zur Teilnahme aufgefordert. Im Mittelpunkt der Erkenntnisse steht neben den Haushalts- und Personendaten das Wegeprotokoll für einen vorgegebenen Berichtstag (werktags). Der Erhebungszeitraum war vom 26. April bis 12. Mai 2022. Die Rücklaufquote betrug 15,3 %, so dass von einer repräsentativen Befragung gesprochen werden kann. Der Datenbericht umfasst die Grundauswertung der Haushaltsbefragung der Stadt Emsdetten aus dem Jahr 2022 und kann unter [www.emsdetten.de/mobilität](http://www.emsdetten.de/mobilitaet) eingesehen werden.

Folgende Erkenntnisse wurden aus der Befragung gewonnen:

- Emsdetten weist gegenüber anderen Kommunen einen überdurchschnittlich hohen Radverkehrsanteil von 51% am Modal Split (Anzahl Wege) im Binnenverkehr auf. Bezogen auf die Personenkilometer liegt der Anteil bei 47 %.
- Der Anteil an Elektrofahrrädern ist überdurchschnittlich hoch. So werden 13% aller Wege am Modal Split (im Gesamtverkehr) mit dem Elektrofahrrad zurückgelegt.
- Der Anteil des Zu-Fuß-Gehens am Modal Split beträgt im Binnenverkehr 18 %.
- Die Ausstattung mit Verkehrsmitteln ist in Emsdetten ebenfalls sehr hoch. Auf 1.000 Einwohner/-innen kommen 544 Pkw (nur private Pkw). Die Besitzquote bei Fahrrädern liegt deutlich höher. So kommen auf 1.000 Einwohner/-innen 1.428 Fahrräder.
- Die Nahmobilität erhält gute Noten in Emsdetten. So wird das Fahrrad als Verkehrsmittel mit einer Note von 2,3 nach Schulnotensystematik bewertet. Die Situation für Zu-Fuß-gehende wird mit 2,0 bewertet.
- Es haben 14 % der Befragten angegeben, nur mit dem Fahrrad zu fahren.
- Selbst im Entfernungsbereich 10 bis 20 km liegt der Radverkehrsanteil am Modal Split noch bei 20 %.
- Radfahren ist in der gesamten Gesellschaft angekommen. In allen Altersklassen liegt der Radverkehrsanteil bezogen auf alle Wege bei über 30 %.

Auf der folgenden Abbildung sind in Kurzform die Ergebnisse als Fact Sheet zusammengefasst:

So ist Emsdetten unterwegs...

Mobilitätsbefragung 2022
 Erhebungszeitraum:
 26. April bis 12. Mai 2022

Befragung der Wohnbevölkerung bestehend aus Haushaltsfragebogen, Personenfragebogen und Wegeprotokoll

Teilnahme von 1.167 Personen aus 584 Haushalten

Täglich 25 mal um die Erde
 Ø 3,5 Wege pro Person pro Werktag

89 % der Einwohner/ -innen sind an einem Werktag mobil. Die mobilen Personen ...

- ...machen pro Werktag Ø 3,9 Wege.
- ...legen Ø 8,9 km pro Weg zurück.
- ...legen pro Werktag jeweils insgesamt Ø 30 km zurück.

Modal Split

Der Modal Split der Stadt Emsdetten weist einen stark überdurchschnittlichen Fahrradverkehrsanteil auf. 40 % der zurückgelegten Wege werden mit dem Fahrrad gefahren. Der Anteil der Wege mit dem Elektrofahrrad beläuft sich auf 13 %. Gegenüber dem Modal Split von 2011 sind die Anteile der Wege mit dem Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln) jeweils gestiegen.

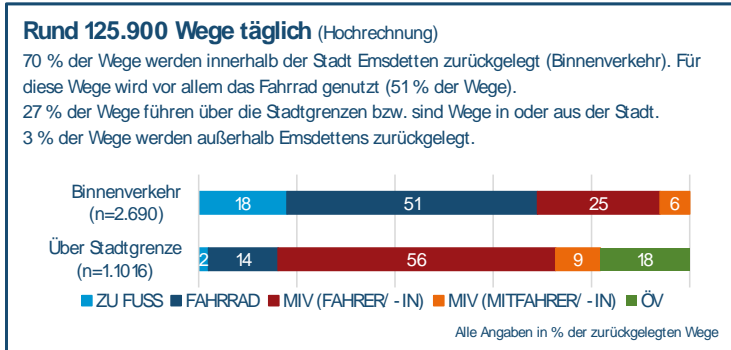
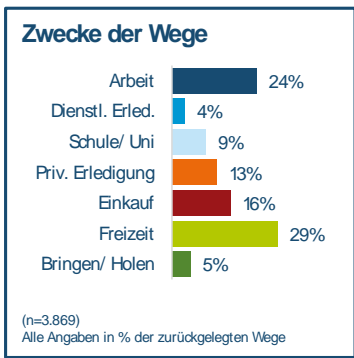
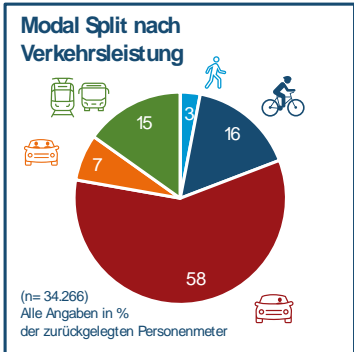
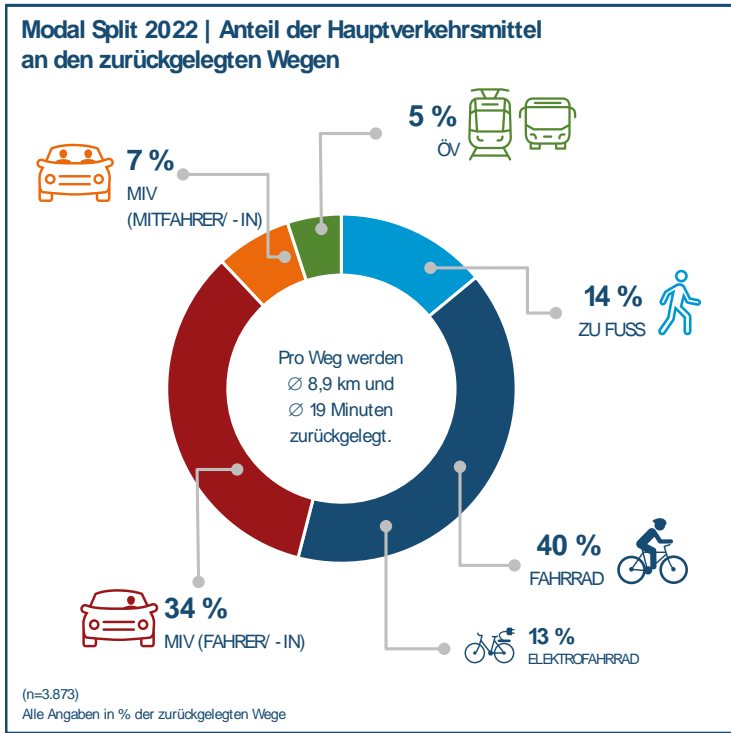


Abbildung 1: Faktenblatt zu den Ergebnissen der Haushaltsbefragung.

In Emsdetten sind in den Jahren 2017 - 2021 insgesamt 97 Personen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit einem Elektro-Kleinstfahrzeug verunfallt. Positiv hervorzuheben ist, dass es seit 2019 keine getöteten Fuß- oder Radfahrenden in Emsdetten mehr gegeben hat. Die Zahl der schwer verletzten Zu - Fuß - Gehenden ist seit 2017 rückläufig, im Bereich Radverkehr jedoch, vor allem aufgrund der steigenden Nutzung des Fahrrads, zunehmend. Dem wird die Stadt Emsdetten begegnen, in dem zukünftig noch mehr in den Bereich Verkehrssicherheit investiert wird. Bei den leicht verletzten Unfallbeteiligten stagnieren die Zahlen seit 2017 sowohl im Fuß- als auch im Radverkehr.

In der Stadt Emsdetten gab es darüber hinaus im Jahr 2022 insgesamt fünf Unfallhäufungspunkte mit Radverkehr. Dabei handelt es sich ausschließlich um UHP mit ca. drei verunfallten Radfahrenden. Diese Bereiche wurden verwaltungsintern diskutiert und Lösungsvorschläge erarbeitet, die nun sukzessive umgesetzt werden.

Als Beispiel sei hier der Einmündungsbereich Im Hagenkamp/Münsterstraße genannt. Aufgrund der dortigen Situation wurde zunächst zur kurzfristigen Verbesserung eine Sofortmaßnahme durchgeführt. Unfälle ergaben sich vor allem mit linksabbiegender Kfz von der Münsterstraße in die Straße Im Hagenkamp. Daher wurde der Linksabbieger eingekürzt. Dadurch sollte das Geschwindigkeitsniveau reduziert und die Sichtbeziehungen verbessert werden (s. Abbildung 2). Anschließend wurden weitere Planungen vorgenommen, wie der Einmündungsbereich umgestaltet werden könnte. Die Verwaltung wurde von der Politik beauftragt, die Vorentwurfspläne weiter zu konkretisieren. Eine Festlegung auf eine Vorzugsvariante (S. Abbildung 3) erfolgte zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht.



Abbildung 2: Einkürzter Linksabbieger an der Einmündung Im Hagenkamp/Münsterstraße.



Abbildung 3: Varianten für die Einmündung Im Hagenkamp/Münsterstraße.

3 Bisher durchgeführte Maßnahmen

3.1 Haushaltsaufwendungen

Bezogen auf die Jahre 2017 bis 2023 investiert die Stadt jährlich zwischen 500.000 und 950.000 € in die Rad- und Gehwegeinfrastruktur und damit 15 - 25 € pro Jahr pro Einwohner/-in. Durch die zuletzt gefassten politischen Grundsatzbeschlüsse infolge des Beschlusses des Integrierten Mobilitätskonzeptes werden die Investitionen ab 2024 deutlich ansteigen. Das Maßnahmenprogramm für die kommenden drei Jahre wurde im Juni 2023 verabschiedet.

Des Weiteren gibt es ein Projekt zur Umgestaltung der Innenstadt, das vor allem den Fußverkehr, in Teilen aber auch, bspw. durch Radabstellanlagen, den Radverkehr fördert und umfangreiche Investitionen umfasst. Dies ist das Projekt Sandufer, bei dem ein vom Kfz - Verkehr dominierter Bereich zu einem attraktiven und autoarmen Platz umgestaltet wird. Weitere Informationen hierzu finden sich in Kapitel 3.3. Für das Projekt Sandufer werden, auf Basis der Entwurfsplanung, Gesamtkosten von ca. 2,5 Millionen Euro veranschlagt, die teilweise über Mittel aus der Städtebauförderung finanziert werden. Die bauliche Umsetzung ist derzeit für die Jahre 2025 - 2026 geplant.

Jahr	Rad- und Fußwegeinfrastruktur	Förderprogramme	Mobilitätskonzept	Verkehrssicherheitsaktionen	Öffentlichkeitsarbeit	Stadtradeln	Summe
2017	680.000 €	- €	- €	- €	500 €	1.000 €	681.500 €
2018	650.000 €	- €	- €	3.000 €	500 €	2.800 €	656.300 €
2019	570.000 €	10.000 €	- €	3.000 €	500 €	2.800 €	586.300 €
2020	750.000 €	15.000 €	- €	3.000 €	5.000 €	2.800 €	775.800 €
2021	640.000 €	20.000 €	- €	6.500 €	5.000 €	2.800 €	674.300 €
2022	540.000 €	20.000 €	- €	6.500 €	11.000 €	3.000 €	580.500 €
2023	950.000 €	20.000 €	100.000 €	10.000 €	15.000 €	3.000 €	1.098.000 €
Gesamt	4.780.000 €	85.000 €	100.000 €	32.000 €	37.500 €	18.200 €	5.052.700 €

Abbildung 4: Haushaltsaufwendungen für den Rad- und Fußverkehr 2017 bis 2023.

3.2 Politische Grundsatzentscheidungen

Im Rat der Stadt Emsdetten wurden bereits zahlreiche Beschlüsse gefasst mit dem Ziel, den Fuß- und Radverkehr in Emsdetten zu fördern. Eine Übersicht über alle Beschlüsse würde den hier zur Verfügung stehenden Rahmen übersteigen. Daher werden nur die wesentlichsten Beschlüsse zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs erwähnt.

Bereits am 16. Dezember 2014 hat der Rat der Stadt Emsdetten ein **Radverkehrskonzept** beschlossen, das im Sinne eines Fachbeitrages bei der zukünftigen Verkehrsplanung berücksichtigt werden sollte. Am 17.12.2020 wurde das Radverkehrskonzept um einen **Grundsatzbeschluss zur Umsetzung von Fahrradstraßen** in Emsdetten erweitert.

Am 17.05.2021 wurden „**Grundzüge für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Emsdetten**“ durch den Rat der Stadt beschlossen. Emsdetten setzt mit diesen Grundzügen für die Gestaltung von Fahrradstraßen Standards fest, die bei Bedarf auch flexibel an zukünftige Veränderungen angepasst werden können. Die Grundzüge sind unter www.emsdetten.de/radverkehr einsehbar.

Das **Integrierte Mobilitätskonzept** der Stadt Emsdetten wurde zwischen Juni 2021 und Dezember 2022 erarbeitet und vom Rat der Stadt am 15. Dezember 2022 als Leitfaden

für die nachhaltige und auf Umweltfreundlichkeit ausgerichtete Entwicklung der Mobilität in Emsdetten beschlossen. In die Erarbeitung des Konzeptes waren von Beginn an die Bürgerinnen und Bürger intensiv eingebunden. Das Konzept so wie alle dazugehörigen Unterlagen können unter www.emsdetten.de/mobilitaet eingesehen werden.

Generell war eine Erarbeitung von **Zielen** im Prozess wichtig, um auf dieser Basis ein Zielszenario zu entwickeln, dessen Realisierung durch ein Set an Maßnahmen vorangebracht werden soll. Die Ziele sollen dabei zum einen als übergeordnete Schnittstelle zu den weiteren Planungen der Stadt fungieren und gleichzeitig den Handlungsrahmen für das Integrierte Mobilitätskonzept vorgeben. Das Zielkonzept des Mobilitätskonzepts besteht aus vier Leitzielen und jeweils mehreren Unterzielen, die den Leitzielen zugeordnet sind. Sie wurden vom Rat der Stadt Emsdetten am 28. März 2022 beschlossen. Abbildung 5 zeigt die vier Leitziele der Stadt Emsdetten.

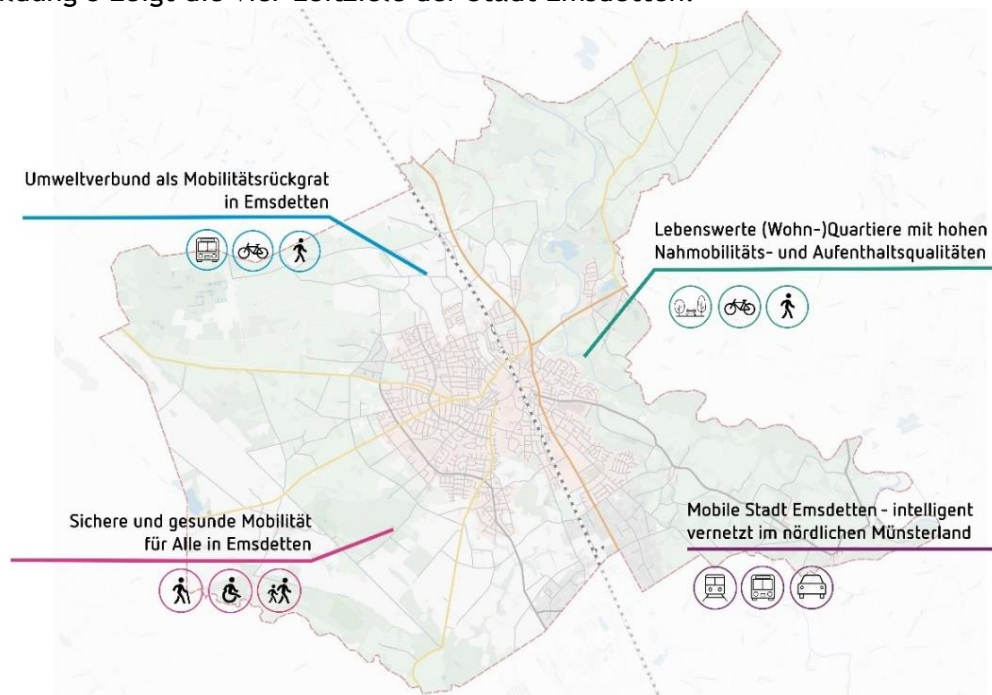


Abbildung 5: Zielkonzept des Integrierten Mobilitätskonzepts.

Eines der Leitziele ist die Stärkung des Umweltverbundes als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten. Im Fokus steht damit als wesentliche Säule des Umweltverbundes auch der Fuß- und Radverkehr. Ein weiteres Leitziel ist die Gestaltung von lebenswerten (Wohn-)Quartieren mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten. Auch hier stehen der Rad- und Fußverkehr im Fokus.

Das Zielszenario für 2035 umfasst insgesamt vier Strategien, die zur Erreichung der Leitziele in unterschiedlicher Intensität verfolgt werden sollen. Diese Strategien werden nun im Folgenden näher erläutert.

Ausbauen & Optimieren

Hierunter wird der Ausbau der Infrastruktur sowie deren Optimierung in Bezug auf die im Zielkonzept definierten Ziele verstanden. Mit dieser Strategie gehen hohe finanzielle wie personelle Ressourcen einher. Zudem umfasst es die Flächenumverteilung zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Digitalisieren & Vernetzen

Die Strategie umfasst vor allem Maßnahmen, die einzelnen Verkehrsträger besser miteinander zu verknüpfen, insbesondere durch die Nutzung digitaler Angebote. Ebenso umfasst es Maßnahmen der „Smart City Strategie“ sowie den Ausbau von Sharing Angeboten.

Steuern über Kosten & Preise

Mit dieser Strategie sollen die Kosten umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Vergleich zum Kfz günstiger werden. Dies kann sowohl durch das Senken von Preisen (beispielsweise im ÖPNV) als auch das Erhöhen von Kosten (beispielsweise Parkgebühren) geschehen.

Steuern über Verkehrsregelungen

Hierdurch sollen umweltfreundliche Verkehrsmittel gegenüber dem Auto Vorrang im Straßenverkehr bekommen, so dass die Nutzung dieser Verkehrsmittel attraktiver gegenüber dem Autofahren wird. Hierunter werden neben Einfahrts- und Durchfahrtsverboten / Einschränkungen auch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und stärkere ordnungsrechtliche Kontrollen verstanden.

Das erarbeitete Zielszenario für Emsdetten heißt „Mobilitätsszenario Emsdetten 2035“ (s. Abbildung 6). Der Schwerpunkt bei den Strategien liegt vor allem im Bereich „Ausbauen und Optimieren“. Dahinter folgt die Strategie „Digitalisieren und Vernetzen“, die jedoch etwas schwächer ausgeprägt ist. Die Strategien „Steuern über Kosten und Preise“ sowie „Steuern über Verkehrsregelungen“ liegen dahinter mit einer mittleren Ausprägung.

Mobilitätsszenario Emsdetten 2035

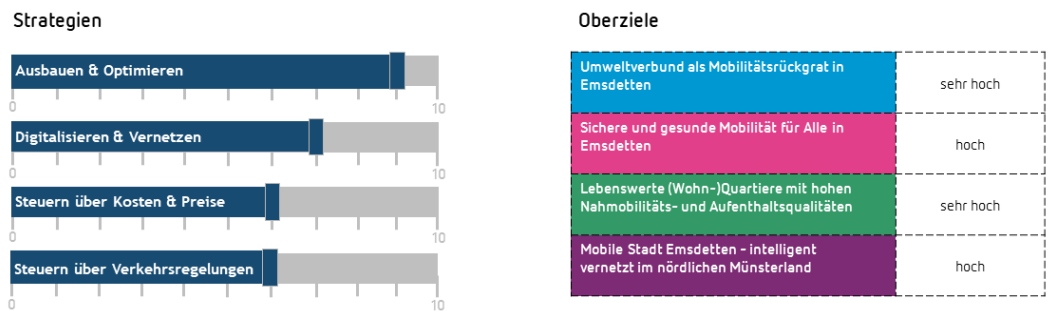


Abbildung 6: Übersicht des Zielszenarios

Anschließend wurde ein umfassendes Maßnahmen- und Handlungskonzept entwickelt, mit dem die Transformation hin zu einer nahverkehrsfreundlichen Stadt gelingen soll. Die Maßnahmen wurden dabei den Strategien aus dem Zielszenario zugeordnet. Dies dient dazu, die Maßnahmen zu strukturieren und vereinfacht es, diese zueinander in Beziehung zu setzen. Maßnahmen, die sich den vorhandenen Strategien nicht zuordnen ließen, wurden unter der Überschrift „Übergeordnete Maßnahmen“ zusammengefasst.

Bei den **Übergeordneten Maßnahmen** geht es vor allem um weiche Maßnahmen, also etwa Maßnahmen, die auf eine Verhaltensänderung bei bestimmten Zielgruppen abzielen.

- Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements (1.1)
- Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (1.2)
- Ausbau der interkommunalen Zusammenarbeit (1.3)
- Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit (2.1)
- Aufstellen einer Verkehrssicherheitsstrategie (2.2)
- Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung (2.3)

Bei den Maßnahmen aus der Strategie **Ausbauen und Optimieren** liegt der Schwerpunkt auf dem Aus- und Umbau der Verkehrsinfrastruktur. Besonders im Fokus ist hierbei die Nahmobilität.

- Barriere- und hindernisarme Gestaltung öffentlicher Räume (3)
- Standards zur Qualifizierung des Radverkehrs (4)
- Ausbau und der Umsetzung des Radroutennetzes (4.1)
- Ausweisung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen (4.1.1)
- Weiterverfolgung eines interkommunalen Radverkehrsnetzes (4.1.2)
- Ausbau von Radabstellanlagen (4.2)
- Qualität und Service im Radverkehr (4.3)
- Standards zur Qualifizierung des Fußverkehrs (5)
- Barrierearme & attraktive Fußwegenetze (5.1)
- Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten (5.2)
- Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW (5.3)
- Integrierte Knotenpunktgestaltung (6)
- Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen (7)

Die Maßnahmen der Strategie **Digitalisieren und Vernetzen** zielen auf die bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel ab - dies soll sowohl analog als auch digital geschehen.

- Ausbau von Sharing-Angeboten (11)
- Aufbau eines städtischen Lastenrad-Sharing-Systems (11.1)
- Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum (14)

Die Maßnahmen der Strategie **Steuern über Kosten und Preise** sollen finanzielle Anreize zur neuen oder erweiterten Verkehrsmittelwahl schaffen.

- Ausweitung städtischen Förderprogramme (18)

In der Strategie **Steuerung über Verkehrsregelungen** werden Maßnahmen aufgeführt, die zum Ziel haben, die Stadt - auch gemäß der gesetzten Ziele - lebenswerter und den Verkehr sicherer zu gestalten.

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (19)
- Verkehrsversuche (19.1)
- Lenkung des Verkehrs (20)
- Ordnung des Parkens (21)
- Aufwertung von Straßenräumen und Wohnquartieren (22)

Die kostenlose Mitnahme des Fahrrads im ÖPNV ist in Emsdetten leider nicht möglich. Hierauf hat die Stadt leider keinen Einfluss. In Emsdetten gilt der Westfalentarif, der ein Fahrradticket umfasst. Allerdings weisen die Regionalzüge hohe Kapazitäten für die Mitnahme von Fahrrädern auf und sind deutlich attraktiver als in anderen Regionen.

Im Mai 2021 wurde die Stelle eines Mobilitätsmanagers im Fachdienst Stadtplanung und Umwelt besetzt, die sich federführend um die Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes gekümmert hat sowie die Umsetzung koordiniert. Im Team Tiefbau des Fachdienstes Straßen und Entsorgung arbeiten zurzeit drei Mitarbeitende im Bereich Straßenplanung, wozu unter anderem Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs gehören. Darüber hinaus gibt es eine weitere Person, die sich bspw. um den Aufbau von Radservicestationen kümmert. Für die Umsetzung des Integrierten Mobilitätskonzeptes wurde darüber hinaus eine weitere Stelle im Tiefbau im Jahr 2023 besetzt.

3.3 Stadt- und verkehrsplanerische Schwerpunkte

Emsdetten legt bei der Stadt- und Wohnquartiersgestaltung einen Schwerpunkt auf kurze Wege, lebenswerte und attraktive Plätze und Räume, Barrierefreiheit und der gleichberechtigten Betrachtung der Verkehrsmittel. Dies kommt unter anderem in dem Konzept der Binnenentwicklung zum Ausdruck, das seit 2006 konsequent verfolgt wird. Es folgt dem Grundsatz „Innen wohnen - Außen schonen“ und soll dazu dienen, Nachverdichtungsmöglichkeiten in bestehenden Wohngebieten aufzuzeigen und zu nutzen. Dadurch sollen lange Wege vermieden und die Stadt der kurzen Wege Realität werden. Dies hat zur Folge, dass der Großteil der Siedlungsfläche in einem Radius von 2 km um den Stadtkern liegt. Die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Fahrrad ist daher für fast alle Einwohnerinnen und Einwohner unter 20 Minuten möglich. Dies zeigt deutlich Abbildung 7. Für die Allermeisten ist der Weg in die Innenstadt sogar kürzer als 15 Minuten.

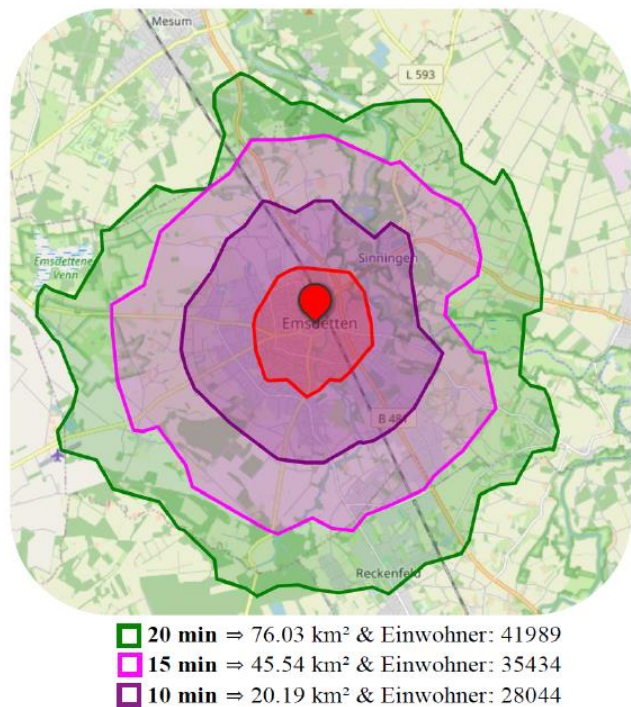


Abbildung 7: Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad. Quelle: openrouteservice.org

In den Jahren 2007 bis 2010 wurde Emsdettens Innenstadt im Rahmen des Programms „Stadt macht Platz - NRW macht Plätze“ aufwändig umgestaltet und damit entscheidend aufgewertet. Mit der baulichen Neugestaltung wurde ein wichtiger Schritt zur Attraktivierung der Emsdettener Innenstadt realisiert. Weitere Maßnahmen zur Vereinheitlichung der „alten“ Straßenzüge in der Innenstadt erfolgten dann sukzessive ab 2019 auf Basis des „Integrierten Handlungskonzeptes Zukunft findet Innenstadt“. Hierzu gehören die geförderten Maßnahmen „Umgestaltung Emsstraße“ und „Umgestaltung Kirchstraße“. Die Emsstraße wurde baulich bis Ende des Jahres 2020 umgesetzt. Die Maßnahme „Umgestaltung Kirchstraße“ wurde 2023 fertig gestellt.

Zur Neugestaltung gehören die folgenden Elemente:

- Straßen und Plätze wurden neu gepflastert und erhielten eine zeitgemäße Möblierung.
- Moderne und dennoch zeitlos wirkende Lichtstelen und Hängelampen dienen der Sicherheit und Orientierung und schaffen in Verbindung mit speziellen Bodenleuchten in den Baumbetten ein attraktives Nachtbild.
- Blumenampeln in der Stadt tragen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei.
- Besucherinnen und Besucher können sich sicher, barrierefrei und entspannt durch die Innenstadt bewegen - egal ob zu Fuß, mit dem Kinderwagen, dem Rollator oder im Rollstuhl.

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in der Innenstadt ist die Umgestaltung der Straße Sandufer (s. Abbildung 8). Ziel der Umgestaltung des Sandufers ist eine Aufwertung des öffentlichen Raums und damit eine Attraktivierung der gesamten Emsdettener Innenstadt. Aus dem heute verkehrlich geprägten Eingangsbereich soll in Zukunft ein ansprechender und barrierefreier öffentlicher Raum mit Spielmöglichkeiten und Grünflächen werden, der zum Aufenthalt und Verweilen einlädt. Der Nahverkehr, insbesondere der Fußverkehr, werden erheblich von dieser Maßnahme profitieren.



Abbildung 8: Planung zur autoarmen Umgestaltung des Bereichs Sandufer in der Innenstadt.

Zudem wird mit dem Hof Deitmar in mehreren Schritten eine attraktive, innerstädtische Grün- und Freizeitfläche modernisiert und umgestaltet, um den heutigen Ansprüchen zu genügen. Mehrere Flächen wurden bereits hergestellt, weitere werden folgen.

Die Umbaumaßnahmen umfassen Folgendes:

- Der Bereich rund um das Hauptgebäude von Hof Deitmar hat eine höhere Aufenthaltsqualität erhalten und wurde insgesamt barrierefrei gestaltet.
- Die neu befestigten Flächen wurden zum Großteil mit einem anthrazitfarbenen Riemchenpflaster ausgelegt, um den offenen Charakter zu stärken und möglichst großzügige Wege- und Aufenthaltsflächen zu schaffen.
- Die Zugänge zum Standesamt und zum alten Speicher wurden mit einer behindertengerecht ausgestatteten Rampenanlage versehen.
- Zudem ist ein breiterer Hauptweg angelegt worden, der durch die Parkanlage führt. So kann die Parkanlage auch mit Fahrrädern, Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen leichter genutzt werden.
- Zehn zusätzliche Fahrradbügel an zentraler Stelle zwischen Hauptgebäude und dem neuen Erlebnisspielplatz bieten darüber hinaus sichere Radabstellmöglichkeiten für die verschiedenen Nutzergruppen des Parks.
- Auch die Steg- und Stufenanlage hin zum Mühlenbach wurde neugestaltet. Im Jahr 2022 erhielt sie zudem einen barrierefreien Zugang über eine Rampenanlage. So wird der Mühlenbach wieder in den Fokus gerückt und über den neuen Zugang viel besser erfahrbar gemacht.
- Ebenfalls neu aufgestellt wurde eine Spiele- und Freizeitbox (s. Abbildung 9), in der mehrere Geräte zur spielerischen oder sportlichen Aktivität zum kostenfreien Ausleihen enthalten sind. Der Zugang zur Spiele- und Freizeitbox erfolgt digital über die App Chayns.
- Darüber hinaus werden mehrere Sportflächen angelegt für Basketball, Beachvolleyball sowie Bereiche für Calisthenics und eine Slackline.
- Herzstück des ersten Bauabschnitts ist zudem ein neuer Erlebnisspielplatz, der bereits fertig gestellt wurde.

Durch das Konzept der Binnenentwicklung wird, wie bereits beschrieben, der Stadt der kurzen Wege eine große Bedeutung beigemessen. Hinzu kommt, dass zahlreiche Wohnquartiere über eigenständige und vom Kfz-Verkehr unabhängig geführte Wege („Pättchen“) erschlossen sind. Hierzu zählt unter anderem das Wohnquartier am Holunderweg. Hier verlaufen durch das gesamte Wohnquartier mehrere straßenunabhängig geführte Wege, die einen Spielplatz im südlichen Bereich erschließen. Auch im neuen Wohnquartier am Lerchenfeld oder dem Wohnquartier südlich der Richard-Wagner-Straße sind zahlreiche Pättchen vorhanden. Das Kapellenpättchen, das sowohl eine Verbindung zum Wohnquartier Lerchenfeld als auch zum Wohnquartier



Abbildung 9: Spiele- und Freizeitbox im Hof Deitmar.

südlich der Richard-Wagner-Straße hat, führt bis zur Droste-Hülshoff-Allee. Von dort wiederum besteht über den Gehweg im Grünbereich der Droste-Hülshoff-Allee eine Verbindung zum Albert-Haverkamp-Weg und von dort direkt und straßenunabhängig in die Innenstadt. Der Albert-Haverkamp-Weg ist eine Fuß- und Radwegeverbindung, die von der Innenstadt straßenunabhängig bis zum Waldbad und zum Stadtpark führt und ca. 1,9 km lang ist. Im Jahr 2023 wurde der erste Bauabschnitt auf einer Länge von ca. 400 m neu befestigt wird. Der Weg führt direkt am Mühlenbach entlang und ist auch landschaftlich reizvoll.

3.4 Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur

Radverkehrsinfrastruktur in Emsdetten

Radwege bedarf es an Straßen, an denen die zulässige Geschwindigkeit Tempo 50 oder höher ist. Dies betrifft in Emsdetten fast ausschließlich die klassifizierten Straßen. Nur wenige Straßen in Baulast der Stadt haben ein entsprechendes Geschwindigkeitsniveau. Dies sind die Amtmann-Schipper-Straße, die Straße in der Lauge und der Straßenzug Voßstraße, Am Strietbach und Neubrückenstraße. Letzterer verfügt, mit Ausnahme des Abschnitts Am Strietbach, über schmale, nicht benutzungspflichtige Radwege. Auch die Straßen in der Lauge und Amtmann-Schipper-Straße verfügen über schmale und nicht benutzungspflichtige Radwege. Die Münsterstraße weist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 auf. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Topographie gibt es hier dennoch Radwege im Einrichtungsverkehr. Der Ring in Emsdetten weist vollständig Radwege im Einrichtungsverkehr auf. Die Radwege hier weisen zum Teil bereits die erforderlichen Regelbreiten entsprechend den Richtlinien auf. Der Ring besteht jedoch, mit Ausnahme des Abschnitts In der Lauge und Mühlenstraße, ausschließlich aus klassifizierten Straßen. In Emsdetten verfügen viele, aber längst nicht alle klassifizierten Straßen über Radverkehrsanlagen. Die vorhandenen Radwege sind zudem meist sehr schmal und weisen lediglich Breiten zwischen 1m und 1,5m auf. Hinzu kommt, dass auch die Gehwege meist nur 1m bis 1,5m breit sind. Auf der L583 Neuenkirchener Straße und der L 590 Borghorster Straße gibt es keine Radwege westlich der Amtmann-Schipper-Straße, auch auf der B481 gibt es zwischen der K56 Hansestraße und der B475 Sinninger Straße keine Radwege. Auf der K53 gibt es im Bereich der Taubenstraße noch keinen Radweg. Hier wurde jedoch gemeinsam mit dem Kreis Steinfurt ein Konzept zur Einrichtung von geschützten Radwegen entwickelt, das voraussichtlich 2024 realisiert werden soll.

Da die Stadt Emsdetten nicht Träger der Straßenbaulast ist und der Straßenquerschnitt zudem die Erweiterung der Radwege nicht zulässt gibt es hier kaum Spielraum für Verbesserungen. Einzige Möglichkeit ist dann oftmals, Gehwege für den Radverkehr freizugeben oder als gemeinsame Rad-/Gehwege auszuschildern. Aber auch dies ist nur möglich, solange die entsprechenden Breiten vorhanden sind. Es gibt zudem häufig die Möglichkeit, im nachgelagerten Netz zügig unterwegs zu sein. Dies soll durch den Ausbau des **Fahrradstraßennetzes** vorangetrieben werden. Erste Fahrradstraßen wurden in 2023 mit Blumenstraße (S. Abbildung 9) und Goldbergweg realisiert. Der Grundsatzbeschluss für eine weitere Fahrradstraße in Grünring, Westring und Droste-Hülshoff-Allee liegt vor. Im Brookweg wurde bereits die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben. Zur Verdeutlichung wurden Fahrradpiktogramme auf die Fahrbahn markiert und entsprechende Hinweisschilder aufgestellt. Zusätzlich wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h herabgesetzt.



Abbildung 10: Fahrradstraße Blumenstraße.



Abbildung 11: Knoten Borghorster Straße / Amtmann - Schipper - Straße / Neuenkirchener Straße.
Quelle: Straßen.NRW.

An den **Knoten** in Emsdetten gibt es zum Teil eigene Signalisierungen für Radfahrende. Darüber hinaus befindet sich der Radfahrende meist durch vorgezogene Haltelinien im Sichtfeld des Kfz - Verkehrs. Auch die Grünfreigabe ist oftmals gegenüber dem Kfz - Verkehr vorgeschaltet. Darüber hinaus wird auch auf eine direkte Führung des Radverkehrs geachtet. Dies zeigt bspw. der Umbau des Doppelknotens Borghorster Str. / Amtmann-Schipper-Straße und Borghorster Str. / Neunkirchener Straße (s. Abbildung 11). Die Radfahrfurten werden direkt geführt und sind zudem rot eingefärbt.

In der Stadt Emsdetten wurden darüber hinaus in den vergangenen Jahren zahlreiche **Kreisverkehrsplätze** errichtet. Die Gestaltung erfolgt nach einem einheitlichen Muster. Innerorts weisen die Kreisverkehre einen umlaufenden Radweg auf und sind sämtlich barrierefrei ausgestaltet. Bei Minikreisverkehren erfolgt die Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr.

Im Zuge des **Umbaus der Innenstadt** werden und wurden zahlreiche neue Fahrradbügel geschaffen. Darüber hinaus wurden im Jahr 2006 am Bahnhof auf beiden Seiten Fahrradparkhäuser realisiert, die zusammen rund 1.200 Plätze bieten. Die westliche Abstellanlage wurde erst 2023 um 219 Stellplätze erweitert. Auch Bushaltestellen werden sukzessive mit Fahrradbügeln ausgestattet. Hierbei werden auch Plätze für Lastenräder berücksichtigt. Bei Neuplanungen werden darüber hinaus generell zahlreiche neue Standorte von Fahrradbügeln eingeplant, um das Angebot an Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum in Emsdetten sukzessive zu erhöhen.

In Emsdetten wurde die **Benutzungspflicht** von Radwegen geprüft und entsprechend aufgehoben, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben waren. Dies war zuletzt in der Amtmann-Schipper-Straße und der Straße In der Lauge im Dezember 2022 der Fall. Auch in weiteren Straßen wurde die Radwegebenutzungspflicht bereits aufgehoben, wie der Nordwalder Straße oder dem Brookweg. Zudem hat die Stadt ein Erklärvideo erstellt, dass über das Thema Radwegebenutzungspflicht aufklären soll (siehe unter www.emsdetten.de/radverkehr).

Die ganzjährige Nutzung der Radverkehrsanlagen zu gewährleisten ist der Stadt Emsdetten ein hohes Anliegen und bei dem Radverkehrsaufkommen zudem eine Verpflichtung. Die Stadt Emsdetten hat die **Reinigung von Straßen, Wegen und Plätzen** daher in einer Satzung geregelt. Auch zahlreiche wichtige Radverkehrsachsen werden darüber regelmäßig kontrolliert und gereinigt. Diese werden darüber hinaus auch im Winter von Schnee und Eis regelmäßig befreit.

Das Straßennetz soll zudem für Radfahrende überwiegend umwegefrem genutzt werden können. Dem zuträglich ist, dass es in Emsdetten kaum **Einbahnstraßen** gibt. Insgesamt gibt es lediglich vier Einbahnstraßen, die allesamt in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben sind. Die Freigabe erfolgte bereits vor dem Jahr 2000.

Darüber hinaus ist die Stadt Emsdetten an die **überregionale Radwegeverbindung** des Max-Clemens-Kanals angebunden. Dieser führt fast vollständig geradlinig von Wettringen und Neuenkirchen über Emsdetten und Greven bis nach Münster. Im Jahr 2019 wurde er, dank der finanziellen Unterstützung durch EU- und Landesgeldern aus dem LEADER-Förderprogramm und durch die engagierte Arbeit des Wettringer Heimatvereins, vollständig ausgeschildert.

Auf der Internetseite www.emsdetten.de/radverkehr finden die Bürgerinnen und Bürger wertvolle Informationen zum Thema Fahrrad und Fahrrad fahren in Emsdetten.

Gestaltung attraktiver öffentlicher Räume für den Fußverkehr

Der Stadt ist es ein wichtiges Anliegen, dass die vorhandenen Gehwege ausschließlich den Zu-Fuß-Gehenden vorbehalten sind. Daher ist das **Gehwegparken** in Emsdetten grundsätzlich verboten und lediglich in der Schützenstraße und der Blumenstraße auf einer kleinen Länge zulässig. Der Verkehrsaussendienst der Stadt ist angewiesen, das Gehwegparken strikt zu überwachen und zu ahnden, damit der Fußverkehr in Emsdetten ausreichend Platz hat und geschützt wird. Straßen bilden für Zu-Fuß-Gehende zum Teil eine nicht unerhebliche Barriere dar. Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes wurde daher untersucht, inwieweit die Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h über **Querungsmöglichkeiten** verfügen. Dabei kam heraus, dass es 19 Mittelinseln, 13 Fußgängerüberwege und 28 Lichtsignalanlagen an den klassifizierten Straßen gibt. Aufbauend hierauf wurde ermittelt, welche Potentiale es für neue Querungsanlagen gibt. So wurden durch den Gutachter 13 potentielle Standorte für neue Querungsanlagen ermittelt.

Die Stadt ist immer bemüht, weitere Querungsanlagen einzurichten. Erst im Juni 2022 wurde an der Borghorster Straße eine neue Fußgänger- und Radfahrrampel eingeweiht. Auch durch den gezielten Umbau der Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen hat insbesondere der Fußgängerverkehr gewonnen, da er nun über Fußgängerüberwege an allen Armen des Kreisverkehrs bevorzugt ist.



Abbildung 12: Einweihung der Lichtsignalanlage mit Bürgermeister Oliver Kellner und dem Landesbetrieb Straßen.NRW.

Wohnquartiere in Emsdetten werden nach dem Prinzip gestaltet, dass Aufenthaltsqualität und Nahmobilität im Fokus stehen. In Emsdetten gibt es daher 16 Bereiche, die als **verkehrsberuhigte Bereiche** ausgeschildert sind. Sie unterscheiden sich deutlich in ihrer Größe, verteilen sich aber relativ gleichmäßig über das gesamte Stadtgebiet. Der weit überwiegende Teil des Straßennetzes ist darüber hinaus Teil einer Tempo - 30 - Zone. Auch auf der Münsterstraße, obwohl eine wichtige Verbindungsachse über die K56 nach Hembergen, ist auf gesamter Länge Tempo 30 eingerichtet. Lediglich auf den klassifizierten Straßen als auch auf der Amtmann-Schipper-Straße sowie dem Straßenzug Neubrückenstraße, Voßstraße und Am Strietbach sowie von Industrie- und Gewerbe geprägten Straßenabschnitten beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50.

Im Integrierten Mobilitätskonzept wurde das Ziel formuliert, dass im gesamten Stadtgebiet **Tempo 30** als Regelgeschwindigkeit gelten solle. Hierfür hat sich die Stadt der Initiative „Lebenswerte Städte“ angeschlossen.

Die Stadt Emsdetten fördert darüber hinaus an mehreren Orten aktiv **Sport und Bewegungsmöglichkeiten** für Jung und Alt. Als Beispiele können hier die folgenden Orte genannt werden:

- TraM - Treff am Mühlenbach mit einem Beachvolleyballfeld und einem Basketballplatz in der Nähe der Innenstadt.
- Der Seniorenaktiv-Treff in Hof Deitmar mit speziellen Sportgeräten für Senioren.
- Der Skatepark Emsdetten (s. Abbildung 13) in der Nähe der Kläranlage, der überregional bekannt ist. Auf dem Gelände findet regelmäßig der Weser-Ems-Cup (Amateurmeisterschaften) sowie die Westdeutschen Meisterschaften statt.



Abbildung 13: Skatepark Emsdetten

Service für den Fuß- und Radverkehr

In Emsdetten gibt es einige Serviceeinrichtungen vor allem für Radfahrerinnen und Radfahrer. Dazu gehören bspw. neun **Ladestationen** für Elektrofahrräder, die kostenfrei genutzt werden können und über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Des Weiteren wurden an Lichtsignalanlagen **Haltegriffe** angebracht. Am Fahrradparkhaus am Hengelopplatz gibt es zudem eine **Schließanlage mit Steckdosen**, die kostenfrei genutzt werden können.

In der Stadt Emsdetten ist die kreisweite **Radverkehrsbeschilderung** des Kreises Steinfurt nach dem Muster der FGSV vorhanden. Erst im Jahr 2022 erfolgte der Wechsel vom Waben- auf das Kontenpunktsystem.

Am 06.06.2019 hat der Rat der Stadt ein **Lastenrad-/Lastenanhängerförderprogramm** beschlossen. Die Bezuschussung von privat genutzten Lastenrädern /-anhängern soll als Anreizprogramm für den Kauf von Lastenrädern und Lasten-/ Kinderfahrradanhängern für Privatpersonen dienen. Zu Beginn wurden Mittel in Höhe von 10.000 € zur Verfügung gestellt, die bis 2022 auf 20.000 € angewachsen sind. Durch das Förderprogramm haben auch Einzelhändler einen Fokus auf Lastenräder gelegt. So hat der Fahrradhändler Tippkötter in der Innenstadt einen „Cargohub“ eröffnet, wo Lastenräder getestet und eine

Probefahrt durchgeführt werden kann. Die Entwicklung der Förderzusagen kann Abbildung 14 entnommen werden. Aufgrund der Haushaltssituation wurde das Förderprogramm jedoch 2024 ausgesetzt.

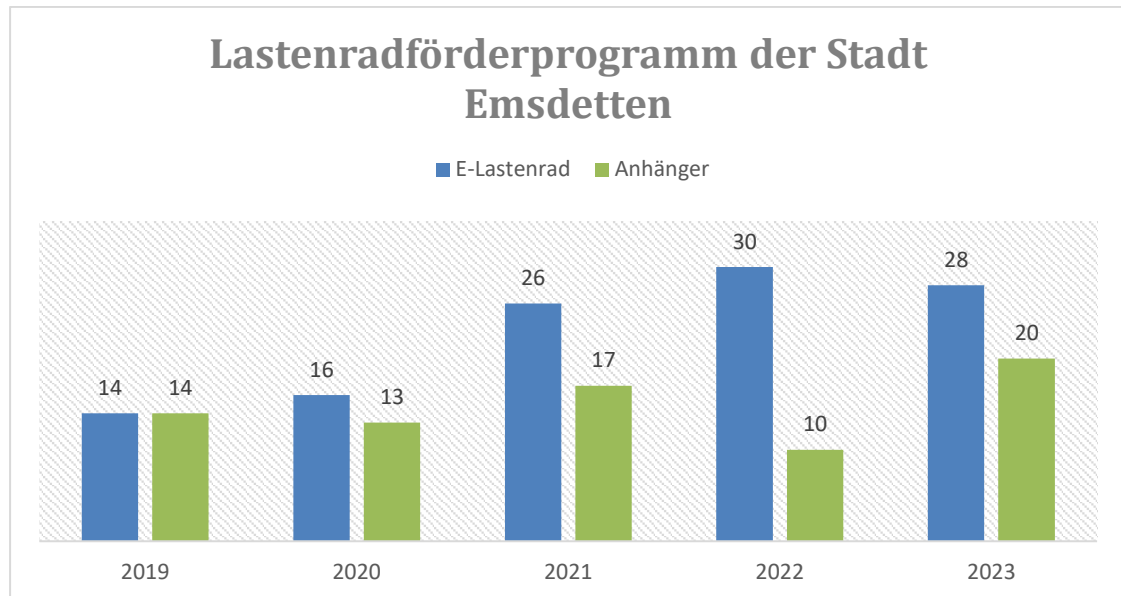


Abbildung 14: Entwicklung der Lastenrad- und Lastenanhängerbeförderung in Emsdetten

Der Stadt ist es darüber hinaus wichtig, für die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger stets ein offenes Ohr zu haben. Daher wurde der **Mängelmelder** eingerichtet, was den Bürgerinnen und Bürgern jederzeit ermöglicht, Ideen, Anregungen und Schäden an der Infrastruktur zu melden. Zu finden ist dieses System unter <https://www.emsdetten.de/rathaus-politik-buergerservice/buergerservice/ideen-anregungen-und-schaeden/>.

In der Stadt Emsdetten können über den Verkehrsverein kostenpflichtig **Fahrräder entliehen** werden. Über das „Emsrad“, das durch die Kolpingfamilie ehrenamtlich betrieben wird, können mehrere Lastenräder unentgeltlich ausgeliehen werden.

Des Weiteren gibt es in Emsdetten einige ausgeschilderte Wanderpfade. Hierzu gehören der EmsAuenWeg, der Lehrpfad Emsdettener Venn und der Walderlebnispfad Sinningen. Der Verkehrsverein arbeitet im Jahr 2024 zusätzlich an einem Wanderkonzept für die Stadt Emsdetten mit dem Ziel, zahlreiche weitere lokale Wanderwege auszuschildern.

Förderung multimodaler Verkehre

Der Bahnhof in Emsdetten verfügt bereits über zahlreiche Angebote, die den Anforderungen an eine **Mobilstation** entsprechen. Hierzu gehören **zwei Fahrradparkhäuser** mit einer Gesamtkapazität von ca. 1.200 Fahrrädern. Ein abschließbarer Bereich für 60 Fahrräder ist ebenfalls vorhanden, ebenso spezielle Abstellmöglichkeiten für Lastenräder oder Anhänger sowie Roller. Auch eine SB-Radservicestation wurde 2023 eingerichtet. Die Station am Hengeloplatz (s. Abbildung 15) wurde 2023 um weitere 219 Abstellmöglichkeiten erweitert. Darüber hinaus gibt es zwei Ladepunkte für Elektroautos, Car-Sharing von ShareNow, den Bustreff mit Echtzeitanzeige, eine öffentliche Toilette sowie ein P+R Parkhaus, das kostenfrei ist. Aufgrund der hervorragenden Ausstattung des Bahnhofes wurde dieser im Jahr 2022 als „Wanderbahnhof des Jahres“ ausgezeichnet.



Abbildung 15: Radstation am Bahnhof Emsdetten

Darüber hinaus werden auch Bushaltestellen, überwiegend im Bereich von Schulen, mit Fahrradbügel ausgestattet, so dass ein Umstieg vom Fahrrad auf den Bus möglich ist.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt Emsdetten legt einen großen Schwerpunkt in der Öffentlichkeitsarbeit auf der Förderung eines nahmobilitätsfreundlichen Klimas in der Stadt. So werden Maßnahmen der Stadt stets umfänglich gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern kommuniziert und erläutert. Im Rahmen der Planung der Fahrradstraßen erfolgte beispielsweise eine **Informationsveranstaltung**, um auf die geänderten Verkehrsregeln hinzuweisen.



Abbildung 16: Beschilderung am Brookweg.

Emsdetten ist darüber hinaus im Brookweg mit der Markierung einer **Piktogrammreihe** innovativ vorgegangen. Vielen Autofahrenden ist nicht bewusst, dass Radfahrende auf der Fahrbahn fahren dürfen, wenn straßenbegleitende Radwege nicht benutzungspflichtig sind. Durch die Piktogrammreihe und zusätzlich durch entsprechende Hinweistafeln (s. Abbildung 16)

wird hierauf aufmerksam gemacht. Darüber hinaus wurde eine umfassende Pressearbeit geleistet, um die Bürgerinnen und Bürger über den Zweck der Tafeln und der Piktogrammreihe zu informieren. Durch Videoaufnahmen soll der Erfolg der Maßnahme zudem evaluiert werden.

Nach der **Öffnung der Fußgängerzone** in Emsdetten für den Radverkehr im Jahr 2018 wurde ebenfalls viel Öffentlichkeitsarbeit betrieben. Hierzu zählen unter anderem fünf Banner, die in der Innenstadt aufgestellt wurden und die Verkehrsteilnehmenden auf das Erfordernis gegenseitiger Rücksichtnahme hinweisen sollen.

Darüber hinaus wurden zahlreiche **Aktionen mit Schwerpunkt auf Verkehrssicherheit** durchgeführt. Hierzu zählt bspw. die Verkehrserziehung Geflüchteter. Sie bekommen darüber hinaus Fahrräder durch die Kolpingfamilie zur Verfügung gestellt. Die Stadt Emsdetten nimmt zudem seit 2016 erfolgreich am **Stadtradeln** teil. Jedes Jahr machen mehr als 1.300 Emsdettenerinnen und Emsdettener mit. Die Stadt fördert diese Begeisterung, indem sie jährlich Emsdetten Gutscheine im Wert von 10 € bis 25 € an die besten Radlerinnen und Radler sowie besten Teams auslobt. Zudem wird jedes Jahr zusätzlich ein Fotowettbewerb ins Leben gerufen, bei dem ebenfalls Emsdetten Gutscheine im Wert von 10 € ausgegeben werden.

Auch die Schulen nehmen jedes Jahr aktiv am Stadtradeln bzw. **Schulradeln** teil. So belegte erst im Jahr 2022 die Grundschule Hollingen beim Schulradeln den 3. Platz. Die Stadt versucht aktiv Einfluss darauf zu nehmen, dass die Kinder frühzeitig eigenständig den Weg zur Schule zurücklegen, damit das Phänomen der Elterntaxis zurückgedrängt wird. Neben Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bspw. durch Berliner Kissen wird hierzu auch aktiv das Gespräch durch das Jugendamt mit den Eltern gesucht. Auch zumeist eher ungeliebte Maßnahmen gehören dazu. An der Paul-Gerhardt-Schule wurden bspw. alle Parkplätze entfernt und stattdessen Fahrradbügel aufgestellt. Für Eltern, die ihre Kinder dennoch mit dem Auto zur Schule bringen wollen, gibt es eine Kiss-and-Ride Zone.

Vernetzung und Zusammenarbeit

Die Stadtverwaltung Emsdetten arbeitet insbesondere im Bereich des Radverkehrs eng mit lokalen Akteuren zusammen. Hierzu gehört neben der Kreisverkehrswacht des Kreises Steinfurt für Verkehrssicherheitsaktionen auch der örtliche Verkehrsverein. Der Verkehrsverein organisierte beispielsweise im Jahr 2022 das Sattelfest in Zusammenarbeit mit den Radwanderfreunden, die jedes Jahr im Rahmen der sogenannten Emsdettener Acht Radtouren anbieten, für deren Bewältigung Preise gewonnen werden können. Auch die Stadt Emsdetten ist bei solchen Veranstaltungen präsent. Auch mit den Radbastlern der Kolpingfamilie wird regelmäßig im Rahmen von Veranstaltungen zusammengearbeitet.

Seit Januar 2020 gibt es in Emsdetten eine Fachdienstübergreifende Arbeitsgruppe. Diese nannte sich zu Beginn noch AG Rad, da ihr Schwerpunkt auf Radverkehrsthemen lag. Im Jahr 2021 erfolgte die Umbenennung in AG Mobilität, damit alle Mobilitätsthemen besprochen werden können. Ein Schwerpunkt bei der Zusammenarbeit liegt jedoch weiterhin auf der Nahmobilität.

3.5 Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft

Die Stadt Emsdetten möchte sich aktiv im Netzwerk der AGFS-NRW beteiligen. Dies wird durch die Stelle des Mobilitätsmanagers sichergestellt. Wir möchten von den Erfahrungen der Mitglieder profitieren. Dies wird zur erfolgreichen Umsetzung der anspruchsvollen Maßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzeptes erforderlich sein. Darüber hinaus möchte die Stadt Emsdetten aber auch einen Mehrwert für die anderen Mitglieder darstellen und ist gerne bereit, über die eigenen Projekte und Erfolge zu berichten und anderen Kommunen hilfreich zur Seite zu stehen.

Darüber hinaus werden wir sowohl die Teilnahme an der Mitgliederversammlung als auch die Mitarbeit in den Facharbeitskreisen selbstverständlich wahrnehmen.

4 Aussagen zur zukünftigen Rad- und Fußverkehrsförderung

4.1 Maßnahmenkonzept zur Umsetzung des Integrierten Mobilitätskonzeptes

Zur Umsetzung des Integrierten Mobilitätskonzeptes werden sogenannte Maßnahmenprogramme erarbeitet. Insgesamt wird der Zeitraum bis 2035 in drei Maßnahmenprogramme unterteilt. Das erste Maßnahmenprogramm wurde am 15. Juni 2023 im Rat beschlossen und deckt den Zeitraum 2024 bis 2027 ab. Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen beziehen sich auf dieses Maßnahmenprogramm. Das vollständige Dokument kann unter [www.emsdetten.de/mobilität](http://www.emsdetten.de/mobilitaet) eingesehen werden.

4.2 Modal Split 2035

Die Stadt Emsdetten hat sich mit dem Integrierten Mobilitätskonzept zum Ziel gesetzt, den Anteil der Nahmobilität am Modal Split bis 2035 weiter zu erhöhen. Bereits heute werden insgesamt 54 % der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bei der letzten Haushaltsbefragung im Jahr 2011 lag der Anteil noch bei 48 %. Im Jahr 2035 soll der Anteil auf mindestens 61 %, im besten Fall sogar auf 70 % erhöht werden. Der Anteil des MIV an den Wegen der Emsdettenerinnen und Emsdettener soll auf 25 - 30 % reduziert werden.

4.3 Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen

Durch den Anteil des Fahrrads am Modal Split innerorts von 51 % ergibt sich eine große Verantwortung, die Verkehrsverhältnisse für dieses Verkehrsmittel deutlich zu verbessern. Der Fußverkehr hingegen hat bisher lediglich einen Anteil von 14 %. Aufgrund der sehr kompakten Struktur der Stadt und der kurzen Wege wird hier noch ein großes Potenzial gesehen. Daher sollen auch die Verkehrsverhältnisse für Zu - Fuß - Gehende verbessert werden. Dies soll bspw. durch eine konsequentere Trennung des Fuß- und Radverkehrs erfolgen, wie es auch im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes NRW verankert wurde. Die Stadt wird in den kommenden Jahren folgende Schwerpunkte setzen:

- Ein Schwerpunkt ist der Ausbau des **Fahrradstraßennetzes**. So wurden im Mobilitätskonzept insgesamt zehn Straßen benannt, die zu Fahrradstraßen umgebaut werden sollen. Als nächstes wird der Straßenzug Grünring/Westring/Droste-Hülshoff-Allee überplant. Hierbei handelt es sich um einen mehr als 2,5 km langen Straßenzug, der auf direktem Wege den Nordwesten der Stadt mit dem Süden verbindet. Weitere Fahrradstraßen, die in den Jahren ab 2024 sukzessive realisiert werden sollen, verlaufen sternförmig zur Innenstadt und verbinden darüber hinaus vor allem auch Schulstandorte.

- Der Straßenzug Grünring/Westring/Droste-Hülshoff-Allee soll darüber hinaus als wichtiger Bestandteil des Fußwegenetzes (s. Abbildung 18) als Spiel- und Sitzroute ausgestattet werden und damit vor allem für Jung und Alt attraktiver werden.
- Bis 2027 sollen zudem erstmals **Fahrradzonen** in Emsdetten eröffnet werden. Die hierfür ins Auge gefassten Bereiche können der Abbildung 17 entnommen werden. Insgesamt kommen zwei Bereiche in Betracht, die sich jeweils durch einen hohen Anteil an Schülerverkehren auszeichnen.
- Ab 2024 wird die **Sanierung des Albert-Haverkamp-Weges** fortgesetzt. Hierbei handelt es sich um eine wichtige, vom Kfz - Verkehr unabhängig geführte Achse für den Rad- und Fußverkehr. Diese wird mit Betonsteinpflaster befestigt, damit sie unabhängig von der Witterung sicher genutzt werden kann.
- In der **Münsterstraße / Hansestraße** soll das heute noch vorhandene Nadelöhr im Bereich der Kreuzung zur B481 entfallen. Hierfür wurden die südlich der Hansestraße gelegenen Häuser zwischen Münsterstraße und B481 aufgekauft und abgerissen, um mehr Platz für Fuß- und Radverkehr schaffen zu können.
- Die **Münsterstraße** in Verlängerung zur Sternstraße soll ebenfalls von Grund auf saniert werden. Die heute in der Tempo - 30 - Zone vorhandenen nicht benutzungspflichtigen Radwege entfallen dann. In diesem Zusammenhang soll auch die Einrichtung einer weiteren Fahrradstraße geprüft werden.
- Auch der Knotenpunkt **Münsterstraße/Im Hagenkamp** wird weiter überplant. Der Bereich ist im Bestand als Unfallhäufungspunkt identifiziert worden und soll dementsprechend sicherer für den Fuß- und Radverkehr gestaltet werden.
- Darüber hinaus sollen wichtige **Verkehrsknotenpunkte** in Emsdetten im Rahmen eines Konzeptes untersucht werden, ob diese für den Fuß- und Radverkehr ausreichend sicher gestaltet sind. Eine Verbesserung der Knoten ist dann, nach jeweiliger Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern, für die fortfolgenden Jahre bis 2027 vorgesehen.
- In der Innenstadt ist der Bedarf nach weiteren **Fahrradabstellmöglichkeiten** groß. Oftmals fürchten ortsansässige Händler aber um die freie Sicht auf ihre Schaufenster. Die Standortsuche soll in 2024 fortgesetzt werden und neue Fahrradbügel aufgestellt werden.
- Die Stadt Emsdetten wird sich zudem um die Teilnahme am **Fußverkehrscheck NRW** im Jahr 2024 bewerben.
- Darüber hinaus soll eine **Verkehrssicherheitsstrategie** erstellt werden. Die daraus resultierenden Maßnahmen sollen dann sukzessive bis 2027 umgesetzt werden.

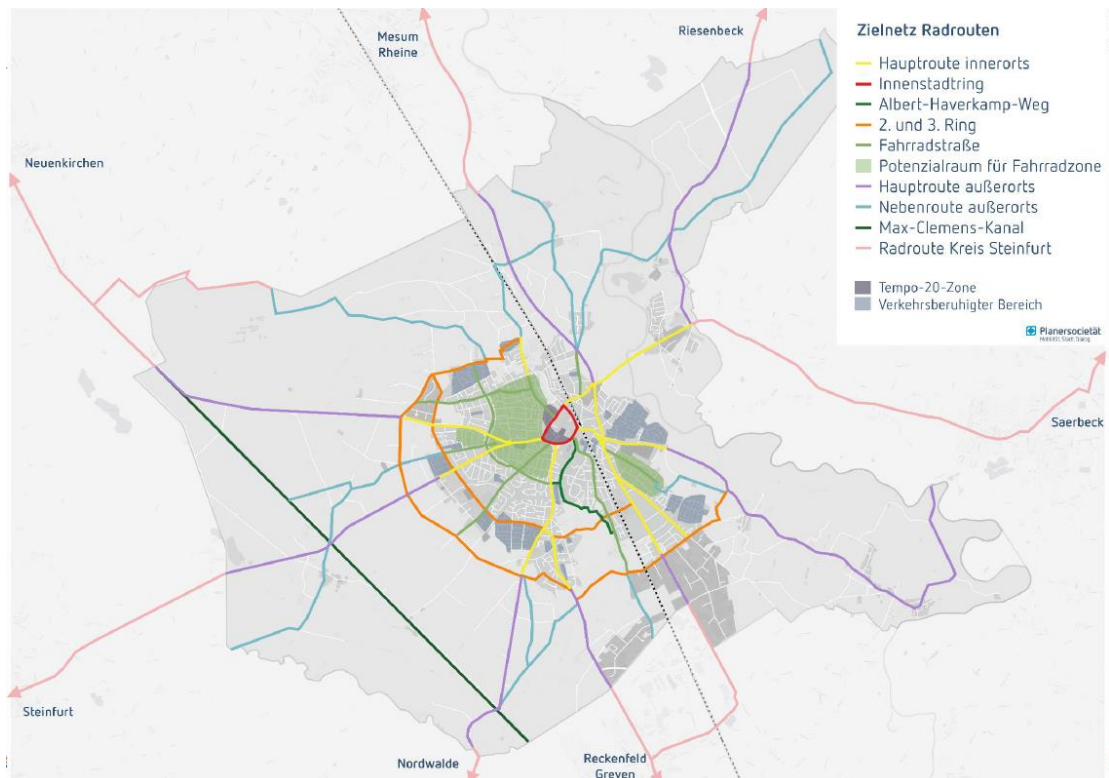


Abbildung 17: Zielnetz im Radverkehr des Integrierten Mobilitätskonzeptes der Stadt Emsdetten.

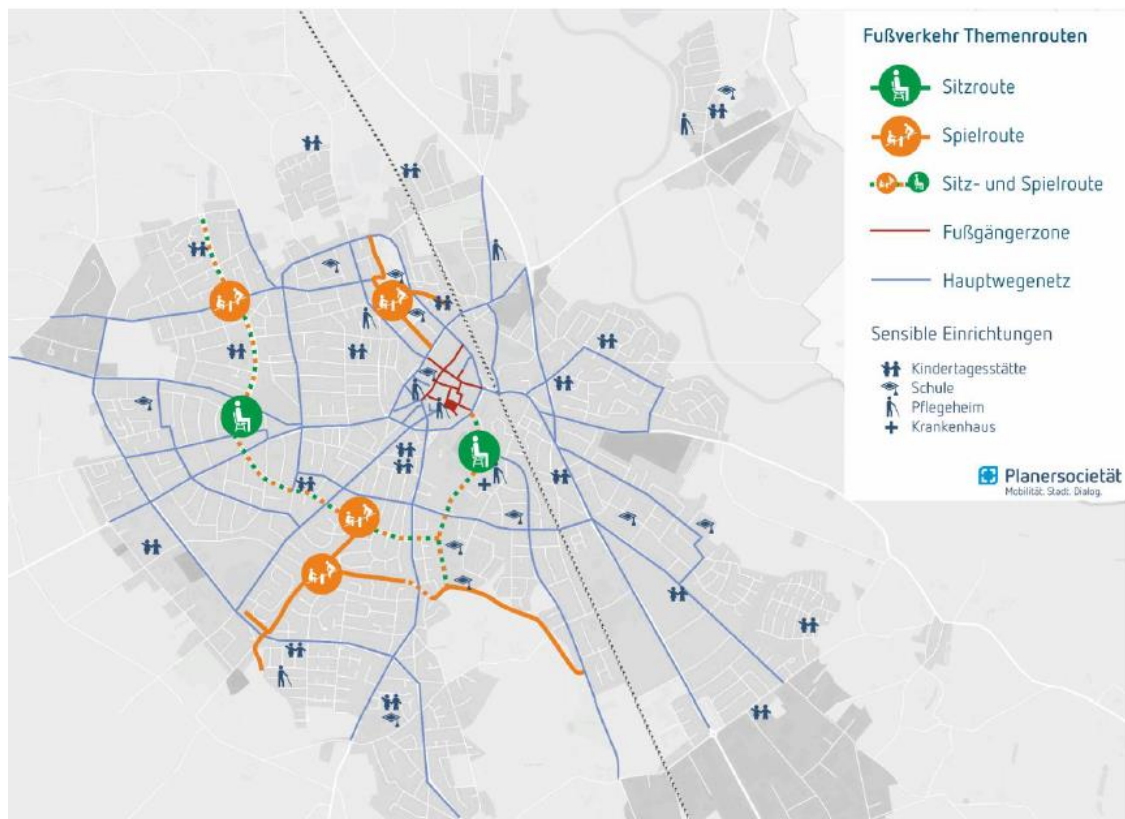


Abbildung 18: Zielnetz im Fußverkehr des Integrierten Mobilitätskonzeptes der Stadt Emsdetten.

- Die Stadt Emsdetten möchte darüber hinaus das **Angebot an digitalen Informationsangeboten** im öffentlichen Raum erweitern und hierbei insbesondere auch Informationen für die Nahmobilität einbinden. Die Stadt möchte hierbei intensiv mit dem Verkehrsverein zusammenarbeiten.
- Insbesondere durch die konsequente Weiterverfolgung des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt wird der Fußverkehr deutlich profitieren. Hier werden die **Planungen zum Sandufer** konsequent fortgeführt. Hierfür werden ehemalige Verkehrsflächen in eine Platzgestaltung überführt und somit den Bürgerinnen und Bürgern als Aufenthalts- und Spielflächen zur Verfügung gestellt.
- Die Stadt Emsdetten möchte darüber hinaus ein **Lastenrad-Sharing-System** in Emsdetten aufbauen. Hierdurch soll den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben werden, auch größere Einkäufe oder Hol- und Bringdienste bspw. von Kindern unabhängig vom eigenen Auto durchführen zu können.

4.4 Multimodalität

Durch den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen und den Umbau des Bahnhofs zur Mobilstation sowie der Erweiterung des Fahrradparkhauses am Bahnhof wird konsequent auch die Multimodalität in Emsdetten gefördert. Insbesondere das Konzept der Mobilstationen soll weiterverfolgt werden.

Der Kreis Steinfurt hat eine Förderzusage erhalten, gemeinsam ab 2023 mit den Kommunen im Kreis ein Konzept für Mobilstationen aufzustellen, basierend auf dem Konzept des NWL zu Mobilstationen. Bereits im Rahmen des Integrierten Mobilitätskonzeptes hat die Stadt den Bedarf nach weiteren Mobilstationen definiert und Standortvorschläge erarbeitet, die nun gemeinsam mit dem Kreis weiter ausgearbeitet werden sollen. Hierbei wurden durch die Stadt Emsdetten insgesamt vier Standorte für Mobilstationen angemeldet, die nun sukzessive bis 2027 umgesetzt werden sollen. Neben dem Hauptbahnhof sollen in Hembergen, Sinnigen und Ahlintel Mobilstationen entstehen, also jenen Ortsteilen, die außerhalb der Kernstadt liegen.

4.5 Kfz - Verkehr und Pendlerverkehre

Die Stadt Emsdetten ist eine Pendlerstadt. Entsprechend der Mobilitätsenerhebung aus dem Jahr 2022 werden 50 % der Wege zur Arbeit mit dem Auto zurückgelegt. Dies ist nach dienstlichen Erledigungen der Wegezweck mit der höchsten Pkw Nutzung. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund bedenklich, dass im Wegezweck Arbeit die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die meisten Menschen pendeln zwischen Emsdetten und den Städten Rheine, Greven und Münster.

Die Stadt Emsdetten ist jedoch hervorragend an das Schienennetz angebunden, dass eine Verbindung nach Rheine, Greven und Münster schafft. Pro Stunde halten insgesamt acht Züge in Emsdetten, vier in jede Richtung. Das Problem ist jedoch, dass die Arbeitsstandorte überwiegend am Stadtrand liegen. Daher muss das Angebot auf der letzten Meile attraktiver werden. Die Stadt Emsdetten nimmt daher am Landeswettbewerb ways2work zusammen mit der Stadt Greven und der Regionalverkehr Münsterland GmbH teil. Das Projekt wird darüber hinaus von vielen Unternehmen unterstützt, die im Rahmen eines Lenkungskreises beratend zur Seite stehen. Hierzu gehören egeplast, TECE, wedi, PreZero, Fiege, TWE, Dometic, Greiwing, Jockenhöfer, Stückenschenider und Ahlert sowie das Unternehmensnetzwerk E.E.M. e.V.

Hierbei wird, neben einer besseren Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auch die Weiterfahrt mit dem Fahrrad von großer Bedeutung sein. Am Bahnhof in Emsdetten sind bereits mit den Fahrradparkhäusern beste Bedingungen geschaffen, das Fahrrad sicher und witterungsgeschützt abzustellen. Durch den Bau der Fahrradstraße Blumenstraße und deren Verlängerung über Bachstraße und Münsterkamp bis hin zur Innenstadt und damit zum Bahnhof wird zudem die Anbindung an das Industrie- und Gewerbegebiet Süd mit dem Rad deutlich verbessert. Pendelnde aus Münster oder Greven steigen jedoch vermutlich eher am Bahnhof Reckenfeld aus. Daher wird sich die Stadt Greven intensiv bemühen, die Radwegeverbindung vom Bahnhof Reckenfeld ins Industriegebiet Süd zu verbessern, die dann auf Seiten der Stadt Emsdetten entsprechend aufgegriffen werden soll. Radwegeverbindungen in vom Wirtschaftsverkehr dominierten Bereichen zu schaffen ist dabei immer eine Herausforderung, die oftmals nur mit ausreichend zur Verfügung stehender Fläche gelöst werden kann.

Bedauerlicherweise wurde das Konzept von der Jury nicht ausgewählt. Die Stadt Emsdetten ist jedoch weiterhin bestrebt, die darin enthaltenen Maßnahmen umzusetzen, und wird gemeinsam mit dem MUNV die hierfür in Betracht kommenden Fördermöglichkeiten eruiieren.

4.6 Klimaneutraler Konzern Stadt Emsdetten

Die Stadtverwaltung hat sich darüber hinaus zum Ziel gesetzt, bis 2038 klimaneutral zu werden. Hierdurch soll auch eine Vorbildfunktion innerhalb der Stadt für andere Unternehmen eingenommen werden. Neben der Reduktion von THG Emissionen im Bereich Energie und Wärme sollen auch die Wege zur Arbeit und auf Dienstfahrten klimaneutral werden. Damit zunächst ein Überblick gewonnen werden kann, wie die Beschäftigten mobil sind, wurde 2023 im Rahmen des Landeswettbewerbs ways2work gemeinsam mit dem ILS eine Befragung durchgeführt, um den Modal Split der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter herauszufinden. So kommen 47,3 % der Mitarbeitenden mit dem Fahrrad und 6,1 % zu Fuß zur Arbeit. Hierauf aufbauend sollen weitere Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität ergriffen werden. Eine abschließbare Sammelanlage in der Tiefgarage für Fahrräder gibt es bereits, ebenso das Angebot von Jobradleasing. Zusätzlich gibt es Dienstfahrräder und Dienstpedelecs, ebenso Dienstlastenräder.

5 Schlusswort

In ihrem Selbstverständnis ist die Stadt Emsdetten bereits Fahrradstadt. Mit einem Anteil von 40 % an allen zurückgelegten Wegen wird deutlich, dass das Radfahren tief verankert ist in der Kultur der Emsdettenerinnen und Emsdettener. Zusammen mit dem Fußverkehr, der einen Anteil von 14 % aufweist, werden 54 % aller Wege mit der Nahmobilität zurückgelegt. Betrachtet man nur die Wege innerhalb Emsdettens steigt dieser Wert auf beachtliche 69 %. Die Nahmobilität ist daher in Emsdetten bereits das Rückgrat der Mobilität, so wie es als Ziel im Integrierten Mobilitätskonzept festgehalten wurde. Dies ist auch der umsichtigen Planung der Verwaltung zu danken, die mit dem Konzept „Innen wohnen - außen schonen“ frühzeitig die Weichen gelegt hat für die Gestaltung der Stadt der kurzen Wege.

Die Stadt Emsdetten hat daher zahlreiche Maßnahmen definiert, den Ansprüchen der Bürgerinnen und Bürger an eine Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur gerecht zu werden. Diese sollen bis 2035 realisiert werden. So lange sollen die Veränderungen aber nicht auf sich warten lassen. Bereits im Jahr 2023 wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Hierzu zählen u.a. die neuen Fahrradstraßen in der Blumenstraße und im Goldbergweg oder der Ausbau des Fahrradparkhauses. Darüber hinaus wurden im Rathaus

zusätzliche personelle wie finanzielle Ressourcen geschaffen, damit die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr zügig ausgebaut werden kann.

Nicht alleine der Ausbau der Infrastruktur soll Emsdetten nahmobilitätsfreundlicher gestalten. Zahlreiche weitere flankierende Maßnahmen, bspw. im Bereich des schulischen oder auch betrieblichen Mobilitätsmanagements oder der Verkehrssicherheitsarbeit, der Öffentlichkeitsarbeit oder aber auch durch die direkte Steuerung der Verkehrsmittelwahl beispielsweise über geänderte Verkehrsregelungen, sollen ergriffen werden. Dafür ist die Stadt Emsdetten der „Initiative Lebenswerte Städte“ beigetreten, die sich für die Novellierung der StVO einsetzt, so dass Kommunen mehr Möglichkeiten beim Einsatz von Tempo 30 haben.

Die Stadt Emsdetten möchte Mitglied in der AGFS-NRW werden, um deutlich und öffentlich zum Ausdruck zu bringen, dass wir uns der Förderung des Fuß- und Radverkehrs verpflichtet fühlen. Wir hoffen sehr, dass wir uns bei den selbst gesetzten und ambitionierten Zielen auf die Erfahrungen und das Wissen der übrigen Mitglieder stützen können. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Projekte, die in Emsdetten umgesetzt werden, die auch für andere Mitglieder von Interesse sein können, da sie innovativ sind und Vorbildcharakter aufweisen. Hierzu gehören:

- Geschützten Radwege an der Taubenstraße mit Hilfe von sogenannten „Klebebordsteinen“.
- Die Befestigung des Albert-Haverkamp-Weges mit Betonsteinpflaster innerhalb eines Grünzuges für eine barrierefreie und ganzjährig nutzbare autofreie Achse für den Fuß- und Radverkehr nach der Prüfung der Versickerungsfähigkeit der wassergebundenen Decke im Bestand.
- Der Ankauf und Abriss von Gebäuden zur Verbreiterung des Straßenraums und damit zur Schaffung bzw. Erweiterung der Geh- und Radverkehrsanlagen am Beispiel Hansestraße.
- Die Erhebung von Verkehrsdaten mit Hilfe künstlicher Intelligenz, um die Infrastruktur zu verbessern und Erfahrungswerte für künftige Projekte zu haben.
- Die Schaffung eines autofreien innerstädtischen Platzes mit viel Grün und Spielmöglichkeiten für Kinder durch Umleitung des Verkehrs.
- Die Zusammenarbeit mit der Wirtschaft zur Förderung der Nahmobilität, bspw. im Projekt ways2work, aber auch bei der Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes, wie bspw. der Brücke Feldmann über den Mühlenbach.