



Abschlussbericht

Integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Emsdetten

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

M. Sc. Kevin Hillen (Projektleitung)

M. Sc. Carola Baier

M. Sc. Ilka Bürling

Bildnachweis

Titelseite: Gabriella von der Wilhelmschule
aus Emsdetten

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und planerische Ausgangssituation	5
2	Begleitendes Beteiligungskonzept	7
3	Haushaltsbefragung	11
4	Wirtschaftsbefragung	13
5	Aufbau und Inhalt des Mobilitätskonzeptes	14
5.1	Grundlagenermittlung & Bestandsanalyse	14
5.2	Zielkonzept	16
5.3	Zielszenario	17
5.4	Entwicklung von Maßnahmen	21
5.4.1	Übergeordnete Maßnahmen	22
5.4.2	Ausbauen & Optimieren	22
5.4.3	Digitalisieren & Vernetzen	23
5.4.4	Steuern über Kosten & Preise	23
5.4.5	Steuern über Verkehrsregelungen	24
5.4.6	K53n	24
6	Evaluation	25
7	Personalressourcen & Finanzierung	29
8	Fazit	30
	Anhang	32

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auszug aus dem Ideenmelder	8
Abbildung 2: Eindrücke vom Mobilitätsfrühstück	10
Abbildung 3: Faktenblatt zu den Ergebnissen der Haushaltsbefragung	12
Abbildung 4: Prozessübersicht	14
Abbildung 5: Zielkonzept des Integrierten Mobilitätskonzepts	17
Abbildung 6: Übersicht des Zielszenarios	19
Abbildung 7: Modal Split-Darstellung des Status Quos 2011 + 2022 sowie Mobilitätsszenario 2035.....	20
Abbildung 8: Aufbau der Steckbriefe.....	21
Abbildung 9: Indikatoren zur Evaluation des Integrierten Mobilitätskonzepts.....	26
Abbildung 10: Darstellung des Vorgehens zur Evaluation des Mobilitätskonzeptes.....	27
Abbildung 11: Zeitstrahl der Umsetzung.....	28

1 Anlass und planerische Ausgangssituation

Die Stadt Emsdetten hat es sich zur Aufgabe gemacht, ein integriertes Mobilitätskonzept auf den Weg zu bringen, welches bereits erarbeitete Konzepte zusammenführt und die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt anhand von Zielen, Projekten und Maßnahmen darlegt. Mit dem Integrierten Mobilitätskonzept sollen so die strategischen Weichen für die Mobilitäts- und Verkehrswende in der Stadt gestellt und dabei aktuellen Herausforderungen, wie beispielsweise die Digitalisierung sowie erhöhte Umwelt- und Klimaschutzstandards, begegnet werden.

Gelegen im nördlichen Münsterland, hat die Stadt Emsdetten in unmittelbarer Nähe von Rheine, Steinfurt und Greven sowie Münster eine wichtige Bedeutung, die sich u. a. darin zeigt, dass sie als Mittelzentrum eine wichtige Versorgungsfunktion übernimmt. Emsdetten ist über die Bundesstraßen B481 sowie B475 sowie über die Bahnstrecke Münster-Rheine überregional angebunden. Die Gewerbegebiete sind überwiegend verkehrsgünstig an die B481 angebunden. Die knapp 36.700 Menschen in Emsdetten wohnen überwiegend im Hauptort, aber auch die räumlich getrennten Ortsteile Hembergen und Sinnigen sind vom Ortskern gut zu erreichen. Emsdetten verfügt daher über eine sehr kompakte Siedlungsstruktur, was das Ergebnis des seit 2006 verfolgten Konzeptes der Binnenentwicklung ist. Hierdurch hat Emsdetten ideale Voraussetzungen für die Nahmobilität, was sich beispielsweise im hohen Radverkehrsanteil niederschlägt. Die Förderung von Familien sowie Kinder- und Jugendlichen sowie der Klimaschutz sind wichtige strategische Anliegen der Stadt. Zudem hat die Stadt Emsdetten eine Smart-City-Strategie beschlossen, die vor allem die Digitalisierung befördern soll.

Das Mobilitätskonzept Emsdetten soll verkehrsmittelübergreifend und integrativ angelegt sein. Unter anderem sollen Potenziale und Möglichkeiten zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs als aktive Mobilitätsformen, des ÖPNV, die Inter- und Multimodalität sowie konkrete Maßnahmen im Verkehrsbereich aufgezeigt und neue Technologien berücksichtigt werden. Zudem werden die Querschnittsthemen (Mobilitätsmanagement, Barrierefreiheit) oder auch übergreifende Themen wie Klimaschutz und Kommunikation integriert mitbetrachtet.

Mobilitätskonzept für Emsdetten

Der Begriff Mobilitätskonzept wird im vorliegenden Bericht häufig genutzt und steht als Titel voran. Doch was wird unter einem Mobilitätskonzept eigentlich verstanden? Was kann es leisten, wo liegen seine Grenzen, welchen formalen Einfluss hat es und welche Vorteile bringt eine Aufstellung?

Ein Mobilitätskonzept ist ein informelles Planungsinstrument, das nach den Prinzipien von Verkehrsentwicklungsplänen und SUMP (Sustainable Urban Development Plans) aufgebaut ist. Es soll eine mittel- bis langfristige Strategie für die Mobilitätsentwicklung in der Stadt Emsdetten darstellen, ist auf einen integrierten Ansatz zur Einbindung aller Verkehrsmittel sowie den dazugehörigen Schnittstellen ausgelegt und legt besonderen Wert auf eine umfangreiche Einbin-

derung von Stadtgesellschaft und Politik. Dadurch soll ein Mobilitätskonzept als stadtgesellschaftlich akzeptiertes Planwerk dem Prozess von Mobilitäts- und Verkehrswende einerseits einen Rahmen geben und diesen Rahmen andererseits inhaltlich ausgestalten.

Dabei agiert ein Mobilitätskonzept auf der Ebene der gesamten Stadt. Aufgrund der Vielzahl an Aspekten, die in einer Stadt mit dem Thema Mobilität und Verkehr einhergehen, muss ein Mobilitätskonzept sich von Detailplanungen absetzen und wirkt hier eher rahmengebend.

Die Aufstellung eines Integrierten Mobilitätskonzepts bietet sich insbesondere deshalb an, da sich der Planungsfokus seit einiger Zeit von der Straße bzw. vom Auto hin zum Menschen verschiebt. Damit ist gemeint, dass nicht mehr nur die Verkehrsnachfrage ermittelt und daran ausgerichtet Verkehrsplanung betrieben wird. Vielmehr soll durch eine angebotsseitige Betrachtung steuernd und lenkend eingegriffen werden, um Verkehr an veränderte Rahmen- und Umweltbedingungen anzupassen. Die Mobilitätsansprüche der Menschen befinden sich im Umbruch und mit der angestrebten Mobilitätswende gilt es, eine große gesellschaftliche Herausforderung zu gestalten. Dem daraus entstehenden Innovations- und Handlungsdruck kann mit einem Mobilitätskonzept begegnet werden und der Kommune eine aktive Einflussnahme durch strategische Planung ermöglichen. Anstelle von ausschließlich reaktivem Handeln besteht so die Möglichkeit, die zukünftige Entwicklung durch ein anpassungsfähiges Planwerk voranzubringen und zu begleiten.

Das Mobilitätskonzept besteht aus mehreren zentralen Bausteinen, die aufeinander aufbauen und in Verbindung stehen. Zunächst ist anhand von Ortsbegehungen und Plan-/Datenauswertungen eine Bestandsaufnahme vorgenommen und die verkehrliche Situation und Mobilitätsangebote in Emsdetten bewertet worden. Anschließend ist ein Zielsystem erarbeitet worden, das die Grundlagen für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Emsdetten darstellt und die örtlichen Besonderheiten abbildet und später in einem Vorrangsszenario abgebildet wird. Auf diesen Grundlagen sind im nächsten Schritt Maßnahmen angeführt worden, die das grundlegende Handlungskonzept für die Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen in Emsdetten in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahre bilden.

2 Begleitendes Beteiligungskonzept

Mobilität betrifft jede Person und stellt ein emotionales Thema mit hoher Komplexität dar. Um einen möglichst transparenten Erarbeitungsprozess sicherzustellen, zum Mitdiskutieren anzuregen und Akzeptanz für die spätere Umsetzung zu schaffen, ist es daher wichtig, sowohl politische Vertreterinnen und Vertreter, als auch die Öffentlichkeit im Rahmen der Projektbearbeitung zu beteiligen.

Dementsprechend wurden – neben dem steten Austausch zwischen Verwaltung und Gutachter-Team der Planersocietät – die Zwischenstände des Integrierten Mobilitätskonzepts regelmäßig in den begleitenden Lenkungskreis eingebracht. Die allgemeine Öffentlichkeit wurde durch zwei Online-Beteiligungen sowie zwei zentrale Veranstaltungen in den Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes eingebunden. Darüber hinaus fand eine gesonderte Beteiligung der Schülerinnen und Schüler in Emsdetten statt.

Der Beteiligungsprozess wurde maßgeblich unterstützt durch das Büro **TOLLERORT entwickeln & beteiligen** aus Hamburg.

Lenkungskreis

Der Lenkungskreis bindet die wesentlichen Entscheidungsträger aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Beiräten und Verkehrsunternehmen kontinuierlich in den Prozess ein und bereitet politische Entscheidungen vor. Er soll möglichst auch nach Vorlage dieses Endberichts, beziehungsweise des Handlungskonzeptes, den Prozess der Umsetzung begleiten. Im Sinne des Qualitätsmanagements wurden im Lenkungskreis die Zwischenergebnisse kommuniziert, reflektiert sowie die Verfahrensweise abgestimmt. Darüber hinaus dient der Arbeitskreis perspektivisch als Multiplikator im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und soll sich daher auch fortlaufend mit den Inhalten des Mobilitätskonzeptes beschäftigen.

Im Lenkungskreis wurden in vier Terminen Zwischenstände und Meilensteine des Prozesses diskutiert. Zu Beginn wurde über den Projektablauf informiert, erste Analyseergebnisse vorgestellt und Erwartungen der Akteure abgefragt. In einem weiteren Termin wurde über den Erarbeitungsfortschritt des Konzeptes informiert, das Zielkonzept vorgestellt und diskutiert. Die Erarbeitung des Zielszenarios bildete einen weiteren Schwerpunkt der inhaltlichen Arbeit des Lenkungskreises. Im letzten Termin erfolgt eine Diskussion zum damals vorläufigen Maßnahmenset sowie einer Priorisierung der Maßnahmen und ein Ausblick auf das Handlungskonzept.


Öffentlichkeitsbeteiligung: Erste Online-Beteiligung Ideenmelder

Im Oktober und November 2021 konnten Bürgerinnen und Bürger der Stadt Emsdetten mittels einer Online-Beteiligung ihre Ideen und Mängel eintragen, verorten, kommentieren und bewerten. Insgesamt kamen dabei 682 Ideen/Mängel, 262 Kommentare sowie über 9.000 „Likes“ bzw. „Dislikes“ zusammen.

Die meisten Ideen – aber auch die meisten Mängel – entfielen hierbei auf den Radverkehr. Das Gutachterteam konnte die Beteiligung quasi in Echtzeit dazu nutzen, um benannte Problem- punkte genauer (auch vor Ort) zu betrachten. Insgesamt ist eine große Sammlung von Themen und Hinweisen zusammengekommen. Nicht alle Hinweise haben unmittelbare Relevanz für das Integrierte Mobilitätskonzept (Themen wie der Ausfall von Beleuchtung & Co sind Themen, die auch direkt angegangen werden können), jedoch erhielt die Analyse durch die Online-Beteiligung einen deutlichen Schub.

Abbildung 1: Auszug aus dem Ideenmelder

	Idee	Mängel	Gesamt
Radverkehr	91	123	214
(Verkehrs)Sicherheit	46	94	140
Kfz-Verkehr	37	49	86
Fußverkehr	26	36	62
Parken	8	21	29
Lkw-Verkehr	7	10	17
Barrierefreiheit	6	11	17
Bus und Bahn	8	4	12
Gestaltung des öff. Raums	3	2	5
Elektromobilität	2	1	3
Sharing	2	1	3



Quelle: Planersocietät/INKA

Die zahlreichen Hinweise aus der Online-Beteiligung wurden geprüft und wenn möglich in das Integrierte Mobilitätskonzept einbezogen. Alle Einträge liegen zudem der Stadt Emsdetten zur weiteren Verwendung und ggf. Detailprüfung vor. Eine ausführliche Zusammenfassung zur Beteiligung über den Online-Ideenmelder ist im Anhang I zu finden.

Öffentlichkeitsbeteiligung: Zweite Online-Beteiligung

Im Juni und Juli 2022 gab es erneut die Gelegenheit, dem Gutachter-Team und der Stadtverwaltung Ideen für die Ausprägung des Handlungskonzeptes und Ihre wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung der im Zielkonzept definierten Ziele mitzuteilen. Auch zu Zielen und Thesen zur Mobilitätsentwicklung konnte Rückmeldung gegeben werden. Mit dieser Unterstützung wurden wichtige Hinweise und Anregungen für die konkretisierte Ausarbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes in Emsdetten gewonnen.

Es haben 265 Personen teilgenommen, von denen knapp 120 Personen die Fragen vollständig beantwortet haben. Die meisten Beteiligten waren im Alter von 18-50 Jahren. Die Beteiligten hatten die Möglichkeit, ihre Zustimmung oder Ablehnung zu vorformulierten Thesen anzugeben. In der Summe wurden viele Thesen unterstützt. Daraus leitet sich zum Beispiel Unterstützung dafür ab, dass Fuß- und Radverkehr höchste Priorität haben und Busverkehre optimiert werden sollen. Umstritten war die flächendeckende Einrichtung von Tempo 30 (auch auf Hauptverkehrsstraßen). Überwiegend abgelehnt wurde eine These zur Erhöhung von Parkgebühren. Eine ausführliche Zusammenfassung zur Beteiligung im Rahmen der 2. Online-Beteiligung ist im Anhang II zu finden.

Öffentlichkeitsbeteiligung: Zwei Öffentliche Foren

1. Öffentliches Forum

Neben der digitalen Beteiligung fand am 11. Dezember 2021 ein öffentliches Forum statt, zu dem alle interessierten Bürgerinnen und Bürger eingeladen waren. Dieser Einladung sind insgesamt 40 Bürgerinnen und Bürger nachgekommen, so dass eine interessante und angeregte Diskussion zustande gekommen ist. Aufgrund der pandemischen Lage konnte das Forum leider nicht in Präsenz, sondern nur digital stattfinden. Hierfür wurde die digitale Plattform BigBlueButton genutzt. Hierbei handelt es sich um eine Plattform, die auf digitale Webkonferenzen spezialisiert ist und vom Büro **TOLLERORT** durchgeführt worden ist. Im öffentlichen Forum wurde über die Ergebnisse der Online-Beteiligung berichtet. Zudem wurde anhand von Thesen diskutiert, wie sich die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger bis 2035 weiterentwickeln soll. Dies ist ein wichtiger Arbeitsschritt als Grundlage für die Erarbeitung von Zielbildern für das Integrierte Mobilitätskonzept.

Die Dokumentation der Veranstaltung befindet sich in Anhang III.

Mobilitätsfrühstück

2. Öffentliches Forum

Am 17. September 2022 wurden die Bürgerinnen und Bürger erneut in einem öffentlichen Forum im Rahmen eines *Mobilitätsfrühstücks* an der Erarbeitung des Maßnahmen- und Handlungskonzeptes beteiligt. Die Veranstaltung konnte dieses Mal in Präsenz an einem Samstagvormittag im Rathaus durchgeführt werden. Der Einladung folgten 26 Personen, mit denen eine rege Diskussion über die erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität der Emsdettenerinnen und Emsdettener entstand. Darüber hinaus wurden den Beteiligten die Ergebnisse der zweiten Online Beteiligung als auch der Mobilitätsbefragung präsentiert. Bei der Veranstaltung gab es Zustimmung zu den vorgestellten Maßnahmen. Eine ausführliche Dokumentation befindet sich im Anhang IV.

Abbildung 2: Eindrücke vom Mobilitätsfrühstück



Öffentlichkeitsbeteiligung: Beteiligung der Schülerinnen und Schüler

Das Integrierte Mobilitätskonzept soll dazu beitragen, die Mobilität der Menschen in Emsdetten nachhaltiger zu gestalten, um aktiv dem Klimawandel entgegenzuwirken. Keine Gruppe in Emsdetten ist so sehr von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen wie Kinder- und Jugendliche. Zudem haben sie eine andere Mobilität als Erwachsene und daher auch einen ganz anderen Blick auf den Verkehr in Emsdetten. Daher wurde zusätzlich eine Jugend-Mobilitätskonferenz am 25.01.2022 durchgeführt. Die Schülerinnen und Schüler der Weiterführenden Schulen in Emsdetten haben sich vorab im Unterricht mit der Frage beschäftigt, wie unsere Mobilität im Jahr 2035 aussehen könnte und dafür verschiedene Thesen formuliert. Mehrere Botschafterinnen und Botschafter haben dann in einer digitalen Veranstaltung mit verschiedenen Expertinnen und Experten diese Thesen diskutiert. Darüber hinaus wurden auch die Schulkinder der Grundschulen in Emsdetten beteiligt. Sie haben sich im Unterricht mit einem „Verkehr – ABC“ beschäftigt und zu jedem Buchstaben des Alphabets ein Verkehrsthema behandelt. Sie haben dabei zeichnerisch festgehalten, wie sie den Begriff heute wahrnehmen und wie sie es sich für das Jahr 2035 wünschen. Vier exemplarische Vorher – Nachher - Zeichnungen wurden dann durch Botschafterinnen und Botschafter ebenfalls in digitalen Veranstaltungen am 01. und 03. Februar 2022 der Verwaltung der Stadt Emsdetten präsentiert. Die Ergebnisse sowie die Bilder wurden dokumentiert und sind im Anhang V dieses Berichts niedergelegt.

3 Haushaltsbefragung

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 im Anhang VI befindliche Datenbericht umfasst die Grundausswertung der Mobilitätsbefragung der Stadt Emsdetten aus dem Jahr 2022. Mit diesen Auswertungen werden die Ergebnisse der vorherigen Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2011 aktualisiert und geben einen Überblick über das Mobilitätsverhalten und die Verkehrssituation in der Stadt Emsdetten.

Zur Erhebung des Mobilitätsverhaltens wurden zufällig aus dem Einwohnermelderegister ausgewählte Haushalte mit Wohnort in der Stadt Emsdetten zur Teilnahme an der Befragung eingeladen. Dabei wurden aus allen Personen ab 18 Jahren mit Wohnsitz in Emsdetten insgesamt 3.814 Personen zufällig gezogen (Bruttostichprobe), die in Vertretung für den gesamten Haushalt zur Teilnahme an der Mobilitätsbefragung postalisch kontaktiert worden sind. Die Haushalte wurden gebeten, einen Haushaltsfragebogen zu beantworten sowie für jedes Haushaltsmitglied ab 6 Jahren jeweils einen Personenfragebogen. Darüber hinaus sollten für alle Haushaltsmitglieder separat in einem Wegeprotokoll die Wege an einem vorgegebenen Berichtstag dokumentiert werden.

Die ausgewählten Haushalte wurden auf insgesamt neun Berichtstage im Zeitraum zwischen dem 26. April und dem 12. Mai 2022 aufgeteilt. Als Berichtstage waren dabei lediglich vom Wochenend-, Feiertags- und Ferienverkehr unbeeinflusste Tage bzw. die Normalwerktage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag vorgesehen. Anhand der Ergebnisse der Befragung lassen sich somit lediglich Rückschlüsse auf das werktägliche Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner treffen.

Das Wetter an den Berichtstagen war weitgehend beständig und es waren nahezu keine Niederschlagsmengen zu verzeichnen. Bei Temperaturen zwischen 16°C und 25°C war über die gesamte Erhebungsphase ein jahreszeittypisches Temperaturniveau zu verzeichnen. Damit ist das Wetter für die Jahreszeit üblich und somit von einem repräsentativen Mobilitätsverhalten ohne witterungsbedingte Verzerrungen, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, auszugehen.

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

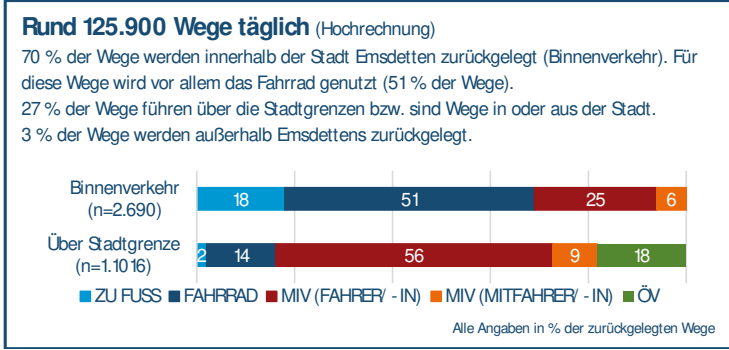
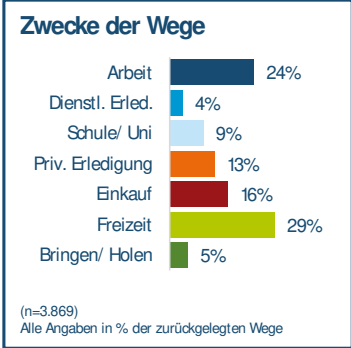
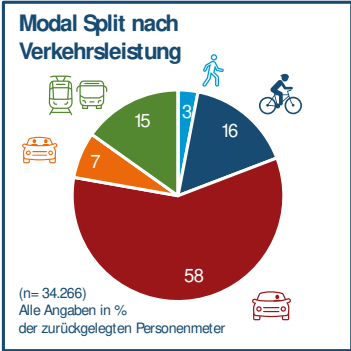
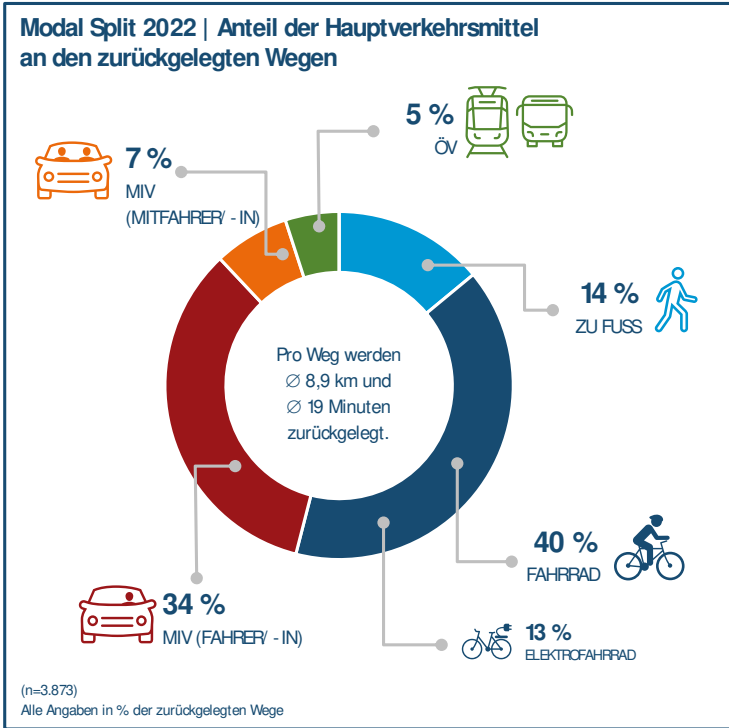
Abbildung 3: Faktenblatt zu den Ergebnissen der Haushaltsbefragung

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.



4 Wirtschaftsbefragung

Emsdetten ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort im Münsterland. Der Verkehr ist daher maßgeblich durch Ein- und Auspendler/-innen geprägt. Es pendeln täglich ca. 9.500 Personen ein und ca. 10.500 Personen aus. Gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft wurde daher ein Fragebogen erarbeitet, der sich sowohl an die Unternehmen selbst als auch an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter richtet. Die Befragung wurde im Mai 2022 durchgeführt.

Insgesamt 41 Unternehmen und 466 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben sich beteiligt. Im Fokus hierbei stand die Frage, wie sich das Mobilitätsverhalten auf Dienstfahrten als auch auf dem täglichen Weg zur Arbeit darstellt. Darüber hinaus wurde gefragt, welche Maßnahmen in den Unternehmen bereits im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements umgesetzt und welche zukünftig angestrebt werden. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden zudem gefragt, wie sie lieber unterwegs sein möchten und was die Gründe sind, die sie daran hindern. Alle Fragen und die Ergebnisse finden sich in Anhang VII wieder.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung, dass auf dem Weg zur Arbeit der Pkw dominiert, haben sich auch hier bestätigt. Allerdings zeigen sich Unterschiede in Bezug auf den Wohnort der Mitarbeitenden. Personen aus Greven beispielsweise kommen zu einem nicht unerheblichen Anteil mit dem Fahrrad zur Arbeit. Personen aus Rheine und Münster, obwohl eine sehr gute Anbindung an die Bahn besteht, nutzen überwiegend den Pkw. Viele Mitarbeitenden sind durchaus bereit, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen. Alleine das Angebot fehlt. Auch die Kosten der Alternativen werden als zu hoch bewertet. In der Tat besteht zwar eine gute Anbindung bis zum Bahnhof Emsdetten oder Reckenfeld. Eine Anbindung an den Stadtbusverkehr ist jedoch kaum gegeben. Auch auf Dienstfahrten kommt der Pkw zumeist zum Einsatz, auch dann, wenn die Dienstfahrt lediglich innerhalb von Emsdetten stattfindet. Bei Dienstfahrten innerhalb Deutschlands gewinnt die Bahn eine größere Bedeutung. Hervorzuheben ist, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Dienstfahrten mit Pkw mit alternativen Antrieben zurückgelegt werden.

Die Ergebnisse liefern wichtige Hinweise dafür, wo Potentiale bestehen, den Umweltverbund zu stärken, und welche Bereiche hierfür optimiert werden müssen. Sie haben daher wichtige Impulse bei der Erarbeitung der Maßnahmen gegeben.

5 Aufbau und Inhalt des Mobilitätskonzeptes

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten besteht aus der Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse („Stärken & Schwächen“), dem Zielkonzept, dem Zielszenario sowie dem Maßnahmen- und Handlungskonzept. Sie sind ausführlich in den Anhängen VI bis X ausgearbeitet.

Die folgende Darstellung zeigt den Ablauf des Prozesses zur Erstellung des Integrierten Mobilitätskonzeptes:

Abbildung 4: Prozessübersicht



5.1 Grundlagenermittlung & Bestandsanalyse

Die Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse fand im Sommer 2021 statt und wurden anhand von Ortsbegehungen sowie von Plan- und Datenauswertungen vorgenommen. Aufgrund des Status als kreisangehörige Kommune ist Emsdetten bei vielen verkehrlichen Planungen von übergeordneten Entscheidungen und Zuständigkeiten abhängig (z. B. hinsichtlich der Straßenbaulastträgerschaft wichtiger Straßen oder der kreisweiten ÖPNV-Aufgabenträgerschaft). Daher fand zudem eine Rückkopplung mit übergeordneten Planungen und Planwerken statt. Die Bestandsaufnahme und -analyse wurde dann anhand der verschiedenen Verkehrsträger und Themen (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Bahnverkehr, Kfz-Verkehr, Wirtschafts- und Güterverkehr, E-Mobilität, Inter- und Multimodalität, Mobilitätsmanagement und -marketing sowie Verkehrssicherheit) durchgeführt und mit der Angabe von zentralen Handlungserfordernissen abgeschlossen. Verifiziert wurden die Ergebnisse der Analyse mit der knapp ein Jahr später durchgeführten Haushaltsbefragungen und den entsprechenden Ergebnissen.

Im **Fußverkehr** wurden zunächst das Wegenetz sowie wichtige Quellen und Ziele in Emsdetten und deren Erreichbarkeit im Längs- sowie im Querverkehr untersucht. Auch die Gestaltung des Straßen- und öffentlichen Raums spielt eine wichtige Rolle im Hinblick auf die Attraktivität des

Zu-Fuß-Gehens und Aufenthalts in Emsdetten. Insbesondere Konflikte mit dem fließenden Radverkehr, z.B. bei gemeinsamer Wegführung wie auf dem Grünring, gilt es abzubauen, um eine Attraktivierung des Fußverkehrs zu erzielen.

Die Analyse des **Radverkehrs** zeigte, dass aufgrund Emsdettens kompakter und ebener Topografie die Grundvoraussetzungen mit guten Erreichbarkeiten für den Radverkehr gegeben sind. Dies spiegelt sich in dem bereits heute hohen Radverkehrsanteil von 40 Prozent nach zurückgelegten Wegen nieder (Haushaltsbefragung 2022). Die Qualität und Einheitlichkeit der Führungsformen gilt es jedoch auszubauen.

Der **ÖPNV** spielt bei dem Mobilitätsverhalten der Emsdettener Bevölkerung derzeit eine untergeordnete Rolle. Der Busverkehr weist in Hinblick auf die Taktung, dem Angebot in Randzeiten, der Anbindung von größeren Arbeitsplatzstandorten und der Ausstattung der Bushaltestellen Mängel auf, die eine Nutzung des Busverkehrs nicht attraktiv machen. Die gute Nutzung des Bürgerbus zeigt, dass Busfahren in Emsdetten attraktiv sein kann und insbesondere für die Daseinsvorsorge eine wichtige Rolle spielt.

Sowohl die (über)regionale als auch innergemeindliche Analyse des **Kfz-Verkehrs** hat gezeigt, dass Emsdetten gut für und durch den Kfz-Verkehr erreichbar ist. Dies spiegelt sich auch in den Straßenräumen wider, die häufig durch das Auto dominiert werden und zu Konflikten mit anderen Verkehrsträgern wie dem Rad- und Fußverkehr führen. Mit einer fast flächendeckenden Verkehrsberuhigung in Wohngebieten hat die Stadt Emsdetten bereits Maßnahmen für eine verträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs umgesetzt.

Nicht nur mit der Emsdettener Innenstadt, sondern auch durch die **Gewerbe- und Industrie-standorte** ist Emsdetten ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Dies führt aber auch dazu, dass insbesondere die B481 und die K53 zu Stoßzeiten durch einen hohen Anteil an Schwerlastverkehr belastet sind (zwischen 3,5 und 12 %), was z. T. negative Auswirkungen auf die anliegende Wohnbebauung sowie Qualitätseinbußen zulasten des Fuß und Radverkehrs hat.

Die Analyse **alternativer Antriebe** hat gezeigt, dass sowohl im Radverkehr als auch im Kfz-Verkehr E-Mobilität bereits eine bedeutsame Rolle spielt. Die Haushaltsbefragung hat gezeigt, dass 37 % der Emsdettenerinnen und Emsdettener ein Elektrofahrzeug besitzen. Auch die Zulassungsdaten bei Elektroautos haben die Erwartungen deutlich übertroffen. Zudem wurde beispielsweise der Bürgerbus elektrifiziert und es gibt mehrere E-Ladesäulen sowohl für E-Bikes als auch für E-Autos. In Hinblick auf die Inter- und Multimodalität weist der Bahnhof bereits Schnittstellen einer Mobilstation auf. Insbesondere an dezentraleren Standorten fehlen solche Angebote allerdings noch.

Im Bereich **Mobilitätsmanagement** und -marketing zeigte sich, dass es in Emsdetten bereits viele Veranstaltungen und Aktionen gibt, die auf das Thema Mobilität und das Rad fahren aufmerksam machen und auch das kommunale Mobilitätsmanagement bereits eine wichtige Rolle spielt. Das betriebliche Mobilitätsmanagement in Unternehmen und das schulische Mobilitätsmanagement hingegen ist vergleichsweise gering ausgeprägt und es gilt diesen weiter auszubauen.

Bei dem Thema Verkehrssicherheit waren für Emsdetten stagnierende Verunglücktenzahlen bei den vulnerablen Gruppen zu verzeichnen. Die häufigsten Unfälle ereignen sich dabei in Kreuzungsbereichen. Insbesondere jüngere und ältere Personengruppen dominieren das Unfallgeschehen.

Zusammengefasst lassen sich aus der Betrachtung folgende Schwerpunktthemen ableiten:

- Wechsel auf umweltfreundliche Verkehrsträger ermöglichen
- Integrierte Straßenraumgestaltung (Nahmobilität und Aufenthaltsqualität) fördern
- Nahmobilitätsachsen (auch) abseits der Hauptverkehrsstraßen stärken
- Verträgliche Abwicklung des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs
- Gute Bedingungen für Pendelnde schaffen (in beide Richtungen)
- Förderung kleinteiliger Strukturen hinsichtlich „Stadt der kurzen Wege“

Die ausführliche Darstellung der Stärken & Schwächen ist dem Anhang VIII zu entnehmen.

5.2 Zielkonzept

Mit dem Integrierten Mobilitätskonzept setzt die Stadt Emsdetten die Grundlagen zur Fortführung der Verkehrs- und Mobilitätswende. Daher ist ein zentraler Baustein des Konzepts ein Zielkonzept zur Mobilitätsentwicklung. Diese stehen als Grundlage für das Planen und Handeln im Bereich der Mobilität (auch jenseits des Mobilitätskonzepts) für die Verwaltung. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sind zudem auf die Ziele abgestimmt. Damit bestehen erstmals abgestimmte Leitlinien für die Fortentwicklung der Mobilität in Emsdetten. Es werden übergeordnete Zielsetzungen sowie lokale Erfordernisse und Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Generell war eine Erarbeitung von Zielen im Prozess wichtig, um im weiteren Verlauf hierauf aufbauend verschiedene Szenarien der Mobilitätsentwicklung zu entwickeln (aus diesen wurde ein Zielszenario ausgewählt, dessen Realisierung durch ein Set an Maßnahmen vorangebracht werden soll – siehe nachfolgende Kapitel). Basierend auf den Analysen, den Hinweisen aus Verwaltung, Öffentlichkeit und Politik sowie den exogenen und endogenen Entwicklungen/Zielstellungen wurde ein Zielbild für das Mobilitätskonzept entwickelt.

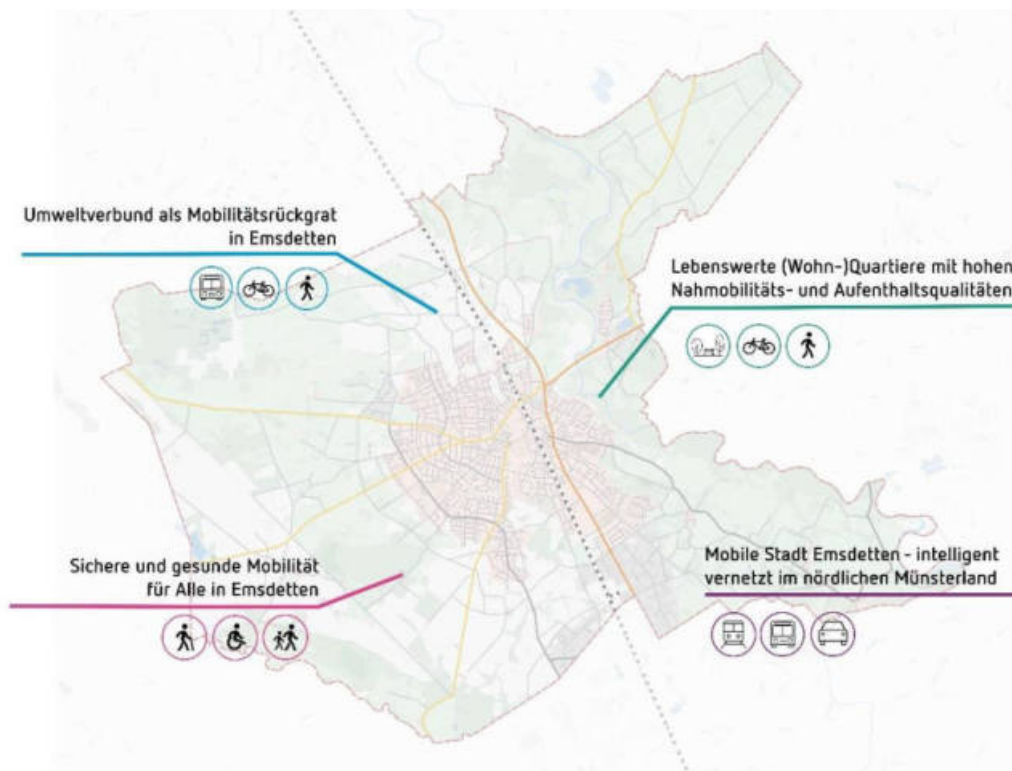
Neben identifizierten Schwerpunktthemen (als Handlungserfordernissen) bilden Rahmenbedingungen und Trends Einflüsse auf das Zielsystem. Sie stehen „über“ dem Zielkonzept. Maßgebliche Rahmenbedingungen sind:

- CO₂-Reduktion (1,5-Grad-Ziel): Die Anstrengung zur Erreichung der Vereinbarungen der 2015er UN-Klimakonferenz
- Verkehrssicherheit („Vision Zero“): Das Ziel, ein Mobilitätsgeschehen ohne Todesopfer zu erreichen
- Sicherung des Wirtschaftsstandorts: Die Sicherung und Stärkung des Wirtschaftsstandorts Emsdetten
- Mobilität 4.0: Die rahmengebenden Themen und Neuerungen durch Digitalisierung und Neue Mobilitätsformen (z.B. Sharing)

Darüber hinaus bilden auch regulative Vorgaben Rahmenbedingungen. So ist das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) vom 17.11.2021 eine Art Rahmenbedingung und wird bei der Formulierung des Handlungskonzepts herangezogen.

Die Ziele sollen dabei zum einen als übergeordnete Schnittstelle zu den weiteren Planungen und Zielen 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. Die nachstehende Abbildung zeigt die vier Leitziele der Stadt Emsdetten. Die Leitziele sowie die zugehörigen Unterziele sind in Anhang IX ausführlich dargestellt und beschrieben.

Abbildung 5: Zielkonzept des Integrierten Mobilitätskonzepts



5.3 Zielszenario

Das Zielszenario ist ein wesentlicher Bestandteil des Integrierten Mobilitätskonzeptes, da es Grundlage für die Erarbeitung der Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen ist. Das Zielszenario wird aus alternativen Szenarien erarbeitet, welche die Entwicklung der Mobilität in Emsdetten bis ins Jahr 2035 in Abhängigkeit von verschiedenen Strategien darstellen. Je nach Ausprägung dieser Strategien, werden auch die im Zielkonzept definierten Ziele erreicht und die Rahmenbedingungen und Trends berücksichtigt. Ein Schwerpunkt bei den Rahmenbedingungen liegt vor allem im Bereich Nahmobilität und Umweltverbund. Bei der Ausgestaltung des Zielszenarios geht es darum, bei welchen Strategien Schwerpunkte gesetzt werden und wie stark diese Strategien ausgeprägt sind. Je stärker eine Strategie ausgeprägt ist, umso höher ist auch der jeweilige finanzielle wie personelle Aufwand zur Zielerreichung. Dies ergibt sich aus

dem Umstand, dass Umfang und Intensität der Maßnahmen durch die Ausprägung der Strategien bestimmt werden.

Die folgenden Strategien wurden dabei erarbeitet

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. Auch die Angebotserweiterung im ÖPNV ist Teil dieser Strategie.

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

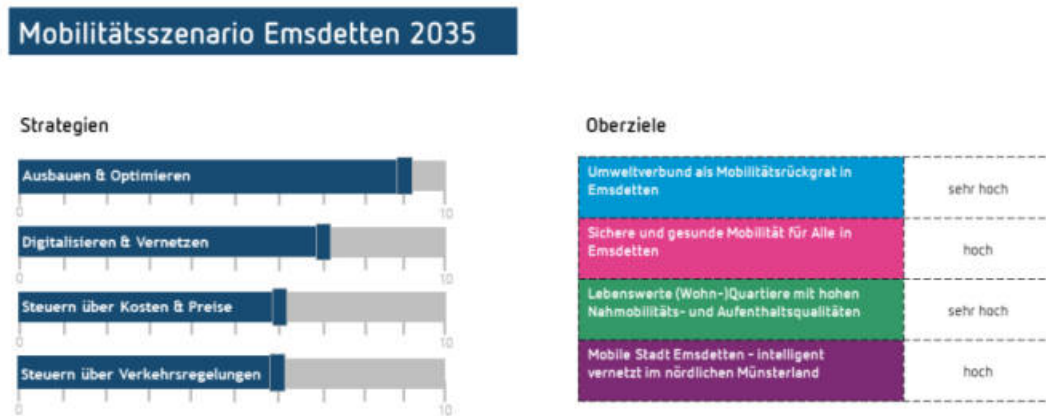
Mit dieser Strategie sollen die Kosten umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Vergleich zum Kfz günstiger werden. Dies kann sowohl durch das Senken von Preisen (beispielsweise im ÖPNV) als auch das Erhöhen von Kosten (beispielsweise Parkgebühren) geschehen.

Steuern über Verkehrsregelungen

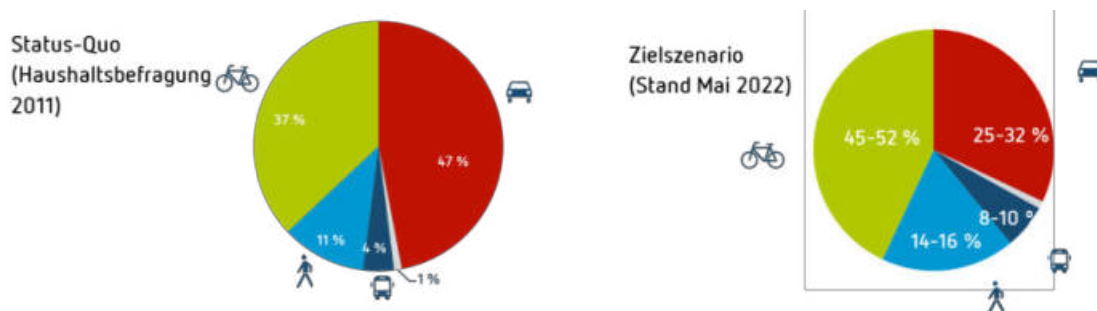
Hierdurch sollen umweltfreundliche Verkehrsmittel gegenüber dem Auto Vorrang im Straßenverkehr bekommen, so dass die Nutzung dieser Verkehrsmittel attraktiver gegenüber dem Autofahren wird. Hierunter werden neben Einfahrts- und Durchfahrtsverboten / Einschränkungen auch die Reduzierung der zulässigen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

Das erarbeitete Zielszenario für Emsdetten heißt „Mobilitätsszenario Emsdetten 2035“. Der Schwerpunkt bei den Strategien liegt vor allem im Bereich „Ausbauen und Optimieren“. Die Strategie erreicht eine sehr hohe Ausprägung. 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. Die nachfolgende Abbildung zeigt nochmals die Strategien sowie deren Ausprägung des Mobilitätsszenarios Emsdetten 2035., Darüber hinaus wird der Zielerreichungsgrad der Oberziele aus dem Zielkonzept für das Zielszenario dargestellt. Der Zielerreichungsgrad ist bei allen Zielen hoch bis sehr hoch.

Abbildung 6: Übersicht des Zielszenarios



Durch die Umsetzung des Zielszenarios **Mobilitätsszenario Emsdetten 2035** soll sich bis 2035 der Modal Split in Emsdetten zu Gunsten des Umweltverbundes, also Radfahren, Zu – Fuß – Gehen und ÖPNV, verändern. Es wurden im Prozess jedoch keine Zielwerte beschlossen. Für die Prognose wurde zum einen der Status Quo (Stand: Haushaltsbefragung 2011, Aktualisierung siehe im Kapitel zur aktuellen Haushaltsbefragung) sowie Kennwerte aus der Wissenschaft herangezogen. Insbesondere bei der Verlagerung von Pkw-Fahrten unter 5 Kilometer gibt es in Emsdetten große Potenziale, einen Modal Shift hin zum Rad- und Fußverkehr zu erzielen. Da Emsdetten bereits heute einen hohen Anteil im Radverkehr verzeichnen kann, wird dort ein besonderes Entwicklungspotenzial gesehen. Da der ÖPNV in Emsdetten im Vergleich zu anderen Städten und Gesamtdeutschland eine untergeordnete Rolle spielt, wird hier ein etwas geringeres aber dennoch vorhandenes Steigerungspotenzial gesehen.



Der Erarbeitungsprozess des Zielszenarios ist im Anhang X ausführlich dargestellt und beschrieben.

Der Status Quo als Ausgangslage erfuhr zwischenzeitlich durch die in diesem Bericht vorgestellte und 2022 durchgeführte Haushaltsbefragung ein Update. Dieses Update zeigt, dass sich die Werte allesamt bereits vom 2011er Ausgangswert hin zu den Zielwerten des Mobilitätsszenarios 2035 hinbewegen. Die Haushaltsbefragung hat gezeigt, dass vor allem die Modal Split-Werte des Umweltverbundes schon stärker Richtung Zielszenario tendieren. Daher wurden die

Zielwerte beim Fußverkehr leicht erhöht und beim Pkw-Verkehr leicht verringert. Die vorigen Werte sind in der Zeile Mobilitätsszenario 2035 in Klammern dargestellt.

Abbildung 7: Modal Split-Darstellung des Status Quos 2011 + 2022 sowie Mobilitätsszenario 2035

Jahr	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Pkw-Verkehr (inkl. Mitfahrer)	andere
Haushaltsbefragung 2011	11 %	37 %	4 %	47 %	1 %
Haushaltsbefragung 2022	14 %	40 %	5 %	41 %	-
Mobilitätsszenario 2035	16-18 % (14-16 %)	45-52 %	8-10 %	25-30 % (25-32 %)	-

5.4 Entwicklung von Maßnahmen

Aufbauend auf den Ergebnissen der Stärken- und Schwächenanalyse und dem entwickelten Zielkonzept wurden Handlungsfelder durch die Strategien gebildet. Dies dient dazu, die Maßnahmen zu strukturieren und vereinfacht es, diese zueinander in Beziehung zu setzen. Die gebildeten Handlungsfelder sind:

- Ausbauen & Optimieren
- Digitalisieren & Vernetzen
- Steuern über Kosten & Preise
- Steuern über Verkehrsregelungen

Für die einzelnen Handlungsfelder wurden Maßnahmen sowie (zur Fortführung und Vertiefung) Projekte entwickelt, die den Kern des Handlungskonzepts bilden. Sie sind detailliert in Maßnahmensteckbriefen (siehe Anhang XI) dargestellt. Die Steckbriefe enthalten weitere Informationen zum Hintergrund und zur Umsetzung der Maßnahmen und Projekte. Dazu wurden die Maßnahmen jeweils hinsichtlich ihrer Priorität, Kostenklasse und dem Zeithorizont zur Umsetzung klassifiziert. Zudem werden Hinweise auf zu beteiligende Akteure gegeben und potenzielle Förderzugänge benannt. Ebenso werden die Maßnahmen und Projekte hinsichtlich ihrer Zielbezüge mit Hilfe einer Farbkennung zugeordnet. Ergänzt werden die Steckbriefe durch grafische Darstellungen in Form von Karten oder Best-Practice Fotos.

Abbildung 8: Aufbau der Steckbriefe

Das Diagramm zeigt den Aufbau eines Maßnahmensteckbriefes. Es besteht aus zwei Hauptteilen: einem linken Formular und einer rechten Informationsseite.

Links: Formularstruktur

- Maßnahmennummer und Titel:** Ein blauer Header.
- Priorisierung:** Ein Feld mit vier blauen Quadraten und einem grünen Schlüssel-Symbol.
- Zeitraum:** Ein Feld mit drei blauen Pfeilen, die nach rechts zeigen.
- Bausteine:** Ein großer grauer Kasten mit einer Liste von Punkten.
- Kosten und Fördermöglichkeit:** Ein Feld mit vier blauen Quadraten.
- Personalintensität:** Ein Feld mit drei blauen Quadraten.
- Beschreibung:** Ein großer grauer Kasten rechts neben den Feldern.

Rechts: Informationsseite

- Karte:** Eine graue Karte von Emsdetten, umgeben von vier farbigen Textfeldern:
 - Oben links (blau): Umweltverbund als Mobilitätsstrategie in Emsdetten
 - Oben rechts (grün): Lebenswerke (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten
 - Unten links (rosa): Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten
 - Unten rechts (lila): Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im östlichen Münsterland
- Wirkungen und Effekte:** Ein grauer Kasten mit einer Liste von Punkten.
- Schnittstellen und Bezugspunkte:** Ein grauer Kasten.
- Beispiele (best practices) oder Aktuelles:** Ein grauer Kasten.
- Akteure:** Ein grauer Kasten.
- Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten:** Ein Feld mit vier blauen Quadraten.

Besonders gekennzeichnet sind die so genannten **Schlüsselmaßnahmen**. Dies sind Maßnahmen, die eine besondere Strahlkraft und Sichtbarkeit für die Umsetzung des Integrierten Mobilitätskonzepts darstellen. Zudem sind es Maßnahmen, die eine besonders hohe Priorisierung und Zielerreichung innehaben.

Im Folgenden werden die Maßnahmen in Kurzform benannt; die jeweilige Nummer der Maßnahme ist in Klammern dargestellt, um das Wiederfinden auf den Maßnahmensteckbriefen zu erleichtern.

5.4.1 Übergeordnete Maßnahmen

Bei den übergeordneten Maßnahmen geht es vor allem um *weiche* Maßnahmen, also etwa Maßnahmen die auf eine Verhaltensänderung bei bestimmten Zielgruppen abzielen. Dafür soll generell das Mobilitätsmanagement gestärkt werden, etwa durch den **Aufbau und die Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements (1.1)** und einer weitergehenden **Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (1.2)**. Darüber hinaus soll die **interkommunale Zusammenarbeit (1.3)** gestärkt und verstetigt werden, z.B. durch die Einrichtung eines regelmäßig stattfindenden "Runden Tisch" zum Thema Mobilität. Dadurch kann eine stärkere Abstimmung zu interkommunalen Themen erfolgen, bspw. Radrouten oder ÖPNV-Planungen.

Zudem soll ein Schwerpunkt auf der Verkehrssicherheit liegen, die durch **Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit (2.1)** und das Aufstellen einer **Verkehrssicherheitsstrategie (2.2)** langfristig erhöht werden soll. Die Einhaltung bestehender und neuer Regulierungen soll dabei durch den **Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung (2.3)** sichergestellt werden.

5.4.2 Ausbauen & Optimieren

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. Durch eine **Barriere- und hindernisarme Gestaltung öffentlicher Räume (3)** soll eine selbstbestimmte Mobilität für alle Zielgruppen gewährleistet und Qualitätsstandards für Aus- und Umbau der bestehenden Infrastruktur definiert werden.

Auch im Radverkehr sollen **Standards zur Qualifizierung (4)** festgesetzt werden, welche beim **Ausbau und der Umsetzung des Radroutennetzes (4.1)**, so möglich, eingehalten werden sollen. Ein sicheres und attraktives Radverkehrsnetz ist Grundvoraussetzung für die regelmäßige Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel. Das entwickelte Radroutennetz der Stadt Emsdetten wird sukzessive umgesetzt. Darunter fallen die **Ausweisung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen (4.1.1)** sowie die **Weiterverfolgung eines interkommunalen Radverkehrsnetzes (4.1.2)**, aber auch der **Ausbau von Radabstellanlagen (4.2)** und Maßnahmen, welche die **Qualität und Service im Radverkehr (4.3)** verbessern – etwa Reparaturangebote oder auch öffentliche Lademöglichkeiten für Pedelecs an relevanten Orten im gesamten Stadtgebiet.

Ebenso soll im Fußverkehr ein deutlicher Qualitätssprung stattfinden. Ähnlich wie beim Radverkehr werden hier **Standards (5)** definiert. Diese zeigen sich dann in einem **Barrierearmen & attraktiven Fußwegenetze (5.1)**, wo eine besondere Rolle durch die Konzeption von Sitz- und Spielrouten eingenommen wird. Ein weiterer Schwerpunkt bildet dabei die **Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten (5.2)** und ist zudem eng verflochten mit einer **Integrierten Knotenpunktgestaltung (6)**, welche vor allem an Kreuzungen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden in Einklang bringt und vorrangig die Verkehrssicherheit erhöht. Weitere Maßnahmen sind die **Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen (7)**, damit die Verkehrswege (verschiedener Art) das ganze Jahr über attraktiv, sicher und uneingeschränkt nutzbar sind sowie die **Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW (5.3)**, um stetig lokale Problemstellen im Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern zu identifizieren.

Aber auch Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur im ÖPNV sowie ein verbessertes Fahrplanangebot gehören in die Strategie Ausbauen & Optimieren: Um den Busverkehr für eine breitere Zielgruppe attraktiver zu gestalten, wird eine Verbesserung der Bedienungs- und Erschließungsqualität angestrebt. Neben der besseren Anbindung von bisher schlecht erschlossenen Gebieten zählen hierzu eine Taktverdichtung sowie Ausweitung des Angebots zu Schwachverkehrszeiten. Vorgesehen ist eine **Einheitliche Taktung und Taktverdichtung im Busverkehr (8.1)**, eine **Qualitative Aufwertung von Bushaltestellen (8.4)** sowie eine **Verbesserte Anbindung des Industriegebiets Süd (8.2)**. Letztere könnte als neue Buslinie als Pendler-Shuttle ausgestaltet werden. Perspektivisch ist auch ein neuer RB-Haltepunkt „Industriegebiet Süd“ Gegenstand vertiefender Untersuchungen.

Der ÖPNV soll aber nicht nur in Emsdetten verbessert werden, sondern auch die Anbindung an die **Nachbarkommunen (8.3)**, insbesondere zu den Kommunen abseits des Schienenverkehrs (Saerbeck, Burgsteinfurt, Steinfurt, Neuenkirchen).

Zwei weitere Maßnahmen sind der **Ausbau und Förderung alternativer Antriebe (9)** sowie eine **stadtverträgliche City-Logistik (10)** zur verträglicheren Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs.

5.4.3 Digitalisieren & Vernetzen

Die Maßnahmen dieser Strategie zielen auf die bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel ab – dies soll sowohl analog als auch digital geschehen.

Eine Maßnahme ist der Ausbau von **Sharing-Angeboten (11)**, worunter der **Aufbau eines städtischen Lastenrad-Sharing-Systems (11.1)** sowie der **Ausbau des stationsbasierten Carsharing-Angebots (11.2)** fällt.

Zur Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote und Förderung der Inter-/Multimodalität werden **Mobilstationen (12)** errichtet. Dafür werden Kategorien mit unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen festgelegt. Darüber hinaus soll der **Stadtbusverkehr durch flexible Bedienformen erweitert werden (13)**. Eine mögliche Bedienform ist ein On-Demand-System, das durch Buchungen per App oder Telefon spontane Fahrten ohne feste Linienwege ermöglicht.

Information und Kommunikation durch digitale Medien sind ebenfalls Teil dieser Strategie durch die Maßnahmen **Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum (14)** sowie der **Einführung eines digitalen Parkleitsystems (15)**. Als Maßnahme, die nicht nur rein verkehrlichen Charakter hat, steht die **Entwicklung einer schnittstellenübergreifenden (Mobilitäts-)App (16)**. Dadurch werden in einer App digitale Informationen gebündelt und eine angebotsübergreifende Buchung von Mobilitätsangeboten ermöglicht. Zudem können weitere Aspekte integriert werden, bspw. der Mängelmelder oder ein privates Wallbox-Sharing.

5.4.4 Steuern über Kosten & Preise

Die Maßnahmen in dieser Strategie sollen finanzielle Anreize zur neuen oder erweiterten Verkehrsmittelwahl schaffen. So soll etwa der **ÖPNV durch ein verändertes Tarifsysteem (17)** attraktiver werden. Darüber hinaus sollen die **städtischen Förderprogramme (18)**, wie das Lastenradförderprogramm, fortgeführt und ggf. durch andere Verkehrsmittel ergänzt werden.

5.4.5 Steuern über Verkehrsregelungen

Damit die Stadt – auch gemäß der gesetzten Ziele - lebenswerter und der Verkehr sicherer gestaltet wird, werden in dieser Strategie Maßnahmen zur Steuerung über Verkehrsregelungen vorgeschlagen. Ansatzpunkte ergeben sich durch eine **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (19)** als auch einer besseren **Lenkung des Verkehrs (20)**.

Eine Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität wird durch eine Aufwertung von Straßen und Wohnquartieren erreicht. Maßnahmen mit Hebelwirkung sind hierbei die **Ordnung des Parkens (21)** sowie die **Aufwertung von Straßenräumen und Wohnquartieren (22)**. Durch die Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen werden Straßenräume und Wohnquartiere aufgewertet. Mögliche Bausteine hierfür sind Durchfahrtsverbote, Modale Filter, Einengung der Fahrbahn und Schaffung von Grün-/Aufenthaltsflächen.

Diese verhältnismäßig aufwändigen Maßnahmen sollen und können auch bereits durch **Verkehrsversuche (19.1)** erprobt werden.

5.4.6 K53n

Einen Sonderfall bildet die K53n. Sie ist maßnahmenseitig aus dem Handlungskonzept des Integrierten Mobilitätskonzeptes ausgeklammert worden. Mit dem Neubau der K53n im Westen von Emsdetten sind Hoffnungen auf umfangreiche Entlastungen auf der alten K53 und anderen Hauptverkehrsachsen, wie der B481, verbunden. Perspektivisch soll die geplante K53n im nördlichen Bereich noch bis zur B481 verlängert werden.

Ein Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2021 (vgl. Planungsbüro Hahm 2021: VU Neubau Kreisstraße K53n) attestiert dem Vorhaben eine hohe Entlastungswirkung der derzeitigen K53. Die Verkehrswirksamkeit der K53n wird somit als sehr hoch eingestuft – Maßstab dieser Bewertung ist die weitgehende mögliche Verlagerung der Durchgangsverkehre sowie eines (erheblichen) Anteils der Quell-Zielverkehre. Im Vorzugs-Szenario des Gutachtens werden Entlastungen der bestehenden K53, je nach Streckenabschnitt, zwischen mind. 3.800 Kfz/Tag (Reckenfelder Straße) und 6.600 Kfz/Tag (Lerchenfeld) prognostiziert. Die Entlastungswirkungen betragen für den innerörtlichen Kfz-Verkehr im Mittel zwischen 50 Prozent und 30 Prozent und für den Lkw-Verkehr zwischen 80 Prozent und 70 Prozent (mehr als 1.200 Lkw/Tag). Als weitere positive Aspekte werden die Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen und die Reduzierung der städtebaulichen Trennwirkung der vorhandenen K53 angeführt. Durch die Umsetzung der K53n ergeben sich Chancen, den auf der bestehenden K53 gewonnenen Verkehrsraum umzuverteilen, neu zu gestalten und nachhaltig zu nutzen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund, dass die bestehende K53 durch ein sensibles städtebauliches Umfeld führt, ein nicht zu vernachlässigender Aspekt.

Demgegenüber stehen negative Einflüsse auf die Natur durch landschaftliche Zäsur und Versiegelung. Ebenso entspricht eine Komfortsteigerung des Kfz-Verkehrs nicht in Gänze den Zielen des Mobilitätskonzepts.

Im Rahmen des Mobilitätskonzept fand keine gesonderte Bewertung der K53n statt. Die Maßnahmen sind jedoch in ihrer Gesamtheit nicht von einem Bau oder Nicht-Bau der K53n abhängig.

6 Evaluation

Mit dem Integrierten Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten sind die verkehrspolitischen Ziele für die kommenden Jahre gesetzt. Das Handlungskonzept beinhaltet neben kurzfristigen Maßnahmen auch programmatische Ansätze sowie Maßnahmen, die durch weiteren Planungsaufwand verfeinert werden müssen. Die Maßnahmen und der Zielerreichungsgrad sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien werden kontinuierlich gemessen bzw. überprüft. Im Rahmen der Evaluation werden Umsetzungsfortschritte beschrieben und die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt. Das Mobilitätskonzept ist nicht als abgeschlossenes Werk zu betrachten, sondern wird kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst.

Zusammenhänge und Auswirkungen von Einzelmaßnahmen und Planungsprozessen auf- und untereinander sind sehr komplex. Aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen (z.B. Energiekosten, Pkw-Besitz oder Bevölkerungsentwicklung) ist die wirksame Realisierung eines langfristig angelegten Handlungskonzepts keineswegs von vornherein garantiert, da verkehrsrelevante Maßnahmen stets im Kontext zu gesellschaftlichen und sozialen sowie ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen.

Damit bei der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes nachgesteuert werden kann, ist eine kontinuierliche Prozessevaluation wichtig. Sie gliedert sich in eine Umsetzungsanalyse sowie die Wirkungsanalyse. Die Umsetzungsanalyse erfolgt laufend. Für das Monitoring sollte mindestens eine jährliche Abfrage in den Fachbereichen zu den Maßnahmenständen erfolgen. Die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen werden dokumentiert, systematisch aufbereitet, anhand der zum Zeitpunkt geltenden Rahmenbedingungen (z.B. rechtliche Grundsätze, Novellierungen von Regelwerken, aktualisierten übergeordneten Zielwerten) eingeordnet sowie kommuniziert. Auf Basis dessen können u. a. Aussagen zu ergriffenen Umsetzungsschritten, zu Wirkungen und möglichen Tendenzen sowie zu abweichenden bzw. nicht erwarteten Wirkungen festgehalten und potenzieller Nachsteuerungsbedarf identifiziert werden. Die Ergebnisse sollten dann stets in einem Monitoringbericht zusammengefasst werden. Der Monitoringbericht wird regelmäßig im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität vorgestellt, so dass auch ein politisches nachsteuern jederzeit möglich ist. Die **Umsetzungsanalyse** wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen. Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen alle zwei bis drei Jahre erfolgen und mit einem Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Eine größere Überprüfung soll nach ungefähr zwei bis drei Jahren erfolgen, um ein rechtzeitiges Nachsteuern zu ermöglichen. Hierbei soll neben der Evaluation der Umsetzung eine **Wirksamkeitsanalyse** stattfinden. Dafür sind Indikatoren notwendig, um überprüfen zu können, welche Wirkungen die Maßnahmen auf die gesetzten Ziele haben („Zielmonitoring“). In der folgenden Darstellung sind mögliche Indikatoren vorgestellt:

Abbildung 9: Indikatoren zur Evaluation des Integrierten Mobilitätskonzepts

Ziele	Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten	Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten	Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten	Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland
Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> Länge neuer Radverkehrsinfrastruktur: jährlich neu errichtete und/oder sanierte Radwege Anteil des Umweltverbunds am Modal Split Einwohner mit regelmäßiger ÖPNV-Anbindung (mind. 30-Minutentakt) Bekanntheitsgrad und Bereitschaft zur Nutzung von Carsharing Ausstattung aller Bushaltestellen mit Radabstellanlagen Pro Jahr fließt ein zu definierendes Budget in Öffentlichkeitskampagnen für die Nutzung des Umweltverbunds. Steigerung der multimodalen Mobilitätstypen 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsunfälle, Schwerverletzte/ Tote Entwicklung der durch Verkehr verursachten Emissionen im Stadtgebiet Anteil barrierefreier Bushaltestellen Kontinuierliche Reduktion der toten und schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden auf 0 	<ul style="list-style-type: none"> Anteil der Nahmobilität am Modal Split bei Wegen unter 2 und unter 5 km Länge Zufriedenheit mit Wohn- und Mobilitätssituation in Emsdetten bzw. den Quartieren Anteil Bürger mit Nahversorgung in fußläufiger Entfernung 	<ul style="list-style-type: none"> Reisezeiten in die Nachbarkommunen Entwicklung Fahrgastzahlen im ÖPNV (insb. Pendelnde) Entwicklung der baulichen Kilometer im regionalen Radwegenetz Besitzquote Pedelec
Wie wird dies erhoben?	<ul style="list-style-type: none"> Haushaltsbefragungen (Modal Split, Verkehrsleistung, Mobilitätsverhalten, Bekanntheit/Offenheit für andere und neue Mobilitätsangebote) Verkehrserhebungen (Zählungen, Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten) Befragungen von Verkehrsteilnehmenden (Radfahrende, Zufußgehende, Schulen, ÖPNV-Fahrgäste) Statistiken und Messungen <ul style="list-style-type: none"> Nachfragezahlen (ÖPNV-Abos, Lastenradsharing, Carsharing) Auslastung (Radabstellanlagen, insb. an Bushaltestellen und am Emsdettener Bahnhof) Messungen (Verkehrsflussmessungen, Fahrzeitanalysen, Pünktlichkeitanalysen, Tempoüberwachung, Luftschadstoffe) Statistiken (Unfallstatistik, Strukturdaten [Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung], Pendlerstatistiken) 			

Das Zielmonitoring erfolgt je nach Indikator in unterschiedlichen Rhythmen, da nicht jedes Jahr für alle Indikatoren eine Aktualisierung vorgenommen werden kann, weil sich die Indikatoren aus drei unterschiedlichen methodischen Säulen ergeben:

Mobilitätsbefragungen in Form von Haushaltsbefragungen,

Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger sowie

Befragungen von Verkehrsteilnehmenden sowie

der Auswertung von Statistiken und Messungen.

Die Mobilitätsbefragung sollte in einem fünf Jahres Rhythmus erfolgen, sodass das Verkehrsverhalten (Modal Split, Wegeaufkommen, Verkehrsleistung, etc.) zukünftig regelmäßiger gemonitort werden kann.

Eine vereinfachte Form der Evaluation des Mobilitätskonzepts bietet sich durch eine regelmäßige Bilanzierung des Status' der Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts – beispielsweise über einen turnusmäßig erscheinenden, kurzen Umsetzungsbericht, oder eine Tabelle mit Bewertung des Umsetzungsstatus' (z.B. anhand der Kategorien „Maßnahme umgesetzt“, „Maßnahme in Planung/Vorbereitung“, „Maßnahme noch nicht umgesetzt“, „Maßnahme zurückgestellt/verworfen“).

Evaluationsempfehlungen

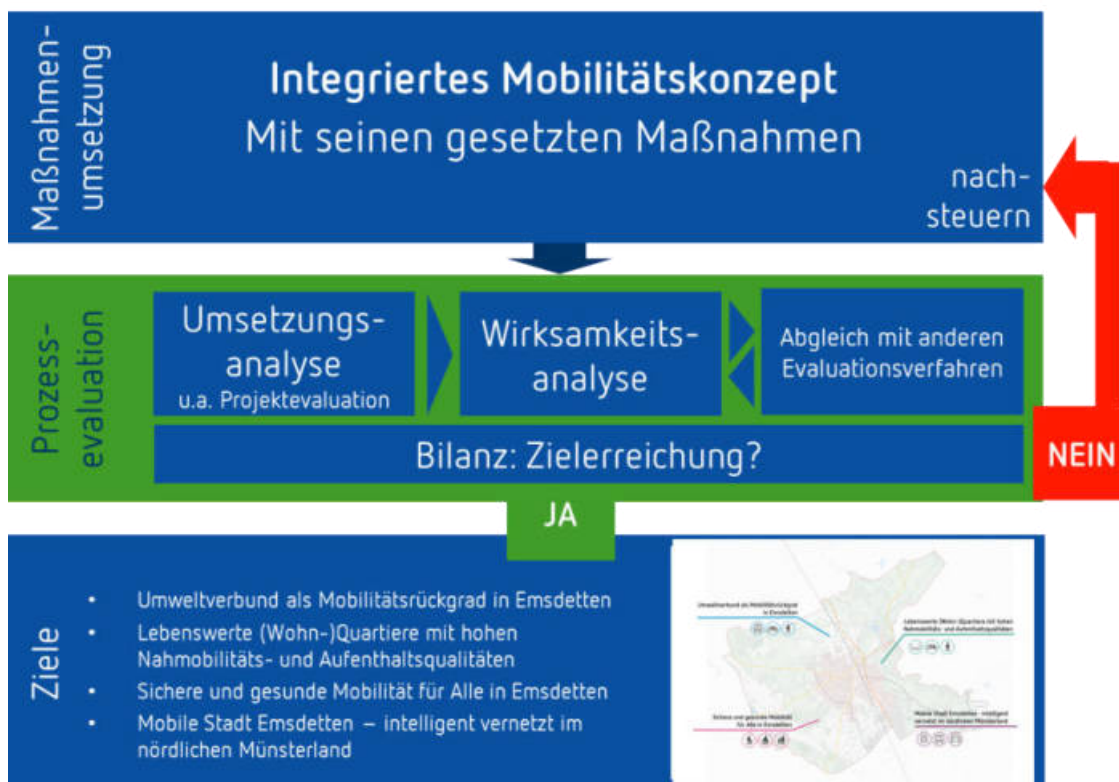
Neben einer kommunikativen Begleitung der Umsetzung des Mobilitätskonzepts ist auch die Evaluation des Mobilitätskonzepts von Bedeutung. Dementsprechend wird für die Umsetzungsphase empfohlen, den Fortschritt der Umsetzung sowie die Maßnahmenwirkung kontinuierlich zu evaluieren. So soll der Erreichungsgrad der gesetzten Ziele überprüft werden, um gegebenenfalls nachjustieren (**wurden die Ziele erreicht? Ja/Nein**) und auch das Mobilitätskonzept anpassen/fortschreiben zu können. Das Mobilitätskonzept sollte vor diesem Hintergrund nicht als

abgeschlossenes Planwerk betrachtet, sondern entsprechend als anpassbar und erweiterbar gehandhabt werden. Dazu sollten in regelmäßigen Abständen bestenfalls sowohl der Umsetzungsstatus als auch die Effekte des Mobilitätskonzepts erhoben und gemessen werden. Dies funktioniert beispielsweise anhand der Erhebung und Auswertung von Daten. Sofern diese nicht laufend vorliegen, kann hier ein gewisser Erhebungsaufwand entstehen. Daher ist eine aufwändigere Evaluation turnusmäßig, etwa alle 5 Jahre zu empfehlen. Die nachfolgende Abbildung enthält den einzelnen Zielen des Mobilitätskonzepts zugeordnete Indikatoren, die beispielhaft für eine Erfolgskontrolle der Umsetzung und Zielerreichung herangezogen werden können.

Die beispielhaft vorgeschlagenen Indikatoren sind nicht als feststehend oder abschließend zu bewerten, sondern sollen einen Eindruck vermitteln, welche Möglichkeiten es gibt, den Fortschritt der Zielerreichung und damit die Umsetzung des Mobilitätskonzepts qualitativ sowie teilweise auch quantitativ zu überprüfen. Die Erhebung der einzelnen Indikatoren ist mit unterschiedlichem Aufwand verbunden. Grundsätzlich ist trotzdem zu empfehlen, im Umsetzungszeitraum von 10 bis 15 Jahren letztlich ausgewählte Indikatoren alle zwei bis drei Jahre zu erheben, um die Entwicklungstendenzen beobachten zu können und möglicherweise ungeünschten Aspekten entgegensteuern zu können.

Folgende Darstellung zeigt ein schematisches Vorgehen der Evaluation.

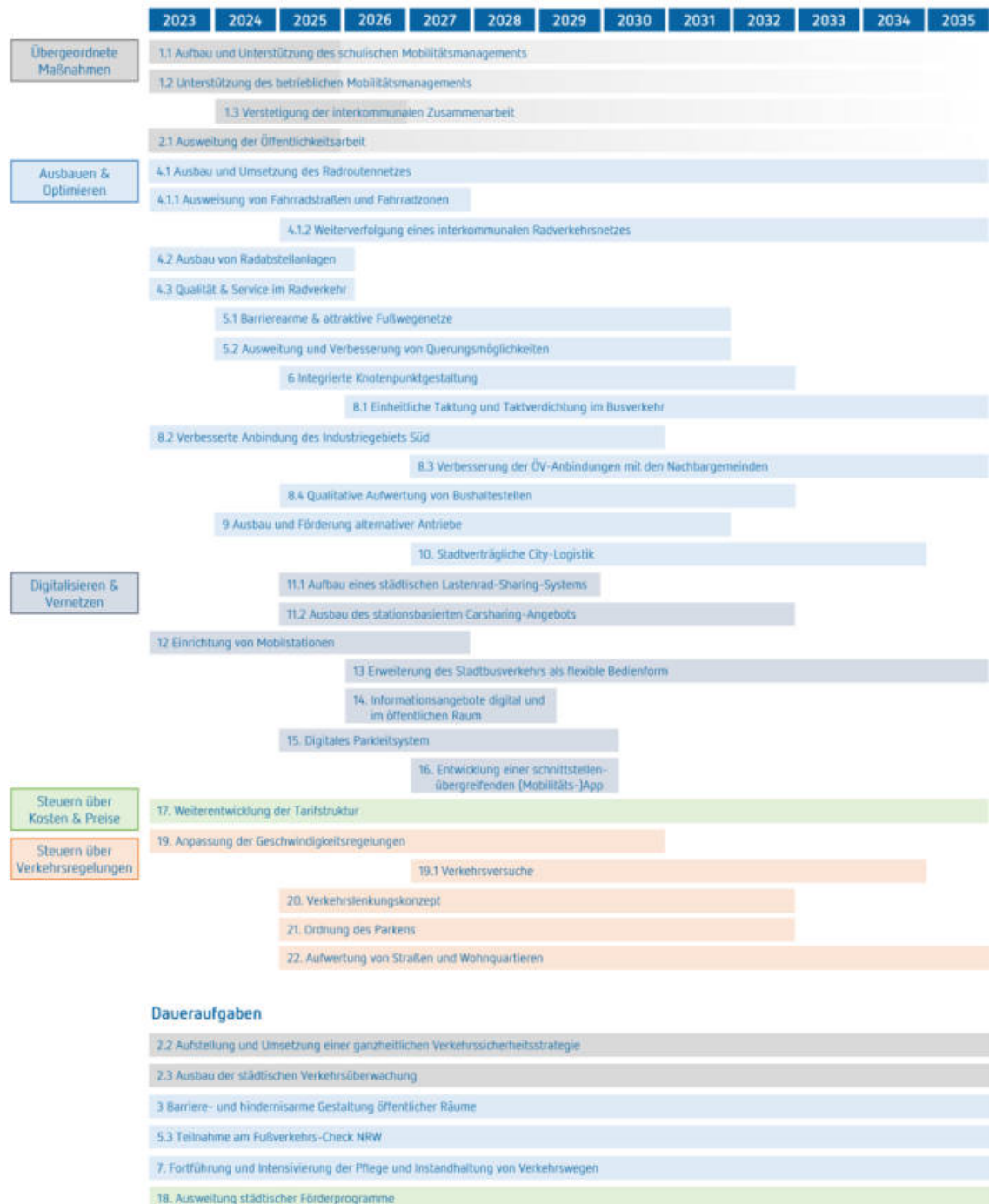
Abbildung 10: Darstellung des Vorgehens zur Evaluation des Mobilitätskonzeptes



Es ist zu beachten, dass für den Evaluierungsprozess entsprechende Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten.

In der folgenden Maßnahmenübersicht wird dargestellt, wie der Umsetzungszeitraum des Integrierten Mobilitätskonzepts seitens des Gutachter-Teams vorgeschlagen wird. Die jeweiligen Umsetzungshinweise und Zeiträume sind auf den Maßnahmensteckbriefen detailliert beschrieben.

Abbildung 11: Zeitstrahl der Umsetzung



7 Personalressourcen & Finanzierung

Im vorigen Kapitel wurde bereits geschildert, dass die Umsetzung neben finanziellen auch durch personelle Ressourcen sichergestellt werden muss. Es ist insbesondere wichtig, dass bereits im kommenden Jahr mit der Qualifizierung und Umsetzung von ersten Maßnahmen begonnen wird, um zu unterstreichen, dass die Mobilitätswende in Emsdetten aktiv vorangetrieben werden soll. Um dies zu ermöglichen, sind die personelle Ausstattung und Kapazitäten im Bereich Mobilitätsmanagement, Verkehrsplanung und Tiefbau zu prüfen und ggfls. anzupassen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das vom Rat beschlossene Vorzugsszenario **Mobilitätsszenario Emsdetten 2035** so ausgestaltet ist, dass eine Realisierung nur mit entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen gewährleistet ist.

Damit das Integrierte Mobilitätskonzept erfolgreich umgesetzt wird, braucht es darüber hinaus Kümmerer. Viele Maßnahmen werden zwar durch die Stadt Emsdetten initiiert, koordiniert und betreut, es bedarf aber weiterer engagierter Akteure aus der Stadtgesellschaft und aus der Region. Wichtige Erfolgsfaktoren werden daher die Fortsetzung und Vertiefung der regionalen Kooperation und die Einbindung aller relevanten Akteure sein. Die Tragfähigkeit des Umsetzungsprozesses ist über eine frühzeitige und fortlaufende Beteiligung der Politik sicherzustellen.

Der Masterplan Mobilität hat die Stadt bereits in Bewegung gesetzt. Mit der Fertigstellung des Mobilitätskonzepts hat der Weg zu einer ‚Modernen Mobilität‘ aber erst begonnen. Nach der Beschlussfassung startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um das Ziel zu erreichen, bedarf es insbesondere

- ..engagierter Akteure,
- ..einer Fortsetzung der kooperativen Zusammenarbeit,
- ..der Förderung kommunalen Engagements,
- ..einer Bereitstellung ausreichender Ressourcen und nicht zuletzt
- ..eines anhaltenden politischen Rückhaltes.

8 Fazit

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten stellt die Grundlage für die Entwicklung der Mobilität für die kommenden Jahre dar. Durch das strategisch-konzeptionelle Planwerk soll die Entwicklung der Mobilität und des öffentlichen Raums kurz-, mittel- und langfristig aktiv gesteuert werden. Dazu sind, aufbauend auf einer Zustandsanalyse, zunächst Leitziele, ein Zielszenario und im weiteren Verlauf Maßnahmen und weiterführende Projekte ausgearbeitet worden. So gibt das auf die nächsten 10 bis 15 Jahre angelegte Mobilitätskonzept den notwendigen Entwicklungsprozessen einen Orientierungsrahmen, ermöglicht Einschätzungen zu Kosten, stellt Zielbezüge und Prioritäten der Maßnahmen heraus, zeigt Förderzugänge auf und gibt der Umsetzung eine zeitliche Struktur.

Zur Einbindung von Stadtgesellschaft und Politik wurde der Prozess zur Erstellung des Mobilitätskonzepts zum einen im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität der Stadt vorgestellt. Zum anderen konnten sich über die Online-Beteiligungen sowie die Veranstaltungen für die Bürgerinnen und Bürger alle in Emsdetten mobilen Menschen ihre Ideen in das Mobilitätskonzept einbringen. Ebenfalls in das Mobilitätskonzept Emsdetten eingebunden wurden bereits bestehende bzw. aktuell laufenden Planungen. So konnte sichergestellt werden, dass sich keine Parallelplanungen bzw. entgegenstehende Planungen ergeben. Es können sich in den kommenden Jahren natürlich weitere Planungen und Projekte im Bereich Verkehr und Mobilität ergeben, die im Mobilitätskonzept nicht aufgeführt sind. Dies ist normal und wünschenswert – es sind dabei jedoch die Ziele des Mobilitätskonzepts, die zugleich für die allgemeine Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Emsdetten stehen, zu berücksichtigen.

Zentraler Schwerpunkt des Mobilitätskonzepts ist die Bewältigung verschiedener Zukunftsherausforderungen in Emsdetten. Dies betrifft vordergründig die Umsetzung der Mobilitätswende, um damit einerseits die Erreichung von umwelt- und klimapolitischen Zielen auf kommunaler, landesweiter, nationaler sowie globaler Ebene zu unterstützen. Eine deutliche Kursänderung weg vom privaten Pkw hin zu alternativen Verkehrsmitteln ist dabei das erklärte Ziel. Dazu sind im Umweltverbund die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen. Neben der Schaffung attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen gehört dazu auch die Verbesserung des innerkommunalen sowie des stadtgrenzen-überschreitenden ÖPNV. Andererseits soll durch das Mobilitätskonzepts auch die Wohn- und Lebensqualität in Emsdetten gestärkt werden.

Ausblick

Mit dem politischen Beschluss zum Integrierten Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten ist die Arbeit an der Mobilitätswende in Emsdetten bei weitem nicht getan. Es ist nur der erste Schritt hin zu einer in ihrer Mobilität und Lebensqualität gestärkten Stadt. Der politische Beschluss markiert demnach den Startpunkt zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Die konzeptionierten Maßnahmen und Projekte müssen durch die Verwaltung in den kommenden Jahren, in Zusammenarbeit mit der Politik sowie der Stadtgesellschaft, vorangetrieben werden, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Dazu wird empfohlen, den begleitenden Lenkungsprozess weiterhin aufrecht zu erhalten und im Zusammenhang mit der Umsetzung des Mobilitätskonzepts regelmäßig zu beteiligen. Zur Förderung der Akzeptanz von Maßnahmen und zur Steigerung ihres

Bekanntheitsgrades innerhalb der Stadtgesellschaft bietet es sich außerdem an, auch die Öffentlichkeit in den Umsetzungsprozess einzubeziehen und über gestartete, laufende oder abgeschlossene Maßnahmen und Projekte im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu informieren. Neben der verwaltungsinternen Kommunikation zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts bedarf es auch einer regelmäßigen Abstimmung mit den umliegenden Kommunen, um auch die stadtgrenzen-überschreitende Mobilität mit alternativen Verkehrsmitteln zu stärken und die jeweilige Infrastruktur entsprechend auf- bzw. auszubauen. Eine dahingehende Kommunikations- bzw. Abstimmungsstruktur sollte sowohl auf Ebene der Verwaltung, als auch auf politischer Ebene eingerichtet und mit regelmäßigen Terminen aufrechterhalten werden.

Anhang

Anhang I: Erste Online-Beteiligung

Anhang II: Zweite Online-Beteiligung

Anhang III: Dokumentation 1. Öffentliches Forum

Anhang IV: Dokumentation 2. Öffentliches Forum (Mobilitätsfrühstück)

Anhang Va/b: Dokumentation Kinder- und Jugendbeteiligung

Anhang VI: Datenbericht der Haushaltsbefragung

Anhang VII: Ergebnisse der Wirtschaftsbefragung

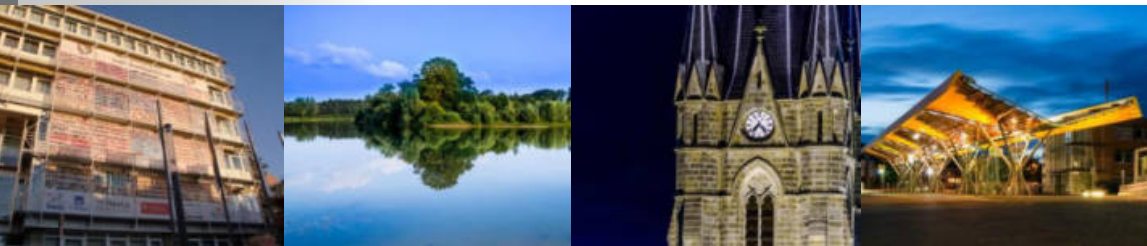
Anhang VIII: Stärken- und Schwächenanalyse

Anhang IX: Ziele des Integrierten Mobilitätskonzepts

Anhang X: Szenarienprozess

Anhang XI: Maßnahmensteckbriefe

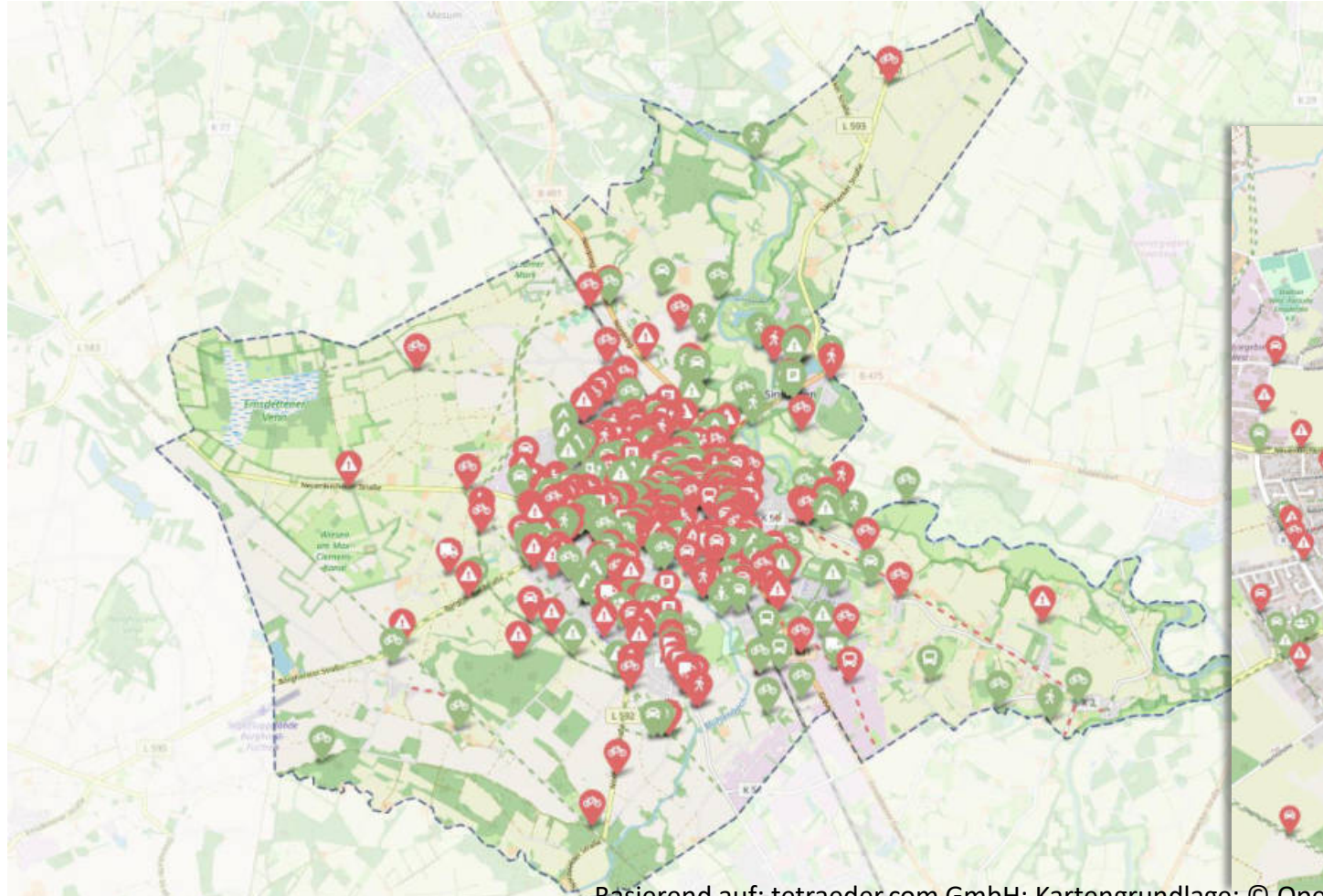
Anhang I Erste Online - Beteiligung



Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Ergebnisse Online-Beteiligung 2021

Online-Beteiligung im Herbst 2021



682



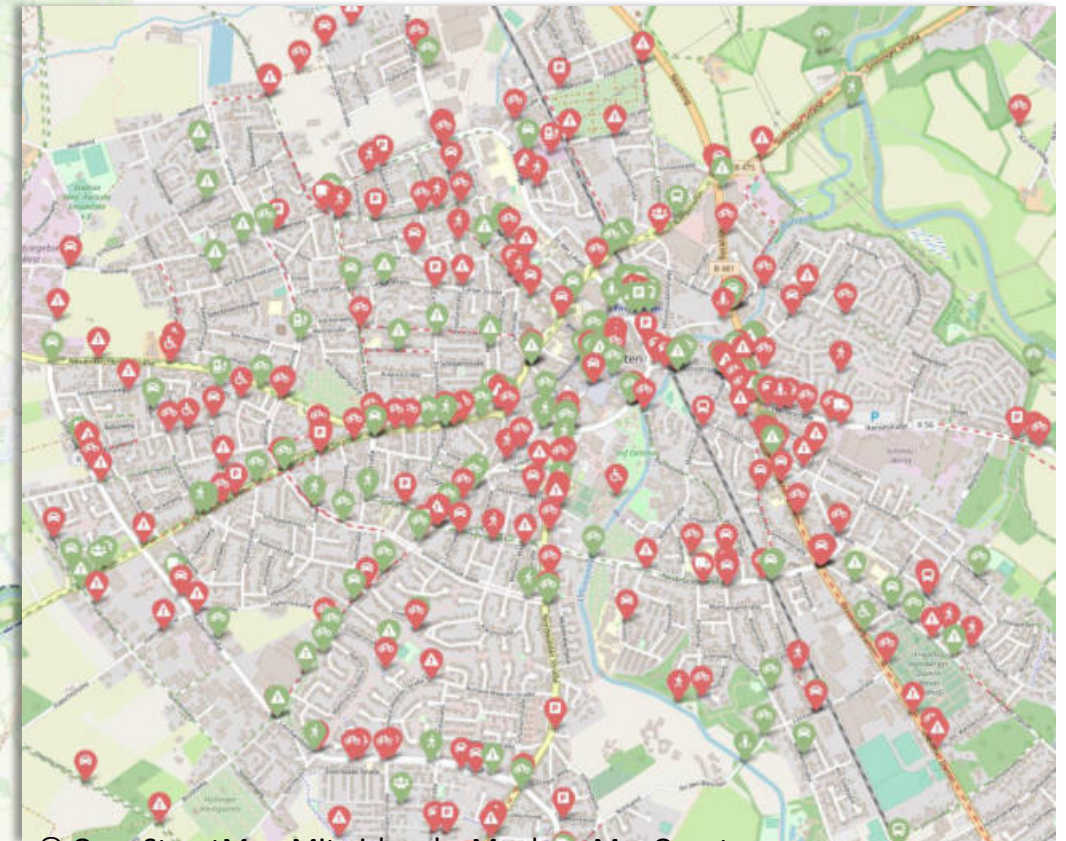
262



6128



1495





Online-Beteiligung

	Ideen	Mängel	Gesamt
Radverkehr	91	123	214
(Verkehrs)Sicherheit	46	94	140
Kfz-Verkehr	37	49	86
Fußverkehr	26	36	62
Parken	8	21	29
Lkw-Verkehr	7	10	17
Barrierefreiheit	6	11	17
Bus und Bahn	8	4	12
Gestaltung des öffentlichen Raums	3	2	5
Elektromobilität	2	1	3
Sharing	2	1	3

- Anzahl der Besuche: **3.839**
- Anzahl der unterschiedlichen Besucher und Besucherinnen: **2.610**
- Anzahl der Einträge: **682**
- Anzahl der Kommentare: **262**
- Anzahl der „Daumen hoch/runter“ Einträge: **6.128**
- Anzahl der „Daumen hoch/runter“ Kommentare: **1.495**

Ergebnisse Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Online-Beteiligung

-  **1. Idee zur Verbesserung der Verkehrssituation am AWO Kinderkotten**
 - Inhalt: Hinweisschild „Achtung Kindergarten“, gefährliche Überquerung Im Hagenkamp, Geschwindigkeitsüberschreitung
 - Statistik: 129 Likes | 4 Kommentare mit insgesamt 59 Likes
 -  **2. Verkehrssicherheit an der Josefschule**
 - Inhalt: Elterntaxis, Park- und Halteverbot
 - Statistik: 85 Likes | 9 Kommentare mit insgesamt 172 Likes
 -  **3. Reckenfelder Straße - Westumgehung**
 - Inhalt: Verlagerung des Durchgangsverkehr auf Westumgehung
 - Statistik: 82 Likes | 29 Dislikes
 -  **4. Westring - Parken am Straßenrand / auf dem Gehweg**
 - Inhalt: rechtswidriges Parken auf dem Gehweg, Einschränkung anderer Verkehrsteilnehmenden
 - Statistik: 65 Likes
 -  **5. Querungshilfe für Fußgänger - Borghorster Straße**
 - Inhalt: Querungshilfe der Borghorster Straße auf Höhe Kupfergraben / Rabenstraße, Schulweg
 - Statistik: 58 Likes | 3 Dislikes | 3 Kommentare mit insgesamt 51 Likes
-
-

Ergebnisse Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Borghorster Straße

- **Ist-Situation:** 50 km/h, Gehweg „Radverkehr frei“, Mehrzweckstreifen
- Radfahren auf der Fahrbahn: durch Mehrzweckstreifen gefährlich
- Radfahren auf dem Gehweg: unzureichende Breite, „Slalompiste“
- Geschwindigkeitsverstöße
- Für Radverkehr gefährliche Kreuzung Amtmann-Schipper-Str.



Hansestraße /Münsterstraße

- **Ist-Situation:** abknickende Vorfahrt, 30 km/h, keine benutzungspflichtige Radwege
- Radverkehrsführung unklar
- Kfz-Rückstau von der Kreuzung Grevener Damm/Hansestr. verstopft die abknickende Vorfahrt



Ergebnisse Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Brookweg

- **Ist Situation:** 50 km/h, ab Am Strietbach 30 km/h, Gehweg, Fahrradpiktogramme
- Missverständnisse und Unwissen bzgl. Fahrradpiktogrammen
- Ideen: Fahrradstraße, Halteverbot, Tempo 30



Silberweg

- **Ist-Situation:** Tempo 50, Radverkehr-Schutzstreifen, einseitiger Gehweg
- Missverständnisse und Unwissen bzgl. Schutzstreifen
- Ruhender (Lkw-)Verkehr gefährdet Verkehrssicherheit

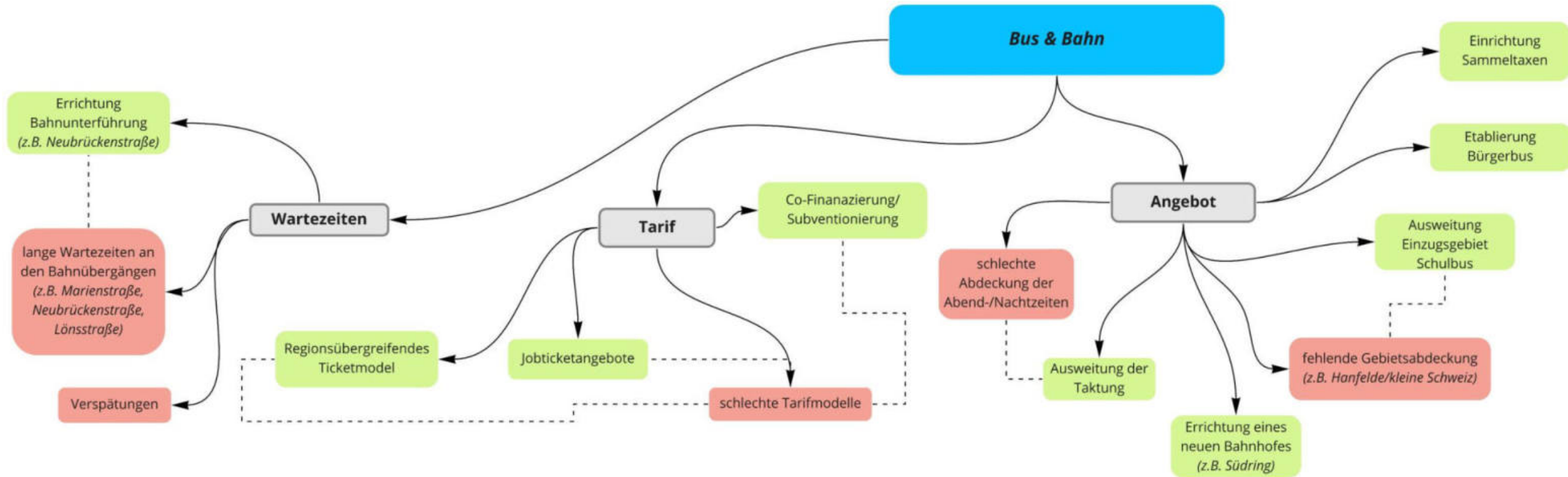


Kreisverkehre

- **Ist-Situation:** keine einheitliche Gestaltung der Kreisverkehre in Emsdetten
- Kreisverkehr Borghorster Str./Erzweg/Spatzenweg: Fuß- und Radverkehr hat keinen Vorrang, Gefahrenstelle v.a. für Kinder
- Kreisverkehr Lerchenfeld/Richard-Wagner-Str./Max-Liebermann-Str.: Radverkehr wird plötzlich auf Fahrbahn geführt



Ergebnisse Online-Beteiligung Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

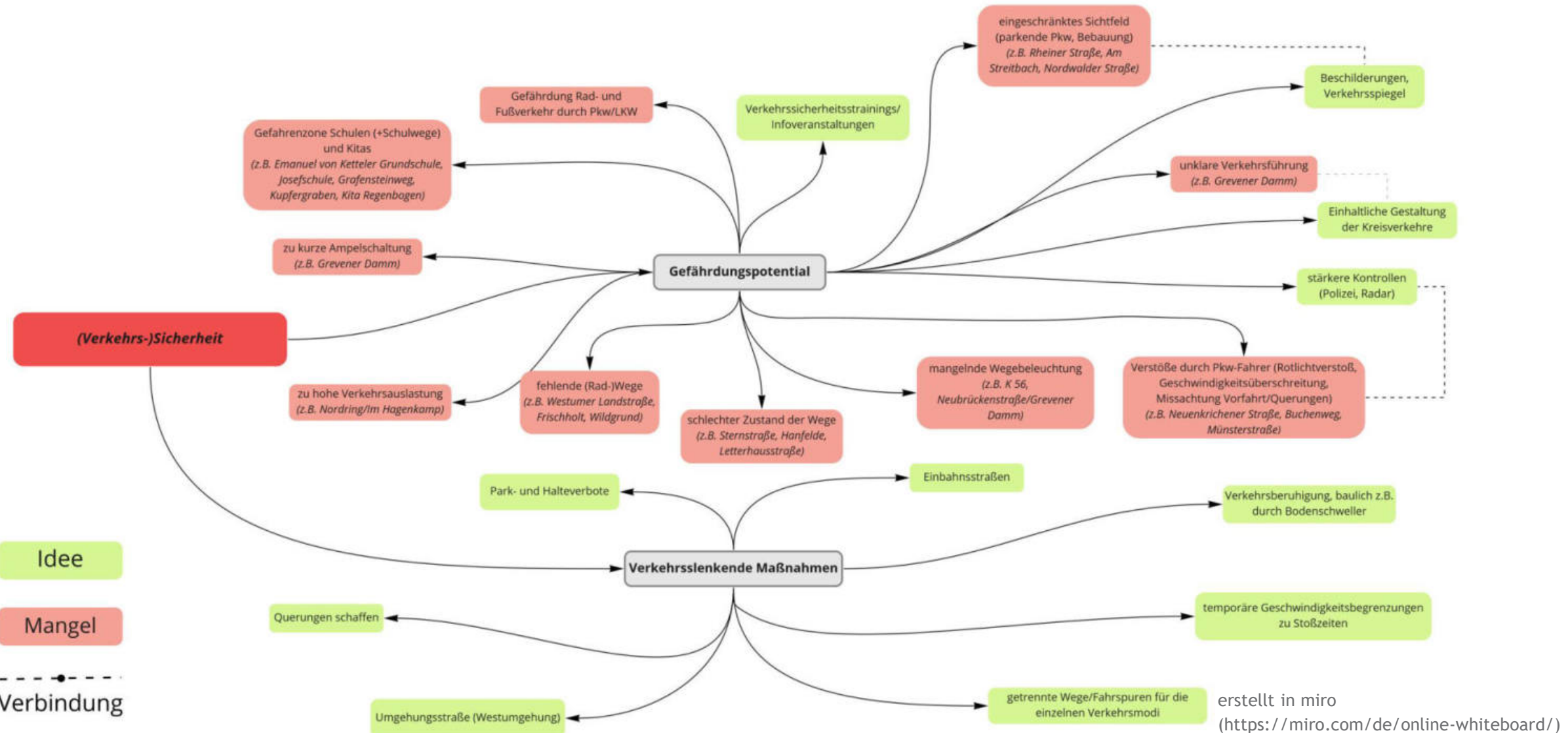


Idee

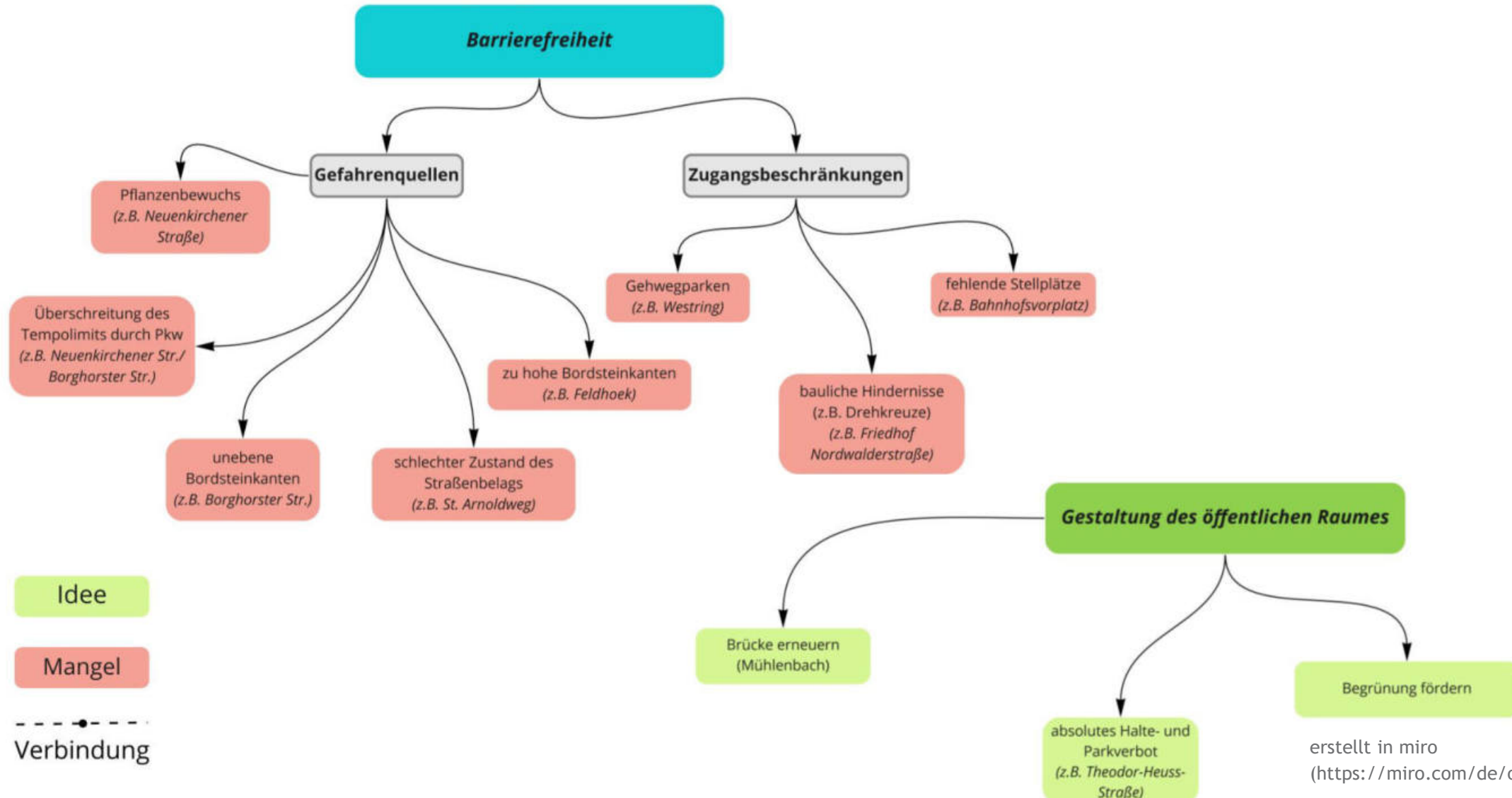
Mangel

Verbindung

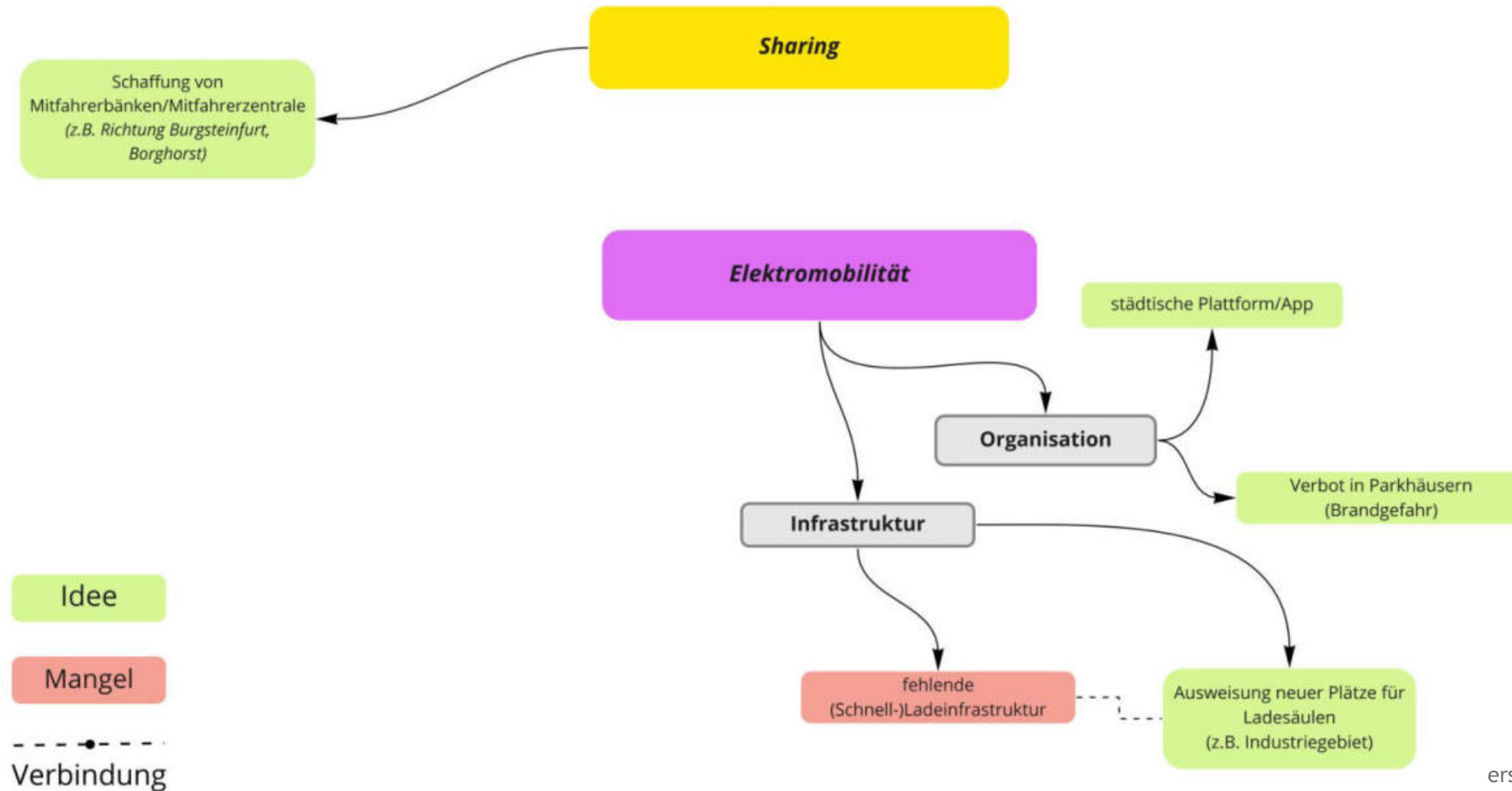
Ergebnisse Online-Beteiligung Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten



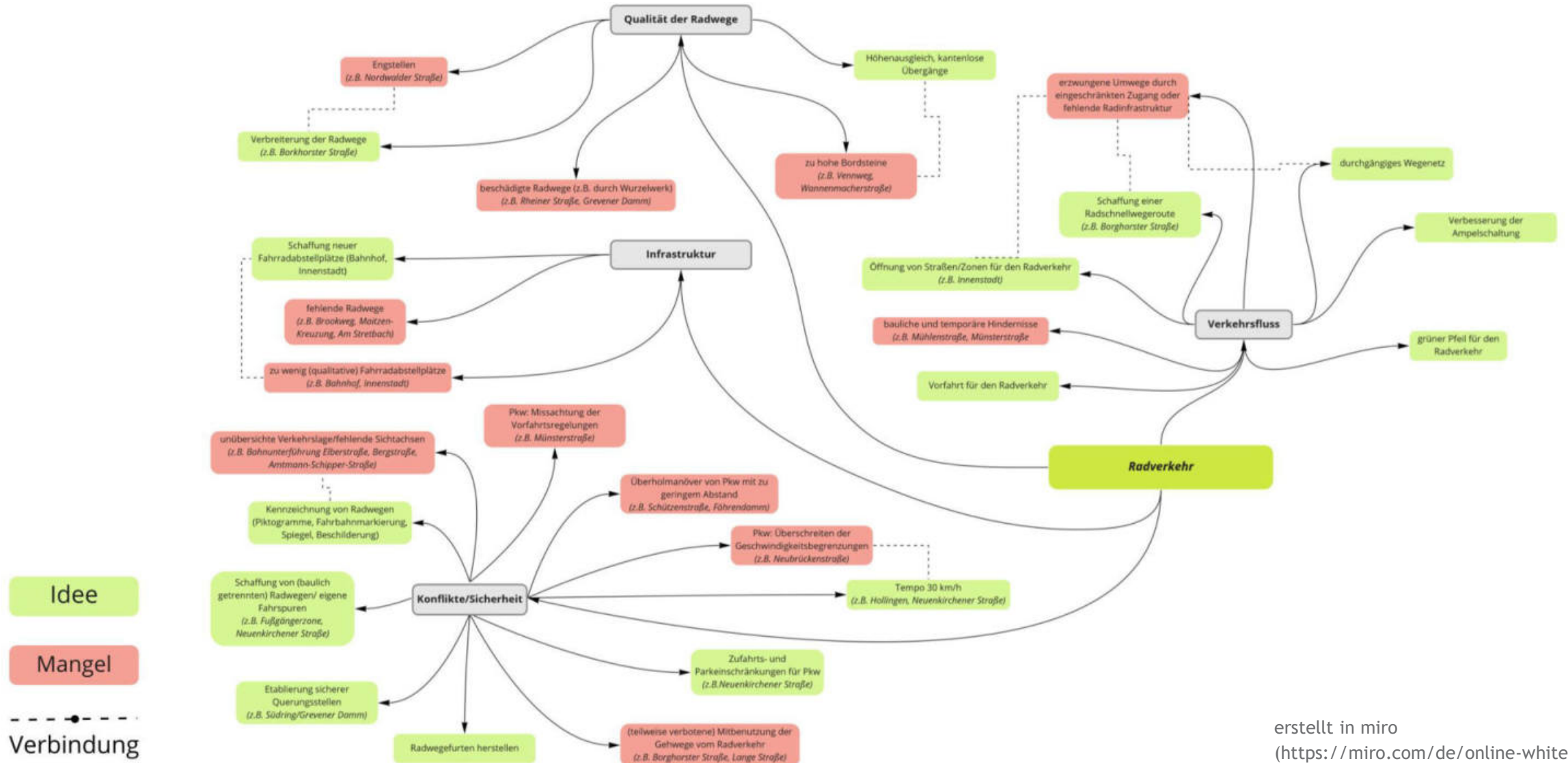
Ergebnisse Online-Beteiligung Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten



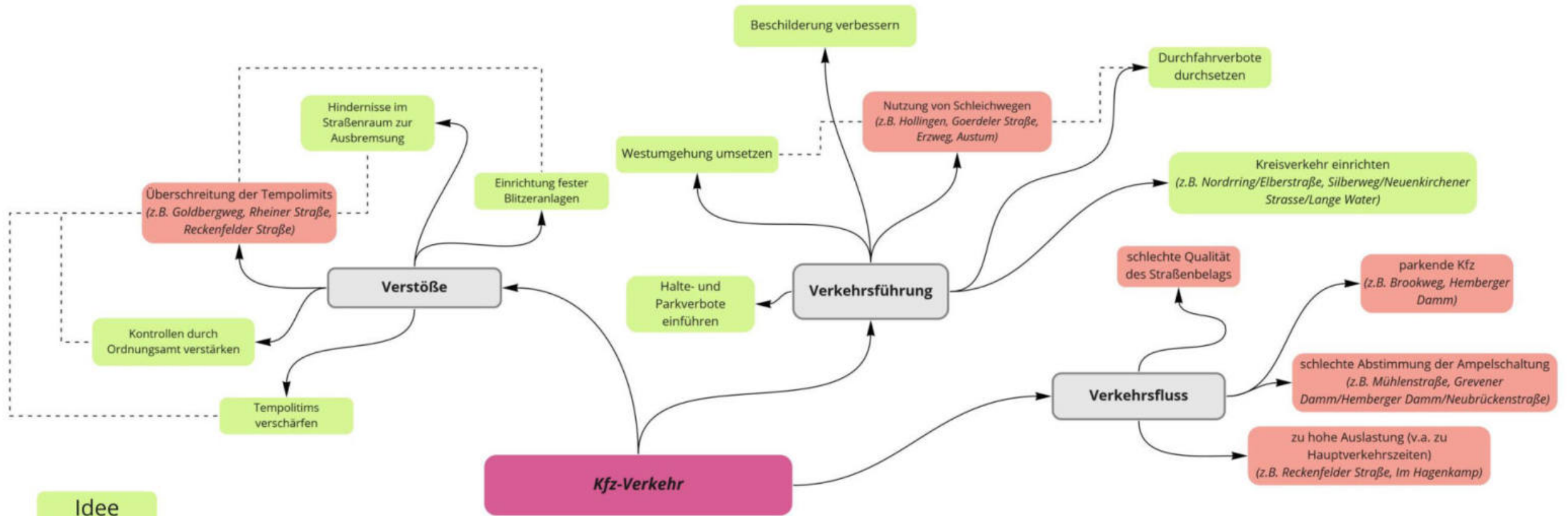
Ergebnisse Online-Beteiligung Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten



Ergebnisse Online-Beteiligung Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten



Ergebnisse Online-Beteiligung Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

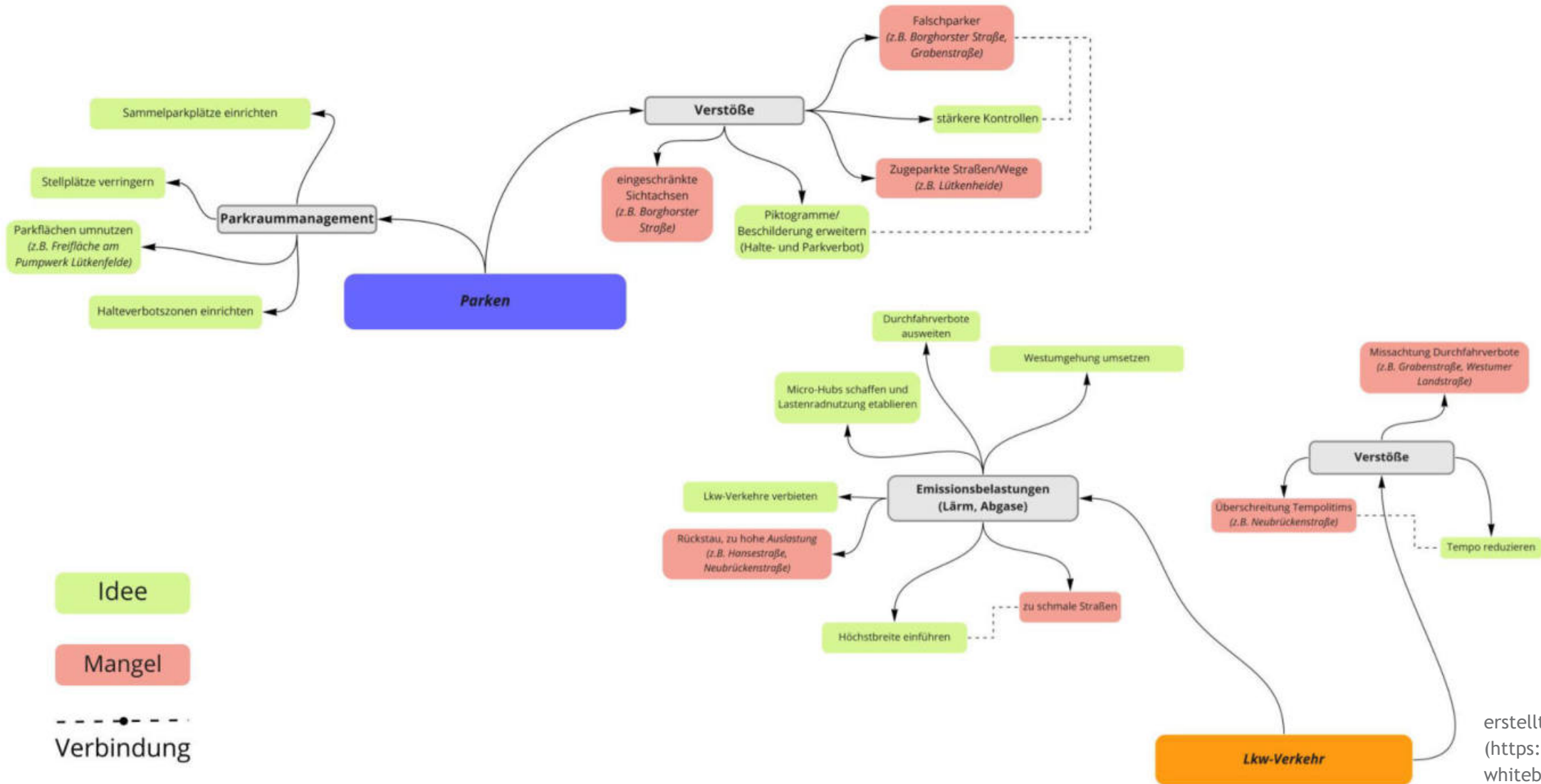


Idee

Mangel

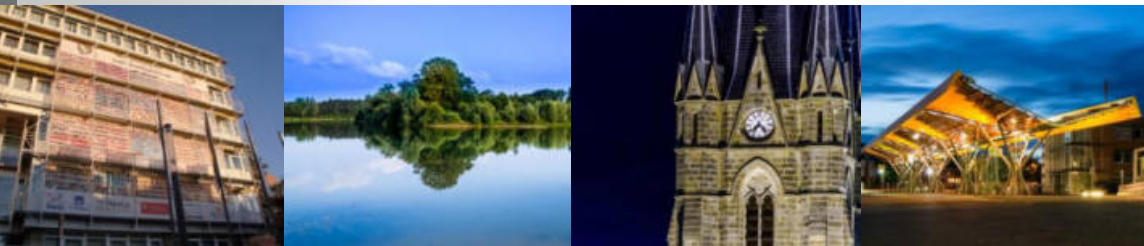
Verbindung

Ergebnisse Online-Beteiligung Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten



erstellt in miro
(<https://miro.com/de/online-whiteboard/>)

Anhang II Zweite Online - Beteiligung



Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung 2022

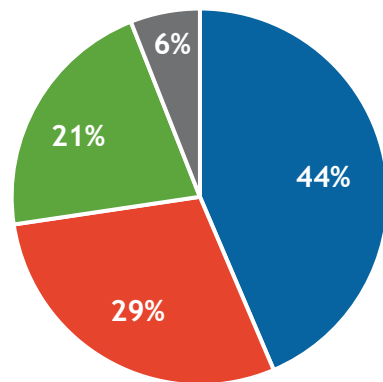


Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Online-Beteiligung

- Anzahl der Teilnehmenden: **265**
- Anzahl der vollständigen Antworten: **117**
- Anzahl der unvollständigen Antworten: **148**

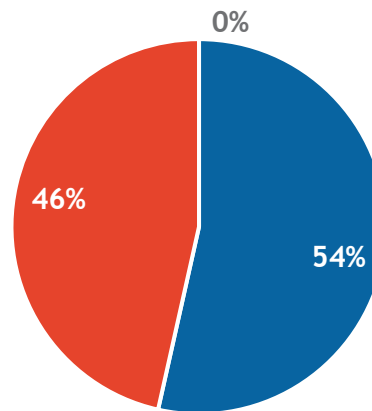
Alter der Teilnehmenden



■ 18 bis 34 ■ 35 bis 50 ■ 51 bis 65 ■ älter als 65

n = 117; k. A.: 148

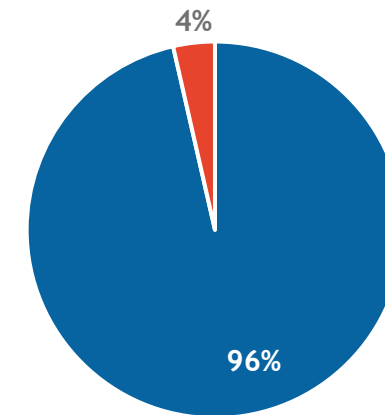
Geschlecht der Teilnehmenden



■ weiblich ■ männlich ■ divers

n = 114; k. A.: 151

Wohnort der Teilnehmenden



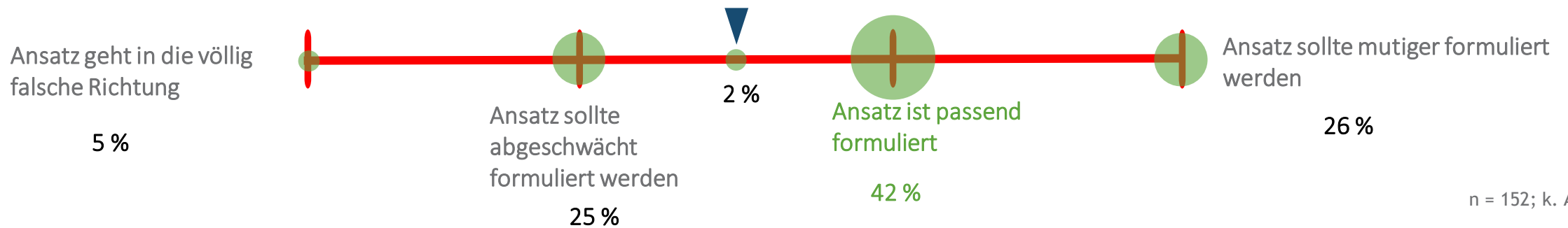
■ Emsdetten ■ sonstiges

n = 112; k. A.: 153

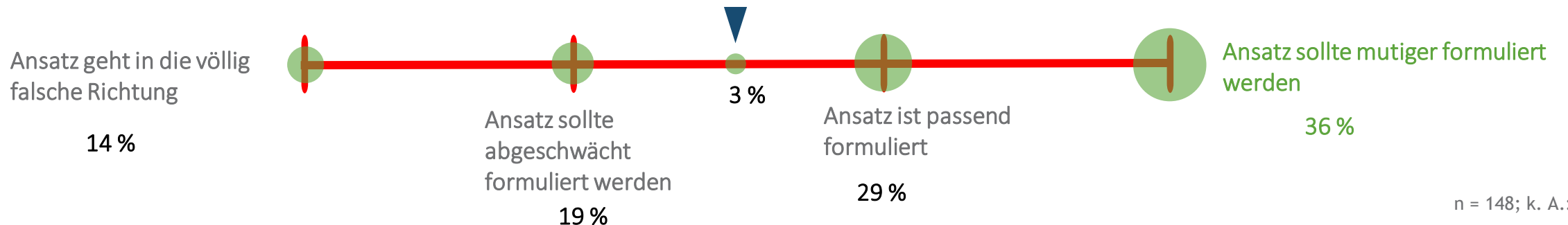
Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Ausbauen & Optimieren (Wie sehr stimmen Sie den folgenden Thesen zu? Verschieben Sie dazu den Regler auf die gewünschte Position.)

1. Die Stadt Emsdetten soll dem Fuß- und Radverkehr bei allen verkehrlichen Entscheidungen im städtischen Raum die höchste Priorität einräumen. Bei der Planung von Straßenräumen oder Kreuzungen sollen die Bedürfnisse dieser Zielgruppen vorangestellt werden.



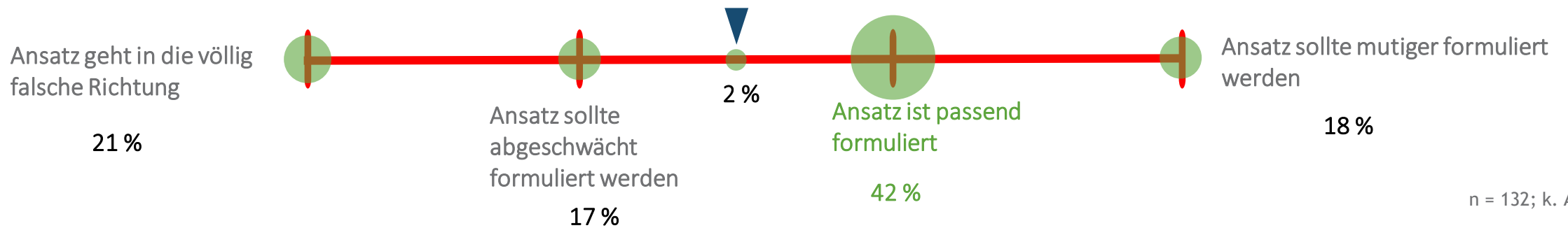
2. Um Aufenthaltsqualitäten in den Quartieren, z. B. auch zum Spielen oder Flanieren, aber auch neue Mobilitätsangebote (Mobilstationen, Radwege, Radabstellanlagen, Car-Sharing, E-Ladestationen) zu schaffen, akzeptiere ich, dass die Zahl der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum punktuell reduziert wird.



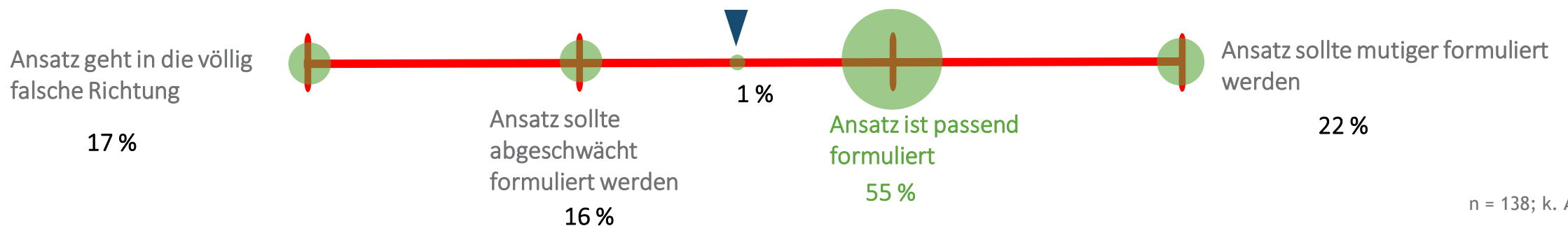
Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Ausbauen & Optimieren (Wie sehr stimmen Sie den folgenden Thesen zu? Verschieben Sie dazu den Regler auf die gewünschte Position.)

3. Wenn der Bus auch nachts und zu Randzeiten fährt und dabei alle Ortsteile bedient, kann ich mir vorstellen, langfristig auf den Bus umzusteigen und das Auto stehen zu lassen.



4. Mir fehlen an wichtigen Zielorten sichere Abstellmöglichkeiten für mein Fahrrad. Auch in Tiefgaragen sollten entsprechende Angebote geschaffen werden.



Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Ausbauen & Optimieren

Ranking nach Priorität 1

	Maßnahme	Anzahl der Nennungen
1	Ausbau der Fahrradinfrastruktur (z.B. Fahrradwege + Fahrradabstellanlagen)	52
2	Verbesserung der Anbindung Emsdettens an die Nachbarkommunen (z.B. durch Radschnellverbindungen)	16
3	Sanierung der vorhandenen Geh- und Radwege	15
4	Breite Gehwege und sichere Straßenquerungen für den Fußverkehr	12
5	Verbesserung des Busangebots (z.B. mehr Fahrten, auch am Abend und am Wochenende)	11
6	sonstiges	10
7	Schaffung neuer/alternativer Angebote (z.B. Car/Bike - Sharing, On Demand-Verkehre im ÖPNV)	9
8	Fuß- und Radverkehr konsequent trennen	8
9	Abbau von Barrieren (z.B. für Menschen im Rollstuhl)	5
10	Mehr Elektro-Ladesäulen im öffentlichen Raum	3
11	Optimierung des innerstädtischen Lieferverkehrs (z.B. Micro-Depots, Lastenräder)	1

n = 142; k. A.: 123

Ranking nach Gesamtanzahl der Nennungen über alle Prioritäten

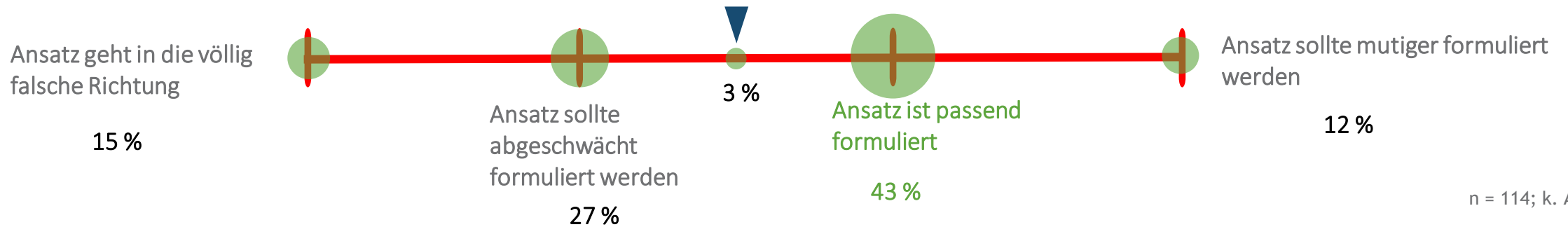
	Maßnahme	Anzahl der Nennungen
1	Ausbau der Fahrradinfrastruktur (z.B. Fahrradwege + Fahrradabstellanlagen)	108
2	Verbesserung der Anbindung Emsdettens an die Nachbarkommunen (z.B. durch Radschnellverbindungen)	101
3	Sanierung der vorhandenen Geh- und Radwege	94
4	Breite Gehwege und sichere Straßenquerungen für den Fußverkehr	64
5	Abbau von Barrieren (z.B. für Menschen im Rollstuhl)	58
6	Schaffung neuer/alternativer Angebote (z.B. Car/Bike - Sharing, On Demand-Verkehre im ÖPNV)	56
7	Fuß- und Radverkehr konsequent trennen	52
8	Verbesserung des Busangebots (z.B. mehr Fahrten, auch am Abend und am Wochenende)	49
9	Mehr Elektro-Ladesäulen im öffentlichen Raum	30
9	Optimierung des innerstädtischen Lieferverkehrs (z.B. Micro-Depots, Lastenräder)	30
10	sonstiges	25

n = 667; k. A.: 658

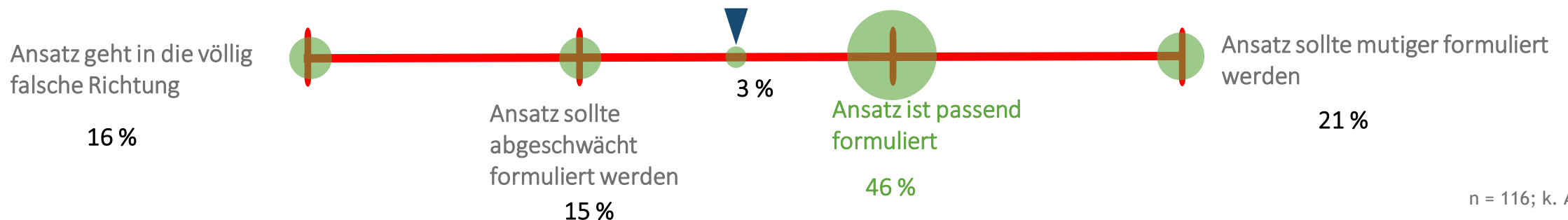
Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Digitalisieren & Vernetzen (Wie sehr stimmen Sie den folgenden Thesen zu? Verschieben Sie dazu den Regler auf die gewünschte Position.)

1. Dem Elektroauto gehört die Zukunft. Hierfür möchte ich mein E - Auto an jedem Ort und zu jeder Zeit aufladen können.



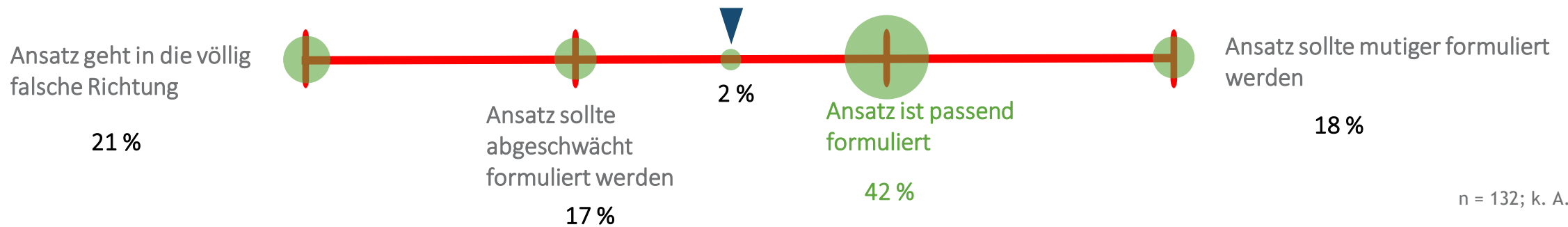
2. Wenn es ein gut ausgebautes Lastenradverleih-System gäbe, würde ich für meine Einkäufe auf das Auto verzichten!



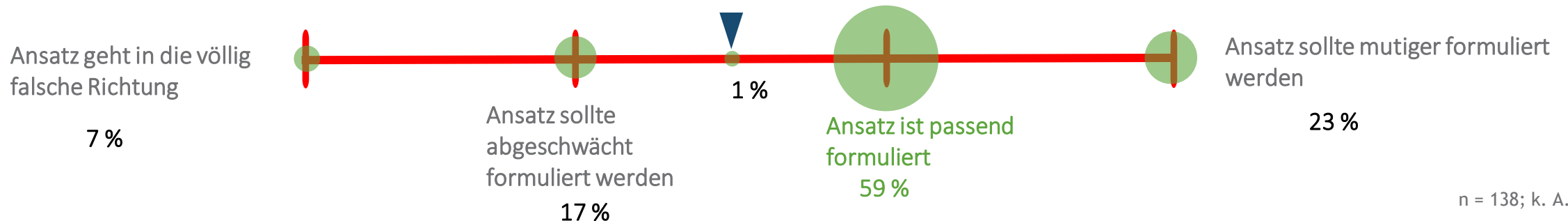
Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Digitalisieren & Vernetzen (Wie sehr stimmen Sie den folgenden Thesen zu? Verschieben Sie dazu den Regler auf die gewünschte Position.)

3. Mir fehlt eine App für das Smartphone, um das für jeden Anlass und Zeitpunkt passende Mobilitätsangebot und den richtigen Tarif finden zu können.



4. Ich bin bereit, statt eines auf einem festen Fahrplan basierenden Busangebotes ein On-Demand-System zu nutzen, d.h. dass ich den Bus vorab per App zu einer bestimmten Zeit anfordere. Dadurch wird der Takt erhöht und auch das Angebot in den Abendstunden ausgeweitet.



Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Digitalisieren & Vernetzen

Ranking nach Priorität 1

	Maßnahme	Anzahl der Nennungen
1	Verbesserung des Verkehrsflusses (z.B. Ampelschaltung)	48
2	Mobilitätsstationen zur Bündelung von Mobilitätsangeboten (am Bahnhof, in der Innenstadt aber auch in Gewerbe-/Wohnquartieren)	23
3	Schnittstellenübergreifende Mobilitäts - App (angebotsübergreifende Buchungs-Plattform)	15
3	„Mobilitäts-Dashboard“ zur Übersicht der Echtzeitdaten aller Verkehrsangebote (Staus, Parkplatzauslastung, ÖPNV/SPNV-Abfahrtszeiten ...)	15
4	Digitales Parkleitsystem umsetzen	11
5	Einführung von Dauerzählstellen im Radverkehr	8
6	sonstiges	3

n = 123; k. A.: 142

Ranking nach Gesamtanzahl der Nennungen über alle Prioritäten

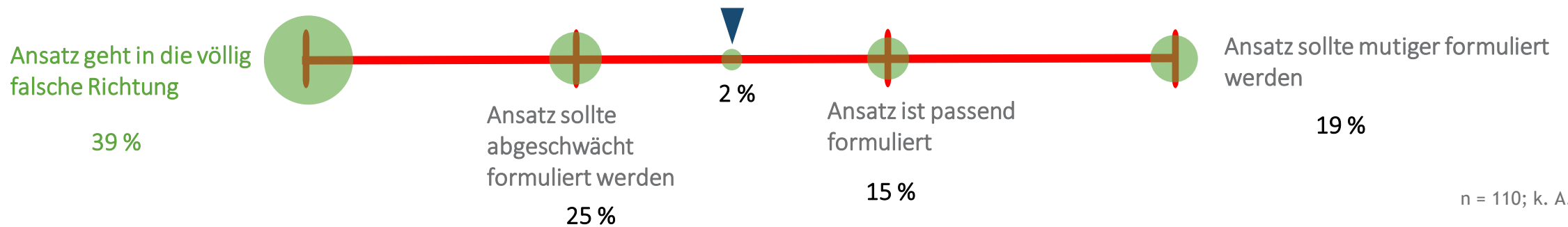
	Maßnahme	Anzahl der Nennungen
1	Verbesserung des Verkehrsflusses (z.B. Ampelschaltung)	103
2	Mobilitätsstationen zur Bündelung von Mobilitätsangeboten (am Bahnhof, in der Innenstadt aber auch in Gewerbe-/Wohnquartieren)	89
3	„Mobilitäts-Dashboard“ zur Übersicht der Echtzeitdaten aller Verkehrsangebote (Staus, Parkplatzauslastung, ÖPNV/SPNV-Abfahrtszeiten ...)	84
4	Schnittstellenübergreifende Mobilitäts - App (angebotsübergreifende Buchungs-Plattform)	79
5	Digitales Parkleitsystem umsetzen	71
6	Einführung von Dauerzählstellen im Radverkehr	51
7	sonstiges	15

n = 492; k. A.: 833

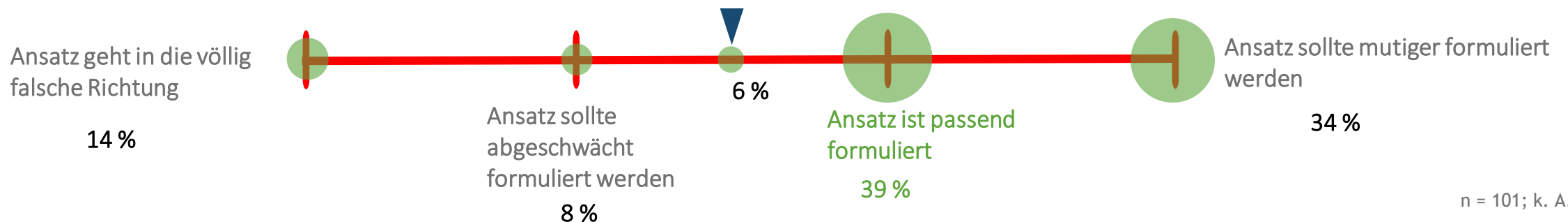
Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Steuern über Kosten & Preise (Wie sehr stimmen Sie den folgenden Thesen zu? Verschieben Sie dazu den Regler auf die gewünschte Position.)

1. Ich empfinde das Parken in Emsdetten im Verhältnis zur Nutzung von Bus und Bahn zu günstig – Parkgebühren sollten eingeführt bzw. erhöht werden.



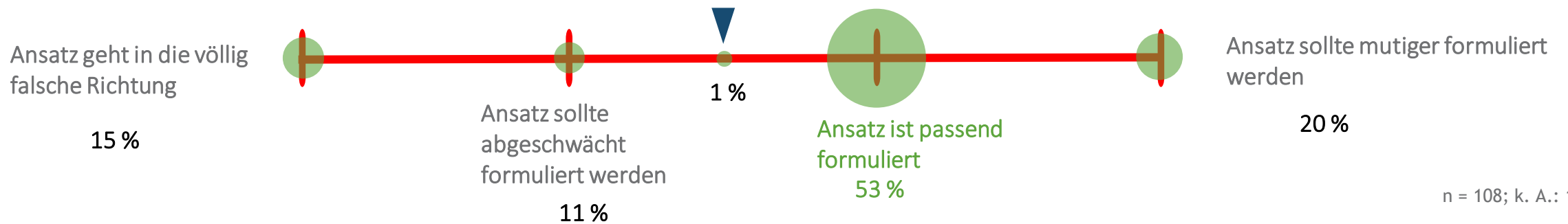
2. Sollte mein/e Arbeitgeber/in ein vergünstigtes Jobticket für Bus und Bahn anbieten, würde ich das Auto stehen lassen.



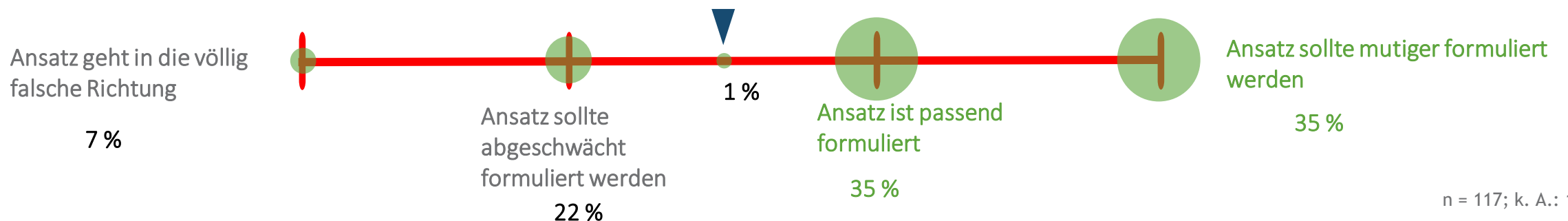
Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Steuern über Kosten & Preise (Wie sehr stimmen Sie den folgenden Thesen zu? Verschieben Sie dazu den Regler auf die gewünschte Position.)

3. Selbst bei noch höheren Kraftstoffpreisen würde ich weiterhin Auto fahren, da mir schlichtweg echte Alternativen und die mit dem Auto verbundene Flexibilität fehlen.



4. Verstöße gegen die Verkehrssicherheit (z. B. Falschparken) müssen stärker kontrolliert und die maximale Bußgeldhöhe von Seiten der Stadt verhängt werden.



Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Steuern über Kosten & Preise

Ranking nach Priorität 1

	Maßnahme	Anzahl der Nennungen
1	Vergünstigter ÖPNV	41
2	Unterstützung von betrieblichem Mobilitätsmanagement (z.B. Jobtickets, Fahrrad-Leasing)	29
3	Ausweitung städtischer Förderprogramme (z.B. Lastenrad-/Lastenanhänger-Förderprogramm)	16
4	Anreize zur stärkeren Nutzung des Fahrrads durch Aktionen setzen (z.B. Stadtradeln)	13
5	Kostenfreies Parken in der Innenstadt einschränken bzw. Parkgebühren erhöhen	12
6	sonstiges	3

n = 114; k. A.: 151

Ranking nach Gesamtanzahl der Nennungen über alle Prioritäten

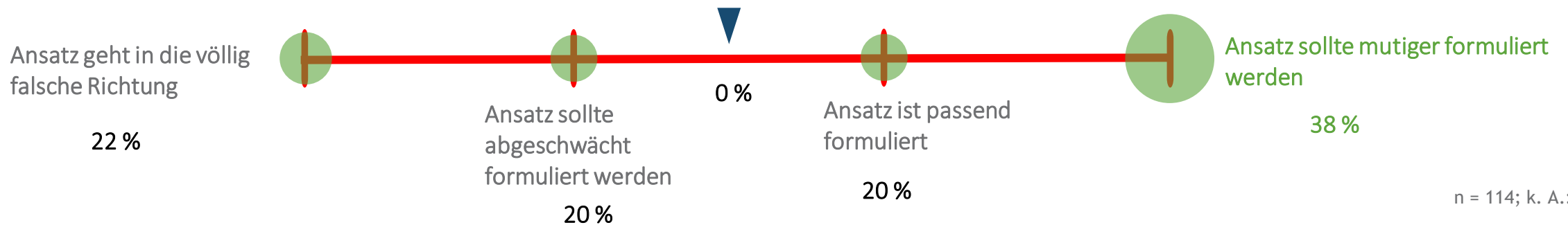
	Maßnahme	Anzahl der Nennungen
1	Unterstützung von betrieblichem Mobilitätsmanagement (z.B. Jobtickets, Fahrrad-Leasing)	101
2	Vergünstigter ÖPNV	100
3	Anreize zur stärkeren Nutzung des Fahrrads durch Aktionen setzen (z.B. Stadtradeln)	94
4	Ausweitung städtischer Förderprogramme (z.B. Lastenrad-/Lastenanhänger-Förderprogramm)	85
5	Kostenfreies Parken in der Innenstadt einschränken bzw. Parkgebühren erhöhen	66
6	sonstiges	16

n = 462; k. A.: 863

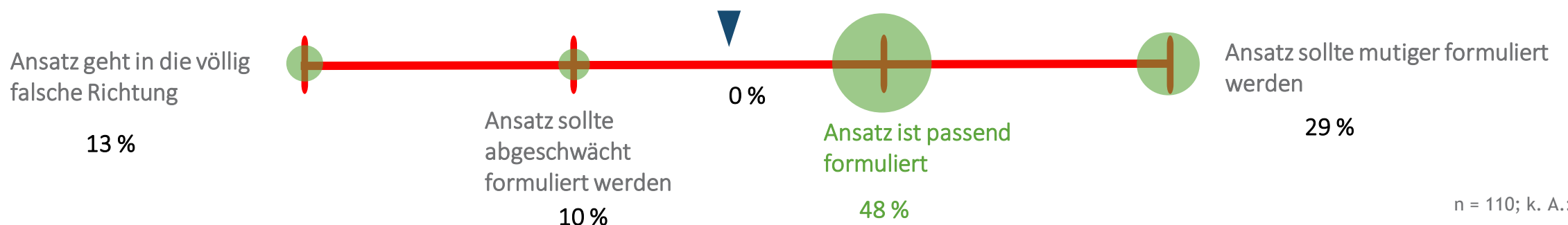
Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Steuern über Verkehrsregelungen (Wie sehr stimmen Sie den folgenden Thesen zu? Verschieben Sie dazu den Regler auf die gewünschte Position.)

1. Die Geschwindigkeiten von Autos und Lkw sollten zum Schutz aller gesenkt werden – das bedeutet in Emsdetten flächendeckend Tempo 30, vermehrt auch auf Hauptverkehrsstraßen.



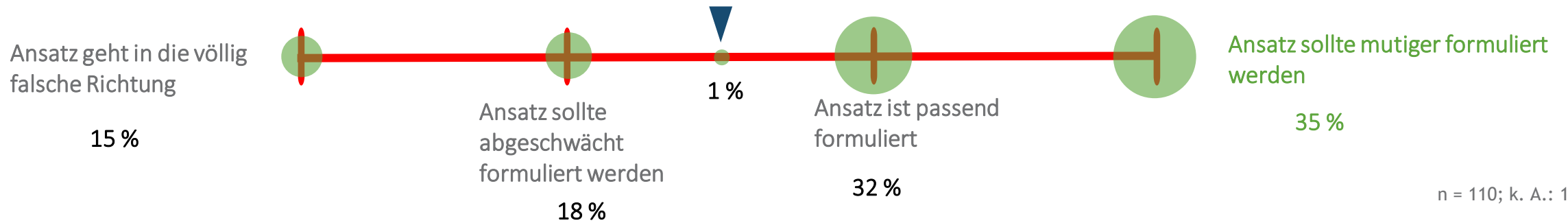
2. Ich nehme als Autofahrer/in auch Umwege oder Komforteinbußen in Kauf, wenn durch Durchfahrtsverbote, Einbahnstraßen oder Fahrbahneinengungen Bereiche mit sensiblen Einrichtungen und Wohnstraßen verkehrsberuhigter werden.



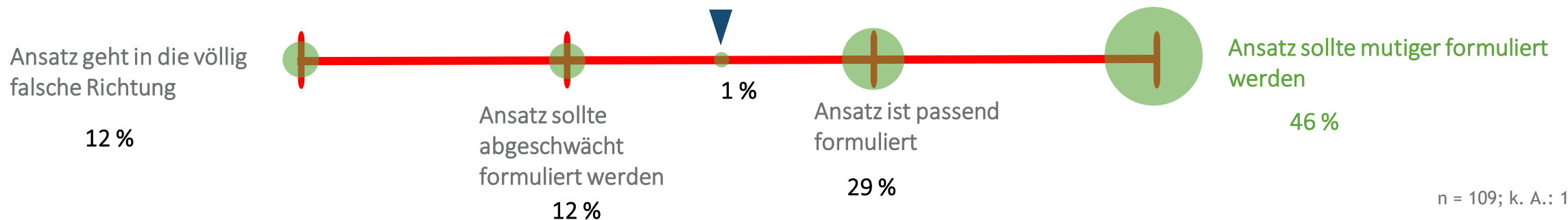
Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Steuern über Verkehrsregelungen (Wie sehr stimmen Sie den folgenden Thesen zu? Verschieben Sie dazu den Regler auf die gewünschte Position.)

3. Ich befürworte es, wenn es in Emsdetten Bereiche gäbe, die größtenteils vom Autoverkehr freigehalten werden.



4. Ich würde mich freuen, wenn es mehr Fahrradstraßen in Emsdetten gäbe, da ich mich auf einer Fahrradstraße sicherer fühle als auf sehr schmalen Radwegen.



Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Verkehrsregelung

Ranking nach Priorität 1

	Maßnahme	Anzahl der Nennungen
1	Bevorrechtigung des Radverkehrs durch Fahrradstraßen	32
2	Einführung eines Verkehrsleitsystems für Lkw-Verkehre	30
3	Flächendeckende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	24
4	Parken einschränken (z.B. in engen Straßen und auf Gehwegen)	12
5	Mehr autofreie Bereiche einrichten	5
5	sonstiges	5
6	Mehr Elemente zur Verkehrslenkung (z.B. Einbahnstraßen) und Verkehrsberuhigung (z.B. Fahrbahneinengungen)	4

n = 112; k. A.: 153

Ranking nach Gesamtanzahl der Nennungen über alle Prioritäten

	Maßnahme	Anzahl der Nennungen
1	Parken einschränken (z.B. in engen Straßen und auf Gehwegen)	81
2	Bevorrechtigung des Radverkehrs durch Fahrradstraßen	79
3	Einführung eines Verkehrsleitsystems für Lkw-Verkehre	71
4	Flächendeckende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	68
4	Mehr autofreie Bereiche einrichten	68
4	Mehr Elemente zur Verkehrslenkung (z.B. Einbahnstraßen) und Verkehrsberuhigung (z.B. Fahrbahneinengungen)	68
5	sonstiges	13

n = 448; k. A.: 877

Weitere Hinweise aus der Online-Beteiligung

Alle Verkehrsmittel mitdenken
Verkehrssicherheit erhöhen

Anbindung (an Nachbarkommunen) und Angebot ÖPNV verbessern
(kostenlose) Parkplätze erhalten

Verbesserung Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur

mehr Radabstellanlagen
Ordnung/Reduzierung Parken

Tempo 30

Umgehungsstraße

Durchgangsverkehre von Schwerlastverkehr und Pkw vermeiden
Ahndung von Verstößen

ländliche Struktur berücksichtigen

Sanierung von Verkehrswegen

Trennung Verkehrsarten

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Weitere Hinweise aus der Online-Beteiligung

mit geringerer Nennung:

- realistische Planung
 - Fuß- und Radverkehr stärken
 - verschiedene Zielgruppen einbeziehen
 - Ampelschaltungen verbessern
 - neuer Verkehrsknotenpunkt im Süden
 - Verkehrsfluss erhalten
 - Rad- und Fußwege freihalten
 - Anbindung an Nachbarkommunen im Radverkehr verbessern
 - Mitfahrerangebote organisieren
 - Wasserstoff fördern
 - On-Demand-Verkehr
 - stabile Mobilfunknetze
 - Anreize schaffen
 - Freizeitwegenetz schaffen
 - Beseitigung Wildwuchs
 - mehr Räume für Kinder und Jugendliche
 - Angebote zur Verkehrserziehung
 - Bikesharing
 - Standards für Radverkehrsinfrastruktur verbessern
 - klimagerechte Umgestaltung
 - Förderung für private E-Angebote
 - Parkgebühren in App anzeigen
 - Information zum Busangebot verbessern
 - Mobilitätsstationen
 - günstigerer ÖPNV
 - gesamtstädtische Umweltzone
 - Pilotprojekte durchführen
-
-

Anhang



Strategie Ausbauen & Optimieren

Hinweise aus dem Bereich sonstiges bei Maßnahmenauswahl:

- Radverkehr auf Hauptverkehrsstraßen konsequent vom KFZ Verkehr trennen.
- Schwerlastverkehr auf Reckenfelder Str., Lerchenfeld, Taubenstr. verbieten
- Steigerung der Sicherheit im Radverkehr
- Auch PKW/LKW- u. Radverkehr konsequent trennen!! Falsch parkende PKW konsequent überwachen und mit Bußgeld belegen.
- Schaffung einer zusammenhängenden Freizeitinfrastruktur: a) attraktives fußläufiges Wegenetz, b) gut befahrbares Radwegenetz mit besseren Anbindungen an die Wege der Nachbarstädte
- LKWs aus der Stadt bekommen. Immer mehr Industrieunternehmen siedeln sich in Emsdetten an, was zu mehr LKW aufkommen auf allen Straßen aber insbesondere Grevener Damm, Lerchenfeld, Reckenfelderstr führt. Wenn dieser Verkehr um die Stadt/Wohnsiedlungen herumgeführt wird, wäre das ein Mehrwert für Fußgänger, Fahrradfahrer, Anwohner etc
- Autos u plötzliche Baustellen gehören nicht auf den Rad- und (Fußweg)
- Schwerlastverkehr um Emsdetten herumführen statt durch die Stadt. Macht das Radfahren automatisch viel sicherer.
- Anwohner anfordern Hecken zu schneiden, damit Fußgänger und Radfahrer getrennt laufen können. Siehe Kreuzung Spatzenweg/habichtshöhe. Wo werden denn die Anwohner der Taubenstr parken? Womöglich noch in der Habichtshöhe, wo es eh schon eng wird. Radverkehrskonzept aus 2014 hinfällig? .
- Schaffung eines neuen Verkehrsknotenpunktes (DB, S-Bahn Hub) im Süden der Stadt, höhe Stadtpark
- Ein flüssiger und zügiger Straßenverkehr muss für alle Teilnehmer gewährleistet werden.
- Konsequente Trennung von Auto und Fahrradverkehr
- Auch Straßen müssen ausgebessert werden.

Strategie Ausbauen & Optimieren

Hinweise aus dem Bereich sonstiges bei Maßnahmenauswahl:

- Konsequente Vermeidung von PKW-Verkehr innerhalb des Innenstadt-Rings (bspw. nur noch SchwB-Parkplätze an der Frauenstraße)
- An der Neuenkirchener Str. muss der Geh-Radweg verbreitert werden, an den Abfuhrtagen des Mülls werden die Radfahrer auf die Straße gedrängt. Es ist lebensgefährlich für Schüler/Radfahrer auf der Straße zu fahren.
- E-Bikes und Autos sollten getrennt von Geh- und Fahrradfahrern fahren können. Wenn die Geh und Radwege vernünftig ausgebessert werden, reicht das jetzige Angebot
- Mehr Fahrradabstellplätze, also mehrere Abstellorte, im öffentlichen Bereich
- Autos um Emsdetten führen dann wird Radfahren automatisch sicherer
- Schaffung eines neuen Verkehrsknotenpunktes (DB/S-Bahn Haltestelle) im Süden der Stadt
- Ich würde mir für die Kinder und Jugendlichen im Rahmen der ehrenamtlichen Tätigkeit mehr zentrale überdachte Spielmöglichkeiten/ Aufenthaltsräume in der Innenstadt wünschen
- Bessere Busverbindungen an andere Kommunen, Gleichstellung der Fortbewegungsmöglichkeiten im öffentlichen raum
- Fahrradwege an Unfallschwerpunkten sicherer (besser kenntlich) machen
- Der Autoverkehr, insbesondere der Schwerlastverkehr, muss als Durchgangsverkehr aus der Innenstadt herausgehalten werden. Wenn dies gelingt, ist der öffentliche Raum für durchgreifende Verbesserungen im Sinne erweiterter/verbesserter Fuß- und Radwegeverbindungen verfügbar. Es ergibt sich ein großes Umgestaltungspotenzial. Zudem ist dies eines der besten Lärminderungsmaßnahmen für die Bewohner der dicht besiedelten und derzeit stark belasteten innerstädtischen Gebiete.
- Umgehungsstraße

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Ausbauen & Optimieren

Was möchten Sie uns zu der Strategie Ausbauen & Optimieren noch mit auf den Weg geben?

- Gleichberechtigung im Verkehr heißt auch, das Auto (z.B. auch E-Autos) nicht schlechter zu stellen.
 - Übertreibt es nicht in Emsdetten typischer Manier
 - Baut eine vernünftige Entlastung und Umgehung um insb. den Schwerlastverkehr aus der Stadt zu bringen. Daneben ist Radfahren kein Vergnügen.
 - Unabhängig von der baulichen Situation könnte das generelle Unterstützungsangebot ausgebaut werden, indem mehr Kurse zum Lernen des Radfahrens angeboten werden. Ich kenne viele geflüchtete Frauen, die nach über 5 Jahren in Deutschland immer noch nicht Fahrrad fahren können.
 - Für Radfahrer glatte, ebene Wege. Kein Kleinpflaster wie z.B. am Sandufer.
 - Breite bzw. breitere Radwege, damit langsame Radfahrer sicher von schnelleren überholt werden können. In der Stadt, überall wo vorhanden, Kleinpflaster beseitigen, damit ruhiges Radfahren ohne Rappeln möglich ist. An allen Radwegeauffahrten, z.B. querenden Straßen, die halbhohen Bordsteine und die scharfen Kanten der Regenrinnen beseitigen. Das Runter/Rauf der Radwege an Grundstücken u. Garagen beseitigen. Die schrägen Bürgersteige sind übel für Rollstuhlfahrer bzw. für den Schiebenden, weil.?
 - Die verkehrliche Verbindung zwischen Wohngebiet Ost und Emsdettens Süd-Westen, also jenseits einer Linie Gaststätte "Pandora"-Wilmerstraße ist sehr bescheiden. Während eine Fuß- und Radwegsbrücke bei Feldmann für Hollinger Waldbadbesucher für unverzichtbar erklärt wird, müssen die Einwohner nördlich der Hansestraße für die ohnehin weitere Anfahrt auch noch unsichere Umwege nehmen. Und das nicht nur zum Waldbad, sondern zu Kindergärten, Grundschulen, Hauptschule, Realschule, Sportstätten u.v.a.m.
 - Fahrradsharing-Stationen z.B. am Bahnhof, Jugendzentrum, Kirchen, Innenstadt, Sporthallen
-
-

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Ausbauen & Optimieren

Was möchten Sie uns zu der Strategie Ausbauen & Optimieren noch mit auf den Weg geben?

- Umgehungsstraßen führen den nicht notwendigen Verkehr raus aus Emsdetten!!! Wenn der Schwerlastverkehr raus ist, gestaltet sich auch das Zusammenleben von Radfahrer, Fußgänger und den übrigen PKWs besser. Auch sollte grds daran gedacht werden, dass viele Anwohner auf Parkplätze angewiesen sind, wo teilweise eh schon viel zu wenig sind sollen dann noch welche weggenommen werden? Auch brauchen wir für die in der Innenstadt arbeitenden Bevölkerung Parkplätze um attraktiv für Arbeitnehmer zu sein
- Wir brauchen gute Rad und auch Fußwege. Um immer mehr parkende Autos Von den Wegen zu schaffen, benötigen wir einfach mehr Parkraum, Freiraum um Häuser, vor Geschäften....selbst im Innenstadtbereich. Parken Sie einmal ihr Rad vor einer Apotheke. Wo parken Sie? Wo parken Sie mit dem Pkw wenn Sie jemanden zum Arzt bringen möchten, der nicht gut zu Fuß ist. Testen Sie es, vllt. sogar montags Löwenapotheke oder Augenarzt.
- "Unbedingt mehr Abstellmöglichkeiten für Fahr-/Lastenräder, insbesondere auch bei Supermärkten (Beispiel: Raiffeisen-Markt, Grevener Damm besitzt nur 4(5) Möglichkeiten zur Abstellung, K&K Märkte haben nur sehr wenige Fahrradparkplätze)
- Umbau Fahrradparkhaus: leichtere Handhabung für das Parken in der oberen Etage, Platz auch für größere Räder (z.B. mit festmonieren Lenkeraufsätzen oder Fahrradkörben)"
- Es hilft nichts nur Radwege auszubauen. Ein Ansatz wäre den Schwerlastverkehr und die Fahrzeuge dir nur durch Emsdetten fahren müssen um Emsdetten herumzuführen mit Umgehungsstraßen wie es in Saerbeck, Nordwalde usw. schon gut funktioniert. Das entlastet die Straßen in der Stadt und die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer nimmt enorm zu. Gerade zu den Zeiten wo die Schüler in die Schule gehen und wieder nach hause fahren sind die Pendler unterwegs und der Schwerlastverkehr.
- "Radfahrer sollen gestärkt, das Auto und dessen sind zu dominant.

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Ausbauen & Optimieren

Was möchten Sie uns zu der Strategie Ausbauen & Optimieren noch mit auf den Weg geben?

- Wenn das Radfahren angenehmer gemacht wird, bessere Radwege, innerstädtisch weniger Platz für Autos, fahren noch mehr mit dem Rad. Die Mobilität mit dem Rad hat seit Corona so schon einen Boom bekommen, dieser muss gestärkt werden"
- Wenn der LKW Verkehr weniger wäre, würde ich auch teilweise eher das Fahrrad nutzen. Jedoch verhalten sich die Fahrradfahrer auch nicht sehr sozial in Emsdetten. Mit E-Bikes in der Stadt oder auch auf den Fahrradwegen wird gerast. Als Familie mit kleinen Kindern muss man schon aufpassen, dass die Kinder nicht einen Schritt zu viel zur Seite machen, da sie dann von Fahrradfahrern erfasst werden, die deutlich zu schnell unterwegs sind. Hier sollte auch Mal kontrolliert werden.
- Wer Radwege sät, wird Radverkehr ernten.
- "Bitte achtet darauf, dass die Vorgaben/Empfehlungen für Radwege geändert bzw. verbessert werden sollen.
- Dieser Mischverkehr wie z.B. an der Maitzen Kreuzung ist nicht mehr Zeitgemäß, ebenso sollte man bei Radwegen, die links von Parkenden PKW's verlaufen darauf achten, dass der Radfahrer seiner Sorgfaltspflicht nachkommen können (er muss 90 cm von parkenden PKW's abstand halten) dies klappt aber dann oft nur, wenn man auf der Straße fährt.
<https://www.youtube.com/watch?v=cm9stDDpz7Q>"
- Ein Ausbau von Infrastruktur für Klimafreundliche Verkehrsmittel sollte nicht zu mehr Flächenversiegelung führen, sondern in erster Linie nach Möglichkeit zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs
- Ein Beispiel dass auf andere Situationen übertragbar scheint; Auf dem Brookweg, angefangen an der Hohe Straße bis zum Lerchenfeld /Taubenstraße stehen in der Regel über Tag 18 Fahrzeugen und Parken dort. Zur gleichen Zeit befahren den Brookweg aber 100erte Fahrräder etwas weniger Fahrzeuge und ein Menge Fußgänger. Jeder dieser Verkehrsteilnehmer muss also um die geparkten Autos irgendwie drumherum. Die 'Gegenverkehrssituationen' die dabei entstehen sind anstrengend und zu weilen auch gefährlich.

Strategie Ausbauen & Optimieren

Was möchten Sie uns zu der Strategie Ausbauen & Optimieren noch mit auf den Weg geben?

- Den Fokus nicht nur auf Fahrradfahrer und Fußgänger zu legen. Es sollte ein miteinander und nicht ein gegeneinander im Straßenverkehr sein. Dass nicht nur im innerstädtischen Bereich, sondern gerade auch bis in die Randbezirke, konsequent die Radwege verbessert und ausgebaut werden.
 - Vergesst die Autofahrer nicht. Viele sind hier darauf angewiesen.
 - "Bitte vorwiegend die Radwege sanieren und alle Straßenbaufirmen und auch die Mitarbeiter am Bauhof dafür sensibilisieren wie es zur Zeit ist mit dem Rad vor allem mit Lastenfahrrad auf den Emsdettener Radwegen zu fahren
 - Gefährlich und auch gesundheitsschädlich z.B. den Grevener Damm zu befahren
 - Auch die Fahrräder leiden an jeder Bordsteinkante aber die PKW fahren daneben meist auf bestens ausgebauten Straßen"
 - Das Grenzen aufgezeigt werden bei den Lastenräder. Den Platz den die einnehmen ist in der Breite der Bevölkerung nicht zu kommunizieren und zu rechtfertigen
 - Mal darüber Nachdenken was passiert, wenn alle E-Autos besitzen! Ob man dann noch Fahrradstrassen in Emsdetten braucht!?
 - Auch die Förderung für Privathaushalte, halte ich für sinnvoll, damit zb E-Autos zuhause geladen und E-Autos oder E-Räder überhaupt angeschafft werden können. Weitergreifend auch die erneuerbaren Energien auf den privaten Hausdächern. Für die meisten, inklusive mir, ist es schlicht unwirtschaftlich und deshalb aktuell leider nicht im Fokus.
 - Rad Ampeln Bauen, Fußabstellflächen an Ampeln und Kreuzungen, an Spielstraßen die Verkehrshindernisse nur für Autos Radler sollten nicht gehindert werden. Abgesenkte Borsteine Optimieren (Vorbild Niederlande). Hindernisse aus Sicht eines Rollstuhlfahrer sehen bzw. Elektromobil. Vorhandene Radwege von Schlaglöchern und Holpersteine beseitigen. Innenstadt sollte wieder Fußgängerzone werden. Mehr Radabstellanlagen mit Ankettung für Räder. Rad/Fußwege von der Fahrbahntrennen (z.b. Grünstreifen)
-
-

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Ausbauen & Optimieren

Was möchten Sie uns zu der Strategie Ausbauen & Optimieren noch mit auf den Weg geben?

- Es gibt viele Sanierungsbedürftige Wege/Straßen in Emsdetten, die sollten erneuert werden.
- Radweg von Emsdetten Veltrup nach Elte bauen
- Der überregionale ÖPNV (Münster, Rheine, Steinfurt, Saerbeck ...) muss durchgängig funktionieren. Ausfallende Züge und Busse in den Nachtstunden darf es mit Blick auf die Nutzung durch alle Altersgruppen nicht geben. Der Fahrradtransport in Zügen muss durchgängig funktionieren.
- Mut haben, Straßen zu Einbahnstraßen zu machen, Parkstreifen in Radwege umzuwidmen und diese auch baulich vom Autoverkehr zu trennen; in Holland gehts^^. Autos müssen nicht jeden Winkel in der Innenstadt erreichen können. Sandufer ohne Durchgangsverkehr umgestalten und Parkplätze vor dem Rathaus entfernen. Ein paar Meter gehen hat noch keinem geschadet. Mehr Mut zu Tempo 30 mit Barrieren, damit diese auch eingehalten werden.
- Warum enden Fahrradwege aber niemals Autostraßen? Es gibt so viele Fahrradwege die 15m gut sind, nur um dann auf die Straße mit 50-70kmh schnellen, 2,5 Tonnen schweren SUVs geleitet zu werden. Nach dem Motto: Viel Glück das zu überleben, Ihre Stadt Emsdetten
- Da wir viel mit dem lastenfahrrad unterwegs sind, gibt es kaum eine Straße, die man damit befahren kann ohne durchgeschüttelt zu werden.
- Den ruhenden Verkehr zugunsten von Rad- und Fußwegen stark einzuschränken bzw. von Straßen zu verbannen!
- Radweg Neuenkirchener Straße muss ausgebaut werden und spätestens ab der Einmündung Kupfergraben sollte eine 30er Zone für Autos kommen, vor allem in Hinblick auf die Schüler die täglich die Fußgängerampel überqueren, welche oft von den Autos übersehen wird weil sie zu schnell sind.

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Ausbauen & Optimieren

Was möchten Sie uns zu der Strategie Ausbauen & Optimieren noch mit auf den Weg geben?

- Fußgänger und Radfahrer sollen Vorrang auf allen innerstädtischen Straßen haben. Autos sollen hier untergeordnet fahren dürfen. Somit ist sicheres gehen und Radfahren möglich und auf Autos angewiesene Personen können weiter mobil bleiben, Handwerker erreichen Ihre Kunden, usw.
 - "Man sollte sternförmige Radwege zum Centrum anlegen und im Außenbereich die Wirtschaftswege sanieren und mit einer 30 km/h Zone festlegen.
 - Auch sollte man den Innenstadtring als 30 er Zone anlegen.
 - Die Mühlenstraße ist sehr breit und könnte für den Fahrradverkehr verkleinert werden."
 - Ausbau und Optimierung für Rad und Fuß kann wegen des begrenzten Raumes nur auf Kosten des MIV geschehen (Parkplätze/Fahrbahnbreiten). Da ist konsequentes Handeln erforderlich, auch in der Innenstadt. Allgemeine Parkplätze reduzieren und gebührenpflichtig machen. Der Schienenhaltepunkt am Südring sollte kurzfristig angegangen werden. Er kann eine große Wirkung entfalten.
 - "Mit dem Rad möchte ich schnell u bequem an mein Ziel kommen. Also sichere Eingliederung des Fahrradverkehrs vernünftige Radwege, getrennt neben Fußwegen, keine plötzliche Baustelle auf dem Radweg und am Ziel auch Abstellmöglichkeiten.
 - Genügend Parkplätze (auch kostenfrei, s, Edeka) im Innenstadtbereich, damit auch Menschen mit Behinderung, Kinder u ältere Menschen Ärzte, Optiker, Hörgeräteakk...erreichen können bzw. dort hingefahren werden können."
 - Schwerlastverkehr und Durchgangsverkehr mit Umgehungsstraßen aus der Stadt entfernen.
 - Ich würde mir wünschen, dass vermehrt an uneinsichtigen Straßen Spiegel angebracht werden.
 - Seien Sie mutig und trauen Sie sich denn Bürger:innen etwas zu. Die laute Minderheit darf innovative Mobilitätspolitik nicht verhindern. Ich finde den Prozess bisher sehr gelungen!
-
-

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Ausbauen & Optimieren

Was möchten Sie uns zu der Strategie Ausbauen & Optimieren noch mit auf den Weg geben?

- Zu berücksichtigen ist auch die Anbindung an überregionale Verkehrsangebote, z.b. Bahn
- Unfallschwerpunkte wie Kreisverkehre für Radfahrer sicherer machen. Zum Beispiel durch bessere Kennzeichnung
- Parkflächen für Autos auf/an sollten nur in gekennzeichneten Flächen zulässig sein. Wildparken auf Straßen ist eine hohe Gefahrenquelle!

Strategie Digitalisieren & Vernetzen

Hinweise aus dem Bereich sonstiges bei Maßnahmenauswahl:

- Grundsätzlich separate Grünphasen für Radfahrer.
- Schaffung eines Systems zur Organisation von Mitfahrmöglichkeiten im KFZ-Verkehr
- Hiermit kann ich mich nicht auseinandersetzen, Apps ... wird wohl überwiegend von jungen Menschen genutzt werden. Wenn man sieht, wie viele ihr Bahnticket am Schalter kaufen, da es am Automaten zu kompliziert ist, kann ich mir nicht vorstellen, dass ein Digitales Mobilitätsnetz funktioniert. In Großstädten, von Studenten..da vielleicht.
- Was soll das bringen? Wir sind auf dem Land und nicht in einer Großstadt. Es ist erwiesen, dass der Ausbau der Öffis auf dem Land teuer ist und der Nutzen gering.
- Bei aller Digitalisierung muss die Verlässlichkeit des ÖPNV verbessert und ausgeweitet werden
- ggf. das Anzeigen von Parkgebühren per App
- Platzhalter. Selbst Platz 4 ist mir nicht wichtig, aber ich muss ja was auswählen
- Egal, welche Maßnahmen auch immer ergriffen werden: Wichtig ist, dass in den Planungsprozess viele verschiedene Gruppen (auch Frauen, Menschen mit Behinderungen, Menschen mit Migrationshintergrund, Sprachbarriere etc.) eingebunden werden!
- Wir sind auf dem Land. Da wird sich individual Verkehr nicht vermeiden lassen

Strategie Digitalisieren & Vernetzen

Was möchten Sie uns zu der Strategie Digitalisieren & Vernetzen noch mit auf den Weg geben?

- Die weiteren Vorschläge zur Auswahl wirken Weltfremd. Emsdetten benötigt kein Parkleitsystem. Auch keine digitalen Verkehrsleitsysteme mit App Anbindungen, die vielleicht in Muenster, aber sicher nicht in Emsdetten eine sinnvolle Nutzung erwarten lassen würden.
- Ein Personenbeförderungssystem, das auch in Nacht- und Randzeiten annehmbare Taktzeiten bietet ist für Emsdetten völlig illusorisch! Wer soll das bezahlen? Jedes Taxi ist billiger. Ich vermute: schon tagsüber verfährt der Bürgerbus mehr Energie, als er einspart.
- Busverbindungen in Emsdetten nicht gut dargestellt, wenn man sich die Haltestellen so anguckt. Teilweise nicht lesbar und wenn lesbar weiß man gerade einmal wohin der Bus grob (z.B. Schule Xy) fährt, nicht aber welche Haltestellen im einzelnen angefahren werden und wie lange der Bus dann unterwegs ist.
- Ich denke dafür sind wir zu klein, ländlich. Für die Jugendlichen um nachts von den Veranstaltungen aus Nachbargemeinden zurückzukommen, wäre das eine gute Idee!
- Finde ich überflüssig. In Großstädten macht das Sinn. Auf dem Land kann nicht an jeder Milchkanne der Bus und die Bahn halten...
- Den Rad und Fußverkehr in den Mittelpunkt stellen und nicht mehr das Auto.
- "Bitte achtet darauf, dass es leider notwendig sein wird, das Abstellen bzw. das Fahren des Autos in der Stadt unattraktiv gestaltet werden sollte.
- Nur so kann man Autofahrer langfristig motivieren ihr PKW zu Hause stehen zu lassen.
- Parallel ist es wichtig dem Rad- und Fußverkehr Vorrang einzuräumen."

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Digitalisieren & Vernetzen

Was möchten Sie uns zu der Strategie Digitalisieren & Vernetzen noch mit auf den Weg geben?

- Ich denke nicht, dass durch diese Strategie Menschen dazu bewegt werden können vom Auto auf umweltfreundliche Mobilitätsangebote umzusteigen.
 - Parkleitsysteme wie an der Frauenstraße sind in Emsdetten völlig überflüssig!!
 - Es wäre besser den Ausbau von Wasserstoff Tankstellen zu fördern. Im gleichen Zuge könnten die Tankstellen in dem Sinne profitieren als dass sie den Wasserstoff für Strom umwandeln, womit man die E-Autos laden kann. Das Ganze erfolgt klimaneutraler als die bisherigen Angebote und es gibt viele Möglichkeiten Wasserstoff mit geringem Aufwand herzustellen
 - neben E-Autos auch andere alternative Antriebsformen berücksichtigen (z.B. Wasserstoff)
 - Einen Bus buchen.. klasse Idee. Super!
 - Vernünftige Ampelschaltungen (Schaltung auf grün/rot nur auf "Anforderung") für Autofahrer fände ich wichtig
 - Ein Parkleitsystem in Emsdetten halte ich für total überflüssig. Wirklichen Parksuchverkehr gibt es hier im Gegensatz bspw. zu Münster nicht.
 - "Die Ampelschaltung sollte grundsätzlich zum Vorteil der Radfahrer und Fußgänger geschaltet sein.
 - Die Autos sollten das Signal grün anfordern müssen!"
 - Mithilfe der Ortsansässigen Firmen die Wege zur Arbeit umweltschonend zu optimieren z.B. Shuttledienst von Bahnhof in die Industriegebiete, Förderung von Fahrgemeinschaften, Mobilitätsknoten mit Leihrädern/-Rollern u.a.
 - Mobilnetze müssen überall erreichbar sein und funktionieren, auch in Außenbereichen und Bauernschaften
 - Wir haben auch im Innenstadtbereich kein stabiles digitales Netz. z.B. Borghorsterstr. bricht an 3 S
 - Emsdetten ist, meine ich, zu klein für Vernetzungen Apps...ein Bus auf Anforderung - wer will das bezahlen?
-
-

Strategie Steuern über Kosten & Preise

Hinweise aus dem Bereich sonstiges bei Maßnahmenauswahl:

- Das Angebot des innerstädtischen ÖPNV erweitern, denn es bringt wenig die Parkgebühr zu erhöhen, wenn es einfach kein Alternativangebot gibt. Dann werde ich bei einem Regentag den Einkauf auch mit dem Auto machen, nur kostet es dann mehr und die Innenstadt wird wieder leerer.
- Das Parkangebot am Bahnhof auf jeden Fall immer Kostenlos aufrecht erhalten.
- Platzhalter. Mir sind die folgenden Punkte nicht wichtig, ich bin aber ja gezwungen welche auszuwählen. Eigentlich ein Grund die Umfrage abzurechnen
- Habe Sonstiges nur ausgewählt, da ich nicht dafür bin, das Parkangebot einzuschränken bzw. sollten dafür nicht höhere Gebühren erhoben werden
- Kein Punkt davon ist reizvoll
- Erhöhung der Bußgelder beim blockieren der Lade Säulen
- Ich fahre bereits so wie es mir möglich ist mit Fahrrad. Keiner der Ansatzpunkte ist für mich interessant noch mehr Fahrrad zu fahren
- Ausreichend Parkflächen für Auswertige und Leihräder, Roller und ÖPNV an diesen Plätzen
- Günstiges Parken in der Innenstadt, um diese attraktiv zu halten. Auch für Menschen, die sich in die Stadt bringen lassen müssen

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Steuern über Kosten & Preise

Was möchten Sie uns zu der Strategie Steuern über Kosten und Preise noch mit auf den Weg geben?

- Idee: In der Stadt das Parken nur mit kostenpflichtigen Plaketten für Anwohner und Menschen mit Gehbehinderungen ermöglichen. Ansonsten das Parken in der Innenstadt verbieten.
 - Parkraumüberwachung auf Radwegen muss verstärkt werden. Auf Reckenfelder Str. stehen täglich mehrere Autos auf dem Radweg.
 - Ich habe den Eindruck, dass die Macher vergessen haben, dass es Einwohner gibt, die kein Auto haben!
 - Selbst bei kostenlosem ÖPNV in Emsdetten würde ich meinen Wocheneinkauf mit dem Pkw machen und alles andere mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Auf einem Lastenfahrrad würde ich mich auf der derzeitigen Infrastruktur überhaupt nicht sicher und wohlfühlen.
 - Emsdetten will attraktiv als Arbeitgeber sein. So sollte auch für die arbeitende Bevölkerung Parkmöglichkeiten um die Innenstadt herum vorgehalten werden und zwar kostenlos. Nicht jedem ist es möglich mit ÖPNV oder Fahrrad zu fahren. In Gewerbegebieten bieten die Firmen meist ausreichend Parkplätze an. Betrachtet man aber die Innenstädtischen Betriebe, fehlt es an Parkraum, siehe auch als Bsp. das Rathaus. Auch hier fehlen Parkplätze für Mitarbeiter wenn man die Tiefgaragensituation betrachtet
 - Kostenfreie günstige Parkplätze müssen bestehen bleiben, es gibt Menschen die nicht gut zu Fuß sind, Eltern mit Kindern. Da im Innenstadtbereich große Einkaufsmöglichkeiten sind, muss man diese auch mal mit dem Pkw anfahren können. Ich steige immer wieder aufs Rad um, solange ich es kann, weil ich damit im Innenstadtbereich flexibler bin nicht wegen der Parkgebühr.
 - Job Ticket gibt es bei mir. Hilft aber nicht weil Anbindung so schlecht. Lastenfahrrad ist für die Mehrheit auch nichts. Der Spaß kostet auch mit Förderung über 5000 Euro. Wer in Emsdetten arbeitet, seine Familie hier wohnen hat für den mag das alles passen. Für alle anderen gibt es mit den vorgebrachten Ideen keine Lösung.
-
-

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Steuern über Kosten & Preise

Was möchten Sie uns zu der Strategie Steuern über Kosten und Preise noch mit auf den Weg geben?

- Unattraktives Parken könnte das Radfahren erhöhen, besonders wenn Lastenräder zu Verfügung stehen könnten.
- "Der Radverkehr sollte viel stärker kontrolliert werden u auch hier Bußgelder verhängt werden. Hier wird sich oft nicht an Regeln gehalten.
- Bus und Bahnfahren ist auf dem Land vielen nicht möglich, da man eine weitere Strecke zur Arbeit fahren muss. Da wäre man pro Strecke 3 Std unterwegs, weil nicht jeder in der Innenstadt einer Kommune arbeitet. Somit eine Alternative. In EMS wird immer mehr Raum den Autofahrern genommen Bsp. Taubenstr.. da werden parkende Autos um 8 Uhr morgens gezahlt?!"
- "In den Wohngebieten wird viel und lange falsch geparkt, zum Teil werden dadurch über mehrere Tage hinweg Verkehrsteilnehmer behindert bis gefährdet.
- Um diesem Problem Herr zu werden, gab es im alten Stadtrad den Antrag, Parkmarkierungen in diesen Bereichen anzubringen.
- Dieser Antrag wurde abgelehnt, mit der Begründung, dass das Gefühl der Ordnung wichtig sei. Dies bedeutet aber auch, dass ein Gefühl wichtiger ist, als das tatsächliche Problem der Behinderung bzw. Gefährdung vieler anderer."
- "Es wäre wünschenswert wenn nicht nur darüber nachgedacht wird das Autofahren teurer zu machen. Ich wäre dafür, dass man die Vorteile der nicht KFZ Fortbewegung hervorhebt und weiterhin verbessert. Dazu sollte dem Rad mehr Vorfahrt eingeräumt werden.
- Der Bahnübergang Neubrückenstraße mit den langen Wartezeiten ist nicht nur für Kfz ein 'Ärgernis'. Radfahrer und Fußgänger haben hier, im freien stehend, ein geradezu schreckliche Situation, kalt/nass im Winter und heiß im Sommer."
- "Die Anhebung von z.B. Parkgebühren ist der völlig falsche Ansatz.
- Bessere Angebote sind gefordert und keine weitere Gängelung der Bürger."

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Steuern über Kosten & Preise

Was möchten Sie uns zu der Strategie Steuern über Kosten und Preise noch mit auf den Weg geben?

- Ich müsste überhaupt eine Haltestelle in akzeptabler Reichweite meines Arbeitgebers haben, damit die Fahrt mit den ÖPNV infrage kommt für mich. Leider liegt sie in Altenberge und ich fange um 6 Uhr an. Keine Chance aktuell einen Bus zu nehmen.
 - Anreize schaffen mit dem Rad einkaufen z.B. 10 mal mit dem Rad einkaufen einmal freien Eintritt Waldbad.
 - Ich finde alle Punkte nicht wirklich wichtig. Dafür gibt es aber keine Wahlmöglichkeit
 - "Ein ausgebauter und vergünstigter ÖPNV sind das A und O
 - Die Idee, mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern, finde ich grundsätzlich sehr gut, allerdings denke ich, dass das Stadtradeln dafür nicht geeignet ist. Es ist zeitlich stark begrenzt und findet dann statt, wenn das Wetter meistens gut ist. Daher sollte es alternative Programme geben, die dauerhafter angelegt sind.
 - Als Pendlerin nach Münster ist es sogar aktuell meist noch günstiger mit dem Auto zu fahren, da die Preise für den Zugverkehr meiner Meinung nach deutlich zu hoch sind um attraktiv und eine echte Alternative zu sein (hat wenig mit dem Mobilitätskonzept direkt in Emsdetten zu tun, ich weiß...)
 - Die Kosten die uns entstehen, wenn wir zu lange mit den Mobilitätsänderungen warten, werden höher sein, als die einer schnellen Umsetzung.
 - Die von Auswärts mit dem PKW kommenden oder extra anreisenden müssen berücksichtigt werden.
 - Aus meiner Zeit als Alleinerziehende weiß ich, dass ich mit eigenem PKW, flexibler und schneller unterwegs war! Und ich denke, daß das für viele wichtig ist.
-
-

Strategie Steuern über Verkehrsregelung

Hinweise aus dem Bereich sonstiges bei Maßnahmenauswahl:

- Umgehungsstraßen bauen!!! LKW raus aus Wohngebieten und der Stadt
- LKW und PKW weiträumig um Emsdetten herum führen.
- Umweltzone für die ganze Stadt nur Autos mit grüner Plakette dürfen fahren
- Radfahren verbieten! Was sind das für Auswahlmöglichkeiten!?
- Es sollte doch an allererster Stelle mal überhaupt flächendeckender parkverstoße geahndet werden. Vor meiner Haustür steht seit Monaten ein Anhänger wo er nicht abgestellt sein darf. Das Ordnungsamt meldet nur zurück, es gebe nicht genügend Kapazitäten zum überprüfen. Wenn die jetzt schon nicht reichen, wieso sollte man dann verstärken? Fokus bitte auch auf Wohngebiete legen! Die Situationen hier sind mitunter sehr gefährlich, grade für Kinder. Das hier hat mit "Spielstraße" wirklich nichtsehr zu tun. Schauen sie gerne vorbei: Wohngebiet Hörstingsheide, Rotdornweg. Ganztägig verstoße, besonders wenn alle von der Arbeit heimkehren.
- Immer ausnahmen schaffen (parken einschränken, nicht für gehbehinderte Autofahrer)
- Sanierungsbedürftige Straßen sollten ausgebaut werden. Auf einer Fahrradstraße fühle ich mich gar nicht sicher, diese sollten nicht eingeführt werden, aber dass kann ich ja nicht wählen.
- Ausbau von Radwegen!!!
- Alle anderen auszuwählenden Punkte kommen für mich als Auto-Pendlerin nicht in Frage
- Auf Fahrradstraßen fühle ich mich nicht sicher

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Steuern über Verkehrsregelung

Was möchten Sie uns zu der Strategie Steuern über Verkehrsregelung noch mit auf den Weg geben?

- Parken auf Gehwegen? Ist doch verboten. Wieso diese Frage?
- "Die Überwachung des Parkens ist in Emsdetten mangelhaft. Es wird im eingeschränkten Halteverbot geparkt, auf Bürgersteigen und Radwegen ebenfalls, immer wieder auch zum Entladen.
- Ich moniere wieder mal die fehlende Radfahrerfurt am Stephanusdenkmal. Ca 100 m stadteinwärts gibt es eine Radfahrerfurt. Warum nicht am Denkmal?"
- Radfahren sollte attraktiver werden, Auto fahren sollte dabei aber nicht unmöglich werden
- Für Fußgänger und Radfahrer muss ganz klar werden, wer wo verkehren darf. Darf ich auf dem hochbordgeführten unbeschilderten Bürgersteig Radfahren? Nein! Oder doch, wenn die Pflasterung das suggeriert? Muss ich vorher einen Anwalt fragen oder bezahle ich das Bußgeld freiwillig?
- "Fahrbahneinengung sind grds nicht schlecht, jedoch auch zu Lasten von Anwohnern, wenn sich dadurch der Verkehr staut und andauernd gebremst und angefahren werden muss..."
- Umgehungsstraßen bauen für den LKW-Verkehr"
- Wir können nicht alle Pkw s und Parkmöglichkeiten im Innenstadtbereich verschwinden lassen. Gerade im Innenstadtbereich gibt es Physiotherapie, Optiker, Hörgeräteakkustiker, Ärzte...Hier muss man die Möglichkeit haben zu parken!
- Was soll ein Verkehrsleitsystem bringen. Es kommen doch keine anderen Straßen als heute auch in Betracht. Der Schwerlastverkehr nimmt immer mehr zu. Große Logistikcenter in Reckenfeld und die großen Entsorger sorgen für ausreichend LKW Verkehr. Wenn dieser an Emsdetten vorbei geleitet werden würde könnte man Tempo 30 einführen und auf einigen Straßen mehr Fahrräder fahren lassen. Die Gefahr für die schwachen Verkehrsteilnehmer nimmt ab.

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Steuern über Verkehrsregelung

Was möchten Sie uns zu der Strategie Steuern über Verkehrsregelung noch mit auf den Weg geben?

- "Bitte gestaltet den Ring um die Innenstadt so um, dass Radfahrer die Innere Spur in beiden Richtungen befahren können und PKW nur noch in einer Richtung um die Stadt fahren können. Ausgehend von diesem Ring können auch an allen Stellen bei Bedarf Parkmöglichkeiten für Innenstadtbesucher geschaffen werden. Die Stadt währe im Kern Auto frei und die Radfahrer hätten endlich den ihnen zustehenden Platz im Straßenverkehr. Und in der Stadt hätten wir viel Platz zum flanieren und erholen gewonnen."
- Hier sehe ich das größte Potential bei geringsten Kosten. Beim Ausbau von Fahrradstraßen sollte unbedingt darauf geachtet werden, den Autoverkehr zu reduzieren, nicht nur durch Schilder sondern auch z.B. durch Poller, die eine Durchfahrt verhindern.
- Vielleicht kann man die zuvor genannten Punkte pilotieren um Erfahrungen zu sammeln.
- "Ich habe mich in den Punkten (Ausnahme LKW Leitsysteme) überhaupt nicht wiedergefunden.
- Ich werde weiter auf mein Auto angewiesen sein und frage mich, ob hier überhaupt noch die Lebensrealität der Bürger gesehen wird."
- Straßen mit nahe gelegenen Schulen sollten generell ein Tempolimit von 30 nicht überschreiten. Bsp.: Neubrückenstraße - zwei nahegelegene Schulen (Kardinal-von-Galen-Grundschule und GSS) - hier herrscht Tempo 50 (viele Autos fahren gerne noch schneller) - hohe Gefahr für die Schüler
- Kreisverkehre sind ggü. Ampelanlagen EIN Segen! Schwierig nur, wenn sie überlastet werden, siehe Salvuskreisel. Ausweichstrecken wären angebracht.

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Strategie Steuern über Verkehrsregelung

Was möchten Sie uns zu der Strategie Steuern über Verkehrsregelung noch mit auf den Weg geben?

- "Man muss immer älter Menschen oder gehandikapte mit einbeziehen. Für diese Personen oder Begleitpersonen muss es ausnahmen vor allem vor Arztpraxen Apo usw. geben. Andere Städte machen dieses auch immer mit beachten solche Maßnahmen machen dann auch andere Städte wie wird dann der Verkehr werden?"
- Fahrradstraßen würde ich selbst nicht nutzen, ich halte diese persönlich für gefährlicher. Gerade im Winter, wenn Fahrradfahrer (z.B. Schulkinder auf dem Schulweg) stürzen und Autos dahinter fahren sehe ich es als kritisch. Die Geschwindigkeit generell auf 30 KMH zu senken, nur um das (teilweise notwendige) Autofahren zu unterbinden finde ich willkürlich.
- Nicht den Fokus auf 30kmh setzen, es ist zwar richtig aber so werden die Leute nicht abgeholt. Konsequenz Fahrradwege bauen und somit den Autoverkehr unattraktiv machen
- Ich freue mich auf die Umsetzung aller zuvor genannter Maßnahmen
- Die Neuenkirchener Str. sollte zurück gebaut werden , um für Radfahrer einen größeren Bereich zu schaffen.
- Auf Fahrradstraßen fühle ich mich nicht sicher und möchte auch nicht das eine Kinder darauf fahren. Da ist es jetzt besser!
- Die Zufahrt für körperlich eingeschränkt, Feuerwehr, Krankenwagen, Handwerker usw. muss weiter gewährleistet sein. Somit Einschränkungen aber keine Verbote für PKW.
- Es sollten konsequent für Rad und Fuß Systemvorteile geschaffen werden, d.h. kurze, direkte Wege für Rad und Fuß und Umwege über Hauptverkehrsstraßen für's Auto
- In den Einkaufsstraßen sollte kein PKW Verkehr erlaubt sein. Fahrradstraßen halte ich, wie auch die Regelung z.B. auf dem Brookweg für eher gefährlich. Gute Fahrradwege sind wichtig. Parken auf dem Gehweg muss bestraft werden. Genügend Parkplätze (mehr als 1,5 pro Wohnung) für Neubauten ist damit Voraussetzung

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Sie haben weitere Anregungen und möchten uns noch etwas Wichtiges zur Mobilität in Emsdetten oder zum Integrierten Mobilitätskonzept mitteilen?

- Schmöde, weiche Übergänge zum und vom Straßenniveau zu den Radwegen. Ohne die nervigen, halbhohe Bordsteinkanten und scharfen Kanten bei den Regen/Abflussrinnen (Gossen).
 - "Warum sind alle Textfelder wie dieses in der 4. Zeile blockiert?"
 - Ich bin am Sandufer auf dem Kleinpflaster des PKW-Parkstreifens vor der Radabstelle beim Aufsteigen gestolpert, möglicherweise über einen hochstehenden Pflasterstein und habe mich sehr verletzt. Das war am 13.5.22, musste am 14.5. als Notfall ins Krankenhaus nach Borghorst. Fahrradfahren z.Zt. nicht möglich. Ich habe schon in der Vergangenheit unebenes Pflaster und Löcher in Pflasterungen moniert.
 - xxxxxhier Blockierung, warum?"
 - In der Online-Beteiligung 2021 waren auch Anregungen, die es nicht in die "Verwertung" geschafft haben oder allenfalls hinter einer frei interpretierbaren Begrifflichkeit versteckt wurden. Die Demotivation der Autoren wäre vielleicht geringer, wenn man nachlesen könnte, warum sie keine Beachtung fanden bzw. welches Ausschlusskriterium dazu vorgegeben war.
 - "Ein gutes günstiges flexibles Busnetz fände ich gut, aber aufgrund der Kosten wird das wohl kaum umzusetzen sein. Bei den Schulbuskosten hieß ja immer schon zu teuer.
 - Und ganz ehrlich, ich fahre gern mit dem Rad, aber mit einem großen Lastenrad, das traue ich mich schon nicht mehr. Und vor allem, wo stellt man ein Lastenrad zu Hause ab-Einfamilienhäuser/Wohnungen mit 1 1/2 Stellplatz ohne Keller-haben da keine Möglichkeit."
 - Es fehlt ein ganzheitliches Konzept. Welches Lastenfahrzeug ersetzt den Schwerlastverkehr? Der hat extrem zugenommen. Dazu gibt es nichts im Konzept. Nur die bösen Autofahrer soll das Leben schwer gemacht werden. Wenn man alle die um die Stadt herum führen würde die dort gar nicht hinwollen, wäre es im Stadtkern deutlich sicherer und man könnte die Straßen auch mit dem Fahrrad nutzen. An jeder Ampel hat man Angst, dass ein LKW einen platt fährt. Gerade für Kinder ist das mit den LKWs eine Gefahr
-
-

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Sie haben weitere Anregungen und möchten uns noch etwas Wichtiges zur Mobilität in Emsdetten oder zum Integrierten Mobilitätskonzept mitteilen?

- "Bitte gebt den Radfahrern und Fußgängern endlich den Platz im Verkehrsraum, der ihnen zusteht. Die Überprivilegierung der Autofahrer MUSS enden. Das fängt bei der Selbstverständlichkeit für Autofahrer an, ihren PKW im öffentlichen Raum abzustellen. (siehe Radweg und Beschwerden Taubenstraße etc.) Ich wüsste auch keinen Gesetzes Text, der dies so zugesteht, ich kenne aber die Garagen Nutzungspflicht der Landes Bauordnung."
- Es würde mir darum gehen die Lebensqualität in Emsdetten zu verbessern. Viele motorisierte Fahrzeuge wirken der Lebensqualität vieler Menschen entgegen. Gleichwohl ist Mobilität unverzichtbar und ein großes Bedürfnis, schon aus beruflichen Gründen. Wir müssen also versuchen die nichtmotorisierte Mobilität viel attraktiver zu machen, es sollte geradezu luxuriöser sein sich nicht mit dem KFZ zu bewegen. Kosten, Zeit, Komfort/Spaß und Sicherheit sind die übergeordneten Themen.
- In Emsdetten sind wir anders als in Großstädten noch sehr aufs Auto angewiesen um zur Arbeit zu kommen oder Freunde in den Umliegenden Orten zu besuchen. Eine Verkehrspolitik wie in der Stadt Münster wäre eine erhebliche Zumutung für die Bürgerinnen und Bürger. Es darf gerne noch viel für den Fahrradverkehr und Fußgänger verbessert werden aber ohne große Einschnitte für den Straßenverkehr.
- Bitte nicht den privaten Sektor vergessen. Gerade in den Wohngebieten oder vor Kindergärten, wo auch Kinder am Straßenverkehr teilnehmen ist es nicht nur durch die Parksituation gefährlich für sie. Gerade wenn zb junge Fahrer ihre Muskeln im Straßenverkehr spielen lassen oder generell einfach zu schnell gefahren wird entstehen sehr kritische Situationen. Es wäre schön, wenn insgesamt mehr kontrolliert werden würde. Und wenn es nur ein Beamter am Straßenrand steht und den Finger hebt.

Ergebnisse 2. Online-Beteiligung **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**

Sie haben weitere Anregungen und möchten uns noch etwas Wichtiges zur Mobilität in Emsdetten oder zum Integrierten Mobilitätskonzept mitteilen?

- Es sollten positive Ansätze erarbeitet werden das Fahrradfahren und Laufen zu Attraktiveren. Den fahrenden Verkehr nur deswegen einzuschränken um ihn unattraktiver zu machen ist für mich kein passender Ansatz. Da ich in Emsdetten wohne und alles mit Fahrrad oder Auto erreichen kann, benötige ich keinen öffentlichen Nahverkehr.
- Ich hätte gerne an der "repräsentativen Umfrage" teilgenommen, schade, aber durch diese Umfrage konnte ich mich auch noch äußern, danke für die Möglichkeit!
- Hoffentlich wird auch mal auf Bürgermeinungen gehört, sofern diese repräsentativ genug sind.
- Der Anfang ist gemacht, jetzt bitte auch zügig umsetzen.
- "Es sollten Maßnahmen zur zwingenden Regelung für Radfahrende (z. B. Verbot des Überholens auf der rechten Seite und Benutzung der Fahrradklingel, Richtungswechselanzeigen per Hand). Es gibt bei Jung und Alt kaum noch richtig Überholende, was manchmal schon zu Fastunfällen geführt hat."
- Die Borghorster Str. und die Neuenkirchener Str. ist für Radfahrer lebensgefährlich.

Anhang III Dokumentation

1. Öffentliches Forum

Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Datum: 11. Dezember 2021
Zeitraum: 14:00 bis 17:15 Uhr
Ort: Digital über BigBlueButton
Anzahl der Teilnehmenden: Ca. 50

Öffentliches Forum 11. Dezember 2021

Dokumentation

Ablauf

- Begrüßung mit Ablauf, Vorstellung Mitwirkende und Überblick über den Teilnehmerkreis
- Informativer Einstieg: Was ist ein Integriertes Mobilitätskonzept?
- Austausch: Wie erleben Sie Mobilität und Verkehr in Emsdetten heute und was ist Ihre Zukunftsvision?
- Gesprächsphase in Gruppen: Wie soll in Emsdetten zukünftig Mobilität gestaltet werden?
- Auswertung und Abschluss mit Ausblick

1. Begrüßung

Bürgermeister Oliver Kellner eröffnet das öffentliche Forum für das Integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Emsdetten. Er begrüßt die Teilnehmenden und bedankt sich herzlich für ihre Bereitschaft im Prozess mitzuarbeiten. Herr Kellner verweist in seiner Begrüßung auf den Zusammenhang zwischen Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabe: „Nicht alle Menschen haben den gleichen Zugang zur Mobilität, aber grundsätzlich das gleiche Recht zur Teilhabe.“ Das Integrierte Mobilitätskonzept zielt darauf, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in Emsdetten nachhaltig zu verbessern, vorhandene Defizite abzubauen sowie Konzepte für eine zukunftsfähige Mobilität für die Emsdettener Bürgerinnen und Bürger zu entwickeln. Herr Kellner beschreibt die Resonanz auf die erste Online-Beteiligung als überwältigend und bedankt sich für die Mitwirkung.

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, übernimmt zusammen mit ihrer Kollegin Karina Meißner die Moderation. Frau Böcker stellt die Ziele der Veranstaltung sowie den Ablauf vor und gibt letzte technische Hinweise. Die Veranstaltung wird Corona-bedingt nicht in Präsenz, sondern digital mit dem Konferenzprogramm BigBlueButton durchgeführt. Die Teilnehmenden hatten am Vortag der Veranstaltung Gelegenheit, die Einwahl und Handhabung im Konferenzprogramm zu testen. Auch beim Einlass zur Veranstaltung wurden Hinweise gegeben und anhand von Abfragen die Handhabung geübt. Frau Böcker weist darauf hin, dass Teile der Veranstaltung aufgezeichnet werden, damit die Präsentationen und wesentlichen Informationen für die weitere interessierte Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden können. Es ist jederzeit erkennbar, ob die Aufnahme läuft, zudem wird es angesagt.

Anschließend stellen sich die Mitwirkenden der Verwaltung der Stadt Emsdetten vor:

- Martin Dörtelmann, Technischer Beigeordneter, Mitinitiator der Ausschreibung des Integrierten Mobilitätskonzepts, begleitet den Prozess übergeordnet,
- Betina Loddenkemper, Klimaschutzmanagerin im Fachdienst Stadtentwicklung und Umwelt, war zuständig für die Ausschreibung des Integrierten Mobilitätskonzepts und ist im Prozess inhaltlich beratend tätig,
- Simon Wieler, Fachdienstleiter Straßen und Entsorgung, wird vor allem bei der Umsetzung von Maßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzeptes gefragt sein,
- Philipp Bunse, seit kurzem Fachdienstleiter Stadtentwicklung und Umwelt, wird heute erst einmal hören, welche Anregungen für das Mobilitätskonzept aus der Öffentlichkeit eingebracht werden,
- Thorsten Rösch, Mobilitätsmanager der Stadt Emsdetten, wird das Integrierte Mobilitätskonzept seitens der Stadt Emsdetten maßgeblich betreuen.

Die Planersocietät ist mit der fachlichen und inhaltlichen Ausarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes beauftragt. Das Büro TOLLERORT gestaltet und moderiert die öffentliche Beteiligung im Prozess. Die Mitwirkenden des externen Teams stellen sich ebenfalls vor:

- Kevin Hillen ist Projektleiter bei der der Planersocietät,
- Ilka Bürling unterstützt mit einer weiteren Kollegin die inhaltliche Bearbeitung.

Frau Meißner, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, stellt sich abschließend vor und erläutert die Ergebnisse von zwei Abfragen, die in der Phase des Einlasses gestellt wurden:

- Frage: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?
Die Teilnehmenden können aus fünf Antwortmöglichkeiten eine auswählen. An der Abfrage beteiligen sich 41 Personen.
Ergebnis (häufigste Nennung zuerst):
 - Mit dem Fahrrad: 49% (20 Nennungen)
 - Gemischt: 32% (13 Nennungen)
 - Zu Fuß: 7% (3 Nennungen)
 - Mit dem Kfz: 7% (3 Nennungen)
 - Mit Bus oder Bahn: 5% (2 Nennungen)
- Frage: Wo wohnen Sie?
Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, ihren Wohnstandort auf einer Karte zu markieren. Nicht alle Teilnehmenden können schließlich teilnehmen, je nach Endgerät und ausgewähltem Browser sind die Werkzeuge im Konferenzprogramm offenbar eingeschränkt nutzbar. Anhand der schließlich gesetzten Standorte zeigt sich, dass besonders viele Teilnehmenden im Kerngebiet Emsdettens wohnen, es aber auch Beteiligte von außerhalb gibt.

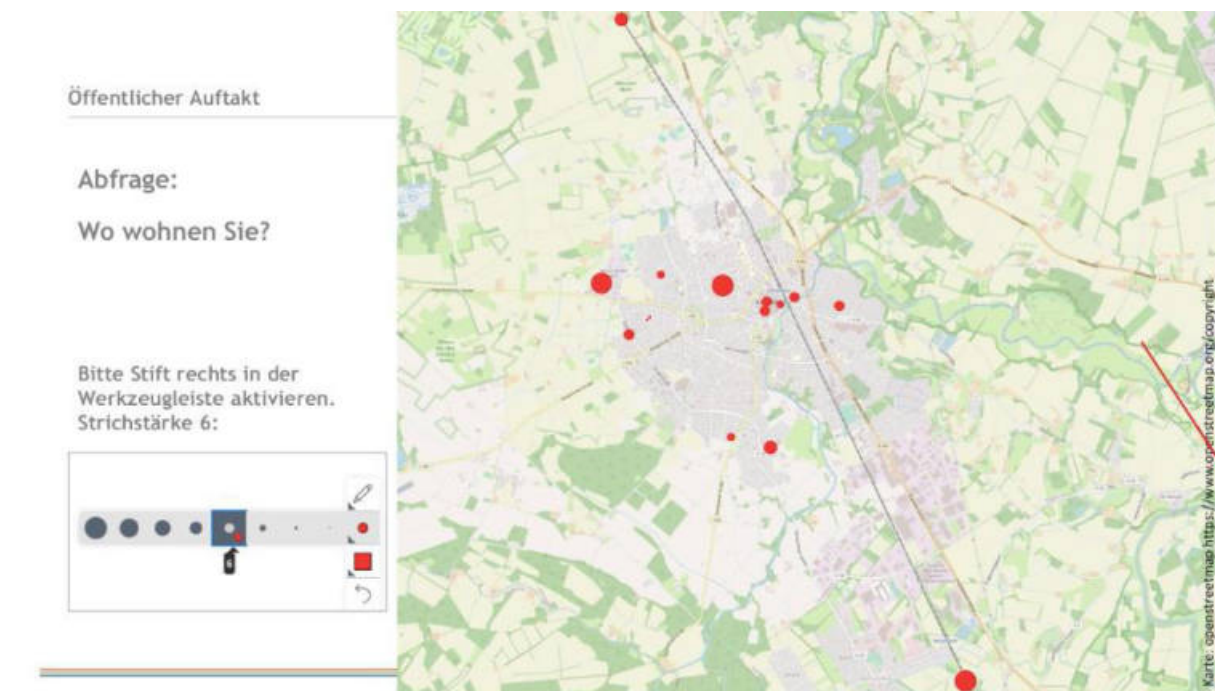


Abbildung: Ergebnis der Abfrage „Wo wohnen Sie?“

2. Information im Interview: Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Frau Böcker führt anschließend durch einen informativen Einstieg im Interview mit den Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung. Die Beteiligten können währenddessen Rückfragen im Chat stellen. Von dieser Möglichkeit wird jedoch wenig Gebrauch gemacht.

- **Frage an Herrn Hillen: Was ist ein Integriertes Mobilitätskonzept und wie wird es erarbeitet?**

Herr Hillen erläutert, es gehe bei dem Konzept um eine Gesamtstrategie für die künftige Entwicklung von Mobilität und Verkehr in der Stadt unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten und ihrer Wechselwirkungen untereinander. Dieser Anspruch stecke hinter dem Begriff „Integriert“.

Mit dem integrierten Mobilitätskonzept solle ein Zielbild für das Jahr 2030/2035 erarbeitet werden, das Antworten auf viele Fragen gibt: Wie sollen sich Mobilität und Verkehr bis in die 2030er Jahre entwickeln? Wie sind die Rahmenbedingungen dafür zu gestalten und welche Maßnahmen sind dafür umzusetzen? Dabei werden kurzfristige Maßnahmen, vor allem aber auch mittel- und langfristige Maßnahmen ermittelt, die umzusetzen sind, um die Ziele zu erreichen.

Herr Hillen skizziert anhand einer Grafik das Vorgehen und die wesentlichen Arbeitsschritte für die Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes.

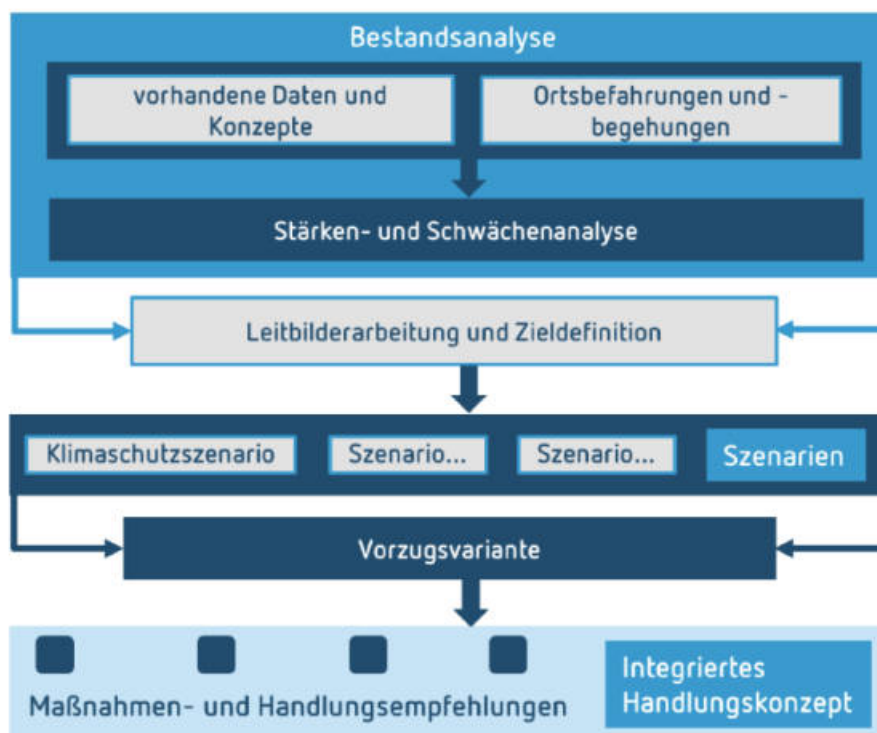


Abbildung: Arbeitsschritte für das Integrierte Mobilitätskonzept

Das Team der Planersocietät hat sich im ersten Schritt die Stadt Emsdetten mit ihrem Verkehr und der Mobilität der Menschen gut angeschaut, Daten und Konzepte

ausgewertet, Gespräche geführt und eine Online-Beteiligung durchgeführt. Alle Informationen, auch aus der heutigen Veranstaltung, münden in eine Stärken- und Schwächen-Analyse, die Handlungserfordernisse aufzeigt. Sie soll Ende des Jahres weitestgehend abgeschlossen sein. Dann werden in der zweiten Arbeitsphase Ziele, Strategien und Maßnahmen erarbeitet.

- **Frage an Herrn Rösch, Mobilitätsmanager der Stadt: Was sind aus Sicht der Stadt die wesentlichen Ziele bei der Bearbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes? Was kann es leisten und was kann es auch nicht leisten?**

Herr Rösch verweist auf die Erläuterungen des Bürgermeisters: Das Konzept ziele darauf, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in Emsdetten kurz-, mittel- und langfristig zu verbessern. Es gehe um mehr als um den Verkehr. Mobilität müsse für alle Menschen verfügbar, zugänglich und finanzierbar sein. Deshalb sei es wichtig, dass Menschen auch ohne Auto und bei geringerem Einkommen mobil und unterwegs sein könnten und dass sie nicht durch Barrieren behindert werden. Barrieren können auch zum Beispiel durch fehlende Informationen entstehen. Mobilität sei wichtig für den Wirtschaftsstandort Emsdetten.

Das Thema der Nachhaltigkeit gewinne immer mehr an Bedeutung, so Herr Rösch. Es sei wichtig, dass sich alle Fachbereiche in der Verwaltung damit auseinandersetzen würden. Die Gestaltung der Stadt habe großen Einfluss auf die Mobilität der Menschen, ob sie beispielsweise kurze Strecken auch einmal zu Fuß gehen würden.

Das Leitbild des Mobilitätskonzepts diene der Orientierung in künftigen Entscheidungsprozessen. Das Konzept solle dafür auf einem möglichst breiten Fundament stehen. Deshalb sei es wichtig, neben allen Fachbereichen der Verwaltung auch die Bürgerinnen und Bürger und Akteure der Stadtgesellschaft aus Wirtschaft und Politik sowie aus Interessensverbänden einzubeziehen.

Herr Rösch bedankt sich für die rege Beteiligung an der Online-Beteiligung. Nicht jeder einzelne Hinweis werde im Rahmen des Mobilitätskonzepts verbessert werden können, aber alle Hinweise würden die Analyse und Ableitung von Schlüsselmaßnahmen für das Konzept unterstützen.

- **Frage an Herrn Dörtelmann: Wie kann es gelingen die unterschiedlichen Anliegen der Bürgerinnen und Bürger zu hören und in einen Interessenausgleich zu bringen?**

Herr Dörtelmann betont, es sei der Stadt Emsdetten immer wichtig, die Bürgerinnen und Bürger bei Planungsprozessen mit einzubinden. Beim Mobilitätskonzept sei es besonders wichtig, da die Bürgerinnen und Bürger in ihrem ganz persönlichen Alltag betroffen sind.

Herr Dörtelmann beschreibt die Bausteine des Beteiligungsprozesses, mit denen unterschiedliche Perspektiven der Bürgerinnen und Bürger in den Prozess einbezogen werden sollen. Der Online-Dialog war der erste Schritt der öffentlichen Beteiligung im Rahmen des Mobilitätskonzepts, bei dem bereits sehr viele Hinweise eingebracht wur-

den. Das heutige öffentliche Forum ist ein Format für die Diskussion ausgewählter Fragestellungen. Im Januar sollen mit einer Kinder- und Jugendkonferenz die Perspektiven der jüngeren Generation einbezogen werden. Auch ein Austausch mit dem Senioren- und Inklusionsbeirat ist geplant. Im Rahmen einer Haushaltsbefragung, die voraussichtlich im Frühjahr stattfinden wird, werden 3.000 Haushalte zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Hieraus erhofft sich das Planungsteam Erkenntnisse darüber, wie sich die Mobilität im Alltag für die breite Masse der Bevölkerung gestaltet.

Auch in der zweiten Arbeitsphase, in der ausgehend vom Leitbild Ziele, Strategien und Maßnahmen abgeleitet werden, werde es Angebote zur Beteiligung geben. Hier gehe es unter anderem darum, den Beteiligten zu vermitteln, wie ihre bisher eingebrachten Anliegen eingearbeitet worden sind, und über die Ausgestaltung des Maßnahmenkonzepts zu diskutieren.

- **Frage an Frau Loddenkemper: Wie kann das integrierte Mobilitätskonzept auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten?**

Frau Loddenkemper berichtet, dass die Stadt Emsdetten alle zwei Jahre eine CO₂-Bilanzierung erstellen lasse. Der Verkehrssektor trage mit 16% ganz erheblich zu den klimaschädlichen Emissionen bei (Verkehr in Emsdetten ohne beispielsweise Flugreisen). Bei der Bewertung der Ausgangslage und der Perspektiven sei zu berücksichtigen, dass seit 1990 alle Sektoren wie z.B. Industrie, Haushalte und Konsum ihre klimaschädlichen Emissionen reduzieren konnten, mit Ausnahme des Verkehrssektors. Obwohl die Emissionen pro Fahrzeug im Zuge des technischen Fortschritts deutlich reduziert werden konnten, würden die Emissionen nicht geringer. Frau Loddenkemper vermutet, dass größere Autos gekauft oder mehr und längere Wege mit dem Auto zurückgelegt werden.

Frau Loddenkemper sieht hier einen großen Handlungsbedarf. Im integrierten Mobilitätskonzept sollten Maßnahmen erarbeitet werden, durch die auch der Verkehrssektor einen Beitrag zum Klimaschutz leisten könne. Das bedeute nicht, dass überhaupt nicht mehr Auto gefahren werden dürfe.

Auf eine Nachfrage aus dem Chat sagt Frau Loddenkemper zu, die CO₂-Bilanz von Emsdetten zur Verfügung zu stellen. Die CO₂-Bilanz ist bereits im Rats-Informationssystem hinterlegt: [Ausschuss Klima, Umwelt und Mobilität 10.6.2021](#).

- **Frage an Herrn Bunse: Was sind große, besondere Herausforderungen für das integrierte Mobilitätskonzept in Emsdetten?**

Herr Bunse ist erst seit kurzem in der Stadtverwaltung Emsdetten tätig. Die Moderatorin bittet ihn daher um einen ersten Eindruck.

Herr Bunse hebt die kompakte Siedlungsstruktur der Stadt als wichtige Voraussetzung für eine umweltfreundliche Nahmobilität hervor. Eine Stadt der kurzen Wege sei in Emsdetten gut realisierbar, das würde auch der Modal-Split belegen (Der Modal-Split stellt die Anteile der einzelnen Verkehrsarten an allen Wegen dar.) Aber auch manche weitere Strecken könnten umweltfreundlich zurückgelegt werden: Die Bahnverbindung nach Rheine (Norden) und nach Münster (Süden) sei sehr gut.

Herr Bunse sieht die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs als besondere Herausforderung für das integrierte Mobilitätskonzept an. Allerdings sei die Stadt in diesem Handlungsfeld nicht in jedem Fall verantwortlich und müsse auf andere Akteure einwirken. Der Raum von Emsdetten und Umgebung sei ländlich geprägt. Die ÖPNV-Verbindungen im Umland seien ausbaufähig. Viele Menschen besitzen und nutzen heute einen eigenen Pkw. Es müssten vermutlich sehr gute Anreize geschaffen werden, damit mehr Menschen auf andere Fortbewegungsmöglichkeiten umsteigen und das Auto vor der eigenen Tür öfter einmal stehen lassen würden.

- **Frage an Herrn Kellner: Welche Meilensteine sind aus Ihrer Sicht für das Mobilitätskonzept und für den Austausch heute wichtig?**

Herr Kellner bekräftigt abschließend die Einschätzung von Herrn Bunse, dass die kompakte Siedlungsstruktur in Emsdetten eine gute Voraussetzung für den Nahverkehr und einen umweltfreundlicheren Mix der Verkehrsarten sei. Die Stadt habe auch bereits viele gute Angebote dafür geschaffen, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Der Radverkehrsanteil liege bereits heute über dem Anteil in vielen anderen Städte. In Emsdetten gebe es gute Angebote, wie das Carsharing am Bahnhof. Das reiche aber noch nicht aus, um die Nutzung des Autos für tägliche Fahrten im erforderlichen Umfang weiter zu reduzieren.

Herr Kellner legt Wert darauf, dass die Stadt in ihrem Einflussbereich aktiv wird und die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger erkennbar verbessert. Das Integrierte Mobilitätskonzept solle so nah wie möglich an den Bedürfnissen der Menschen in Emsdetten ausgerichtet werden.

3. Inhaltlicher Einstieg in kurzen Gesprächseinheiten/Murmelgruppen:

Die Teilnehmenden haben im Anschluss die Möglichkeit, in Kleingruppen folgende Fragestellung zu besprechen: **Wie erleben Sie Mobilität und Verkehr in Emsdetten heute und was ist Ihre Zukunftsvision?**

Der Austausch trägt dazu bei, dass die Teilnehmenden ins Thema einsteigen und unterschiedliche Perspektiven kennenlernen. Diese Gespräche werden nicht aufgezeichnet.

Im Nachgang können die Teilnehmenden, Eindrücke aus den Murmelgruppen äußern und Hinweise im Chat geben. Bei dieser Gelegenheit beschreibt ein Teilnehmer aktuelle Gefahrenstellen im Verkehrsnetz. Um kurzfristig Gefahrenstellen zu melden und zu beseitigen wird im Chat auf den Mängelmelder der Stadt verwiesen: www.emsdetten.de/rathaus-politik-buergerservice/buergerservice/ideen-anregungen-und-schaeden/

Weitere Hinweise im Chat:

- Zukunft elektrisch, dazu ÖPNV einfach gestalten, flächendeckend ausbauen und günstige Preise für alle.
- Fahrrad und ÖPNV sollten Vorfahrt vor dem Individualverkehr haben.

- Akute Gefahrenstellen können/sollten doch über den Mängelmelder der Stadt gemeldet werden.
- Der Mängelmelder ist auch erweitert worden um die Option Radverkehr.
- Der Kreis Steinfurt hat ein Radverkehrskonzept erstellt, das Alltagsradwege zwischen den Kommunen definiert hat.
- ÖPNV auf örtlicher Ebene deutlich attraktivieren. Radverkehr ausbauen. KFZ-Stellplätze in der Innenstadt reduzieren. Radverkehrsnetz deutlich attraktiver machen.
- Wir haben über die Situation der oft nicht funktionierenden Aufzüge der Bahn gesprochen und über eine Idee der Abhilfe. Eine Rampeanlage auf der Seite des Lindenhofes. Auf der anderen Seite ist eine Abkürzung vorhanden.

Frau Böcker bittet die Teilnehmenden nach dem Austausch, an zwei Umfragen mitzuwirken, um einen Eindruck von ihrer Bewertung der Ausgangslage und des Veränderungsbedarfs zu bekommen:

- **Umfrage: Wie bewerten Sie die Ausgangslage? (Sehr gut bis sehr schlecht)**
Die Teilnehmenden können aus fünf Antwortmöglichkeiten eine auswählen. An der Abfrage beteiligen sich 38 Personen.
Ergebnis (häufigste Nennung zuerst):
 - Mittel: 61% (23 Stimmen)
 - Gut: 34% (13 Stimmen)
 - Schlecht: 5% (2 Stimmen)
 - Sehr gut: 0%
 - Sehr schlecht 0%
- **Umfrage: Wieviel Veränderung wünschen Sie sich? (Keine bis sehr viel)** Die Teilnehmenden können aus fünf Antwortmöglichkeiten eine auswählen. Im Chat wird nachgefragt, worauf sich die Veränderung bezieht. Antwort: auf die aktuelle Situation. An der Abfrage beteiligen sich 37 Personen.
Ergebnis (häufigste Nennung zuerst):
 - Viel: 54% (20 Stimmen)
 - Sehr viel: 24% (9 Stimmen)
 - Mittel: 19% (7 Stimmen)
 - Wenig: 3 % (1 Stimme)
 - Keine: 0%

Bei einer überwiegend als *mittel* bis *gut* bewerteten Ausgangslage wünscht die deutliche Mehrzahl der Beteiligten viel bis sehr viel Veränderung.

4. Fachlicher Input zum Arbeitsstand

Herr Hillen und Frau Bürling geben einen Überblick, über bisherige Arbeitsschritte und Erkenntnisse. Sie leiten auf dieser Grundlage Ist-Thesen für den anschließenden Austausch ab. Die Thesen sind bewusst überspitzt und aus der Perspektive fiktiver Personen dargestellt, um das Gespräch in den Kleingruppen anzuregen.

Während der Präsentation haben die Beteiligten Gelegenheit, Rückfragen und Anmerkungen im Chat zu stellen.

Herr Hillen erläutert zunächst die Stärken-Schwächen-Analyse. Sie steht im Mittelpunkt der ersten Arbeitsphase. Auf ihrer Grundlage werden in der zweiten Phase Ziele, Strategien und Maßnahmen abgeleitet. Themen der Bestandsanalyse sind:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Kfz-Verkehr
- Wirtschafts- und Güterverkehr
- E-Mobilität, Inter- und Multimodalität

Neben Ortsbegehungen und -befahrungen sowie der Auswertung von Daten und vorliegenden Konzepten durch das Gutachterteam, stellen verschiedene Formate der Beteiligung und des Dialogs wesentliche Grundlagen für die Analyse dar. Ein Baustein ist das hier stattfindende öffentliche Forum. Prozessbegleitend findet ein regelmäßiger Austausch in einer Projektgruppe der Verwaltung und in mehreren Terminen mit einem Lenkungskreis mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtgesellschaft sowie aus Wirtschaft und Politik statt.

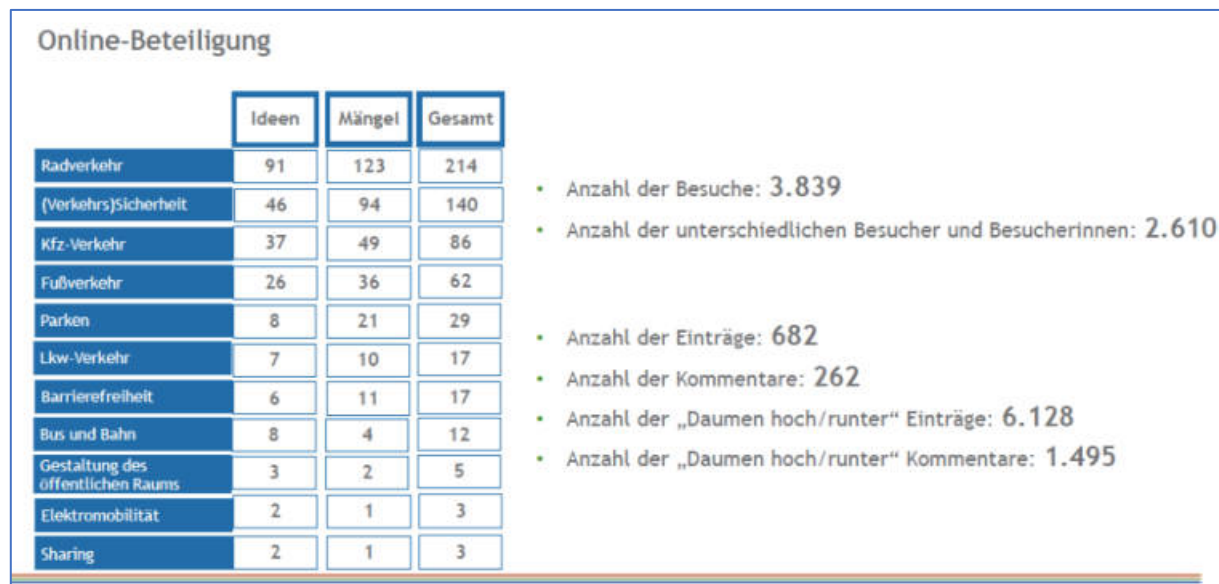


Abbildung: Übersicht über die Beiträge aus der Online-Beteiligung

Vielfältige Hinweise wurden bei einer Online-Beteiligung im Herbst 2021 über einen Zeitraum von 8 Wochen eingebracht. Es gingen 682 Meldungen aus der Öffentlichkeit ein, die wiederum

vielfältig kommentiert und bewertet wurden. Die fachliche Analyse wird so durch die Expertise der Nutzenden angereichert.

In der Präsentation zeigt Frau Bürling zunächst für den Fußverkehr die bisher ermittelten Stärken und Schwächen auf. Am Beispiel des Fußverkehrs stellt sie dann die abgeleiteten Ist-Thesen vor, die das anschließenden Gespräch anregen sollen.

Öffentlicher Auftakt **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**






Stärken Fußverkehr

- Verkehrsberuhigte Innenstadt
- Attraktive Wegebeziehung Bahnhof <-> Innenstadt
- Kurze Wege zwischen Wohngebieten und Innenstadt
- Wochenmarkt als Frequenzbringer in der Innenstadt
- Barrierefreiheit v.a. in der Innenstadt weitestgehend vorhanden
- Ausreichend breite Gehwege entlang von Hauptverkehrsstraßen größtenteils gegeben
- Wege entlang Grünzügen/Mühlenbach und Westring losgelöst vom Motorisierten Individualverkehr
- Dichtes Netz an fußläufig erreichbaren Nahversorgung im Innenstadtbereich

Öffentlicher Auftakt **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**





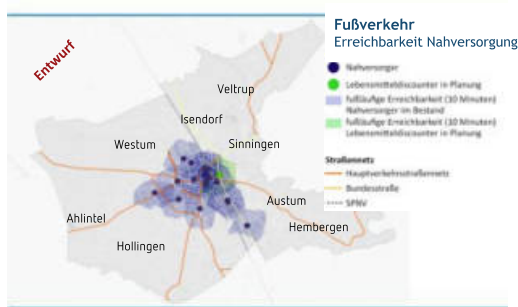

Schwächen Fußverkehr

- z.T. ungenutzte Potenziale innerstädtischer Plätze
- Konflikte mit dem fließenden Radverkehr in der Innenstadt
- „alte“ Rad-Pflasterung auf Gehwegen führt zu Unsicherheit bei Verkehrsteilnehmenden
- Bahntrasse als Zäsur
- Querungshilfen entlang von Hauptverkehrsstraßen nicht immer gegeben
- Fußläufige Nahversorgung der äußeren Ortsteile
- Lage sensibler Einrichtungen an Hauptverkehrsstraßen

Abbildungen: Darstellung von Stärken und Schwächen im Bereich Fußverkehr

Für den Fußverkehr werden folgende Ist-Thesen aus der Perspektive eines 72-jährigen Rentners zur Diskussion gestellt:

- Wenn ich einkaufen möchte, bleibt mir nichts Anderes übrig, als mit dem Auto zu fahren. In fußläufiger Entfernung gibt es keinen Supermarkt. Der nächste Supermarkt ist ewig weit weg und ich müsste zudem entlang vielbefahrener Straßen laufen und die Bahngleise unterqueren.
- Wenn meine Frau Elke und ich unterwegs sind, versuchen wir die Wege entlang der Hauptverkehrsstraßen zu meiden. Die eigentlich schönen Wege durchs Grüne sind teilweise (zum Beispiel am Mühlenbach) aber in Herbst und Winter und bei Dunkelheit für uns kaum noch nutzbar.

Öffentlicher Auftakt **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**Stadt
Emsdetten
Der Bürgermeister**Rahmenbedingungen Person**

- Herbert, 72, Rentner
- lebt seit ca. 40 Jahren im Emsdettener Osten
- seine Frau Elke ist geheimeschränkt und benötigt einen Rollator

Situation Fußverkehr

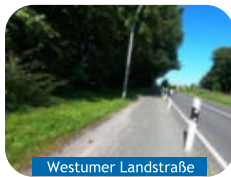
- kein Nahversorger im Ortsteil ansässig
- fährt zweimal die Woche in die Innenstadt zum Einkaufen
- seine Frau ist auf die Fahrten mit dem Auto angewiesen

Ist-These

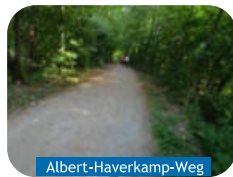
Wenn ich einkaufen möchte bleibt mir nichts anderes übrig, als mit dem Auto zu fahren. In fußläufiger Entfernung gibt es keinen Supermarkt. Der nächste Supermarkt ist ewig weit weg und ich müsste zudem entlang vielbefahrener Straßen laufen und die Bahngleise unterqueren.

Ist-These

Wenn meine Frau Elke und ich unterwegs sind, versuchen wir die Wege entlang der Hauptverkehrsstraßen zu meiden. Die eigentlich schönen Wege durch's Grüne sind teilweise (zum Beispiel am Mühlenbach) aber in Herbst und Winter und bei Dunkelheit für uns kaum noch nutzbar.



Westumer Landstraße



Albert-Haverkamp-Weg

Abbildung: Darstellung der gesprächsangeregenden Ist-Thesen im Bereich Fußverkehr

Die für alle Themen vorgestellten Stärken und Schwächen sind der Präsentation der Planersocietät zu entnehmen.

Während der Präsentation über die Stärken und Schwächen im ÖPNV wird im Chat nachgefragt: Was gehört alles zum ÖPNV? Auch die Bahnpendler oder nur der Busverkehr innerhalb der Stadtgrenzen? Herr Hillen erläutert, dass sowohl der Busverkehr als auch der Bahnverkehr, d.h. auch der Pendlerverkehr beim ÖPNV betrachtet wird.

Abschließend geht folgende Frage im Chat ein: „Gibt es auch eine SWOT - Analyse bezogen auf das Projekt - Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten 2035.. Hier insbesondere Gefahren und Chancen für das Konzept bis 2035?“ Herr Hillen erläutert, die SWOT-Analyse sei ein methodischer Schritt im Verfahren. Aus den Stärken und Schwächen werden Handlungserfordernisse für alle Verkehrsträger und ihr Zusammenspiel abgeleitet. Diese Handlungserfordernisse werden als Chancen in die Zielfindung und als Ideenträger bei der Entwicklung von Maßnahmen berücksichtigt. Herr Rösch ergänzt im Chat: Darüber hinaus ist eine stetige Evaluierung des Konzepts vorgesehen, um ggf. nachjustieren zu können.

5. Gesprächsphase in Gruppen

Nach einer kurzen Pause haben die Beteiligten die Gelegenheit, in Gruppen verschiedene Themen anhand der vorbereiteten Thesen zu diskutieren. Die Gesprächsleitung führt zunächst in das Thema ein und stellt die Ist-Thesen vor. Die Diskussion leiten folgende Fragen:

- Einstieg: Teilen Sie diese Thesen? Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf?
- Hauptteil: Wie soll in Emsdetten zukünftig Mobilität gestaltet werden?

Antworten auf die zweite Frage notiert die Gesprächsleitung als Soll-Thesen sichtbar für alle Beteiligten in einer Präsentation.

5.1 Gruppe 1: Thesen zum ÖPNV und Fußverkehr

Gesprächsleitung: Karina Meißner

Unterstützung: Thorsten Rösch

ÖPNV

Rahmenbedingungen

Rahmenbedingungen Person

- Hilke, 47, berufstätig
- Wohnt in Borghorst
- Arbeitet im Zentrum von Emsdetten

Situation ÖPNV

- Pendelt fünf Tage die Woche zur Arbeit
- Bus R75 fährt ab ca. 6 Uhr von Borghorst nach Emsdetten stündlich
- Von Emsdetten nach Borghorst fährt der letzte Bus um ca. 19 Uhr
- Geht nach dem Arbeiten gerne zum Sport oder trifft sich mit Freunden

Ist-These

Ab und zu fahre ich mit dem Bus zur Arbeit, eigentlich mag ich das auch. Um zeitlich flexibel und spontan zu bleiben, ist das Auto aber für mich die bessere Option. Schließlich gibt es auch noch ein Leben nach dem Feierabend.

Entwickelte Soll-Thesen

- **Bedienzeiten Busse:** Der Bürgerbus und generell der ÖPNV fährt auch nach 19 Uhr und in anderen Randzeiten. Die Fahrplankartung ist verlässlich, unabhängig von Schul- und Ferienzeiten.
- **Preis- und Tarifstruktur:** Die Preis- und Tarifstruktur ist attraktiv und einfach durchschaubar, z.B. mit Hilfe von Apps ist es möglich den günstigen Preis zu wählen. Es gibt günstige Angebote, z.B. 365 Euro-Ticket für alle Bürger*innen.
- **Ausstattung Haltestellen:** Alle Haltestellen sind wetterfest und barrierefrei gestaltet. Sodass alle Bevölkerungsgruppen den ÖPNV nutzen können.

- **Autonomes Fahren:** In Emsdetten gibt es neue Angebote in Form von selbstfahrenden Bussen und Autos.

Fußverkehr

Rahmenbedingungen

Rahmenbedingungen Person

- Herbert, 72, Rentner
- lebt seit ca. 40 Jahren im Emsdettener Osten
- seine Frau Elke ist geheimeschränkt und benötigt einen Rollator

Situation Fußverkehr

- kein Nahversorger im Ortsteil ansässig
- fährt zweimal die Woche in die Innenstadt zum Einkaufen
- seine Frau ist auf die Fahrten mit dem Auto angewiesen

Ist-These

Wenn ich einkaufen möchte, bleibt mir nichts anderes übrig, als mit dem Auto zu fahren. In fußläufiger Entfernung gibt es keinen Supermarkt. Der nächste Supermarkt ist ewig weit weg und ich müsste zudem entlang vielbefahrener Straßen laufen und die Bahngleise unterqueren.

Ist-These

Wenn meine Frau Elke und ich unterwegs sind, versuchen wir die Wege entlang der Hauptverkehrsstraßen zu meiden. Die eigentlich schönen Wege durch's Grüne sind teilweise (zum Beispiel am Mühlenbach) aber in Herbst und Winter und bei Dunkelheit für uns kaum noch nutzbar.

Entwickelte Soll-Thesen

- **Strecken Anpassung Bürgerbus:** Der Bürgerbus bedient alle Ortsteile.
- **Beleuchtung:** Hauptwege, die von älteren Zufußgehenden und Radfahrenden genutzt werden sind ausgeleuchtet und werden vom Winterdienst geräumt.
- **Nahversorgung wird erweitert:** Neue fußläufige Einkaufsangebote/-standorte in Ortsteilen haben sich angesiedelt/sind entstanden. Diese fungieren zugleich auch als Orte der Begegnung und Kommunikation/soziale Teilhabe. Diese müssen jedoch wirtschaftlich sein, denkbar sind z.B. Automaten-Laden/Regiomaten. Alternativ gibt es attraktive Angebote/Anbieter für die Lieferung von Einkäufen nach Hause.
- **Nutzungsfreundlichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen (Bahnverkehr):** Aufzüge der Deutschen Bahn funktionieren verlässlich; Rollstuhlfahrende werden zu jeder Zeit im Bahnverkehr mitgenommen.

Stichpunkte aus der Diskussion

- Was würden erwachsene Emsdettenerinnen und Emsdettener bewegen, auf den Bus umzusteigen? Frequenz? Besorgungen unterwegs machen? Gibt es Vergleichsregionen?
- Pendler*innen aus Rheine/Neukirchen etc.: Busangebot/-verbindung schaffen
- Pfaffenhofen: Busverbindungen alle 20 Minuten, Busticket bei Führerscheinabgabe bei Senior*innen.
- Kosten/Preise: z.B. 8 Euro Münster-Emsdetten, sehr hoch, abschreckend, zu hohe und unübersichtliche Tarifstruktur; einheitliche Tarifstruktur etablieren, Festbetrag Subventionierung, hoher Handlungsbedarf.
- kleine, flexiblere Busse in Richtung Neukirchen, Borghorst etc.
- Land NRW Einführung neue Tarifstruktur mobil.nrw ab 1.12.21.

Hinweis im Chat im Plenum

- In Sinnigen gibt es einen Verkaufswagen, der einmal pro Woche Eier, Kuchen usw. verkauft, wenn jemand nicht so mobil ist.

5.2 Gruppe 2: Thesen zum Radverkehr und zum Wirtschaftsverkehr

Gesprächsleitung und Ergebnissicherung: Kevin Hillen und Philipp Bunse

Radverkehr

Rahmenbedingungen Person

- Henning, 39, berufstätig
- Hat ein Kind und seit neuestem ein Lastenrad

Situation Radverkehr

- Fährt mit Lastenrad gerne zur Stadtbibliothek, dabei fährt sein Kind gerne mit – leider kann er das Lastenrad nicht immer überall problemlos nutzen
- Seine Strecke ist häufig Silberweg – Borghorster Straße

Ist-These

Die Radwege sind viel zu schmal und eine Zumutung! Mir ist nicht klar, auf welchen Straßen ich die Fahrbahn benutzen darf. Wenn ich dann mal auf der Straße fahre, werde ich regelmäßig von Autos bedrängt oder angehupt.

Ideen

- **Radfahren auf der Straße:** Fahrräder sollten grundsätzlich auf der Straße fahren (auch Lastenräder haben sich fahrend und stehend an die für sie geltenden Regeln zu halten).
- **Platz:** Mehr Platz für Fahrräder.
- **Generelles Parkverbot für Pkw:** Insbesondere dort, wo sicheres Radfahren nicht möglich ist (bspw. „Mehrzweckstreifen“).

- **Alternativrouten schaffen:** Dort, wo viel Verkehr ist (Neunkirchener/Borghorster Straße), sollten Alternativen angeboten werden (Fahrradstraßen, Vorrang für den Radverkehr).
- **Regelkonforme Fahrradwege:** Ohne Hindernisse (abgesenkte Bordsteine, Einfahrten).
- **Lastenräder:** Lastenräder = neu; Infrastruktur = alt.
- **Vision & Strategie:** CO2-Reduktion, Wandel Priorisierung der Verkehrsmittel.

Entwickelte Soll-These (2035)

- Die Stadt hat auf den Wandel reagiert: Radverkehr benötigt mehr Platz und möglichst eine eigene Infrastruktur (auch auf Alternativrouten), um sicher und zügig unterwegs zu sein. Kompromisse in der Straßenaufteilung waren notwendig und wurden vollzogen. Der Radverkehr ist weitaus stärker im Fokus als früher. So fühlen sich alle Verkehrsteilnehmer mittlerweile wohler.

Wirtschaftsverkehr

Rahmenbedingungen Person

- Anastasia, 37, Unternehmerin
- Betreibt ein mittelständisches Unternehmen im
- Industriegebiet Süd

Situation Wirtschaftsverkehr

- Mehrmals täglich große und kleine Lieferungen
- Ihre 20 Mitarbeitenden kommen aus Emsdetten und der gesamten Region

Ist-These

Ich bin sehr zufrieden mit meinem Standort in Emsdetten, jedoch stehen meine Lieferanten oft mit ihren Lkw im Stau. Außerdem sind meine Mitarbeitenden aufgrund des Schichtdienstes und aus Mangel an Alternativen meistens auf den eigenen Pkw angewiesen. Hier muss sich langfristig was ändern.

Ideen

- **Möglichkeiten anbieten, von A nach B zu kommen:** Effizienter, als acht Stunden auf einem Firmenparkplatz zu stehen.
- **Gemeinsam und bei Bedarf:** Firmenshuttle (gemeinsam); Bedarfsverkehre (evtl. auch autonom fahrend).
- **ÖPNV:** Ringverkehre schaffen, muss zudem neu gedacht werden (flexibler, günstiger – aber auch verlässlicher).
- **Tarifstruktur:** ÖPNV preislich konkurrenzfähiger bei höherer Bepreisung des Pkw-Verkehrs.
- **Barrierefreiheit:** Barrierefreiheit zwingend notwendig.

- **Beispiele aus anderen Kommunen aufgreifen:** Beispiel Hiltrup/Amelsbüren („Loop“, Bahn-Zubringer).
- **Kfz – Verkehr:** Kfz-Verkehr muss auch unbequemer gemacht werden.
- **Multimodalität fördern, Wegeketten schaffen:** P&R und B+R weiter ausbauen.

Entwickelte Soll-These (2035)

- Es gibt mittlerweile ein elektrisch betriebenes Ridesharing-Firmenshuttle-System zwischen der Innenstadt und dem Industriegebiet Süd. Parallel zur neuen (Ring-)Buslinie, jeweils mit Verknüpfung zum Bahnhof für Pendelnde von außerhalb, haben meine Arbeitnehmenden mittlerweile mehrere Optionen, auch diejenigen mit Mobilitätseinschränkungen. Dank der neuen Mobilitäts-App findet jeder das für den Anlass und Zeitpunkt passende Mobilitätsangebot.

5.3 Gruppe 3: Verkehrssicherheit / Inter- und Multimodalität

Gesprächsleitung und Ergebnissicherung: Mone Böcker und Betina Loddenkemper

Verkehrssicherheit

Rahmenbedingungen Person

- Patrick, 39, Hausmann
- Hat ein 9-jähriges Kind

Situation Verkehrssicherheit

- Kind besucht die Josefschule
- Entfernung zur Schule rund 5 Radfahrminuten bzw. 10 Gehminuten

Ist-These

Ich lasse mein Kind nicht alleine zur Schule gehen oder fahren - das wäre lebensgefährlich! Deshalb bringe ich es mit dem Auto.

Entwickelte Soll-Thesen

- **In Emsdetten werden Verkehrsströme umverteilt:** In Straßen mit sensiblen Einrichtungen sollte Durchgangsverkehr möglichst rausgehalten werden.
- **Neuaufteilung des Verkehrsraums:** Generell wird der Verkehr zielgruppengerecht geführt und Verkehrsraum entsprechend aufgeteilt. Maßstab sind schwächere Verkehrsteilnehmende.
Beteiligung der Zielgruppen bei der Planung, u.a. Kinder- und Jugendrat, Senior*innen (auch Beiräte).
- **Umsetzungsorientiertes, infrastrukturbezogenes Konzept:** Entsprechende bauliche Maßnahmen zur Neuaufteilung des Straßenraums werden geplant und umgesetzt.

In der Diskussion werden einige Schulstandorte, aber auch Kitas genannt, an denen die Situation als problematisch empfunden wird.

Hinweise im Chat:

- An der Johannesschule gibt es keine Haltestelle für den Bus, zu wenig Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Nähe von Schulen und Kitas.
- Bei der Einbindung von Betroffenen die Senioren der Altenheime nicht vergessen.
- Bringdienste von Einzelhändlern intensivieren. Alltagseinkäufe von Supermärkten für ältere Leute verstärken.

Inter- und Multimodalität

Rahmenbedingungen Person

- Emily, 31, berufstätig

Situation Inter- und Multimodalität

- Erreicht Arbeit und Versorgungseinrichtungen fußläufig
- Besucht am Wochenende gerne Antikflohmärkte in der ganzen Region

Ist-These

Ich besitze kein eigenes Fahrrad oder Auto. Wenn ich zu speziellen Anlässen eins davon brauche, leihe ich es mir bei meinen Freunden oder Familie aus. Das ist zwar aufwendig, aber die bestehenden Angebote sind mir derzeit einfach noch zu unflexibel, obwohl ich *wuddi* prinzipiell gut finde.

Entwickelte Soll-Thesen

- **Carsharing:** Auch in Außenbereichen stehen Carsharing-Angebote zur Verfügung, privates Carsharing wird angeboten, private Pkw werden geteilt. Vorhandene Plattformen werden genutzt/bekannt gemacht (auch durch die Stadt).
- **Bikesharing:** Über einen gut ausgebauten Lastenradverleih können auch größere Mengen ohne Pkw transportiert werden.
- **Aufenthaltsqualität:** Adäquate Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Konsumzwang stehen zur Verfügung.

Hinweise im Chat:

- Könnte man Carsharing-Angebote auch tageweise in Außenbereichen anbieten? Das Auto auch in Außenbereichen stellen?
- Es gibt aber auch in der Stadt wohnende Bürgerinnen und Bürger, die einen Parkplatz benötigen.

Hinweis im Chat im Plenum

- *Die Car-Sharing-Station im Außenbereich sollte "radgerecht" ausgestattet sein. Abstellbügel, Überdachung etc.*

5.4 Gruppe 4: Radverkehr / Inter- und Multimodalität

Gesprächsleitung und Ergebnissicherung: Ilka Bürling und Martin Dörtelmann

Rahmenbedingungen Person

- Carlos, 16, Schüler
- Wohnt bei seinen Eltern in Emsdetten

Situation Radverkehr

- Fährt häufig mit dem Fahrrad in die Innenstadt, um verschiedene Geschäfte zu besuchen
- Trifft anschließend häufig seine Freunde in der Innenstadt

Ist-These

Aus Eile und Bequemlichkeit stelle ich mein Fahrrad in der Innenstadt einfach dort ab, wo ich will. Es ist ja sowieso genug Platz.

Entwickelte Soll-Thesen

- **Flächen für den Radverkehr:** Sollen im Emsdettener Stadtgebiet klar gekennzeichnet/markiert sein.
- **Abstellmöglichkeiten:** An wichtigen Zielorten und in der Innenstadt müssen mehr (sichere) Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr (E-Räder, Lastenräder, -anhänger) bereitgestellt werden. Zudem gibt es gibt ausreichend dezentrale Abstellmöglichkeiten.
- **Fahrradparkhaus:** Es gibt ausreichend, einfach zugängliche Abstellmöglichkeiten im Fahrradparkhaus zum Abstellen von schweren Rädern (E-Bikes, Pedelecs). *Anmerkung: Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten für diese Fahrräder gibt es im unteren Geschoss.*
- **Tiefgaragen:** Bieten zu großen Teilen Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Radverkehr.

Inter- und Multimodalität

Rahmenbedingungen Person

- Erna, 79, Rentnerin
- Ist vor 5 Jahren von München zurück in ihre Heimat
- Emsdetten gezogen
- Nutzt regelmäßig die Angebote von Stroetmanns Fabrik

Situation Inter- und Multimodalität

- Lebte früher in München und nutzte begeistert Bus, Bahn und vor allem das Fahrrad
- Häufig auf das Auto angewiesen, aber fühlt sich als Autofahrerin nicht mehr sicher

Ist-These

Als ich noch in München gewohnt habe, bin ich fast immer mit dem Fahrrad oder dem Bus gefahren. Um in meiner Heimat Emsdetten aber auch im Alter noch mobil und aktiv zu sein, muss ich häufig mein Auto nutzen, obwohl ich mich damit nicht mehr sicher fühle. Muss ich mit meinem Auto erst einen Unfall bauen, um ernst genommen zu werden?

Entwickelte Soll-Thesen

- **Autonomes Fahren:** 2035 fährt der (autonome) Bus jede Stunde in die umliegenden Städte und Gemeinden (sternförmig).
- **Erreichbarkeit:** Der ÖPNV wurde flächendeckend ausgebaut.
- **Bürgerbus:** Der Bürgerbus wurde intelligent und flexibel ausgebaut und noch weiter optimiert (ggf. Ergänzung durch Taxi-System, Professionalisierung).
- **Ausstattung des ÖPNV:** Die Busse bieten ausreichend Platz um auch Einkäufe und größere Objekte mitzunehmen.
- **Finanzielle Anreize:** Der ÖPNV ist für alle Bürgerinnen und Bürger, die auf ihr Auto verzichten, steuerlich begünstigt.
- **Tarifstruktur:** Der ÖPNV ist für Personen ab 70 (ggf. anderes Alter) kostenlos.
- **Nahversorgung:** Nahversorgungseinrichtungen sind für alle Emsdettener Bürgerinnen und Bürger fußläufig erreichbar.
- **Carsharing:** Carsharing ermöglicht es den Bürgerinnen und Bürgern auf das eigene Auto zu verzichten.
- **Einzelhandel:** Der Einzelhandel bietet smarte Hol- und Bringdienste an.

6. Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Im Anschluss an die Gesprächsphase stellen die Gesprächsleitungen die entwickelten Soll-Thesen vor. In den Gruppen konnten die vorgestellten Thesen gut nachvollzogen werden, d.h. sie beschreiben die Ausgangslage recht gut. Die Thesen aufgreifend wurden Handlungsbedarfe ermittelt und Soll-Thesen formuliert. Die Soll-Thesen regen Zielen und strategische Ansätze an, die im weiteren Planungsprozess vertieft werden.

7. Ausblick und Abschluss

Herr Hillen stellt den weiteren Ablauf der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts vor.

- Die Stärken- und Schwächen-Analyse wird mit dem Feedback aus der heutigen Runde zeitnah abgeschlossen.
- Anfang 2022 startet die Erarbeitung von Leitbildern und Zielen. Damit wird die Richtung der künftigen Entwicklung von Mobilität und Verkehr für die nächsten 10-15 Jahre abgestimmt.
- Anschließend werden Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen entworfen und im nächsten Schritt ein Handlungs- und Umsetzungskonzept entwickelt.

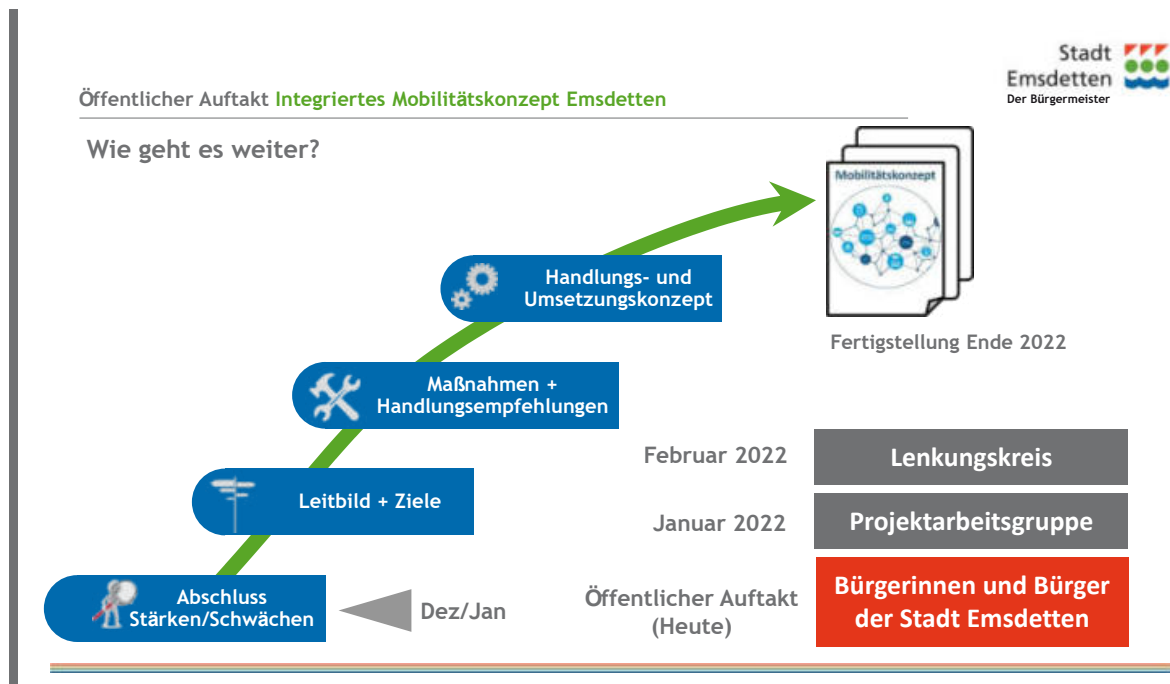


Abbildung: Überblick über das weitere Vorgehen

Frau Böcker bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die engagierte Diskussion und bei allen Mitwirkenden für ihre Beiträge. Sie weist darauf hin, dass der Mobilitätsmanager Herr Rösch auch zwischen Veranstaltungen bei Fragen und Hinweisen ansprechbar ist.

Herr Bürgermeister Kellner schließt die Veranstaltung mit einem herzlichen Dankeschön für die aktive Teilnahme der Bürgerinnen und Bürger an dem Workshop und richtet seinen Dank auch an alle Mitwirkenden aus der Stadtverwaltung sowie der Büros TOLLERORT und Planersocietät für die fachliche Begleitung. Herr Kellner: „Mit diesem Workshop wurde eine gute Grundlage für das weitere Vorgehen im integrierten Mobilitätskonzept geschaffen.“ Mit guten Wünschen für den Jahreswechsel verabschiedet Herr Kellner die Teilnehmenden.

Im Chat sowie anhand einer Umfrage können die Teilnehmenden noch ein Feedback bzw. Hinweise für die weitere Arbeit geben:

Abfrage: Was geben Sie uns mit (Feedback/Anregungen)?

- Vielen Dank für den offenen Dialog
- Parkplatz für Räder am Bahnhof
- Ich bin gespannt auf das weitere Vorgehen :-)
- Vielen Dank, tolle Veranstaltung
- In 2022 hoffentlich in Präsenz!
- Tolle Veranstaltung, sehr gutes Format
- Danke für die gelungene Veranstaltung.
- Tolle und professionelle Veranstaltung. Dank.
- Klasse gemacht, kurzweilig, informativ
- Danke, beim nächsten Mal mehr Interaktion

Rückmeldungen im Chat:

- Es ist/war eine sehr gute Veranstaltung, die nicht langatmig, sondern sehr interessant war. Ein großes Lob an alle Beteiligten, besonders an die Stadtverwaltung.
- Auch von mir herzlichen Dank, besonders an die Stadt, für dieses Forum! Sehr gutes Format!
- Besten Dank! Schönes Wochenende!
- Thorsten Rösch (Stadt Emsdetten): Vielen Dank an alle Teilnehmenden und eine besinnliche Weihnachtszeit.

Impressum

Veranstalterin

Stadt Emsdetten
www.emsdetten.de

Kontakt:
Mobilitätsmanager Thorsten Rösch
thorsten.roesch@emsdetten.de

Fachplanung

Planersocietät
www.planersocietaet.de

Kontakt:
Kevin Hillen, Ilka Bürling
emsdetten@planersocietaet.de

Moderation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
www.tollerort-hamburg.de

Kontakt:
Mone Böcker, Karina Meißner
mail@tollerort-hamburg.de

Bildnachweis

Foto Titelblatt sowie Abbildungen aus dem Arbeitsprozess zum Mobilitätskonzept:
Planersocietät

Anhang nächste Seite

Ergebnissicherung aus den Arbeitsgruppen

Anhang IV Dokumentation

2. Öffentliches Forum



Foto TOLLERORT

Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Mobilitätsfrühstück

17. September 2022

Dokumentation

Ablauf

- Begrüßung, Ablauf, Mitwirkende und Überblick über den Teilnehmerkreis
- Informationen und Austausch: Wo stehen wir jetzt?
- Überblick über das Maßnahmenbuffet des Integrierten Mobilitätskonzepts
- Gesprächsphase in Gruppen zum Maßnahmenbuffet
- Auswertung und Abschluss mit Ausblick

1. Begrüßung

Bürgermeister Oliver Kellner begrüßt die Teilnehmenden des öffentlichen Mobilitätsfrühstücks zum Integrierten Mobilitätskonzept und bedankt sich herzlich für ihre Zeit, die sie an einem Samstag investieren. Kurz vor der Veranstaltung waren die Siegerinnen und Sieger des diesjährigen „Stadtradelns“ ausgezeichnet worden, von denen sich manche unter den Teilnehmenden befinden.

Herr Kellner blickt zurück auf den bisherigen Arbeits- und Beteiligungsprozess. Ergänzend zum ersten öffentlichen Forum, das im Dezember 2021 Corona-bedingt digital stattfinden musste, sowie zur ebenfalls digitalen Kinder- und Jugendbeteiligung Anfang des Jahres und zwei Online-Dialogen, hebt er die große Haushaltsbefragung im Mai 2022 hervor. Die große Resonanz belege das öffentliche Interesse an der Frage, wie die Mobilität in Emsdetten künftig gestaltet werden könne. Nun liege der Entwurf des Maßnahmenkonzepts vor. Bis Ende 2022 werde das Integrierte Mobilitätskonzept fertiggestellt, die Umsetzung starte direkt Anfang 2023. Dies werde auch bei den derzeit laufenden Haushaltsberatungen berücksichtigt.

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, übernimmt die Moderation. Frau Böcker stellt die Ziele der Veranstaltung sowie den Ablauf vor. Das Team der Planersocietät wird die entwickelten Maßnahmen für das Integrierte Mobilitätskonzept vorstellen. Im Anschluss werden diese in zwei Gruppen diskutiert.

Anschließend stellen sich die Mitwirkenden der Verwaltung der Stadt Emsdetten vor:

- Thorsten Rösch betreut den gesamten Arbeitsprozess als Mobilitätsmanager der Stadt Emsdetten,
- Philipp Bunse ist als Fachdienstleiter Stadtentwicklung und Umwelt dabei.

Die Planersocietät ist mit der fachlichen und inhaltlichen Ausarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes beauftragt:

- Kevin Hillen ist Projektleiter bei der Planersocietät,
- Carola Baier unterstützt mit einer weiteren Kollegin die inhaltliche Bearbeitung.

Das Büro TOLLERORT gestaltet und moderiert die öffentliche Beteiligung im Prozess.

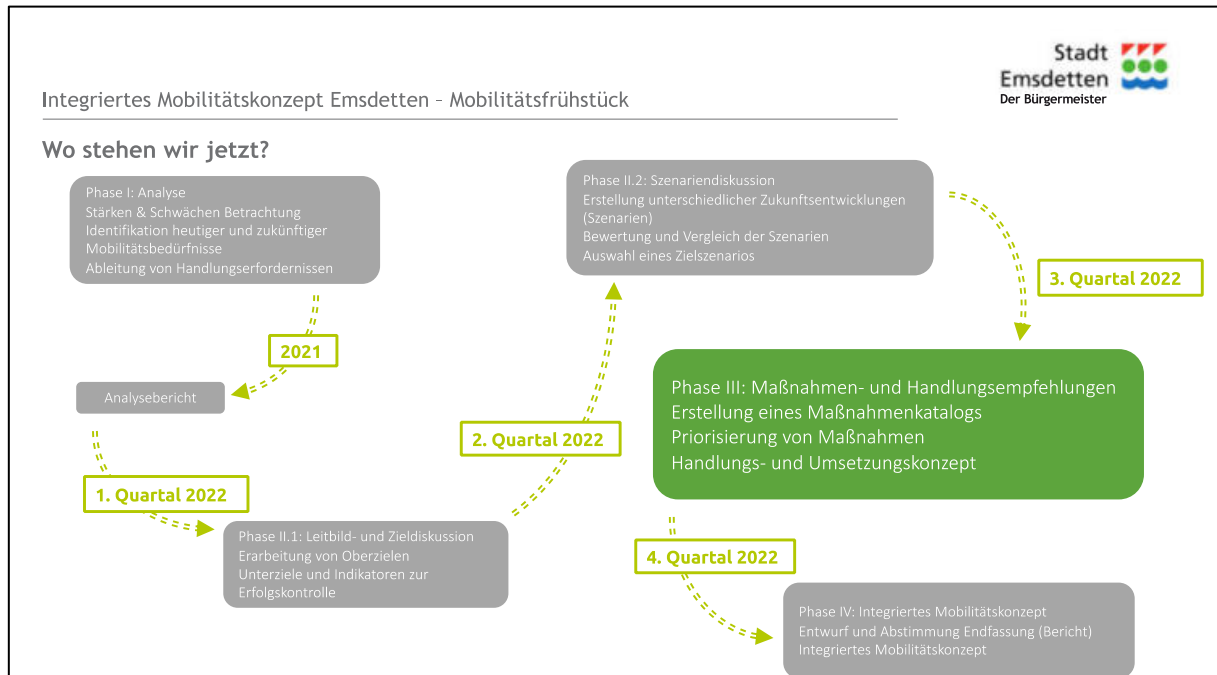
Frau Böcker verschafft einen Überblick über den Kreis der Teilnehmenden anhand einiger Abfragen:

- Wer war beim ersten digitalen Forum am 11. Dezember 2022 dabei?
- Wer hat am Online-Dialog mitgewirkt?
- Wer hat an der Mobilitätsbefragung/Haushaltsbefragung teilgenommen?

Es melden sich jeweils etwa ein Viertel der über 20 Teilnehmenden. Etwas mehr Personen melden sich auf die Frage, wer heute zum ersten Mal im Prozess beteiligt ist. Frau Böcker nimmt dies als Anhaltspunkt mit, ausreichend zu informieren. Sie regt an, bei Unklarheiten direkt nachzufragen. Im weiteren Verlauf stellt Frau Böcker fest, dass auch der den Prozess begleitende Lenkungskreis mit einer Person vertreten ist.

2. Input: Rückblick und Arbeitsstand

Nach einem kurzen Einstieg über den Gegenstand der Planung unter der Fragestellung „Was ist ein integriertes Mobilitätskonzept?“ stellt Herr Hillen den Ablauf und Stand des Arbeitsprozesses vor. In der nachfolgenden Abbildung ist der Ablauf dargestellt. Die aktuelle Arbeitsphase III „Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen“ ist grün markiert.



Übersicht über den Planungsprozess

Herr Hillen ergänzt zur Übersicht die bereits genannten Bausteine der öffentlichen Beteiligung:

- Sitzungen des begleitenden Lenkungskreis aus Politik, relevanten Institutionen, Verbänden und Vereinen (u.a. Verkehrsverein, ADFC, Beirat für Integration und Migration)
- 1. Online-Beteiligung im Herbst '21 (Thema: Mängel & Ideen)
- 1. Öffentliches Forum Dezember '21 (Online-Konferenz, Diskussion von Thesen zur Mobilitätsentwicklung)
- Kinder- und Jugendbeteiligung im Januar und Februar '22
- 2. Online-Beteiligung Sommer '22 (Thema: Maßnahmen)


Herr Hillen erläutert, dass bei der 2. Online-Beteiligung abgefragt wurde, wie weitgehend ausgewählte Handlungsansätze unterstützt würden. Er betont, dass die Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen noch nicht fertiggestellt worden seien, so dass die Empfehlungen der Beteiligten aus der heutigen Veranstaltung noch berücksichtigt werden könnten.

Frau Baier stellt die **Ergebnisse der 2. Online-Beteiligung** vor. Es haben 265 Personen teilgenommen, von denen knapp 120 Personen die Fragen vollständig beantwortet haben. Die meisten Beteiligten waren im Alter von 18-50 Jahren. Die Beteiligten hatten die Möglichkeit, ihre Zustimmung oder Ablehnung zu vorformulierten Thesen anzugeben. In der Summe wurden viele Thesen unterstützt. Daraus leitet sich zum Beispiel Unterstützung dafür ab, dass

Fuß- und Radverkehr höchste Priorität haben sollen und dass der Busverkehr optimiert werden soll. Umstritten war die flächendeckende Einrichtung von Tempo 30, auch auf Hauptverkehrsstraßen. Überwiegend abgelehnt wurde die Erhöhung von Parkgebühren.

Zum anderen konnten Maßnahmenvorschläge bewertet werden. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Rangfolge, die sich daraus ergibt.

Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten - Mobilitätsfrühstück



 Stadt
Emsdetten
Der Bürgermeister

2. Onlinebeteiligung

Meistgenannte Maßnahmen: Ranking nach Gesamtanzahl der Nennungen über alle Prioritäten

Maßnahme	Anzahl der Nennungen
Ausbau der Fahrradinfrastruktur (z.B. Fahrradwege + Fahrradabstellanlagen)	108
Verbesserung des Verkehrsflusses (z.B. Ampelschaltung)	103
Verbesserung der Anbindung Emsdetten an die Nachbarkommunen	101
Unterstützung von betrieblichem Mobilitätsmanagement (z.B. Jobtickets, Fahrrad-Leasing)	101
Vergünstigter ÖPNV	100
Anreize zur stärkeren Nutzung des Fahrrads durch Aktionen setzen (z.B. Stadtradeln)	94
Sanierung der vorhandenen Geh- und Radwege	94

Priorisierte Maßnahmen aus der 2. Online Beteiligung

Zusätzlich konnten die Beteiligten eigene Anregungen eingeben. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sind im Internet unter www.emsdetten.de/mobilität veröffentlicht.

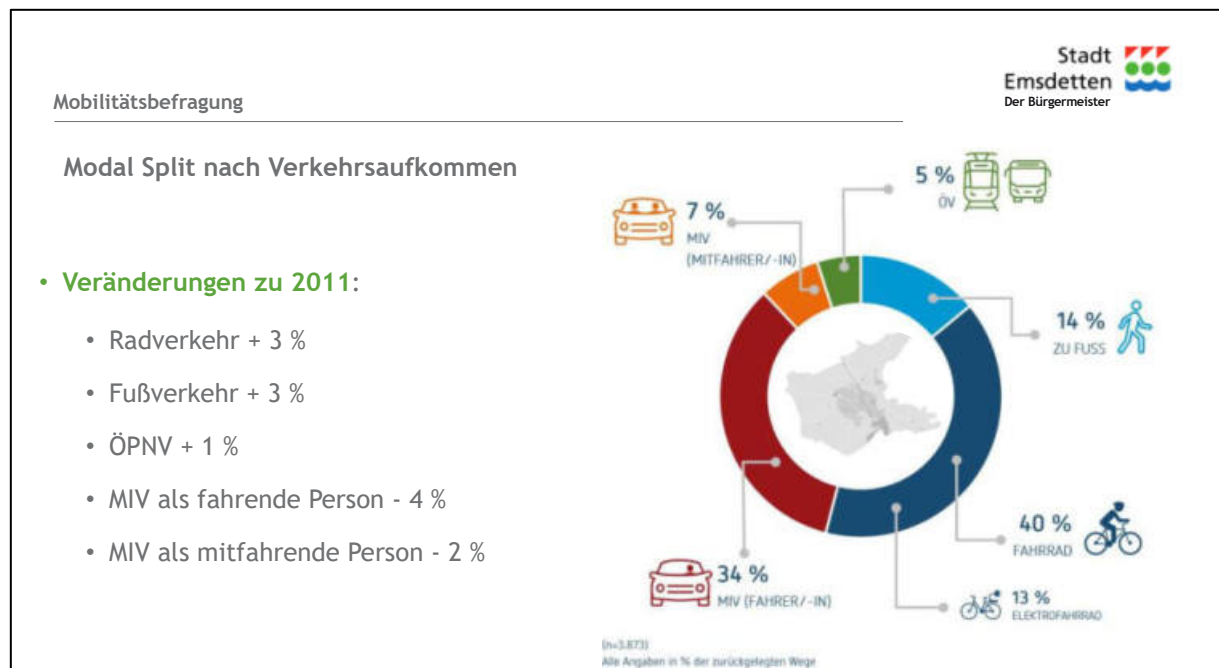
Im Anschluss stellt Frau Baier die **Ergebnisse der Mobilitätsbefragung** (Haushaltsbefragung) vor. Für die repräsentative Haushaltsbefragung wurden 3.814 Haushalte als Zufallsstichprobe postalisch angeschrieben und zur Teilnahme aufgefordert. Im Mittelpunkt der Erkenntnisse steht neben den Haushalts- und Personendaten das Wegeprotokoll für einen vorgegebenen Berichtstag (werktags). Der Erhebungszeitraum war 26. April bis 12. Mai 2022. Die Rücklaufquote betrug 15,3 %, so dass von einer repräsentativen Befragung gesprochen werden kann. Frau Baier erläutert auf Nachfrage, dass die Ergebnisse der Befragung in einzelnen Bevölkerungsgruppen (in Bezug auf Alter, Geschlecht und Wohnstandort) entsprechend dem tatsächlichen Anteil dieser Gruppe an der Bevölkerung gewichtet wurden.

Frau Baier stellt ausgewählte Ergebnisse aus der Mobilitätsbefragung vor. Auf Grundlage der Ergebnisse ist ein gutes Bild vom Mobilitätsverhalten der Emsdettener Bevölkerung entstanden. Als Beispiel hier die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel unter den Emsdettener Haushalten:

- Hohe Pkw-Ausstattung in den Haushalten: 94% aller Haushalte mit mindestens einem Auto

- Unterdurchschnittlicher Zeitkartenbesitz für Bus und Bahn: Rund 13 % aller befragten Personen besitzen eine Zeitkarte für den ÖV (MiD 2017: 22 %)
- Überdurchschnittlicher Fahrradbesitz: 1.428 Fahrräder auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner
- Rund 48 % der Haushalte verfügen über mind. ein Elektrofahrrad (NRW 2021: 15 %) und 37 % der Personen besitzen ein Elektrofahrrad.

Ein wesentliches Ergebnis der Mobilitätsbefragung ist der Modal-Split, d.h. die Wahl des Verkehrsmittels auf den täglichen Wegen der Menschen in Emsdetten. Dies ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.



Modal Split 2022 und Veränderung zum Modal Split 2011

Auffallend ist der recht hohe Anteil des Fahrradverkehrs mit 40 % an den täglichen Wegen und der vergleichsweise geringe Anteil des Öffentlichen Verkehrs mit lediglich 5 %. Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) kommt bei den Fahrerinnen und Fahrern auf 34 % und bei Beifahrerinnen und Beifahrern auf 7 % der zurückgelegten Wege. Bundesweit liegen die Werte beim MIV bei 43 % bzw. 14 %. Die Emsdettenerinnen und Emsdettener sind also umweltfreundlicher unterwegs als im bundesdeutschen Vergleich. Bezogen auf die zurückgelegten Kilometer ergibt sich ein anderes Bild. Grund hierfür ist, dass das Auto und der öffentliche Verkehr vor allem auf längeren Distanzen zum Einsatz kommen. Hier hat der Motorisierte Individualverkehr an den zurückgelegten Wegelängen den größten Anteil, gefolgt vom ÖPNV. Rad- und Fußverkehr haben geringere Anteile, da sie auf kürzeren Wegen genutzt werden. Dennoch hat auch hier in Emsdetten der Umweltverbund aus öffentlicher Verkehr und Rad- und Fußverkehr mit 34 % einen deutlich höheren Anteil als im bundesdeutschen Vergleich, wo der Wert 25 % beträgt. Zu unterscheiden ist zusätzlich der Binnenverkehr, bei dem Rad- und Fußverkehr einen noch höheren Anteil haben, sowie der Verkehr, der über die

Stadtgrenzen hinaus geht, bei dem zu einem größeren Anteil der berufliche Alltagsverkehr in umliegende Zentren mit dem Kfz zurückgelegt wird.

Insgesamt bewertet die Planersocietät aufgrund der Ergebnisse die Ausgangslage in Emsdetten für die künftige Gestaltung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität als gut.

Herr Hillen richtet den Blick noch auf den weiteren Planungsprozess (Übersicht am Ende der Dokumentation). Das fertige Mobilitätskonzept soll am Ende des Jahres der Politik zur Beschlussfassung vorliegen. Im Anschluss haben die Teilnehmenden die Gelegenheit zu Rückfragen:

- Rückfrage: Mit welcher Methodik wurden die Szenarien erarbeitet, die im Arbeitsprozess die Diskussion von Zielen, Strategien und Maßnahmen unterstützen? Die Planersocietät hat bei der qualitativen Entwicklung unterschiedlicher Szenarien jeweils eine andere Strategie in den Mittelpunkt gerückt und in Form von Schätzungen ermittelt, welche Wirkungen mit welchen Maßnahmen erzielt werden: Was erreichen wir mit einem Szenario, das mit einem großen Budget vor allem auf den Ausbau von Infrastruktur setzt? Was erreichen wir, wenn vor allem der Bestand optimiert wird? Welche Wirkungen werden mit kostengünstigen Maßnahmen und einem Schwerpunkt auf Regulierung erzielt? Im Ergebnis entstand ein Zielszenario, das sich aus den drei verschiedenen Szenarien speist und jeweils Maßnahmen mit einer guten Wirkungseffizienz für die entwickelten Ziele und Strategien einbezieht. Eine Dokumentation der Szenarien steht im Internet zur Verfügung (www.emsdetten.de/mobilitat).

3. Inhaltlicher Einstieg in kurzen Gesprächseinheiten/Murmelngruppen:

Die Teilnehmenden haben im Anschluss die Möglichkeit, in Kleingruppen folgende Fragestellung zu besprechen: **Einfache Küche oder Haute Cuisine: Welche Ansprüche stellen Sie an die „Gerichte im Maßnahmenbuffet“?**

Der Austausch trägt dazu bei, dass die Teilnehmenden die verschiedenen Ansprüche an das Maßnahmenkonzept gegenseitig kennenlernen.

Im Nachgang können die Teilnehmenden Eindrücke aus den Murmelgruppen äußern und Hinweise geben.

- Die Projekte sollen nicht auf die lange Bank geschoben werden. Es muss bald und radikal etwas passieren: Wir haben erfahren, dass 55% des Binnenverkehrs mit dem Rad- und Fußverkehr abgewickelt wird. Die Verkehrsfläche, die Rad- und Fußverkehr zur Verfügung stehen, hat aber einen viel geringeren Anteil an den Flächen im Straßenraum. Hier muss sich etwas ändern. Zum Beispiel: flächendeckend 30er-Zone mit Fahrradstraßen realisieren und den Durchgangsverkehr nur auf wenigen Hauptstraßen bündeln.
- Seit 2007 sind verschiedene Konzepte erarbeitet, aber wenig umgesetzt worden. Es muss etwas passieren, aber wir wollen dennoch langfristig eine hochwertige Bioküche!!

- Wir schließen uns der hochwertigen Bioküche an. Es muss auch das große Ganze in den Blick genommen werden: Warum werden so viele Wege über die Stadtgrenzen hinaus in den gut mit der Schiene angebundene Städte noch mit dem Auto gemacht? Was können wir als Stadt dafür tun, dass sich das ändert?
- Im Freizeitverkehr haben Rad- und Fußverkehr eine höhere Bedeutung als im Berufsverkehr. Entscheidung im Berufsverkehr ist der Faktor Zeit! Hier kommt es darauf an, in Zusammenarbeit mit den anderen Kommunen die Frage der Reisegeschwindigkeit in den Blick zu nehmen. Im Ruhrgebiet gibt es beispielsweise Fahrradhighways, das ist ein richtiger Ansatz.


Herr Rösch zitiert hierzu Ergebnisse aus der Mobilitätsbefragung: Welche Aspekte sind Ihnen wichtig für die Verkehrsmittelwahl?

1. Erreichbarkeit
2. Fahrdauer
3. Flexibilität

Der Faktor Kosten landet bei der Verkehrsmittelwahl auf Platz fünf von elf Antwortmöglichkeiten.

4. Fachlicher Input zum Maßnahmenbuffet

Herr Hillen und Frau Baier geben einen Überblick über das Maßnahmenbuffet. Neben übergeordneten Maßnahmen sind die Maßnahmen den vier entwickelten Strategien aus dem Mobilitätsszenario Emsdetten 2035 zugeordnet.

Maßnahmenübersicht nach Strategien 				
Übergeordnete Maßnahmen	Ausbauen & Optimieren	Digitalisieren & Vernetzen	Steuern über Kosten & Preise	Steuern über Verkehrsregelungen
1. Mobilitätsmanagement stärken 2. Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit	3. Barriere- und hindernisfreie Gestaltung öffentlicher Räume 4. Qualifizierung des Radverkehrs 5. Qualifizierung des Fußverkehrs 6. Integrierte Knotenpunktgestaltung 7. Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen 8. Angebotsausweitung im ÖPNV 9. Ausbau und Förderung alternativer Antriebe 10. Stadtverträgliche City-Logistik	11. Ausbau von Sharing-Angeboten 12. Einrichtung von Mobilstationen 13. Erweiterung des Stadtbusverkehrs als flexible Bedienform 14. Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum 15. Digitales Parkleitsystem 16. Entwicklung einer schnittstellenübergreifenden (Mobilitäts-)App	17. Weiterentwicklung der Tarifstruktur 18. Ausweitung städtischer Förderprogramme	19. Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen 20. Verkehrslenkung 21. Ordnung des Parkens 22. Aufwertung von Straßen und Wohnquartieren

„Überblick über das Maßnahmenbuffet“

Übersicht über das Maßnahmenbuffet

Anhand ausgewählter Beispiele erläutert Herr Hillen, dass es unterschiedliche Arten von Maßnahmen gibt. Er unterscheidet in fünf Maßnahmenkategorien

- Fortführen & Intensivieren (Beispiel: Schulisches Mobilitätsmanagement stärken)
- Standards aufzeigen, Netze definieren & individuelle Lösungen finden (Beispiel: Qualifizierung des Radverkehrs)
- Infrastruktur ausbauen und optimieren (Beispiel: Querungsmöglichkeiten)
- Analoge und digitale Angebote schaffen & diese vernetzen (Beispiel: Einrichtung von Mobilstationen)
- Neues wagen! (Beispiel: Verkehrsversuche)

Die Maßnahmen werden in Form von Steckbriefen aufbereitet, deren Struktur Herr Hillen ebenfalls erläutert. Die Beispiele sind in der Präsentation zur Veranstaltung dargestellt.

5. Gesprächsphase in Gruppen

Einleitung

Nach einer kurzen Pause haben die Beteiligten die Gelegenheit, in zwei Gruppen in getrennten Räumen über das Maßnahmenkonzept zu sprechen.

- Gruppe 1 (Carola Baier):
 - übergeordnete Maßnahmen
 - Ausbauen & Optimieren
- Gruppe 2 (Kevin Hillen):
 - Digitalisieren & Vernetzen
 - Steuern über Kosten & Preise
 - Steuern über Verkehrsregelung

Den Austausch leiten folgende Fragen:

- Bitte prüfen Sie im Austausch die Maßnahmenübersicht auf Vollständigkeit und Verständlichkeit. Was fehlt Ihnen?
- Vertiefen Sie die wichtigsten Maßnahmen? Was gehört dazu? Was sind wichtige Voraussetzungen? Was sind Prüfaufträge? Wo sehen Sie die größten Herausforderungen?
- Verorten ausgewählter Maßnahmen: Wo sollen ausgewählte Maßnahmen beispielhaft bzw. prioritär umgesetzt werden?

Zum Abschluss bewerten die Teilnehmenden, welche Maßnahmen für Sie vordringlich sind und vorrangig umgesetzt werden sollten. Im Plenum hat dann jede Gruppe Gelegenheit diese Bewertung auch für den Maßnahmenkatalog der anderen Gruppe durchzuführen.

Für die Gruppengespräche steht eine Stunde zur Verfügung.

Gruppe 1: Übergeordnete Maßnahmen/Ausbauen & Optimieren

Gesprächsleitung: Mone Böcker

Fachplanung: Carola Baier

Verwaltung: Thorsten Rösch

- Übergeordnete Maßnahmen

In der Gruppe wird über Möglichkeiten für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr gesprochen. Hier geht es vor allem um das Verhalten zwischen Radverkehr und Fußverkehr – hier wird zum Beispiel die konsequente Einhaltung des Schrittempo in der Fußverkehrszone gefordert – und um das Verhalten vom Kfz-Verkehr gegenüber dem Radverkehr – hier wird vor allem das Einhalten eines ausreichenden Abstands zum Fahrrad eingefordert. Diskutiert wird, ob mit erzieherischen Maßnahmen mehr Disziplin und Rücksichtnahme erreicht werden kann. Ob eine konsequentere Verfolgung und härtere Ahndung von Verstößen etwas bewirken kann, wird in der Gruppe unterschiedlich gesehen.

- Maßnahmen zur Strategie Ausbauen & Optimieren

Die Gruppe beschäftigt sich im Schwerpunkt mit den Maßnahmen für die Qualifizierung des Fahrradverkehrs.

Angeregt wird, Wirtschaftswege für den Radverkehr zu qualifizieren und gemäßigte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und einen ausreichenden Abstand zum Radverkehr durchzusetzen.

Im innerstädtischen Bereich wird vorgeschlagen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen auszuweiten. Fahrradzonen könnten innerhalb des „Grünen Rings“ flächig ausgedehnt werden. Eine schnelle Umsetzung wird gewünscht.

Auch die Qualifizierung des Fußverkehrs wird diskutiert. Hier geht es um den Vorschlag der Sitz- und Spielrouten, die als sehr sinnvoll erachtet werden. Angeregt wird, Sitz- und Spielrouten nicht nur getrennt zu betrachten. Diese können auch zusammen gedacht werden. Vor allem der „Grüne Ring“ könnte hier eine Vorreiterrolle spielen. In dessen Mitte könnte eine erlebnisreiche Sitz- und Spielroute entstehen.

Aus der Perspektive des Fuß- und Radverkehrs werden für die Qualifizierung vorhandener Querungsstellen Vorschläge eingebracht.

Die Maßnahmen für den ÖPNV wurden in der Gruppe nicht diskutiert.

Bei der Vorstellung der Ergebnisse im Plenum weist eine Teilnehmerin darauf hin, dass die Perspektive der hochaltrigen Menschen im Teilnehmerkreis fehlte, die auf den ÖPNV angewiesen seien. Es wäre wichtig, auch eine Befragung im Altenheim und im Seniorenheim durchzuführen.

Gruppe 2: Digitalisieren & Vernetzen/Steuern über Kosten & Preise/Steuern über Verkehrsregelung

Gesprächsleitung und Fachplanung: Kevin Hillen

Verwaltung: Philipp Bunse

Die Gruppe befasst sich mit allen drei Strategien und darüber hinaus mit weiteren Themen.

- Maßnahmen zur Strategie Digitalisieren & Vernetzen

Sharing: Das Lastenrad-Sharing wird für Emsdetten im Vergleich zum Carsharing als bessere Lösung erachtet. Allerdings werden Möglichkeiten für Carsharing gesehen, so z.B. für Haushalte, die im Moment einen Zweitwagen fahren. Viele Fragen der zukünftigen Mobilität werden aber auch durch die Digitalisierung beeinflusst: ein Beispiel hierfür ist das Thema Ruhender Verkehr. Durch entsprechende Sensorik kann öffentlicher Parkraum effizienter genutzt und Parksuchverkehre vermieden werden.

Die Einrichtung von Mobilstationen kommt in der Gruppe sehr gut an. Als eine Option wird die Aufwertung von Busstationen als kleinere Mobilstationen diskutiert.

Ebenfalls diskutiert wird die Einrichtung einer Mobilitäts-App. Hier wird empfohlen, eine generelle App für die Stadt nach dem Beispiel der aktuell im Aufbau befindlichen Family-App zu prüfen.

- Maßnahmen zur Strategie Steuern über Verkehrsregelung

Diese Strategie wird als sehr wichtig erachtet. Einschränkend wird bemerkt, dass vor der Einführung von Tempo 30 erst einmal Tempo 50 durchgesetzt werden müsste. Hier wird ein Defizit ausgemacht. Weitere Themen sind eine bessere Ordnung des Parkens, auch um Quartiere zu schützen und die dort bestehenden Qualitäten wieder hervorzuheben. Hier eignen sich aus Sicht der Teilnehmenden auch kurzfristige Maßnahmen und/oder Verkehrsversuche. Diese werden als ein guter Ansatz für Möglichkeiten bewertet, den öffentlichen Raum einmal anders nutzen zu können.

Bei der Vorstellung der Ergebnisse im Plenum weist ein Teilnehmer darauf hin, dass es ein kostenloses Lastenrad-Angebot in Emsdetten gebe. Angeregt wird, dass die Stadt sich hier einbringen könnte, um die Zahl der verfügbaren Räder aufzustocken. Herr Bunse bemerkt, dass die Standorte der Lastenräder gut durchdacht werden sollten.

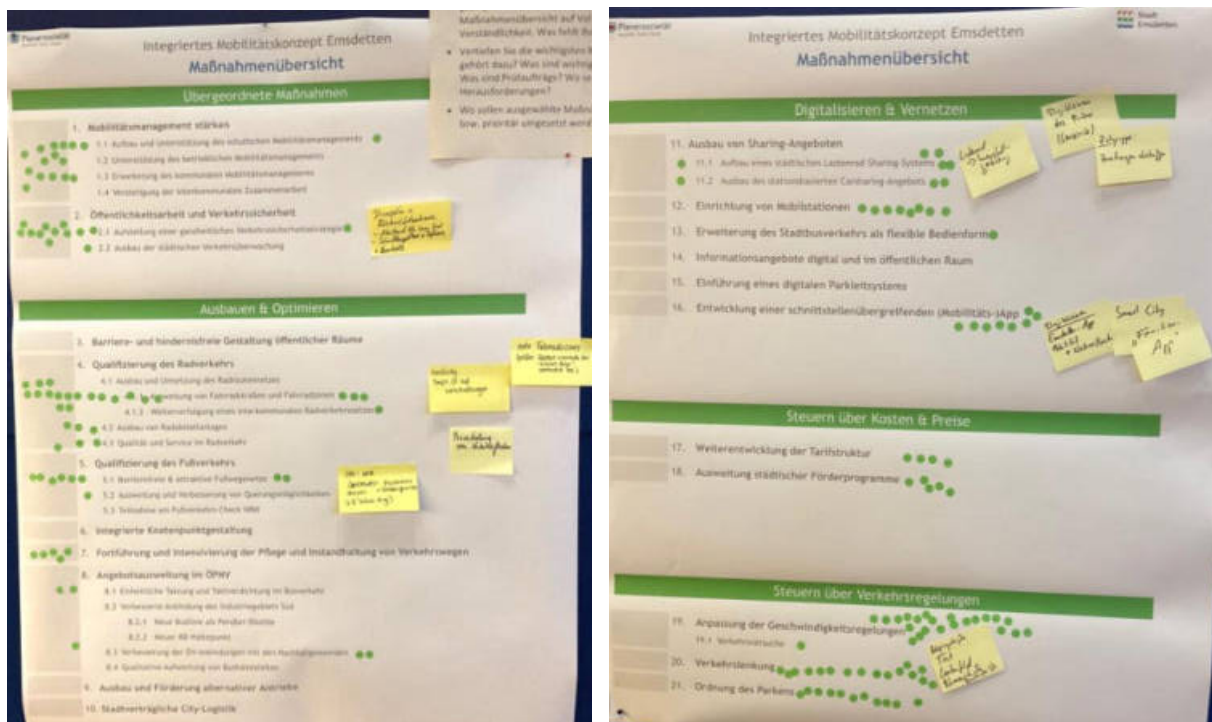
6. Auswertung und Abschluss mit Ausblick

Vor Beginn der Gesprächsphase in Gruppen geht Herr Bürgermeister Kellner, der aufgrund eines Folgetermins nicht bis zur Schlussrunde im Plenum bleiben konnte, auf die Ansprüche an das Mobilitätskonzept ein. Die Stadt müsse und werde kurzfristig handeln, aber auch mittel- und langfristig Strategien und Maßnahmen umsetzen. Interkommunale Abstimmungen bräuchten Zeit. Herr Kellner erläutert, er sei mit allen Nachbarkommunen im Gespräch zum Beispiel über Radschnellverbindungen, weil alle Kommunen die Notwendigkeit erkannt hätten, mehr für den Radverkehr zu tun. Aber diese Planung werden Zeit brauchen. Gleichzeitig würden die Strategien des integrierten Mobilitätskonzepts bereits heute berücksichtigt, zum Beispiel bei der Siedlungsentwicklungen. Herr Kellner sichert zu, das Mobilitätskonzept werde handlungsleitend sein und es werde auch ein Budget für die Maßnahmen geben.

Im Anschluss an die Gesprächsphase stellen die Gesprächsleitungen die Erkenntnisse und das Feedback zum Maßnahmenkonzept vor.

Frau Böcker fasst im Anschluss zusammen, dass in beiden Gruppen das Maßnahmenkonzept nicht in Frage gestellt wurde. Die Schwerpunktsetzungen werden offensichtlich unterstützt. Viel Diskussionsbedarf besteht hinsichtlich der Ausgestaltung der einzelnen Maßnahmen. Sie betont, das integrierte Mobilitätskonzept müsse auch neue Entwicklungen künftigen mit einbeziehen können. Überschriften, Ziele und Strategien seien so formuliert, dass dies möglich ist.

Die folgende Abbildung zeigt die Bewertung der Teilnehmenden, welche Maßnahmen vordringlich zu bearbeiten sind.



Maßnahmenübersicht mit Punktbewertung: Welche Maßnahmen sind für Sie vordringlich?

Folgendes Ranking ergibt sich aus der Bewertung der vordringlichsten Maßnahmen (hier die sechs Maßnahmen, die von den Teilnehmenden als vordringlich bewertet werden):

- Qualifizierung des Radverkehrs: 27 Punkte
- Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen: 23 Punkte
- Verkehrslenkung: 16 Punkte
- Mobilitätsmanagement stärken: 16 Punkte
- Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit: 13 Punkte
- Ordnung des Parkens: 11 Punkte

Die vollständige Übersicht findet sich im Anhang.

Herr Hillen stellt den weiteren Ablauf der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts vor. Noch vor Jahresende soll der Politik das integrierte Mobilitätskonzept zur Beschlussfassung vorliegen. Bis dahin arbeitet das Team der Planersocietät in Abstimmung mit der Verwaltung unter Berücksichtigung der Hinweise der Beteiligten die Maßnahmensteckbriefe aus.

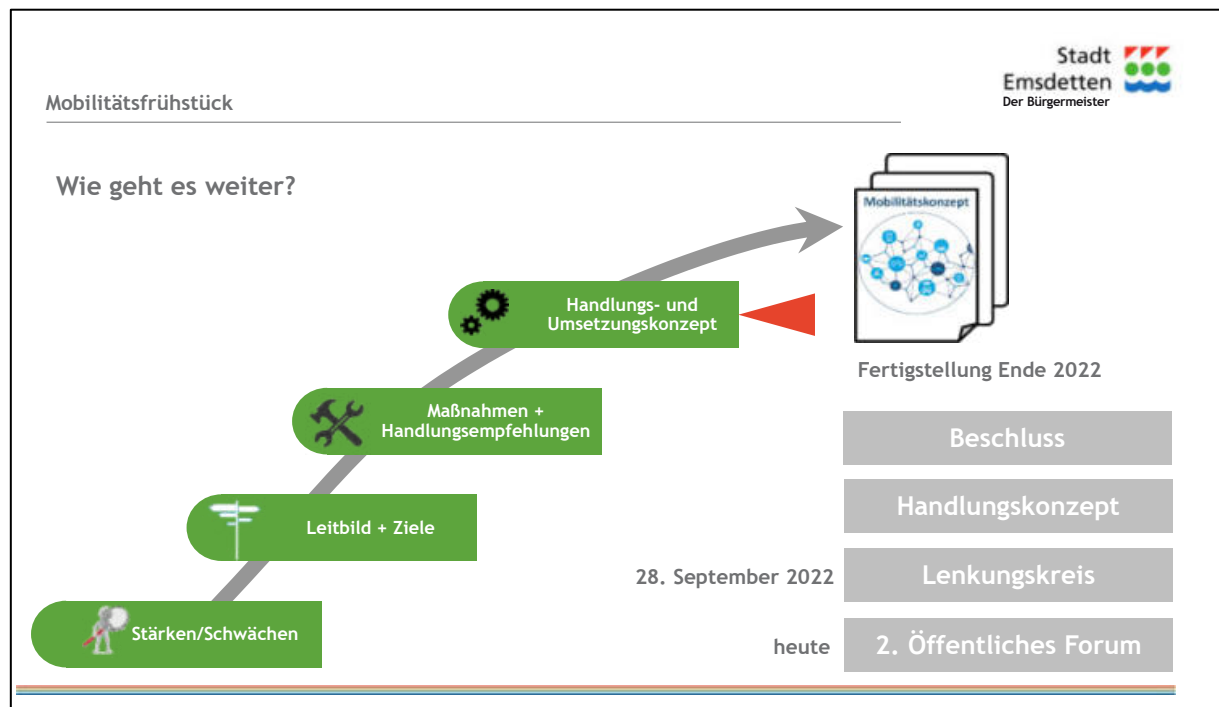


Abbildung: Überblick über das weitere Vorgehen

Aus dem Kreis der Teilnehmenden wird nachgefragt, wie die Umsetzung in den nächsten Jahren begleitet wird. Herr Hillen und Herr Rösch erläutern, es gebe auch ein Konzept für die Evaluation, es werde also nachgeprüft, wie weitgehend das Konzept umgesetzt wird.

Eine Teilnehmerin regt an, in zwei bis drei Jahren noch einmal eine Runde einzuberufen, um gemeinsam zu schauen, wie weit die Umsetzung gediehen ist.

Frau Böcker bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die engagierte Diskussion und bei allen Mitwirkenden für ihre Beiträge. Sie weist darauf hin, dass der Mobilitätsmanager Herr Rösch auch nach der Veranstaltung bei Fragen und Hinweisen ansprechbar ist.

Herr Rösch bedankt sich herzlich bei den Beteiligten für ihr Engagement. Er betont, die Beteiligung sei zwar für das Mobilitätskonzept erst einmal beendet, gehe aber bei den einzelnen Maßnahmen jetzt erst richtig los. Und die Hinweise der Beteiligten würden jetzt schon in vielen Prozessen helfen, obwohl das Mobilitätskonzept noch nicht abgeschlossen sei. Als Beispiel nennt Herr Rösch die Planungen zum Sandufer. Der Hinweis aus der Beteiligung der Grundschulkinder, dass es an grünen Plätzen in der Stadt fehle, werde hier aufgegriffen und besonders berücksichtigt. Die Stadt sei zudem mit der Wirtschaft im Austausch. Hierbei werde gemeinsam nach Lösungen gesucht, wie die Mitarbeitenden auch unabhängig vom eigenen Auto ihre Dienststelle erreichen und Arbeitswege somit umweltfreundlicher gestaltet werden können. Für viele Maßnahmen beantrage die Stadt Fördermittel, dabei helfe das Mobilitätskonzept. Herr Rösch bittet um Verständnis, weil solche Förderanträge wiederum Zeit in Anspruch nehmen würden. Letztlich könne die Stadt so aber schließlich mehr umsetzen. Mit einem weiteren Dank an das Team der Planersocietät und die Moderation von TOLLERORT schließt Herr Rösch die Veranstaltung.

Impressum

Veranstalterin

Stadt Emsdetten
www.emsdetten.de

Kontakt:
Mobilitätsmanager Thorsten Rösch
thorsten.roesch@emsdetten.de

Fachplanung

Planersocietät
www.planersocietaet.de

Kontakt:
Kevin Hillen, Ilka Bürling, Carola Baier
emsdetten@planersocietaet.de

Moderation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
www.tollerort-hamburg.de

Kontakt:
Mone Böcker, Karina Meißner
mail@tollerort-hamburg.de

Bildnachweis

Foto Titelblatt sowie Abbildungen aus dem Arbeitsprozess zum Mobilitätskonzept:
Planersocietät

Anhang nächste Seite

Bewertungsergebnis: Welche Maßnahmen sind für Sie vordringlich?

Bewertungsergebnis: Welche Maßnahmen sind für Sie vordringlich?

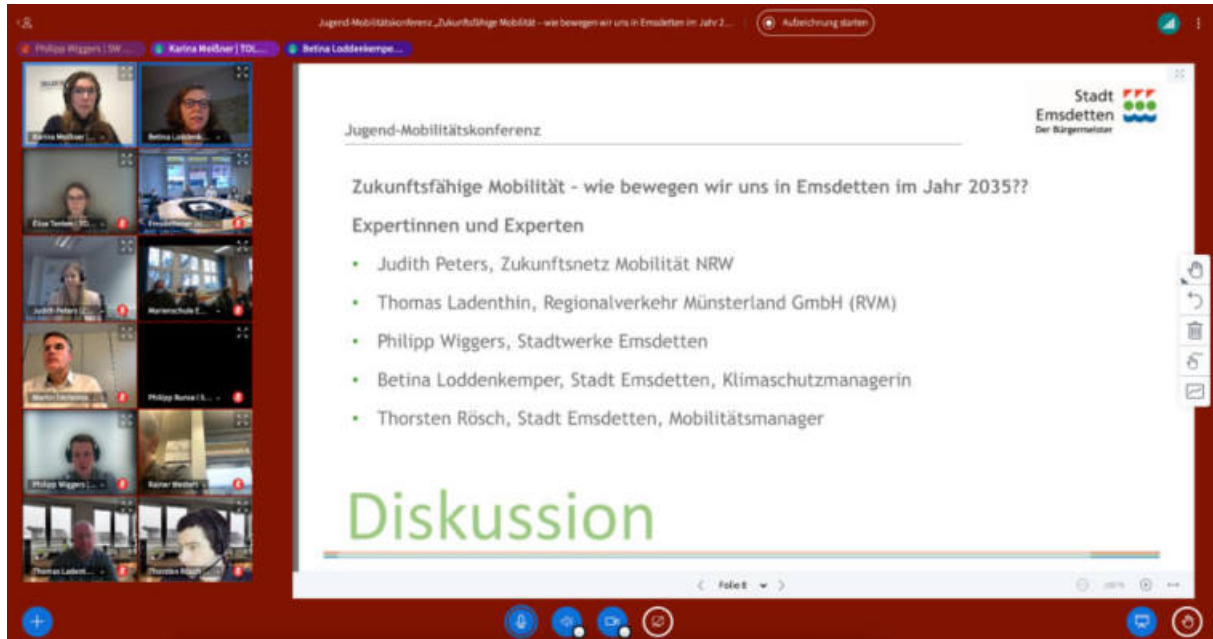
Die Teilnehmenden konnten über alle Maßnahmen insgesamt 10 Punkte setzen, auch gehäufelt.

Übergeordnete Maßnahmen	Ausbauen & Optimieren	Digitalisieren & Vernetzen	Steuern über Kosten & Preise	Steuern über Verkehrsregelungen
<p>1. Mobilitätsmanagement stärken: <u>16 Punkte</u></p> <p>2. Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit: <u>13 Punkte</u></p>	<p>3. Barriere- und hindernisfreie Gestaltung öffentlicher Räume</p> <p>4. Qualifizierung des Radverkehrs: <u>27 Punkte</u></p> <p>5. Qualifizierung des Fußverkehrs: <u>9 Punkte</u></p> <p>6. Integrierte Knotenpunktgestaltung</p> <p>7. Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen: <u>5 Punkte</u></p> <p>8. Angebotsausweitung im ÖPNV: <u>5 Punkte</u></p> <p>9. Ausbau und Förderung alternativer Antriebe</p>	<p>11. Ausbau von Sharing-Angeboten: <u>8 Punkte</u></p> <p>12. Einrichtung von Mobilstationen: <u>8 Punkte</u></p> <p>13. Erweiterung des Stadtbusverkehrs als flexible Bedienform: <u>1 Punkt</u></p> <p>14. Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum</p> <p>15. Digitales Parkleitsystem</p> <p>16. Entwicklung einer schnittstellenübergreifenden (Mobilitäts-) App: <u>8 Punkte</u></p>	<p>17. Weiterentwicklung der Tarifstruktur: <u>4 Punkte</u></p> <p>18. Ausweitung städtischer Förderprogramme: <u>5 Punkte</u></p>	<p>19. Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen: <u>23 Punkte</u></p> <p>20. Verkehrslenkung: <u>16 Punkte</u></p> <p>21. Ordnung des Parkens: <u>11 Punkte</u></p> <p>22. Aufwertung von Straßen und Wohnquartieren</p>

Übergeordnete Maßnahmen	Ausbauen & Optimieren	Digitalisieren & Vernetzen	Steuern über Kosten & Preise	Steuern über Verkehrsregelungen
	10. Stadtverträgliche City-Logistik			

Anhang Va Dokumentation
Kinder- und Jugendbeteiligung

Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten



Jugend-Mobilitätskonferenz

„Zukunftsfähige Mobilität – wie bewegen wir uns in Emsdetten im Jahr 2035?“

Dokumentation

Datum: 25. Januar 2022
Zeitraum: 14:00 bis 16:15 Uhr
Ort: Digital über BigBlueButton

1. Ablauf

- Begrüßung und Vorstellung Mitwirkende und Überblick über den Teilnehmerkreis
- Informativer Einstieg
Zahlen und Fakten zum Thema Mobilität in Emsdetten
Was ist ein Integriertes Mobilitätskonzept?
- Podiumsdiskussion mit Expertinnen und Experten: „Zukunftsfähige Mobilität – wie bewegen wir uns in Emsdetten im Jahr 2035?“
- Auswertung und Abschluss mit Ausblick

2. Begrüßung

Bürgermeister Oliver Kellner eröffnet die Jugend-Mobilitätskonferenz und begrüßt die Beteiligten aus den mitwirkenden Schulen Käthe-Kollwitz-Schule, Gymnasium Martinum und der Marienschule sowie des Jugendrats. Die Geschwister-Scholl-Schule, die ebenfalls Thesen und Fragen eingereicht hat, musste leider aufgrund einer Corona Infektion kurzfristig absagen. Er betont, die Perspektive der Jugendlichen sei sehr wichtig, um Mobilität und Verkehr in Zukunft gut gestalten zu können. In einem Integrierten Mobilitätskonzept müssen die verschiedenen Verkehrsarten in einen Zusammenhang gebracht werden. Jugendliche würden ein anderes Mobilitätsverhalten als Erwachsene und eine ganz andere Sensibilität für bestimmte Situationen mitbringen. Herr Kellner fragt: „Wie stellt ihr euch die Mobilität im Jahr 2035 vor?“ Er sichert zu, dass die Hinweise und Anregungen der Jugendlichen in die weitere Arbeit einfließen werden. Nicht alle Wünsche könnten am Ende umgesetzt werden. Es gebe immer widerstreitende Interessen und Konflikte, für deren Lösung Kompromisse gefunden werden müssen.

Karina Meißner, TOLLERORT, übernimmt die Moderation. Die Stadtverwaltung hat die Büros Planersocietät und TOLLERORT beauftragt, das Integrierte Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Die Planersocietät liefert die fachlichen Inhalte. TOLLERORT sorgt für die Beteiligung der Öffentlichkeit. Frau Meißner ist für die Kinder- und Jugendbeteiligung zuständig.

Die Jugendlichen haben heute die Gelegenheit, mit ausgewählten Expertinnen und Experten zum Thema zukunftsfähige Mobilität in Emsdetten ins Gespräch zu kommen und ihre Anliegen für eine klimafreundliche und sozial gerechte Mobilität zu diskutieren. Die Jugendlichen hatten Gelegenheit, sich vorzubereiten und folgende Leitfragen an die Hand bekommen:

- Wie stellt ihr euch die eigene Mobilität in Zukunft vor?
- Was könnt ihr selbst dafür tun, um Emsdetten lebenswerter und die Mobilität zukunftsfähiger zu gestalten?
- Was erwartet ihr von der Politik, der Stadtverwaltung, der Wirtschaft und anderen Menschen der Stadtgesellschaft? Wie könnt ihr Einfluss auf Entscheidungen und das Verhalten anderer nehmen?
- Welche Maßnahmen schlägt ihr vor, um die Mobilität in Emsdetten klimafreundlich und gerecht zu gestalten?

Die fünf teilnehmenden weiterführenden Schulen und der Jugendrat haben insgesamt 65 Statements und Fragen an die Expertinnen und Experten eingereicht. TOLLERORT hat diese

Eingaben thematisch sortiert. Da die Veranstaltung zeitlich begrenzt ist und sich manche Themen in den Eingaben überschneiden, hat Frau Meißner eine Auswahl an 26 Fragen getroffen.

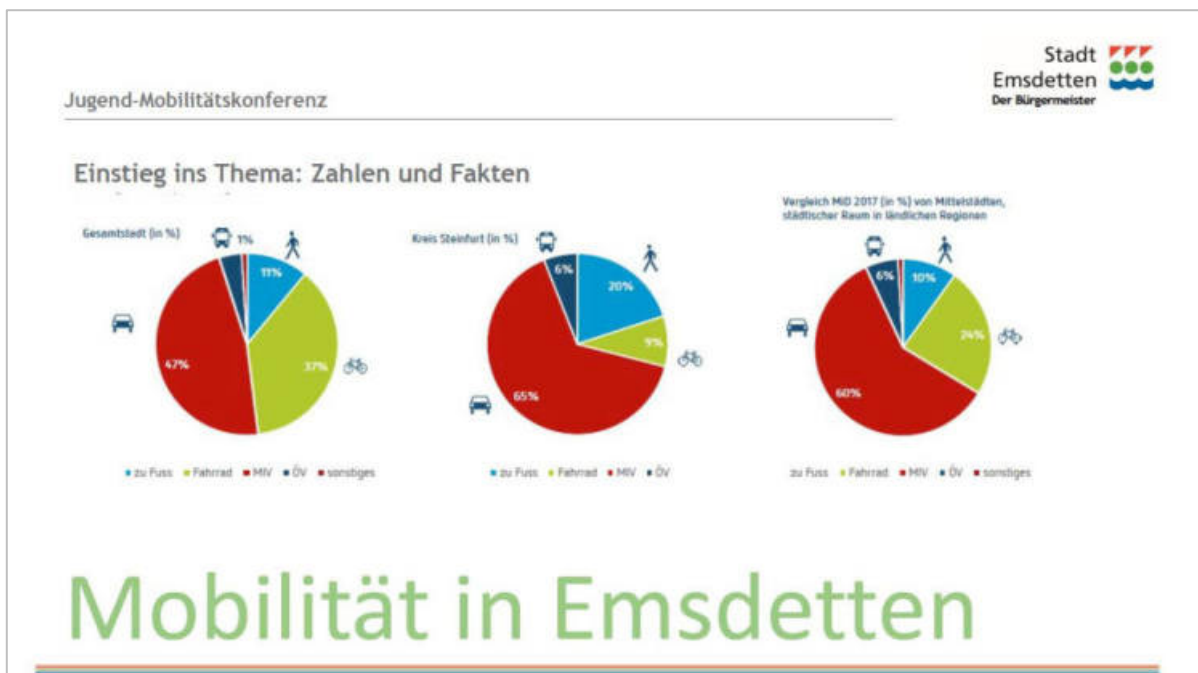
Die mitwirkenden Jugendlichen sind teilweise als Gruppen zugeschaltet, teilweise einzeln. Frau Meißner berichtet, dass die Geschwister-Scholl-Schule leider Corona-bedingt absagen musste. Frau Meißner wird ausgewählte Fragen der Schule in das Gespräch einspeisen.

3. Inhaltlicher Einstieg

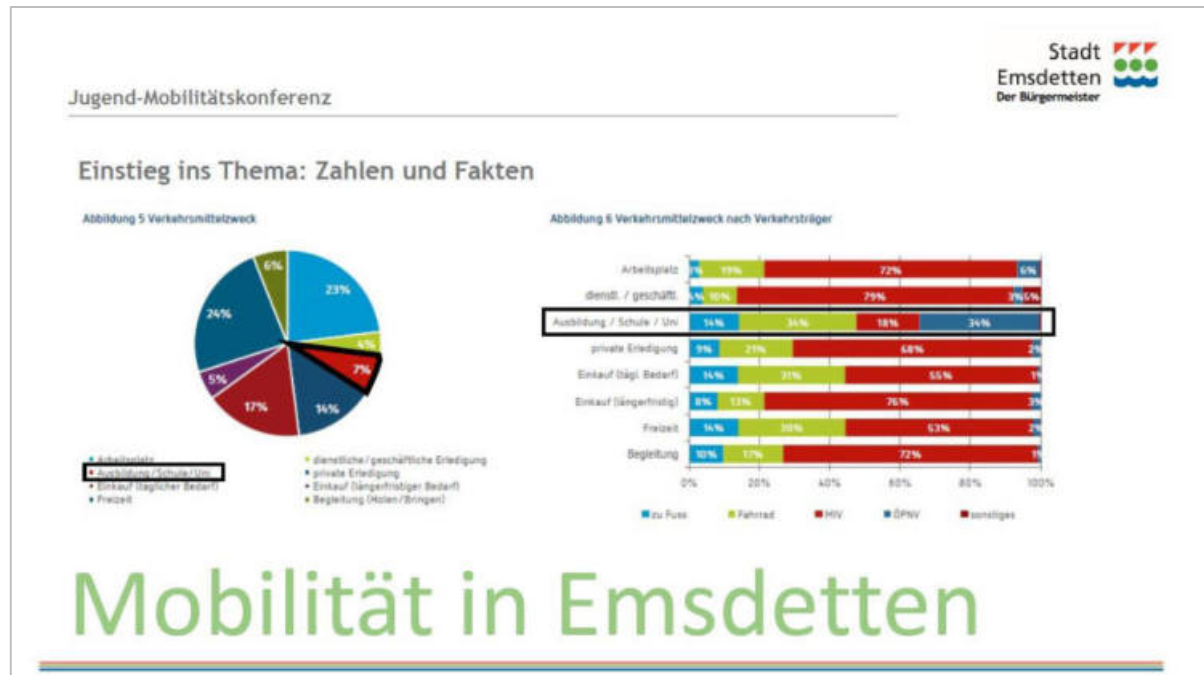
Zum Einstieg fragt Frau Meißner die Jugendlichen: Wie seid ihr hauptsächlich im Alltag unterwegs? Zu den verschiedenen Verkehrsarten kommen folgende Meldungen:

- Zu Fuß: Keine Meldung
- Mit dem Roller: Keine Meldung
- Mit dem Fahrrad: 14 Meldungen
- Bus/Bahn: Eine Meldung
- Mit dem Auto (als Mitfahrende): Keine Meldung
- Gemischt: 4 Meldungen

Thorsten Rösch ist Mobilitätsmanager der Stadt Emsdetten. Er stellt einige Daten und Fakten zur Mobilität in Emsdetten vor:



Die Stadt Emsdetten weist im Vergleich zum Kreis Steinfurt und anderen Mittelstädten in Deutschland einen deutlich höheren Anteil an Radverkehr (37 %) und einen geringen Anteil an Autoverkehr (47 %) auf.



Wege zur Schule, Ausbildung oder Universität nehmen an allen in Emsdetten zurückgelegten Wegen 7 % ein. In Emsdetten werden am häufigsten Fahrrad sowie Bus und Bahn (jeweils 38 %) genutzt, um zur Schule, Ausbildung oder Universität zu kommen:

Frau Meißner erläutert anschließend, ein Integriertes Mobilitätskonzept ...

- ist eine verbindende/vereinende („integrierte“) Gesamtstrategie mit Lösungsvorschlägen für eine nachhaltige (d.h. umweltfreundliche und gerechte) Mobilität in einer Stadt oder Gemeinde, z.B. Emsdetten.
- hat zum Ziel, eine nachhaltige Mobilität in Emsdetten für die nächsten Jahre (bis 2035) zu sichern, alle Beteiligten einzubinden und mit ihnen zusammenzuarbeiten.
- legt die grundsätzlichen Rahmenbedingungen/Eckpunkte fest, nach denen der Verkehr der nächsten Jahre geplant und entwickelt wird.
- befasst sich mit Themen wie Fuß-, Rad-, öffentlicher Personennah-, motorisierter Individual- und Wirtschaftsverkehr, zudem Verkehrssicherheit, Sharing-Angebote (z.B. Leihautos, -fahrräder, -roller etc.) oder Elektromobilität.

4. Podiumsdiskussion mit Gästen: „Zukunftsfähige Mobilität – wie bewegen wir uns in Emsdetten im Jahr 2035?“

Die Expertinnen und Experten, die an der Podiumsdiskussion teilnehmen, stellen sich vor:

- Judith Peters, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe. Ihre Organisation hilft den Städten, Gemeinden und Kreisen bei allen Fragen rund um nachhaltige Mobilität.
- Thomas Ladenthin, Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM), ist stellvertretender Abteilungsleiter Verkehrsmanagement. Die RVM ist das kommunale Verkehrsunternehmen im Kreis Steinfurt und organisiert den Busverkehr in den Städten und in der

Region. Herr Ladenthin ist zuständig für die Verkehrsplanung und für die Fahrpläne im Busverkehr im Kreis Steinfurt.

- Philipp Wiggers, Stadtwerke Emsdetten, ist zuständig für Energiedienstleistungen der Stadtwerke, dazu gehört auch die E-Mobilität.
- Betina Loddenkemper ist Klimaschutzmanagerin der Stadtverwaltung Emsdetten im Fachdienst Stadtentwicklung und Umwelt. Sie war bis Mai letzten Jahres auch die Mobilitätsmanagerin der Stadt und hat das Mobilitätskonzept mit auf den Weg gebracht.
- Thorsten Rösch ist seit letztem Jahr neu in der Stadt und der neue Mobilitätsmanager der Stadt Emsdetten im Fachdienst Stadtentwicklung und Umwelt. Er arbeitet federführend für das Integrierte Mobilitätskonzept. Herr Rösch beschäftigt sich seit fast 12 Jahren mit dem Thema Mobilität in unterschiedlichen Kommunen.

Im Hintergrund sind aus der Stadtverwaltung außerdem anwesend Martin Dörtelmann, Technischer Beigeordneter der Stadtverwaltung, Philipp Bunse, Fachdienstleiter Stadtentwicklung und Umwelt, sowie von der Planersocietät Kevin Hillen.

Die Fragen sind nach den fünf Themenaspekten sortiert:

- Nahmobilität: Radverkehr, Fußverkehr und neue Mobilitätsangebote
- ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr
- Digitalisierung
- Motorisierter Verkehr/ insbesondere Kfz-Verkehr
- Beteiligung und Abschluss

Themenbereich: Nahmobilität: Radverkehr, Fußverkehr und neue Mobilitätsangebote

Was wünschen sich die Jugendlichen für den Fahrradverkehr?

Jugendrat: Unser Ziel: 2035 sind Fahrräder das zentrale Verkehrsmittel in Emsdetten und werden in allen Punkten übergeordnet behandelt. Was sagen die Expertinnen und Experten zu dieser Vorstellung?

Herr Rösch: Das Fahrrad kann in Emsdetten sicher eine noch größere Bedeutung bekommen. Der Anteil liegt ja schon bei 37 % an allen täglichen Wegen. Die Voraussetzungen sind in Emsdetten sehr gut, da viele Ziele nah beieinanderliegen. Schwierig ist hingegen, dem Fahrrad in allen Punkten einen Vorrang zu geben. Es gibt das neue Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen, das auf einer Basis einer Petition erlassen wurde. Hier ist festgelegt, dass das Fahrrad in der Verkehrsplanung künftig gleichrangig behandelt werden soll. Natürlich könnte die Stadt Emsdetten auch weitergehen als es das Land vorgibt und beispielsweise dem Umweltverbund einen Vorrang einräumen. Aber es gibt dann immer noch Rechtsvorschriften, wie z.B. die Straßenverkehrsordnung. Die Stadt ist verpflichtet, für den Kraftfahrzeugverkehr ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zur Verfügung zu stellen. Für einen Vorrang des Fahrrads müssten also noch einige Rechtsgrundlagen angepasst werden. Herr Rösch erläutert den Begriff Umweltverbund: Hierzu zählen die umweltfreundlichen Fortbewegungsmittel: Bus, Bahn, Zu-Fuß-Gehen und Radfahren.

Martinum, Klasse 8c: Das Radfahren in Emsdetten ist nicht sicher genug. Um es zu fördern, müssen die Radwege besser werden. Es muss mehr Rechte für den Fuß- und Fahrradverkehr geben. Die Radwege sollen breiter sein. Auch muss das Fahren auf der Fahrbahn ermöglicht werden. Es soll auch außerhalb der Innenstadt Velorouten geben.

Frau Peters: Verkehrssicherheit ist sehr wichtig, denn die Menschen fahren nur gerne Fahrrad, wenn sie sich auch sicher fühlen. Dafür kommt es darauf an, dass die Wege breit genug sind und zum Beispiel die Beschilderung klar ist. Das gilt besonders für Velorouten, die den Radverkehr auf besonders leistungsfähigen Radrouten bündeln sollen. Auch die Autofahrenden müssen sich an die Beschilderung halten. Sie sind auch dafür verantwortlich, dass sich die Radfahrenden sicher fühlen können: Sie dürfen beispielsweise nicht auf dem Radweg oder auf einem Radfahrstreifen parken. Natürlich können auch die Radfahrenden selbst etwas für ihre Sicherheit tun, zum Beispiel im Dunkeln mit Licht und Warnwesten / Reflektoren fahren, klare und sichtbare Handzeichen geben etc. Und die Kommune kann baulich etwas an den Radwegen tun und sie ausreichend breit anlegen.

Herr Rösch: In Emsdetten gibt es ein Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2014, das ein Radvorrangnetz beschreibt. Das sind Wege, die für den Radverkehr besonders sicher gestaltet werden sollen, damit der Radverkehr dort gebündelt werden und zügig fahren kann. Dieses Radvorrangnetz wird im neuen Mobilitätskonzept wieder aufgegriffen und weiterentwickelt. Ein neues Element sind die Fahrradstraßen, die zum Beispiel jetzt in der Blumenstraße und im Goldbergweg umgesetzt werden. Es ist nicht immer möglich, in allen Straßen ausreichend breite Radwege anzulegen, wenn der Straßenraum insgesamt zu schmal ist. Deshalb gibt es auch Straßen, in denen schmale Radwege, die nicht so einfach verbreitert werden können, nicht mehr benutzungspflichtig sind, und das Fahren auf der Straße grundsätzlich erlaubt ist. Die Stadt Emsdetten hat zu diesem Thema ein Video erstellt, damit nicht nur die Radfahrenden, sondern auch die Autofahrenden wissen, dass überall dort, wo keine benutzungspflichtigen Radwege sind, Radverkehr auf der Fahrbahn erlaubt ist und nicht zur Seite gedrängt werden darf.

Der Kreis Steinfurt hat ebenfalls ein Radwegekonzept, mit dem gute Radwegeverbindungen geschaffen werden sollen.

Käthe-Kollwitz-Schule: Wir brauchen überdachte Fahrradständer an den Schulen, damit wir nachmittags trockene Fahrräder mit trockenen Pedalen haben und nicht abrutschen.

Herr Rösch: Für die Fahrradständer an Schulen ist die Stadt Emsdetten zuständig. Fahrräder sollten sicher und wettergeschützt an den Schulstandorten abgeschlossen werden können. Gute Abstellanlagen sind sehr wichtig, weil sie einen Anreiz bieten, die Fahrräder dort abzustellen, wo es gewollt ist und nicht direkt vor der Eingangstür. Fahrräder werden immer teurer und hochwertiger. Das Thema sollte im Integrierten Mobilitätskonzept mit aufgenommen werden.

Martinum, Klasse 8b: Das ist eine sehr gute Idee mit den überdachten Fahrradständern. Es gäbe bestimmt eine Bereitschaft an den Schulen, etwas zur jährlichen Instandhaltung beizutragen.

Martinum, Klasse 8a: Wir haben uns mit den Bedürfnissen älterer Menschen beschäftigt. Es wäre gut, eine flächendeckende Versorgung mit E-Bike-Ladestationen auch in den Bauernschaften zu haben, damit besonders ältere Menschen mehr Fahrrad fahren.

Herr Wiggers: Tatsächlich haben Untersuchungen ergeben, dass die vorhandenen Ladestationen für Fahrräder kaum genutzt werden. Offenbar ist die Reichweite von E-Bikes so sehr verbessert worden, dass die Nutzerinnen und Nutzer die Akkus zu Hause laden und ihre Freizeitfahrten komplett mit einer Ladung durchführen können, so dass sie problemlos wieder nach Hause kommen. Es stehen auch einige Ladestationen im Außenbereich und in den Bauernschaften. Es sollte aber noch einmal geprüft werden, ob es vielleicht besser geeignete Standorte gibt.

Frau Peters: Das ist richtig, es gibt landesweite Studien, die zu dem gleichen Schluss kommen. Das Laden unterwegs ist nicht mehr so wichtig. Es ist ein guter Gedanke, mögliche Standorte noch einmal zu überprüfen: Wo halten sich die Leute länger auf und machen Pause, so dass die Lademöglichkeit auch genutzt wird?

Geschwister-Scholl-Realschule (durch Frau Meißner): Wären Anreize möglich, um Rad- und Fußverkehr zu fördern, wie z.B. Kilometer-Prämien?

Frau Peters: Das ist eine spannende Frage. Grundsätzlich sind Anreize möglich: Es gibt Wettbewerbe, wie zum Beispiel das Schulradeln oder das Stadtradeln. Hier gibt es Preise oder Auszeichnungen. Es ist aber immer schwer zu kontrollieren: Wie können die täglichen Kilometer gezählt werden? Deshalb wären alltägliche finanzielle Prämien schwer umsetzbar und immer angreifbar. Zu überlegen wäre dennoch, ob Unternehmen und Betriebe motiviert werden könnten, Anreize zu setzen, schließlich trägt das Zu-Fuß-Gehen und das Radeln zur Gesundheit der Mitarbeitenden bei. Ein wichtiger Anreiz für das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrradfahren ist eine attraktive Infrastruktur, also schöne und sichere Wege. Dafür kann die Stadt Emsdetten sorgen.

Herr Rösch: Es gibt Überlegungen von privaten Anbietern, ein Payback-System (Bonusprogramm) für umweltfreundlichen Verkehr einzuführen. Das funktioniert in Bus und Bahn ganz gut, da können die täglichen Wege schon ganz gut „getrackt“, also nachverfolgt werden. Die Idee ist, dass sich lokale Geschäfte gegen eine gewisse Gebühr in der App anmelden und dort Werbung machen. Die Kundinnen und Kunden, die nachweislich mit dem ÖPNV fahren, sammeln Punkte und können dann günstiger in den Geschäften einkaufen.

Martinum, Klasse 8c/8d: Es gibt Problemstellen, an denen das Fahrradfahren nicht sicher möglich ist. Dies ist sowohl am Kreisverkehr beim Edeka als auch bei der Fahrradsperre in der Nähe des Gymnasiums Martinum der Fall.

Herr Rösch: Die Hinweise werden aufgenommen und im Mobilitätskonzept berücksichtigt.

Weitere Fragen zum Thema Radverkehr, die nicht ausdrücklich gestellt, aber mit behandelt wurden:

- Geschwister-Scholl-Realschule: Wie können die Verkehrswege fahrradfreundlicher gestaltet werden?
- Martinum, Klasse 8d: Fahrräder sollten auf den Straßen fahren können!
- Martinum, Klasse 8d: Wir wünschen uns mehr Schutz für Radfahrer und Fußgänger. Wie gelingt das?

Es gibt Wünsche für neue Mobilitätsangebote, wie z.B. E-Scooter:**Geschwister-Scholl-Realschule: Wie kann in Emsdetten ein Angebot mit E-Scootern und Ladestationen wie beim Car-Sharing organisiert werden?**

Herr Wiggers: Ein E-Scooter-Verleihsystem ist für Emsdetten bisher nicht angedacht. Die bisher angebotenen E-Scooter-Sharing-Systeme gehören privaten Betreibern und werden eher in Städten ab 50.000 Bewohnerinnen und Bewohner aufwärts angeboten. Das kann man als Beispiel auf der Internetseite der Firma „Tier“ sehen. In Großstädten kommt das so genannte Free-Floating-System zum Einsatz: Die Roller können per App an irgendeinem Ort im Geschäftsgebiet ausgeliehen und woanders wieder abgestellt werden. Für eine Stadt wie Emsdetten ist das kaum übertragbar: Hier ist man schnell im Außenbereich. Wenn dort an einem Punkt der Roller abgestellt wird, kommt nicht unbedingt eine andere Person vorbei, die ihn ausleihen will. Dann wird der Aufwand sehr hoch, die Roller wieder einzusammeln.

Frau Peters: Die privaten Firmen, die die E-Scooter anbieten, möchten Geld damit verdienen. Der Betrieb muss also wirtschaftlich sein. Es stecken hohe Kosten hinter dem Angebot, da die Roller regelmäßig aufgeladen, also eingesammelt und an geeigneten Punkten abgestellt werden müssen. Sie müssen instandgehalten und ausgetauscht werden. In kleinen Städten ist ein wirtschaftlicher Betrieb in der Regel nicht möglich. Hinzu kommt, dass die meisten Personen, die die Tretroller nutzen, Fußgängerinnen und Fußgänger sind. Die Jugendlichen fahren aber doch viel mit dem Fahrrad. Da stellt sich die Frage, ob sich ein solches Angebot wirklich lohnen könnte.

Herr Bunse: In vielen Städten liegen die E-Scooter kreuz und quer auf den Wegen, weil sie von einigen Nutzerinnen und Nutzern nicht sorgfältig abgestellt werden. Die E-Roller behindern dann den Fußverkehr und besonders Menschen, die im Rollstuhl unterwegs sind. Hier muss die Stadtverwaltung regelnd eingreifen und von Anfang an mit den Anbietern kooperieren. Auf kurze Sicht wird ein solches Angebot in Emsdetten wohl nicht möglich sein.

Martinum, Klasse 8b: Könnten auch Lastenräder mit E-Antrieb für größere Einkäufe zum Ausleihen angeboten werden? Viele Menschen nutzen das Auto, weil sie keine Lust haben, schwere Dinge zu Fuß zu transportieren. Da wären Leih-Lastenräder praktisch, damit es einfacher wird, größere Mengen zu transportieren.

Frau Peters: Die Überlegung ist genau richtig. Einkaufswege sind oft kurz und könnten sehr gut mit dem Fahrrad gemacht werden. Aber natürlich hat niemand Lust, mit schwerem Gepäck zurückzufahren. Da ist ein Lastenrad geeignet. Die entscheidende Frage an dieser Stelle ist, an welchem Standort die Lastenräder zum Verleih stehen sollten, damit sie auch möglichst viele Menschen nutzen. Hierfür würden sich Wohngebiete eignen.

Herr Rösch: Ein flächendeckendes Lastenradverleihsystem gibt es in Emsdetten noch nicht. Aber die Stadt Emsdetten fördert die Anschaffung von Lastenrädern: Alle Bewohnerinnen und Bewohner von Emsdetten können einen Antrag stellen, um einen Zuschuss für den Kauf eines Lastenrads, eines E-Lastenrades oder auch eines Lastenanhängers zu erhalten. Ein öffentliches Leihsystem würde in einem größeren Zusammenhang, z.B. auf Kreisebene, Sinn ergeben. Die Fahrräder müssten aber ja schon dort stehen, wo sie gebraucht werden.

Frau Meißner: In Hamburg stehen die Leih-Lastenräder an festen Stationen. Man kann mit dem eigenen Fahrrad zur Station fahren, das Lastenrad ausleihen, den Transport machen und

anschließend zur Station zurückfahren, das Lastenrad abgeben und mit dem eigenen Fahrrad wieder zurückfahren.

Frau Loddenkemper: Es gibt in Emsdetten heute schon einige Einzelhändler, wie ein Blumenladen oder ein Bioladen, die gekaufte Produkte mit Lastenrädern ausliefern. Es wäre klasse, wenn sich weitere Einzelhändler mit dem Thema Lastenrad auseinandersetzen und auch Lieferdienste via Lastenrad anbieten könnten.

Herr Hillen: Wichtig ist auch, regelmäßig Gelegenheiten anzubieten, Lastenräder einmal auszuprobieren. Ein Schulhof wäre dafür ein sehr guter Ort. Das kann einen guten Impuls geben, selbst ein Lastenrad anzuschaffen und zu nutzen oder auch mal eines auszuleihen.

Nachtrag: In Emsdetten gibt es das Emsrad (<https://www.emsrad.de/>). Durch das Projekt „Multibikes – Leih dir kostenlos ein Lastenrad in Emsdetten“ haben alle Emsdettener Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Lastenräder kostenlos für einen bis maximal drei Tage als alternatives Transportmittel auszuleihen.

Themenbereich ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

Besonders viele Eingaben kamen zum Thema Busverkehr.

Geschwister-Scholl-Realschule: **Wie kann man die Menschen dazu bewegen, die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger zu nutzen? Wir finden, dass es mehr Aufklärungsarbeit in Schulen und an öffentlichen Orten braucht.**

Frau Loddenkemper: Das ist eine tolle Idee. Hier wäre vieles denkbar, um mehr für den ÖPNV zu werben. Vielleicht könnte ein „Tag des ÖPNVs“ durchgeführt werden. Es gibt viele Berührungspunkte, wenn Menschen es nicht gewohnt sind, mit dem öffentlichen Verkehr zu fahren. Viele fragen sich: Wie kaufe ich ein Ticket? Ich will nur einmal fahren und habe kein Dauerticket. Wie mache ich das? Viele trauen sich nicht, mit dem Bus zu fahren.

Martinum, Klasse 8b: Der ÖPNV müsste elektrifiziert werden. Außerdem sind die Ticketautomaten sehr schwer zu bedienen. Manchmal muss man sehr lange warten, weil zufällig jemand am Automaten steht, der gerade seine Jahresreise plant.

Marienschule: **Der ÖPNV ist für alle Menschen in Emsdetten attraktiv, da er nichts kostet. Ist das realisierbar? Dann würden viel mehr Menschen damit fahren.**

Herr Ladenthin: Schon viele Städte haben überlegt, den ÖPNV kostenlos anzubieten. Aber was würde passieren, wenn ein Gut kostenlos ist? In der Regel tritt der Effekt ein, dass die Nachfrage sehr deutlich und sprunghaft ansteigt. Das ist auch beim ÖPNV so. In der Folge wäre die Nachfrage über den gesamten Tagesverlauf sehr hoch. Das könnte das System an seine Grenzen führen und es würden Kapazitätsengpässe entstehen. Die RVM ist natürlich daran interessiert, dass viele Menschen mit dem ÖPNV fahren, aber wenn es so viele sind, dass sie an der Haltestelle stehen bleiben müssen, würde es nicht funktionieren. Aber es gibt viele weitere Möglichkeiten, den ÖPNV attraktiver zu machen, z.B. die Pünktlichkeit. Wenn ich lange an der Haltestelle warten muss, bin ich länger unterwegs. Die Taktung, d.h. die Festlegung, wie häufig der Bus an einer Haltestelle hält, und die Fahrzeiten müssen angepasst werden. Es müssen ausreichend viele Busse und möglicherweise auch größere Busse bereitgestellt werden. Wichtig zu wissen ist, dass die Einnahmen aus den Ticketverkäufen heute nicht ausreichen, um das Busangebot wirtschaftlich zu betreiben. Der Betreiber macht also immer

einen Verlust, der durch Zuschüsse der öffentlichen Hand – letztlich aus Steuergeldern – ausgeglichen werden muss. Ist es unter diesen Bedingungen so sinnvoll, den ÖPNV ganz kostenlos anzubieten?

Martinum, Klasse 8b: Der ÖPNV müsste nicht kostenlos sein, sondern günstiger. Wichtig ist auch, dass ein Ticket übergreifend an verschiedenen Orten und für verschiedene Verkehrsunternehmen gilt.

Jugendrat: Es müsste nicht für die ganze Bevölkerung kostenlos sein. Wie wäre es mit einem Konzept für ausgewählte Gruppen, wie zum Beispiel die Schülerinnen und Schüler? Dann würde die Nachfrage nicht so sprunghaft ansteigen. So würden aber gerade die jungen Menschen frühzeitig an den öffentlichen Nahverkehr herangeführt. So könnte es für sie naheliegender sein, auch als Erwachsene den ÖPNV zu nutzen.

Frau Loddenkemper: Es gibt eine kleine Stadt in Deutschland, mit etwa so vielen Bürgern wie wir in Emsdetten. Diese Stadt hat den kostenlosen ÖPNV einmal ausprobiert. Jährlich fuhrten rund 40.000 Fahrgäste mit dem Bus. Nachdem der ÖPNV kostenlos wurde, gab es auf einmal mehr als 600.000 Fahrgäste pro Jahr, also eine enorme Steigerung. Viele Fahrgäste sind aus Spaß „einfach so mal mitgefahren“. Diese enorm erhöhte Nachfrage konnte mit dem normalen Busbetrieb nicht mehr bedient werden. Es wurde sehr schnell beschlossen, das kostenfreie Fahren wieder aufzugeben. Heute gibt es dort ein sehr günstiges Ticket. Die Fahrgastzahlen haben sich dadurch wieder deutlich reduziert und auf einem hohen Niveau eingependelt.

Herr Ladenthin: Im Münsterland haben viele Kommunen den Westfalentarif vereinbart, der flächendeckend für das ganze Münsterland ein gemeinsames Ticketangebot darstellt. Das war ein ganz großer Schritt und macht es sehr einfach auch weitere Strecken mit dem ÖPNV zu fahren. Und noch ein Hinweis: Es wird oft gesagt, der schienengebundene Nahverkehr sei zu teuer, da könne man ja gleich mit dem Auto fahren. Das stimmt aber so nicht. Hier ein Beispiel: Das Einzelticket von Emsdetten nach Münster kostet 7,90 Euro. Die Strecke beträgt 30 Kilometer. Mit dem Auto kostet es, wenn man die Fixkosten einberechnet, 50-80 Cent pro Kilometer. Demnach ist die Autofahrt mit mindestens 15 Euro wesentlich teurer als der ÖPNV. Beim Vergleich der Kosten wird beim Auto oft nur an den Spritverbrauch gedacht. Das ist zu kurz gedacht.

Martinum, Klasse 8c/8d: **Nach der sechsten Schulstunde ist die Schul-Rush-Hour. Da sollten mehr Busse fahren.**

Diese Anregung wird mitgenommen.

Weitere Fragen zum Thema ÖPNV, die nicht ausdrücklich gestellt, zum Teil aber behandelt wurden.

- Geschwister-Scholl-Realschule: Wie könnte (ein kostenloser ÖPNV) finanziert werden?
- Martinum, Klasse 8b: Wie kann das Busangebot mit mehr Haltestellen und individuellen Bedarfshaltestellen und digitaler Busbestellung (so genannte On-Demand-Angebote oder Angebote auf Abruf) ausgebaut werden?

Weitere Fragen zum Thema ÖPNV, die nicht gestellt wurden.

Geschwister-Scholl-Realschule: Der Bürgerbus ist eine gute Alternative statt des Autos für ältere Menschen, weil ...

Herr Rösch (schriftlich): Der Bürgerbus bedient ein dichtes Netz an Haltestellen in Emsdetten. Vor allem aufgrund der kleineren Fahrzeuge kann der Bürgerbus besser in den Wohngebieten unterwegs sein. Möglicherweise wirken die kleineren Fahrzeuge auch nicht so abschreckend. Zudem werden die Bürgerbusse durch ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer gefahren, die meist selbst Seniorinnen und Senioren sind. In Verbindung mit dem Image, dass der Bürgerbus gerne von Seniorinnen und Senioren genutzt wird, ist er möglicherweise insbesondere in der Altersgruppe sehr beliebt.

Martinum, Klasse 8a: Wie kann das Busangebot mit einem E-Bus-Konzept, vom Stadtkern sternförmig durch das Stadtgebiet bis in die Bauerschaften ins Umland ausgebaut werden?

Herr Wiggers (schriftlich): Aus Sicht des Netzbetreibers lässt sich sagen, dass das Emsdettener Stromnetz sehr gut und verlässlich ist. Wenn durch die Linienplanung weitere (Schnell)-Ladestationen notwendig werden, sollte das Stromnetz dies leisten können. In den Außenbereichen gilt diese Aussage allerdings nicht uneingeschränkt.

Herr Ladenthin (schriftlich): Ein sternförmiges E-Bus-Netz von Emsdetten in die Bauerschaften würde in erster Linie an den aufzurufenden Kosten scheitern. Elektrobusse kosten in der Anschaffung das Doppelte von einem herkömmlichen Dieselbus (ca. 400.000 EUR). Für den Betrieb dieses Netzes ist kein Fahrgastpotential erkennbar, da die Bauerschaften stark zersiedelt sind und somit viele Einzelfahrtwünsche bestehen, die sich nicht zu einer Linienführung bündeln lassen. Auch die Anzahl der zu erwartenden Fahrgäste ist für die Einrichtung einer Buslinie nicht ausreichend. Aktuell werden in Emsdetten folgende regelmäßig verkehrenden Buslinien angeboten:

- C1/C2 Stadtverkehr im 60 min Takt
- R62 Emsdetten – Saerbeck im 60 min Takt
- R75 Emsdetten – Burgsteinfurt (Fa. Westfalenbus) im 60 min Takt
- BB1 & BB2 Bürgerbus im 60/120 min Takt
- Zusätzliche auf Schulzeiten abgestimmte Fahrten und Linien

Die Regionalbuslinien und der Bürgerbus verkehren nahezu sternförmig von Emsdetten ausgehend und streifen dabei diverse Bauerschaften. Die Haltestellen auf dem Linienweg können aus den Bauerschaften beispielsweise mit dem Fahrrad erreicht werden, sodass hier die Möglichkeit bereits heute besteht, über das bestehende Busangebot Ziele innerhalb und außerhalb von Emsdetten zu erreichen.

Käthe-Kollwitz-Schule: Wie kann das Busnetz mit mehr Linien und Verbindungen verdichtet werden und im Schulbusverkehr die Taktung erhöht werden?

Herr Ladenthin (schriftlich): Das heute bestehende Busnetz hat mehrere Anschlusspunkte und ist mit vielen Linien verknüpft. Anschlusspunkte sind zum Beispiel die Bahnhöfe in Emsdetten und Burgsteinfurt (R75), die Buslinien sind abgestimmt auf die Abfahrten der Züge. Die R62 hat außerdem eine Anschlussgarantie zur Linie S50 in Saerbeck nach Ibbenbüren oder Münster. Die Busse fahren so häufig, wie es notwendig ist, um Anschlüsse herzustellen. Würden

Sie häufiger fahren, wäre zwar eine bessere Taktung vorhanden, aber dennoch würden genauso viele Anschlüsse wie heute erreicht.

Die Fahrten im Schulbusverkehr sind auf die Bedürfnisse der Schulen abgestimmt. Hier fragt die RVM regelmäßig die Schulschlusszeiten ab und bietet nach Möglichkeit nach jedem Stundenende eine Rückfahrt für die Fahrschüler an. Die Anzahl der angebotenen Fahrten im Schülerverkehr richtet sich jedoch nach der Anzahl der von der Stadt Emsdetten bestellten Fahrten. Werden von der Stadt zusätzliche Fahrten bestellt, können auch weitere Fahrten angeboten werden. Hier ist jedoch zu prüfen, ob dies die Nachfrage hergibt.

Martinum, Klasse 8d: Wie kann der öffentliche Verkehr pünktlicher werden?

Herr Ladenthin (schriftlich): In erster Linie durch die Mithilfe der Fahrgäste:

- Fahrausweise vor Fahrtritt kaufen und nicht beim Busfahrer lösen (Zeitersparnis)
- Zügiges Ein- und Aussteigen
- Türbereiche im Bus freihalten und in die Gänge weiter vorrücken
- Monatskarten erwerben

Diese Faktoren führen dazu, dass die Aufenthaltszeit des Busses an den Haltestellen größer wird. Diese Zeit ist der entscheidende Faktor beim Thema Pünktlichkeit, weil nur er maßgeblich beeinflusst werden kann. Da der Bus am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt, ist die Fahrzeit im fließenden Verkehr eine Größe, die nur teilweise und sehr kostenintensiv beeinflusst werden kann (durch separate Busspuren und Vorrang-Ampelschaltungen). Die RVM setzt dennoch in ihren Bussen bereits heute Ampel-Vorrangschaltungen ein, die dem Bus einen schnelleren Fahrtverlauf ermöglichen und damit zur Steigerung der Pünktlichkeit beitragen. Die RVM bietet ihren Fahrgästen bereits heute ein besonderes Angebot an: Die Anschlussgarantie. Dies bedeutet: Kommt ein definierter Anschluss Bus-Bus aus bestimmten Gründen nicht zustande, übernimmt die RVM die Kosten für eine Fahrt mit dem Taxi bis zur Zielhaltestelle. Damit sorgen wir dafür, dass die Kunden auch bei einer Verspätung weiterhin zuverlässig ans Ziel kommen. Diese Anschlussgarantie wird zum Beispiel bei der Linie R62 Emsdetten – Saerbeck mit Umstieg auf die Linie S50 nach Münster gegeben. Wir garantieren den fahrplanmäßigen Umstieg in Saerbeck an der Haltestelle Friedhof und übernehmen bei Nicht-Zustandekommen des Anschlusses die Taxikosten.

Themenbereich Digitalisierung

Die Jugendlichen erwarten auch gute digitale Angebote, um mobil sein zu können.

Marienschule: 2035 können wir problemlos Apps nutzen, bei denen wir unter anderem aktuelle Bus- und Bahnverbindungen einsehen und online Tickets buchen können. Dafür gibt es im gesamten Stadtgebiet eine gut funktionierende Netzabdeckung. Was ist dazu geplant?

Herr Rösch: Es gibt schon entsprechende App-Angebote. So gibt es die BuBiM App des Zweckverbands Mobilität Münsterland, die Verbindungen und die möglichen Tickets, die hier ebenfalls erworben werden können, anzeigt. Es werden auch Alternativen angezeigt, zum Beispiel, wie der Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. In der App des Westfalentarifs können Fahrpläne und Busverbindungen online eingesehen und Tickets gebucht werden.

Auch hier werden alternative Verkehrsmittel zur Auswahl angezeigt, wenn es entsprechende Angebote gibt.

Herr Ladenthin: Es gibt neuere digitale Entwicklungen, die die RVM anstrebt. In Zukunft soll ein App-basiertes On-Demand-Verkehrssystem eingeführt werden. Das bedeutet, dass es für dieses Angebot keine festen Linien oder Strecken gibt, sondern ein System von Haltestellen. Es gibt keine Fahrpläne mehr, sondern Betriebszeitfenster, z.B. von 5 Uhr morgens bis 20 Uhr abends. In dieser Zeit können die Fahrgäste zu einer beliebigen Uhrzeit ein Fahrzeug zur Starthaltestelle bestellen und ein bestimmtes Ziel eingeben. Das Ziel muss eine andere Haltestelle sein. Beispiel: Von Hembergen nach Emsdetten Bahnhof. Die Routen der Fahrzeuge werden digital so gesteuert, dass die Ziele verschiedener Fahrgäste angefahren werden können. Eingesetzt werden dann auch keine großen Busse mehr, sondern eher kleinere Fahrzeuge. Dafür ist eine sehr aufwändige Software im Hintergrund erforderlich. Für Emsdetten ist das bisher nicht geplant. Ein solches Angebot müsste die Kommune, also die Stadt Emsdetten, bestellen. Aktuell sind zwei dieser Systeme in Betrieb. In Gronau gab es einen sehr guten Start. Es gibt seit der Einführung sehr viel mehr Fahrgäste. Die RVM arbeitet daran, weitere Systeme anzubieten und umzusetzen.

Marienschule: Aber in Hembergen gibt es kein Netz. Also kann ich die App nicht nutzen.

Martinum, Klasse 8c/8d: Für ältere Menschen, die sich nicht so gut mit technischen Geräten auskennen, wird es dann aber schwerer, mit dem öffentlichen Verkehr zu fahren.

Frau Loddenkemper: In Ostwestfalen gibt es eine Stadt, in der Ehrenamtliche als „Mobilitätspaten“ dabei helfen, sich im ÖPNV und mit den Mobilitätsangeboten zurechtzufinden. Vielleicht wäre es möglich, so etwas auch in Emsdetten zu etablieren. Das wäre eine tolle Sache.

Weitere Fragen zum Thema Digitalisierung, die nicht gestellt wurden.

Marienschule: **Durch die Digitalisierung wird ein guter Verkehrsfluss möglich: Wir stehen nicht mehr vor heruntergelassenen Schranken oder an roten Ampeln. Wie sehen das die Expertinnen und Experten?**

Herr Rösch (schriftlich): Die Digitalisierung wird auch den Verkehr zukünftig effizienter und damit emissionsreduzierter gestalten. Erste Projekte hierzu werden in Deutschland bereits getestet. So wird erprobt wie bspw. Autos und die Verkehrsinfrastruktur (bspw. Ampeln) miteinander kommunizieren können und dadurch der Verkehr effizienter fließen kann. Ebenso gibt es Projekte mit selbstfahrenden Bussen oder der situationsabhängigen Bevorzugung von Linienbussen an Ampelanlagen. In solche Systeme könnten zukünftig ggf. auch Schranken einbezogen werden.

Themenbereich Motorisierter Verkehr/ insbesondere Kfz-Verkehr

Jugendrat: **Unser Ziel ist: 2035 ist Emsdetten verbrennerfrei. Der Kfz-Verkehr sollte reduziert und das Fahrrad als Alternative noch mehr unterstützt werden. Die E-Mobilität schreitet enorm schnell voran. Wir sehen das Ziel als realistisch an. Wie sehen das die Expertinnen und Experten?**

Herr Wiggers: Das ist ein sehr nachvollziehbarer Wunsch. Vermutlich wird das Ziel bis 2035 nicht ganz umsetzbar sein. Im letzten Jahr waren von allen zugelassenen Autos 14 % Elektroautos. Die heute und in den nächsten Jahren noch neu zugelassen Verbrenner werden ja

auch ein paar Jahre auf den Straßen fahren, so dass vermutlich im Jahr 2035 noch einige unterwegs sein werden. Aber die Hoffnung besteht, dass im Jahr 2035 alle neu zugelassenen Autos Elektroautos sein werden, vielleicht fahren künftig auch einige Autos mit Wasserstoff. Ein kleiner Ausweg sind vielleicht die „E-Fuels“. Das sind Treibstoffe, die aus erneuerbaren Energien hergestellt werden und in Verbrennermotoren zum Einsatz kommen können. Da steckt die Technik aber noch in den Kinderschuhen. Dafür wäre ein weiterer Ausbau der erneuerbaren Energie nötig.

Martinum, Klasse 8c/8d: Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen, parken immer an der Schule. Da kommt niemand mehr durch. Es sollte an der Schule ein Parkverbot geben.

Frau Peters: Das ist eine sehr gute Idee. In der Fachwelt heißt das Elternhaltestelle. Das ist ein Konzept, das manche Städte schon machen. Die Eltern, die ihre Kinder gerne mit dem Auto zur Schule bringen möchten, können dann nicht mehr direkt vor der Schule halten, sondern ein Stück weiter weg. So bleibt das Verkehrschaos mit den Autos vor der Schule aus. Ein solches Konzept muss jeweils für alle Schulen einzeln geprüft und umgesetzt werden.

Martinum, Klasse 8a: Wir wünschen uns einen Park&Ride-Parkplatz am Ortseingang (Parkticket zahlen und Bus kostenlos nutzen), um den Stadtkern vom Autoverkehr zu befreien. Wie sehen das die Expertinnen und Experten?

Frau Peters: Dadurch würden Parkplätze in der Innenstadt wegfallen und die Flächen könnten anderweitig genutzt werden. Hier könnten auch die Jugendlichen mit überlegen, was da dann entstehen könnte. Ob es bspw. neue Sitzmöglichkeiten und neue Bäume geben könnte. Natürlich müssen die Konsequenzen bedacht werden: Vielleicht kommen dann weniger Menschen in die Stadt, weil sie keine Lust haben, vor den Toren der Stadt zu parken und dann mit Bahn oder Bus weiterzufahren?

Herr Bunse: Die Innenstadt ist ja schon zu einem Teil autofrei. Mit dem neuen Parkhaus am Bahnhof wurde ein weiteres Parkangebot für Besucherinnen und Besucher der Innenstadt gebaut. In einem größeren Maßstab würde eine autofreie Kernstadt wahrscheinlich keinen Sinn machen.

Weitere Fragen zum Thema Kfz-Verkehr, die nicht gestellt wurden.

Geschwister-Scholl-Realschule: Wie kann in Emsdetten ein Car-Sharing eingeführt und ausgebaut werden ...?

Frau Peters (schriftlich): In Emsdetten am Bahnhof sowie auf dem Parkplatz von Beresa am Grevener Damm gibt es bereits jeweils eine Car-Sharing-Station von dem Anbieter Wuddi, an der jeder Bürger ein Fahrzeug leihen und nutzen kann. Damit es für einen Car-Sharing-Anbieter attraktiver wird noch weitere Autos im Stadtgebiet anzubieten, müssten viele Personen die Autos auch ausleihen. Dafür müssten die Bürger und Bürgerinnen noch mehr motiviert werden dies auch zu nutzen oder aber man motiviert beispielsweise Unternehmen, die das Car-Sharing-Angebot auch für Dienstfahrten nutzen würden, sodass die Auslastung erhöht wird.

Geschwister-Scholl-Realschule, Klasse 8b: Freiwilliger Transport von z.B. älteren Personen durch BUFDIS und private Fahrgemeinschaften – was können wir dafür tun, dass Menschen nicht mehr auf das eigene Auto angewiesen sind?

Herr Rösch (schriftlich): Der Bürgerbus in Emsdetten ist ein sehr gutes Beispiel für ein Angebot im öffentlichen Personennahverkehr, das auf private Initiative und ehrenamtlicher Basis den Menschen eine Alternative zum eigenen Pkw bietet. Das Angebot wird insbesondere von älteren Menschen sehr gut angenommen. Darüber hinaus gibt es im Internet Pendlerportale, wie bspw. das Portal www.nordrhein-westfalen.pendlerportal.de. Hier findet man insbesondere Angebote im Berufsverkehr. Darüber hinaus gibt es weitere, private Plattformen wie Bla-Bla Car oder fahrgemeinschaft.de, die Fahrten auch über weite Strecken zwischen Privatpersonen vermitteln.

Martinum, Klasse 8c: Wie kann man den Lärm durch LKWs in der Stadt vermeiden?

Herr Rösch (schriftlich): Es gibt mehrere Möglichkeiten, den Lärm zu reduzieren. Zunächst einmal könnte der Lkw Verkehr verlagert oder sogar reduziert werden. Das ist in der Regel jedoch nicht so einfach möglich bzw. es bedarf großer Investitionen bspw. in die Infrastruktur. Darüber hinaus kann aber auch die bestehende Straße erneuert werden und bspw. Flüsterasphalt zum Einsatz kommen. Der eignet sich jedoch überwiegend Außerorts und vor allem auf Autobahnen. Innerorts sind die bisherigen Ergebnisse zur Lärmreduzierung nicht sehr vielversprechend. Zudem bleiben die Motorengeräusche, die wegen des häufigen Anfahrens und Abbremsens entstehen. Hier kann vor allem die Umstellung auf Elektromobilität oder Wasserstoff die Lkws zukünftig gegebenenfalls leiser machen.

Themenbereich Beteiligung

Marienschule: Wir wünschen uns, dass alle Einwohner*innen (Erwachsene, Kinder, Jugendliche in die Verkehrsplanung der Stadt Emsdetten einbezogen werden. Wie geht es weiter?

Herr Rösch: Für das Integrierte Mobilitätskonzept werden viele Angebote zur Beteiligung der Öffentlichkeit umgesetzt. Deshalb wurden auch zwei Büros beauftragt, damit das Büro TOLLERORT die Stadtverwaltung bei der Beteiligung begleiten kann. Neben der Beteiligung der Grundschulen und der Jugendlichen gibt es weitere Angebote für die Beteiligung am Integrierten Mobilitätskonzept:

- Der Lenkungskreis tagt an vier Terminen, das nächste Mal im Februar 2022. Hier sind Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Beiräte dabei: der Seniorenbeirat, der Inklusionsbeirat und der Beirat für Integration und Migration. Auch Interessenverbände und Organisationen sind dabei, wie z.B. Anbieter von Personennahverkehr und die Stadtwerke. Über die Mitglieder ist ein Großteil der Bevölkerung und der Verkehrsteilnehmenden mit ihren Interessen abgebildet.
- Es gibt eine Online-Beteiligung. Die erste Stufe fand im Herbst 2021 statt. Hier sind viele Eingaben getätigt worden. Eine weitere Online-Beteiligung wird es im Frühjahr 2022 geben.

- Es finden zwei öffentliche Foren statt. Eine Veranstaltung fand am 11.12.2021 als digitale Konferenz statt. Die nächste Veranstaltung kann möglicherweise dann in Präsenz im Frühjahr stattfinden.
- Herr Rösch bietet an, die Jugendlichen über den Fortgang des Mobilitätskonzeptes in Form eines Newsletters zu informieren.
- Der Jugendrat soll ebenfalls weiter einbezogen werden.
- Die Politik befasst sich in öffentlichen Sitzungen des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität mit dem Mobilitätskonzept. Hier können sich gerne die Bürgerinnen und Bürger anmelden.

Darüber hinaus werden die Bürgerinnen und Bürger regelmäßig bei Straßenbauprojekten beteiligt.

5. Abschluss

Frau Meißner gibt zum Abschluss eine kurze Zusammenfassung über die behandelten Themen. Sie bedankt sich sehr herzlich bei den Botschafterinnen und Botschaftern der Schulen und des Jugendrats für ihr Engagement und ihre vielseitigen Fragen. Frau Meißner erläutert, auch die Fragen, die heute nicht behandelt werden konnten, sind nicht verloren. Es wird eine Dokumentation der Veranstaltung angefertigt. Die Expertinnen und Experten werden gebeten, die offenen Fragen im Nachgang schriftlich zu beantworten.

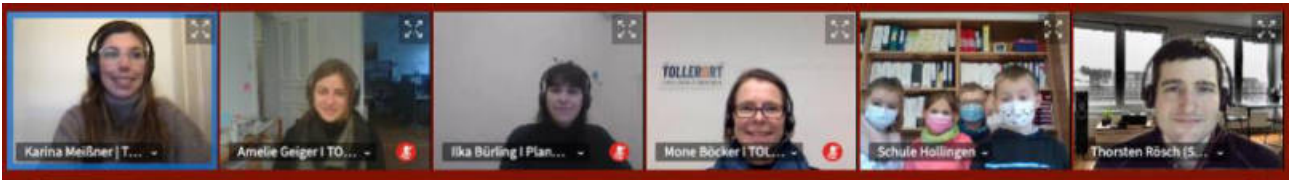
Frau Meißner richtet auch einen großen Dank an die Expertinnen und Experten für ihre ausführlichen und gut verständlichen Erläuterungen.

Herr Rösch übernimmt die Verabschiedung. Er bittet darum, dass bei der nächsten Sitzung des Lenkungskreises eine Vertretung der Jugendmobilitätskonferenz persönlich einen Eindruck von den Anliegen und Ergebnissen vorstellt.

Herr Rösch bedankt herzlich bei allen Mitwirkenden. Es wäre schön gewesen, die Veranstaltung vor Ort in Präsenz durchführen zu können. Doch auch in diesem digitalen Format hat der Austausch gut funktioniert. Herr Rösch bedankt sich bei Frau Meißner für die Moderation und die Organisation der digitalen Konferenz. Ein großer Dank geht an die Jugendlichen. Sie haben viele Hinweise gegeben, die für die weitere Arbeit an dem Integrierten Mobilitätskonzept wichtig sein werden. Herr Rösch bedankt sich bei den Expertinnen und Experten für die interessanten Beiträge und bei allen Kolleginnen und Kollegen, vor allem von den Schulen, die im Vorfeld die Terminabstimmung und Koordination unterstützt haben und heute im Hintergrund mitgewirkt haben.

Anhang Vb Dokumentation
Kinder- und Jugendbeteiligung

Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten



Beteiligung der Grundschulen – „Emsdettener Verkehrs-ABC“

Dokumentation

Datum: 1. und 3. Februar 2022

Ort: Digital über BigBlueButton

Inhalt

1. Anlass und Ziele der Veranstaltung
2. Mitwirkende
3. Wie kommen die Kinder zur Schule?
4. „Emsdettener Verkehrs-ABC“: Unterwegs in Emsdetten – wie erlebt ihr es heute und wie wünscht ihr euch es in der Zukunft?
5. Ausblick

1. Anlass und Ziele der Veranstaltung

Die Stadt Emsdetten erarbeitet ein Integriertes Mobilitätskonzept. Es soll aufzeigen, wie sich Mobilität und Verkehr in Zukunft entwickeln sollen. Umweltschonende Verkehrsmittel, wie zum Beispiel der Radverkehr, der Fußgängerverkehr, der öffentliche Personennahverkehr (kurz ÖPNV), die Elektromobilität und Sharing-Angebote (öffentliche Verleihsysteme für Verkehrsmittel) sollen einen größeren Anteil an allen Wegen bekommen. Im Mobilitätskonzept werden Maßnahmen beschrieben, mit denen das gelingen kann. Dabei werden die verschiedenen Verkehrsarten in einem Zusammenhang betrachtet.

Die Menschen, die in Emsdetten leben, werden über verschiedene Angebote beteiligt. Um auch die Perspektive von Kindern einbeziehen zu können, sind die sechs Grundschulen in Emsdetten eingeladen, mit ihren Botschafterinnen und Botschaftern an einem Verkehrs-ABC teilzunehmen: Die Kinder haben sich im Schulunterricht mit dem Thema Mobilität und Verkehr beschäftigt. Zu den Buchstaben des Alphabets haben sie Begriffe gesammelt, die mit Mobilität und Verkehr zu tun haben. Sie haben Begriffe ausgesucht, anhand derer eine Gruppe von Botschafterinnen und Botschaftern Wünsche der Kinder beschreiben können. Dafür haben sie zu jedem Begriff zwei Bilder gemalt: Die Situation, wie sie heute von den Kindern erlebt wird. Und die Zukunft, wie sie sich die Kinder wünschen. Die Bilder werden in einer Veranstaltung dem Mobilitätsmanager der Stadt Emsdetten und einer Vertretung der Planersocietät vorgestellt, die an dem Mobilitätskonzept arbeiten.

Corona-bedingt findet die Veranstaltung digital statt. Die Gruppen der Grundschulen kommen nicht wie ursprünglich geplant zu einer gemeinsamen Veranstaltung zusammen, sondern es werden an zwei Tagen jeweils drei Termine durchgeführt, damit die Kinder auch im digitalen Format gut zu Wort kommen können. Sie stellen ihre Bilder vor und im Anschluss ist ein kleiner Austausch zu den Bildern und den Anliegen, die damit vermittelt werden, möglich. Karina Meißner, TOLLERORT, moderiert die Veranstaltungen.

Thorsten Rösch, Mobilitätsmanager der Stadt Emsdetten, erläutert den Kindern jeweils zum Einstieg, worum es geht. Die Bilder der Kinder zeigen, dass das Auto heute sehr dominant ist. Das Auto bringt sehr viele Nachteile mit sich. Dazu gehören Lärm und Abgase. Hier wünschen sich die Kinder Veränderung. Das Mobilitätskonzept soll zeigen, wie die Veränderung aussehen könnte und wie es gelingen kann, dass Menschen nicht mehr so viel mit dem Auto, sondern beispielsweise mehr mit dem Fahrrad, mit dem Bus oder zu Fuß unterwegs sind. Die Ideen der Kinder sind hierfür sehr wichtig.

2. Mitwirkende

Veranstaltungen am Dienstag, 1. Februar 2022

- Emanuel-von-Ketteler-Schule, 4 Botschafterinnen und Botschafter
- Schule Hollingen, 5 Botschafterinnen und Botschafter
- Josefeschule, 4 Botschafterinnen und Botschafter

Veranstaltungen am Donnerstag, 3. Februar 2022

- Johannesschule, 4 Botschafterinnen und Botschafter
- Wilhelmschule, 4 Botschafterinnen und Botschafter
- Kardinal-von-Galen-Schule, 4 Botschafterinnen und Botschafter

Stadt Emsdetten

- Thorsten Rösch, Niklas Trudrung

Planersocietät

- Kevin Hillen, Carola Baier, Ilka Bürling

TOLLERORT

- Mone Böcker, Karina Meißner, Amelie Geiger

3. Wie kommen die Kinder zur Schule?

Zum Einstieg fragt Frau Meißner jeweils die Kinder: Wie kommt ihr zur Schule? Wer geht allein zur Schule? Wer wird von den Eltern gebracht? Wie seid ihr dorthin hauptsächlich unterwegs?

Emanuel-von-Ketteler-Schule

Alle vier Kinder kommen teilweise allein und teilweise in Begleitung zur Schule:

- Ich fahre im Sommer immer mit dem Fahrrad.
- Ich fahre immer mit dem Fahrrad, nur wenn was kaputt ist, werde ich mit dem Auto gebracht. Ich habe mehrere Fahrräder zur Auswahl.
- Ich fahre immer mit dem Fahrrad, auch im Winter, morgens mit meiner Mutter und mittags allein zurück.
- Ich fahre mit dem Bus.
- Mein Papa bringt uns bis zur Hälfte vom Weg, da wir auf dem Weg an einer fiesen Kreuzung vorbeimüssen.

Schule Hollingen

Die Kinder haben eine Abfrage unter allen Kindern gemacht und berichten, dass in der Klasse die meisten Kinder zu Fuß kommen. An zweiter Stelle steht das Rollerfahren. Die fünf Botschafterinnen und Botschafter legen ihren Weg zur Schule wie folgt zurück:

- Ich fahre immer allein mit dem Fahrrad.
- Ich gehe zusammen mit zwei anderen Freunden zu Fuß.
- Ich gehe mit meinem Nachbarn zur Schule und unsere Eltern kommen uns abholen. Es ist unterschiedlich, welche Eltern uns abholen. Wir gehen dann zu dritt zur Schule.
- Ich gehe mit meiner Freundin zu Fuß zur Schule.

- Ich fahre mit meinen Freunden mit dem Bus zur Schule.

Josefschule

- Ich fahre immer allein mit dem Fahrrad zur Schule.
- Ich laufe mit meinen Freundinnen. Die Eltern wechseln sich immer ab, weil wir über die Borghorster Straße müssen und es an dieser Stelle keine Ampel gibt.
- Ich fahre immer allein mit dem Fahrrad zur Schule.
- Ich fahre im Winter mit dem Bus und im Sommer mit dem Fahrrad. Im Winter ist es morgens so dunkel. Es ist ein längerer Weg. Mit dem Bus brauche ich 10 Minuten, mit dem Fahrrad 20 Minuten. Ich fahre lieber Bus.

Johannesschule

- Ich werde mit dem Taxi gebracht, weil ich nicht in Emsdetten wohne. Als ich noch in Emsdetten gewohnt habe, bin ich auch mit dem Fahrrad zusammen mit einem Freund gefahren.
- Ich laufe immer zu Fuß, das macht auch Spaß, ich habe einen sehr kurzen Weg.
- Ich fahre mit meinem Freund mit dem Fahrrad. Der Weg ist nicht so lang. Wenn es sehr doll regnet, werde ich mit dem Auto gebracht.
- Ich fahre mit dem Auto oder mit dem Fahrrad.

Wilhelmschule

- Ich fahre morgens immer mit dem Fahrrad zur Schule. Manchmal werde ich von meiner Mutter mit dem Auto gebracht, wenn es ganz doll regnet. Wenn wir in die Stadt zum Friseur fahren, wechseln wir zwischen Auto und Fahrrad. Mit meinen Freunden fahre ich immer Fahrrad. Ich brauche zur Schule zwischen zwei und vier Minuten.
- Ich fahre immer mit meinen Freunden zusammen mit dem Bus zur Schule. Ich brauche ungefähr 20 Minuten.
- Ich fahre immer mit dem Fahrrad meistens zusammen mit meinen Freunden zur Schule. Wenn kein Auto kommt, fahre ich mit dem Fahrrad auch auf der Straße.
- Ich fahre meistens mit dem Fahrrad oder gehe auch zu Fuß, je nachdem wie schnell ich sein möchte. Ich fahre immer mit meinem Nachbarn und meiner Schwester zur Schule.

Kardinal-von-Galen-Schule

- Ich laufe meistens mit meinem Bruder zur Schule. Manchmal werden wir von meinen Eltern mit dem Auto gebracht. Mein Schulweg dauert ungefähr 10 Minuten.
- An zwei Tagen bringen meine Eltern mich mit dem Auto zur Schule. An den anderen Tagen fahre ich mit meiner Freundin mit dem Fahrrad zur Schule. Mit dem Fahrrad dauert es 10 Minuten und mit dem Auto ungefähr 6 Minuten. Mit dem Fahrrad fahren wir immer auf dem Radweg neben dem Bürgersteig.
- Ich fahre immer mit dem Fahrrad allein zur Schule, manchmal auch mit dem Freund. Das dauert ungefähr 5 Minuten.
- Ich fahre immer mit dem Fahrrad mit meiner Freundin, nur donnerstags fahre ich manchmal mit dem Auto. Der Weg dauert ungefähr 8 Minuten.

4. „Emsdettener Verkehrs-ABC“: Unterwegs in Emsdetten – wie erlebt ihr es heute und wie wünscht ihr euch es in der Zukunft?

Die sechs teilnehmenden Grundschulen haben insgesamt 24 Bilder zu 19 verschiedenen Begriffen eingereicht. Mehrfach wurden von den Kindern die Begriffe (Elektro-)Auto (3), Zebrastreifen (3) und CO₂ gewählt.

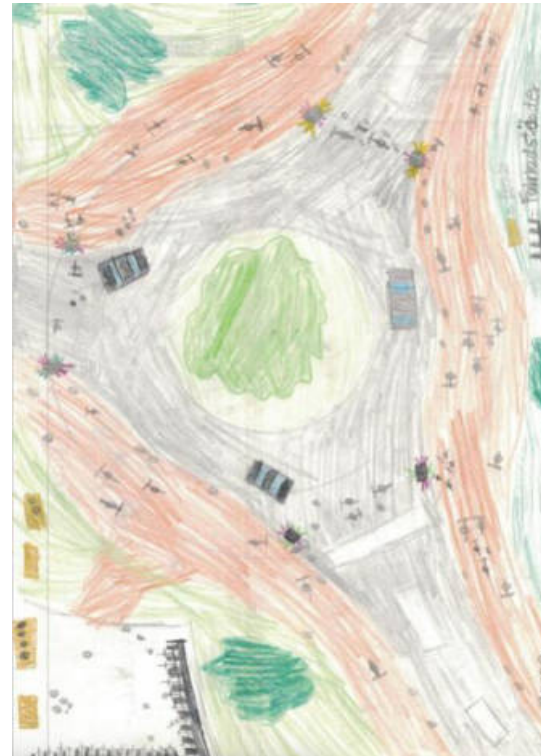
Die Kinder stellen der Reihe nach ihre ausgewählten Begriffe und ihre beiden angefertigten Bilder mündlich vor, in denen sie zum Ausdruck bringen, wie sie den Begriff heute in Emsdetten erleben und wie sie sich diese in Zukunft wünschen. Im Anschluss besteht für alle Mitwirkenden Gelegenheit zum Austausch.

Botschafterinnen und Botschafter der Emanuel-von-Ketteler-Schule

„Kreisverkehr“ – Jaron



Heute: Ich habe einen Kreisverkehr von oben, mit Autos und wenig Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern, gemalt. Es gibt einen Parkplatz, auf dem nur Autos stehen. Es gibt ganz viele Lkws, Autos und es ist sehr viel gepflastert mit Teer. Es gibt nur wenig Platz für den Fahrradweg.



In Zukunft: Auf dem zweiten Bild habe ich einen breiteren Fahrradweg und nur eine Autospur im Kreisverkehr gemalt. Es fahren nur drei Autos, ganz viele Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger. Statt des Parkplatzes gibt es Fahrradständer und Bänke. In der Mitte vom Kreisverkehr steht nicht mehr ein Springbrunnen aus Beton und Wasser, sondern ein Baum. Das, was vorher die zweite

Fahrspur für die Autos war, ist jetzt ein Fahrradweg geworden. Die Leute, die eigentlich im Auto saßen, fahren jetzt mit dem Fahrrad.

Jaron: Heute ist es so, dass in den meisten Autos, die fahren, nur eine oder zwei Personen sitzen. Die Autos sind sehr groß und eigentlich für vier bis fünf Personen gemacht. Da könnten viel mehr Personen drin fahren. Wenn immer nur Autos mit nur einer Person fahren und zehn Leute fahren zur Arbeit, dann sind es zehn Autos. Die Autos sind viel größer, als man es eigentlich braucht.

Frau Meißner: Super. Du denkst darüber nach, wieviel Platz welches Verkehrsmittel in Zukunft eigentlich brauchen muss.

Herr Rösch: In Emsdetten gibt es viele Kreisverkehre. Mich würde interessieren, wie du die Kreisverkehre findest. Fühlst du dich da sicher oder glaubst du, die sind eher wie das erste Bild? Oder gehen die schon in die richtige Richtung?

Jaron: Der Kreisverkehr an der Stadt mit den Blumen in der Mitte – den finde ich sehr gut. Da ist eine Verkehrsinsel in der Mitte. Man muss nicht warten bis aus beiden Richtungen keine Autos mehr kommen, sondern man kann in der Mitte auf der Verkehrsinsel warten. Der Kreisverkehr auf meinem neuen Schulweg, wo ich an der Post vorbeifahre, da ist schon mehr los. Bei dem in der Stadt fühle ich mich sicher.

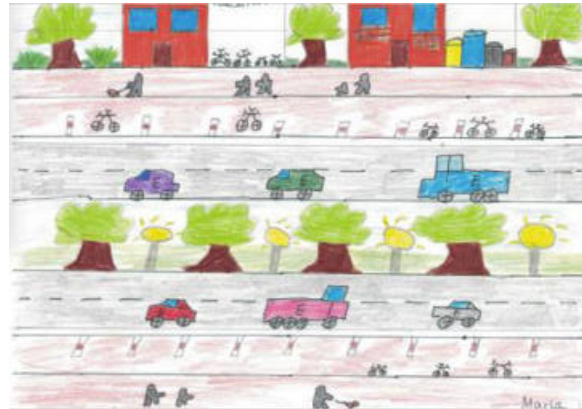
Es würden viel mehr Leute Fahrrad fahren, wenn weniger Autos auf dem Fahrradweg parken würden. Wenn die Bedingungen besser wären, würden sich viel mehr Leute trauen, mit dem Fahrrad zu fahren. Aber dadurch, dass mehr Autos da sind, fahren noch weniger mit dem Fahrrad und so sind wieder mehr Autos da. Man müsste die Fahrradwege ein bisschen ausbauen, dann würden mehr Leute Fahrrad fahren.

Herr Hillen: Ich finde die Ratschläge sehr gut. Auf dem zweiten Bild ist gut zu sehen, dass die Radwege einfach viel breiter sind. Heute hat man auf dem Fahrrad häufig das Problem, dass man wirklich nur wenige Zentimeter neben einem Auto oder Lkw fahren muss. Kinder sind morgens unterwegs, wenn viel Verkehr ist.

„Fahrradwege“ – Marla



Heute: Autos parken auf Fahrradwegen. Da muss man manchmal auf die Straße fahren. Es ist viel Beton und ganz wenig grün.

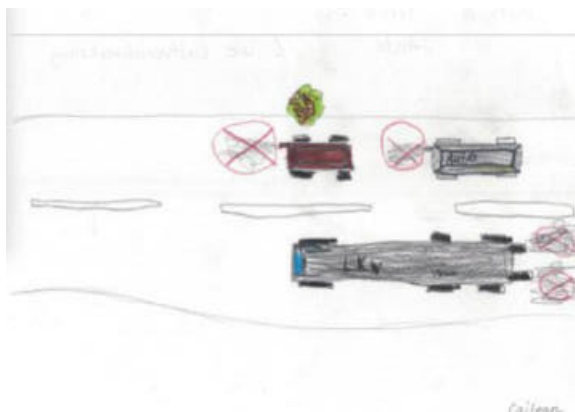


In Zukunft: Ich wünsche mir, dass es mehr Bäume gibt und weniger Straßen. Und dass es extra Fahrradständer gibt. Dass Mülltonnen einen extra Platz zum Aufstellen haben. Und dass es mehr Reflektoren gibt, dass man die Fahrräder gut sieht. Ich wünsche mir, dass es mehr Fahrradwege als Autos gibt und, dass diese Wege breiter sind.

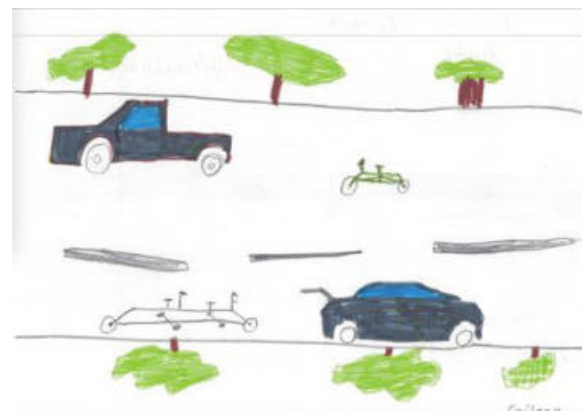
Herr Rösch: Was steht da zwischen den Bäumen, sind das Lampen?

Marla: Ja, manchmal fahre ich zum Sport und da sind dunkle Ecken. Da haben die Kinder Angst.

„Luftverschmutzung“ – Cailean



Heute: Es gibt viel mehr Autos als Fahrräder. Die Autos stoßen viele Abgase aus. Die Bäume sind trocken.



In Zukunft: In der Zukunft gibt es viel mehr Elektroautos und keine Abgase mehr.

Herr Rösch: Gibt es in deiner Umgebung schon Menschen, die Elektroautos haben?

Cailean: Ich weiß nicht. Die sind sehr teuer.

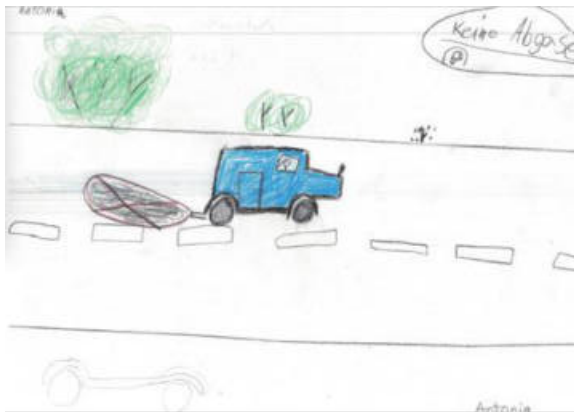
Herr Rösch: Elektroautos sind leiser und auch sauberer. In ein paar Jahren wird es wahrscheinlich so aussehen, wie auf deinem „Nachher“-Bild.

Jaron: An der Schule steht morgens immer ein großer Bulli und 10 Minuten lang ist der Motor an. Da kommt dann so eine schwarze Wolke raus. Das ist genau so, wie Cailean es in seinem Bild gemalt hat. Da steigen die Abgase auf und das nervt. Es ist doof, wenn die Leute ihre Autos immer anlassen, besonders vor der Schule. Manchmal sind da auch so richtig laute Autos, wenn ich zurückfahre.

Frau Meißner: Vielleicht muss an den Schulen etwas getan werden.

Marla: Ich finde es schön, dass es schon viele Parkplätze für Elektroautos gibt. Aber die Elektroautos sind noch so teuer. Wenn man zu fünft ist, braucht man ein großes Auto und das kostet viel Geld.

„Autos“ – Antonia



Heute: Autos haben einen nicht so schönen Auspuff. Der riecht nicht schön. Der verschmutzt unsere Luft.



In Zukunft: Ich möchte, dass es mehr Elektroautos sowie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer gibt. Dann sehen auch die Blumen und die Bäume etwas besser aus als mit Abgasen.

Herr Rösch: In allen Bildern wurde gezeigt, dass ihr großen Wert auf eine grüne Stadt legt mit vielen gesunden Bäumen. Habt ihr das Gefühl, dass Emsdetten sehr grün ist, oder habt ihr das Gefühl, da kann man noch mehr machen?

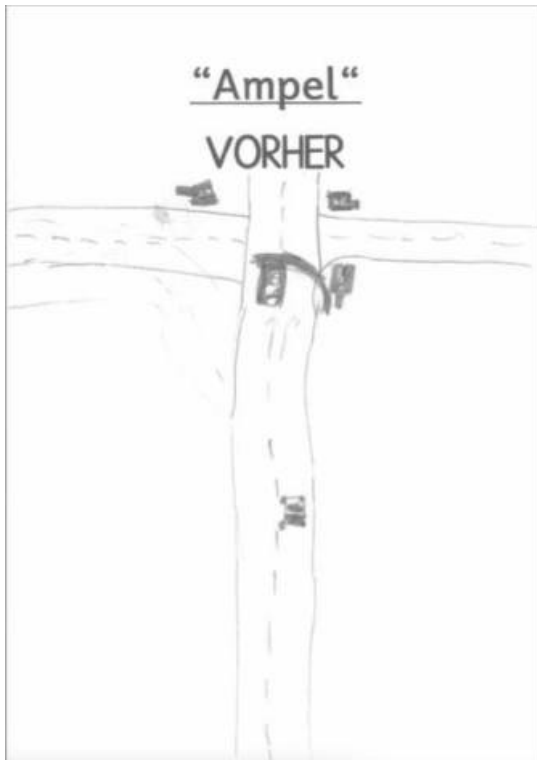
Cailean: Ich fühle mich im Wald sehr wohl, aber in der Stadt, da sieht man kaum Bäume oder Büsche. Das finde ich nicht so gut.

Jaron: Im Vergleich zu vielen anderen Städten ist Emsdetten eine sehr grüne Stadt. In der Stadt wünsche ich mir aber mehr Grün. Da sind nur so ein paar Bäume. Schön wäre, wenn man außen rum um die Bäume noch ein paar Pflanzen pflanzt und den Kreis um die Bäume etwas grösser macht, weil die Bäume sonst kaum Wurzeln ausschlagen. Da könnte man auch Blumen reinpflanzen, Stauden, Frühjahrsblüher. Sonst ist das oft ein Müllplatz, da liegen Zigaretten, Verpackungen. Da müsste man Mülleimer hin machen. Bei uns am Abenteuerspielplatz ist ein kleines Wäldchen. Da haben Jugendliche eine Bahn gebaut und alle Büsche platt gemacht. Das war nicht so schön. Jetzt ist das zum Glück vorbei. Jetzt kann man da wieder spielen und die Natur erholt sich wieder.

Am Gymnasium Martinum ist nur Beton. An jeder Schule sollten Bäume sein. Wir haben Glück, unsere Schule ist direkt am Wald. Wir haben auch einen Schulwald, da können alle Kinder spielen gehen.

Botschafterinnen und Botschafter der Schule Hollingen

„Ampel“ – Henri und Emil



Heute: Autos halten nicht bei Rot. Manchmal sind Ampeln kaputt. Außerdem sind die Grünphasen zu kurz.



In Zukunft: Wir wünschen uns, dass Autos bei Rot halten. Grünphasen sollen länger sein und Ampeln müssen kontrolliert werden. Das ist wichtig für die Umgebung um den Kindergarten Heilig-Geist.

Frau Meißner: Ist es euch schon mal passiert ist, dass ein Auto bei Rot gefahren ist?

Henri und Emil: Ja. Die Kinder waren zum Glück noch nicht auf der Straße.

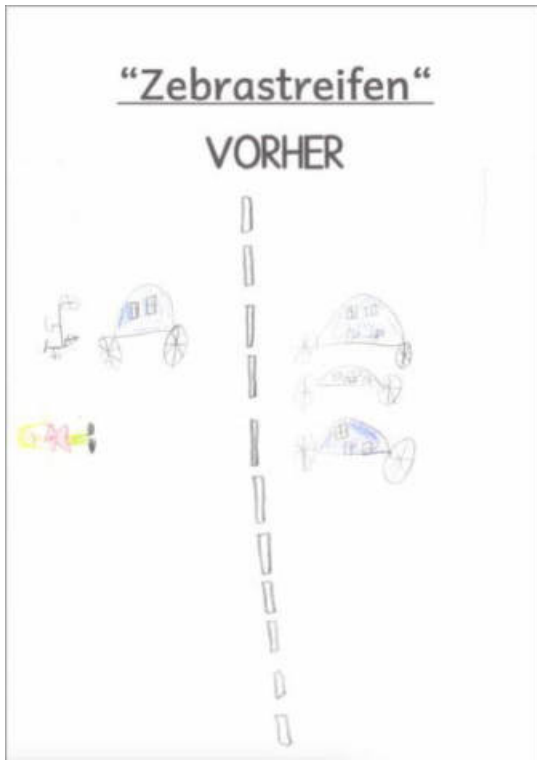
Frau Bürling: Gibt es einen besonderen Ort, wo das Problem besteht?

Henri und Emil: An der Nordwalder Straße muss ich über eine große Kreuzung und da fahren die Autos immer viel zu schnell.

Herr Rösch: Was soll kontrolliert werden?

Henri und Emil: Es soll kontrolliert werden, dass die Ampeln nicht kaputt sind.

„Zebrastreifen“ – Marie



Heute: Es gibt zu wenig Zebrastreifen und die Autos halten nicht am Zebrastreifen.

In Zukunft: Es soll mehr Zebrastreifen geben und die Autos sollen vor dem Zebrastreifen halten.

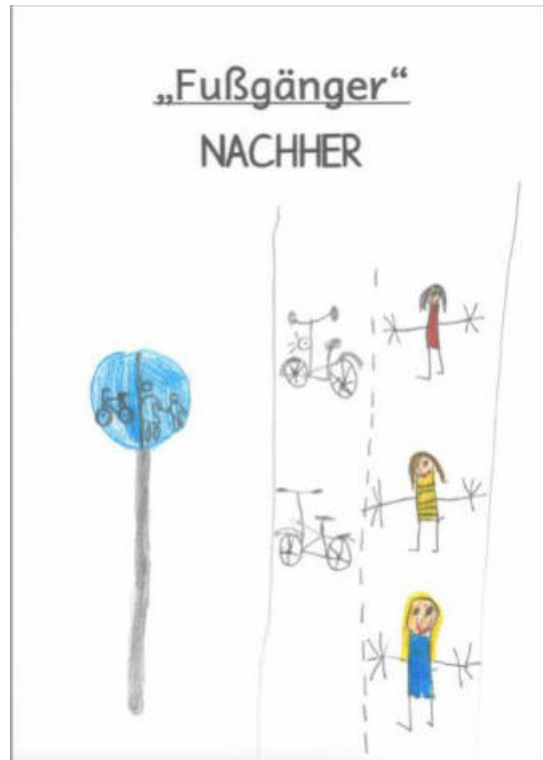
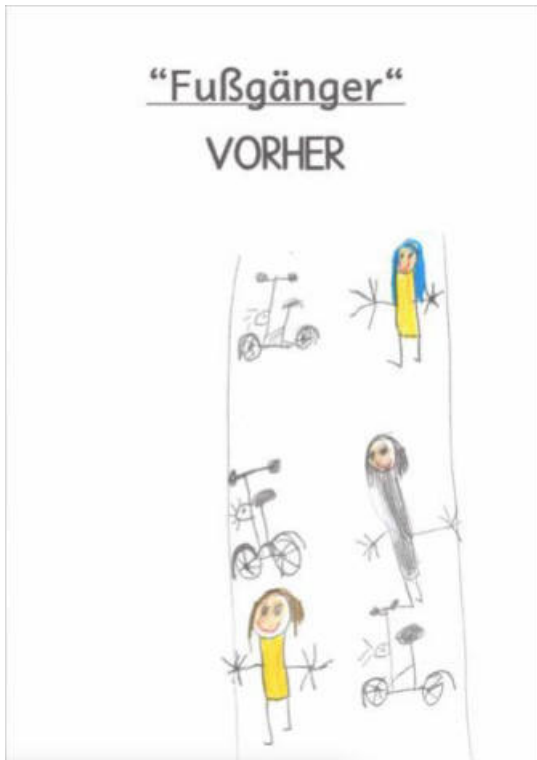
Herr Rösch: Gibt es eine bestimmte Stelle in Emsdetten, für die du dir mehr Zebrastreifen wünschen würdest?

Marie: Nein. Es soll allgemein mehr Zebrastreifen geben.

Frau Bürling: Was meinst du, warum die Autos nicht anhalten?

Marie: Vielleicht glauben sie, sie können noch schnell rüberfahren?

„Fußgänger“ – Sofia



Heute: Die Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer sind auf einem Weg durcheinander. Das finde ich doof. Die Radfahrerinnen und Radfahrer klingeln meistens nicht. Das Klingeln ist auch nicht so laut.

In Zukunft: Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer sind getrennt.

Frau Meißner: Erlebst du das oft, dass Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer schnell an dir vorbeifahren? Ist das überall so?

Sofia: Manchmal halten sie Abstand, manchmal auch nicht.

Frau Bürling: Was meinst du, ist das Problem?

Sofia: Der Weg ist zu schmal.

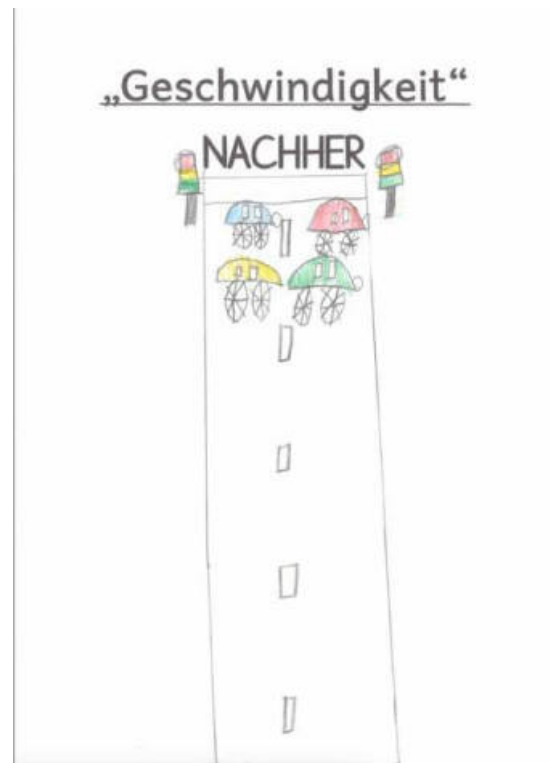
Herr Rösch: Gibt es einen bestimmten Ort oder besteht das Problem allgemein?

Sofia: Das ist allgemein.

„Geschwindigkeit“ – Frida



Heute: Autos sind oft zu schnell. Als Fußgängerin und Fußgänger kommt man nicht sicher über die Straße.



In Zukunft: Autos fahren langsamer. Es soll mehr Tempo-30-Zonen geben, damit die Autos langsamer fahren. Wenn ich morgens am Dreihuesweg über die Straße gehe, dann fahren da ganz viele Autos ganz schnell und bremsen gar nicht.

Frau Meißner: Gibt es da eine Ampel? Würde dir eine Ampel helfen?

Frida: Es gibt keine Ampel. Eine Ampel würde helfen.

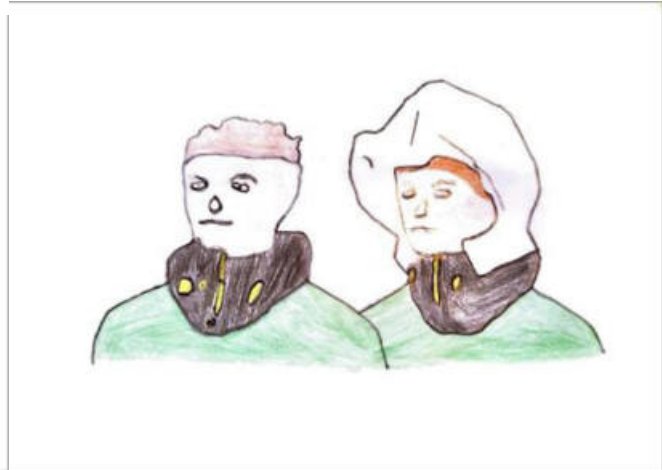
Herr Rösch: Kommen da viele Schülerinnen und Schüler vorbei?

Frau Meißner: Geht ihr zusammen über die Straße?

Frida: Ich gehe immer mit Erstklässlerinnen und Erstklässlern zur Schule.

Botschafterinnen und Botschafter der Josefschule

„Fahrradhelm“ – Jano



Heute: Der Fahrradhelm bleibt immer auf dem Kopf.

In Zukunft: Der Airbag ist um den Hals und wenn man vom Fahrrad fällt, springt da so ein Schutz raus.

Frau Meißner: Sollen alle Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer einen Airbag tragen?

Jano: Ich fahre mit einem Fahrradhelm. Der Airbag ist nur für Erwachsene.

Frau Meißner: Wo gibt es den zu kaufen?

Jano: Im Internet.

Herr Rösch: Ich habe einen Freund, der einen Airbag nutzt. Der ist mal losgegangen, als er sich nach vorne gebeugt hat, um das Fahrradschloss aufzuschließen.

Frau Meißner: Wie ist dein Eindruck, gibt es viele in Emsdetten, die den Fahrradhelm nutzen?

Jano: Viele Erwachsene fahren ohne Fahrradhelm.

Frau Meißner: Fühlst du dich sicher, wenn du einen Helm trägst?

Jano: Ja!

„Zug“ – Lisa-Marie



Heute: Es ist sehr doof mit der Papierverschwendung. Man muss ein Ticket kaufen und das kostet ja auch Papier.



In Zukunft: Man kann das Ticket mit dem Handy kaufen. Dann spart man Papier. Es fahren zwei Züge. Einer fährt über dem anderen in der Luft. Mit dem Fahrstuhl kann man in den Zug nach oben steigen. Die Flamme soll nur zeigen, dass der Zug mega schnell ist.

Frau Meißner: Wünschst du dir, dass ein schneller Zug in Emsdetten hält?

Lisa-Marie: Ja, mit dem ICE ist man viel schneller da. Es gibt diese große Autobahn. Es dauert aber lange bis man zum Beispiel in Hamburg ist.

Herr Rösch: Bist du öfter mit dem Zug unterwegs? Es gibt bereits doppelstöckige Fernverkehrszüge.

Lisa-Marie: Ich fahre gerne mit dem Zug.

„Naturschutz“ – Luise



Heute: Es gibt viele Autobahnen. Da sind Bäume, die sind abgestorben und es gibt viel Müll.

In Zukunft: Wir wünschen uns, dass in der Zukunft weniger Autobahnen gebaut werden und dass es mehr Wald gibt. Auf dem Zukunftsbild gibt es Obstbäume und Tiere.

Frau Meißner: Wie sollen die Leute dann unterwegs sein?

Luise: Ich fände es gut, wenn sie mehr Zug fahren.

Frau Meißner: Habt ihr eine Idee, wie man die Leute überzeugen kann mehr Zug zu fahren?

Luise: Ja, wenn der Zug ein bisschen günstiger wäre.

Herr Rösch: Hast du auch in Emsdetten das Gefühl, dass es zu viele Straßen und zu wenig Natur gibt?

Luise: Ja.

Frau Meißner: Was kann man tun, damit nicht so viel Müll auf der Autobahn liegt?

Luise: Es müsste verboten sein. Vielleicht muss es eine Geldstrafe geben, wenn man Müll auf die Autobahn wirft.

Herr Rösch: Gibt es Bereiche in Emsdetten, an denen du es besonders dreckig findest?

Luise: Mir fällt jetzt gerade gar nichts ein.

„Bahnhof“ – Finn



Heute: Das heutige Bild zeigt einen normalen Zug auf Schienen. Das ist nichts Besonderes.



In Zukunft: In der Zukunft schwebt der Zug, mit Magneten, die sich abstoßen. Darunter fahren die Autos.

Frau Meißner: Warum stellst du dir das so vor?

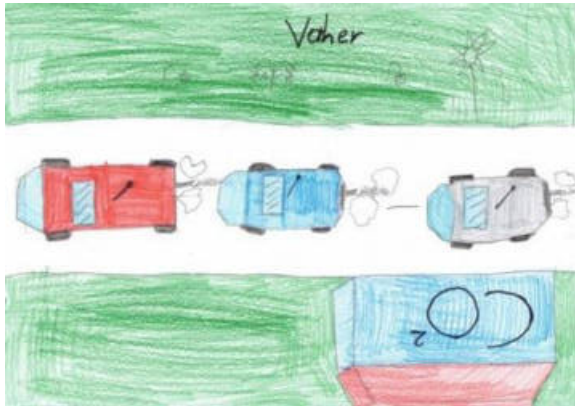
Finn: Wenn die Autos am Bahnübergang warten müssen, lassen viele Leute den Motor an und verpesten die Umwelt. Wenn der Zug oben schwebt, ist das nicht so.

Ich stehe öfter mit dem Fahrrad vor dem Bahnübergang, wenn ich zu meiner Oma fahre. Es stört mich nicht, da zu warten, aber es nervt, wenn Autos einfach den Motor anlassen.

Herr Rösch: Wenn es keine Gleise gäbe, dann könnte man sich mit dem Fahrrad auch nicht mehr verhaken in den Gleisen. Die Bahnlinie in Emsdetten wird tatsächlich als sehr trennend wahrgenommen. Man könnte Schilder aufstellen und die Autofahrerinnen und Autofahrer darauf aufmerksam machen, dass sie den Motor abstellen sollen. Zum Teil werden auch Unterführungen gebaut, aber das ist sehr teuer. Das mit dem Magneten ist eine sehr gute Idee und erinnert an die Magnetschwebbahn, den sogenannten Transrapid. Das gibt es schon in China. Allerdings hat sich die Technik nicht durchgesetzt.

Botschafterinnen und Botschafter der Johannesschule

„CO₂“ – Maja



Heute: Man sieht auf dem Bild viele Autos, wo Abgase rausströmen.



In Zukunft: Hier ist ein Mädchen gemalt, das Fahrrad fährt. Und es sind andere unterwegs, zum Beispiel mit dem Roller. Das hat sehr viele Vorteile, man trifft sehr viele Bekannte auf dem Weg.

Frau Meißner: Das hat viele Vorteile mit dem Fahrrad oder mit dem Roller unterwegs zu sein. Es fördert die Gesundheit und man ist nicht so abgeschirmt wie im Auto.

Herr Rösch: Wir wollen genau das fördern, was hier dargestellt ist: Es soll weniger mit dem Auto gefahren werden und die anderen Verkehrsmittel sollen mehr genutzt werden. In den vergangenen Jahren haben wir es leider nicht geschafft, den CO₂-Anteil deutlich zu reduzieren. Gibt es viele bei euch, die mit dem Roller unterwegs sind? Wo könnt ihr die denn abstellen?

Maja: Ja, wir haben da ganz normale Abstellplätze, wo man auch die Roller abstellen kann. Das sind ganz normale Roller, nicht mit Elektromotor.

Frau Maschke-Drieling: Elektroroller darf man erst ab 12 Jahren fahren.

„Licht“ – Samuel (Bild von Luca)



Heute: Die Autos blenden die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer. Das Licht ist viel zu hell.



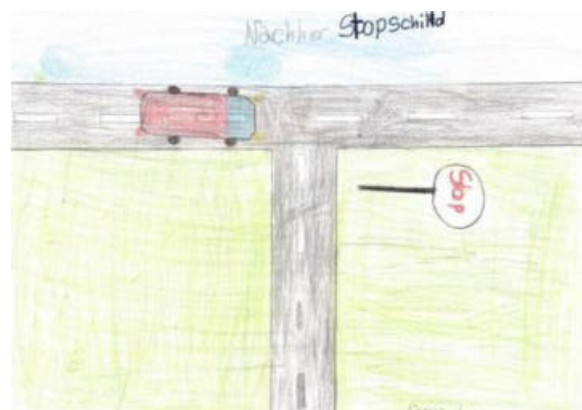
In Zukunft: Das Licht ist nicht mehr so stark und blendet nicht.

Herr Rösch: Das Problem kenne ich auch, besonders in den Abendstunden. Wir werden das Problem nicht ganz verhindern können. Das Licht muss hell sein, damit die Autofahrenden die Umgebung und die anderen Verkehrsteilnehmenden, wie z.B. die Radfahrenden, gut sehen können.

„Stopp-Schild“ – Rafael (Bild von Sorina)



Heute: Da kommt eine Straße an und da fahren die Autos immer zu schnell in die andere Straße. Wenn man mit dem Fahrrad auf dem Grevener Damm unterwegs ist, wird man da fast überfahren.



In Zukunft: An der Straße, die auf den Grevener Damm trifft, soll ein Stopp-Schild stehen, damit die Autos an der Stelle anhalten.

Herr Rösch: Es gibt viele Stellen, an denen sich Menschen, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, übersehen fühlen. Das kann daran liegen, dass die Sicht nicht gut ist. Dann müssen wir uns das einmal anschauen. Manchmal hat es auch damit zu tun, dass Fahrradfahrende nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende wahrgenommen werden. Das wollen wir ändern. Wir müssen auch die Autofahrenden immer wieder darüber aufklären, wie sie sich verhalten müssen. Gerade zum Schulbeginn macht die Polizei Aktionen und informiert, dass die Schule losgeht.

„Zebrastrreifen“ – Mathea (Bild von Mika)



Heute: Es fahren viele Autos auf der Straße vor der Schule. Es ist nicht einfach über die Straße zu gehen. Es herrscht sehr viel Verkehr.

In Zukunft: Vor der Schule ist ein Zebrastrifen.

Herr Rösch: Gibt es in der Nähe auch keine andere Möglichkeit, die Straße zu überqueren?

Mathea: Nein.

Herr Rösch: Das ist ein sehr wichtiger Hinweis, das müssen wir uns genauer anschauen.

Botschafterinnen und Botschafter der Wilhelmschule

„Auto“ – Julius



Heute: Heute macht ein Auto ganz viele Abgase in die Umwelt.



In Zukunft: Man könnte das mit den Abgasen ändern, wenn man mit dem Elektroauto fährt. Das merke ich schon, wenn ein Elektroauto vor mir herfährt. Das Elektroauto stinkt nicht so und ist nicht so laut.

Herr Rösch: Kennst du in deiner Familie jemanden, der ein Elektroauto fährt? Bist du da schon mal mitgefahren?

Julius: Ja.

Herr Rösch: Du hast ja auch die Geschwindigkeit in deinem Bild berücksichtigt: Heute sind es 80 Stundenkilometer und zukünftig wahrscheinlich langsamer. Und in Zukunft sitzen auch mehr Leute im Auto.

Julius: Man muss den Strom ja auch irgendwie herstellen und man könnte ja auch Strom sparen, wenn mehrere Leute mit einem Auto fahren.

Frau Bürling: In deinem Bild hast du auch sehr viel Grün gemalt, das scheint auch eine Rolle zu spielen.

Julius: Ja.

„CO²“ – Gabriella

Heute: Die Menschen, die mit den Autos fahren, hinterlassen sehr viele Abgase. Das ist sehr schädlich für das Klima.



In Zukunft: Es ist besser, wenn mehr Leute zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad und mit dem Elektrobus fahren.

Frau Meißner: Du hast gezeigt, dass wir heute sehr viele Autos auf den Straßen sehen. Und du stellst dir für die Zukunft erhebliche Veränderungen vor: Da ist gar kein Auto mehr auf dem Bild.

Herr Rösch: Das sind viele gute Ideen, die wir auch in unserem Konzept aufgreifen wollen. Sagst du zu Hause deinen Eltern auch manchmal, dass ihr doch eher das Fahrrad nehmen könntet?

Gabriella: Meine Eltern fahren nicht so viel mit dem Auto. Meine Mutter ist eher zu Fuß unterwegs, weil sie auch gerne Sport macht. Und wir fahren viel mit dem Zug.

Frau Meißner: Hast du eine Idee, warum im Moment so viele Autos auf den Straßen sind?

Gabriella: Die Autos bewegen sich schneller fort als es beim Zu-Fuß-Gehen oder mit dem Bus geht. Der Bus muss immer an den Haltestellen ein oder zwei Minuten lang anhalten. Das dauert dann länger. Die Autofahrerinnen und Autofahrer denken, dass sie mit dem Auto schneller zur Arbeit oder zur Schule kommen. Wenn man dafür sorgen würde, dass die Radfahrerinnen und Radfahrer und die Fußgängerinnen und Fußgänger Vorfahrt haben, dann würde die Fahrt mit dem Auto länger dauern. Dann würden die Menschen nicht mehr so oft mit dem Auto fahren, weil das andere schneller ist.

Frau Meißner: Das ist ein ganz toller Ansatz, dass man die Wege für die Fußgänger und Radfahrer fördert.

„Zebrastrifen“ – Jana



Heute: Es passieren sehr viele Unfälle am Zebrastrifen.



In Zukunft: Der Zebrastrifen ist farbig markiert und gut beleuchtet. Besonders nachts ist er besser zu sehen und die Autos halten an.

Frau Meißner: Hast du schon mal eine ungute Situation am Zebrastrifen erlebt?

Jana: Ja, aber es ist nichts Schlimmes passiert.

Frau Bürling: Sollte es deiner Meinung nach mehr Zebrastrifen geben?

Jana: Ich habe schon darüber nachgedacht, dass es an manchen Stellen einen Zebrastrifen geben sollte. Es gibt manche Stellen, wo man nicht sicher über die Straße kommt, weil es gefährlich ist und kein Zebrastrifen da ist.

Frau Bürling: Wo ist das genau?

Jana: Hier an der Schule, an der Kurve.

Herr Rösch: Neue Zebrastrifen werden mit kleinen Partikeln versehen, die reflektieren, so dass sie noch besser zu sehen sind. Eine andere Farbe ist leider nicht zulässig, wenn man den Zebrastrifen heute anders färbt, dann hat er leider keine rechtliche Bindung mehr. Das ist schade, denn ein bisschen mehr Farbe in der Stadt kann ja nicht schaden.

„Fahrrad“ – Aaron



Heute: Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger müssen sich einen Weg teilen, während die Autofahrerinnen und Autofahrer mehr Platz haben.



In Zukunft: Ich stelle mir vor, dass sich die Autofahrerinnen und Autofahrer eine Straße teilen müssen. Die Radfahrerinnen und Radfahrer sowie die Fußgängerinnen und Fußgänger haben mehr Platz.

Frau Meißner: Erlebst du das täglich, wenn du zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs bist? Gibt es da Probleme mit Fußgängerinnen und Fußgängern, wenn du mit dem Rad unterwegs bist?

Aaron: Manchmal, wenn ich auf dem Radweg bin, dann sind da auch Fußgängerinnen und Fußgänger. Manchmal sind auf den Gehwegen zu viele Menschen, die dann auch auf dem Radweg gehen müssen. Ja, und sie hören das manchmal nicht, wenn ich klinge.

Herr Rösch: Ich finde, das ist eine sehr gute Idee. Viele Menschen fordern mehr Platz für das Fahrrad. Es ist natürlich schwierig, weil man dem Auto Platz wegnehmen muss. Das finden viele Menschen nicht so gut. Da haben wir leider oft Schwierigkeiten, das durchzusetzen. Umso wichtiger ist es, dass es immer wieder gesagt wird.

Botschafterinnen und Botschafter der Kardinal-von-Galen-Schule

„CO2“ – Lias



Heute: Auf der Straße sind sehr viele Autos, die sehr viel CO2 ausstoßen. So ist alles sehr verschmutzt.



In Zukunft: In der Zukunft fahren mehr Busse, auch Elektroautos und vielleicht auch Fahrzeuge, die mit Wasserstoff angetrieben werden. Es sind viel weniger Fahrzeuge unterwegs und die Luft auf den Straßen ist nicht mehr so verschmutzt.

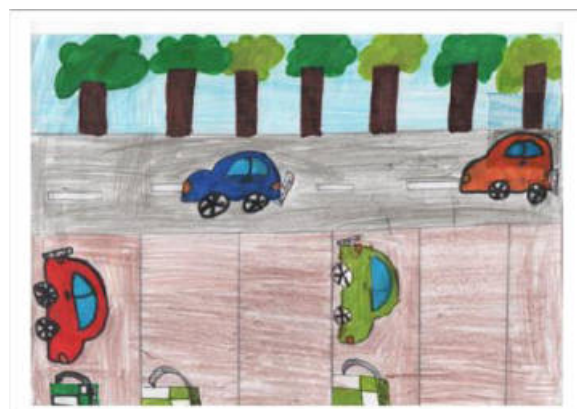
Herr Rösch: Du hast dein Bild sehr grün gezeichnet. Wünschst du dir auch mehr Bäume und Grünflächen?

Lias: Ja, ich möchte, dass mehr Bäume gepflanzt werden. In dem Bild heute habe ich auch viele Lkws gemalt. In der Zukunft sind keine Lkws auf der Straße, weil mehr aus der Region geliefert wird. Vielleicht gibt es in der Zukunft auch fliegende Autos, die elektrisch betrieben werden.

„Elektroautos“ – Leni



Heute: Heute fahren viele Menschen mit den normalen Autos und es gibt wenig Elektroautos.



In Zukunft: Es soll mehr Elektroautos und mehr Ladestationen an den Parkplätzen für die Elektroautos geben.

Herr Rösch: An dem Thema sind wir schon dran. Es wird in Zukunft mehr Ladesäulen geben. Ich sehe auf dem Zukunftsbild auch mehr Grün. Ich würde das so verstehen, dass du dir vorstellst, dass es in Zukunft weniger versiegelte Fläche gibt.

Leni: Ja, das wäre mir sehr wichtig.

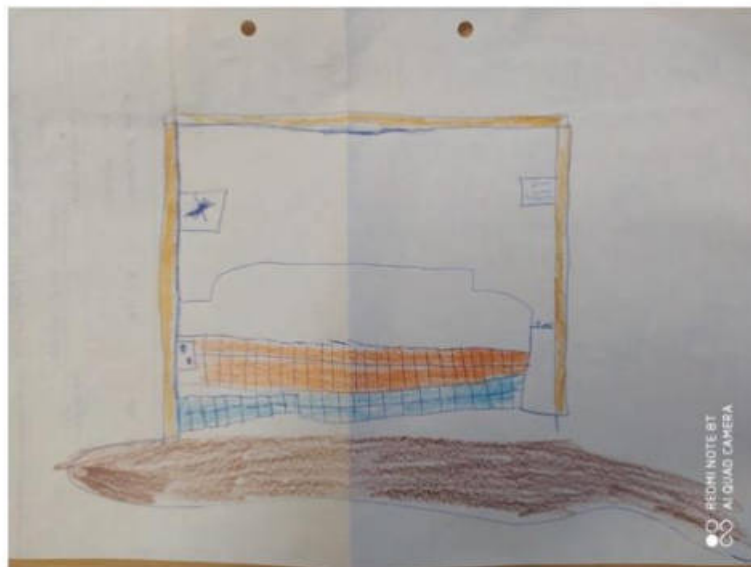
Herr Rösch: Gibt es bei dir im Umfeld jemanden, der schon Elektroauto fährt?

Leni: Ja, die Elektroautos sind ein bisschen schneller und nicht so laut. Ich habe wegen der Umwelt ein besseres Gefühl im Elektroauto, als wenn ich im normalen Auto sitze.

Frau Meißner: Wie sind eure Erfahrungen, wenn ihr mit dem Rad unterwegs seid? Das Elektroauto ist ja sehr leise. Hört ihr es dann, wenn es kommt oder erschreckt ihr euch?

Leni: Das hört sich so ein bisschen so an, als wenn ein Düsenjet kommt. Das höre ich schon ein bisschen.

„Bushaltestelle“ – Jayden



Heute: An der Bushaltestelle liegt viel Müll rum. Die Leute werfen den Müll nicht in den Mülleimer. Die Mülleimer werden nicht oft genug geleert.

In Zukunft: In Zukunft sollen die Mülleimer ausgeleert werden, wenn man sieht, dass sie voll sind. Die Leute sollen auch nicht so viel daneben werfen.

Frau Meißner: Fährst du öfter mit dem Bus?

Jayden: Manchmal, wenn ich woanders hinfahre.

Frau Meißner: Wie findest du das, wie es heute an der Haltestelle ist?

Jayden: Ich finde das sehr, sehr blöd.

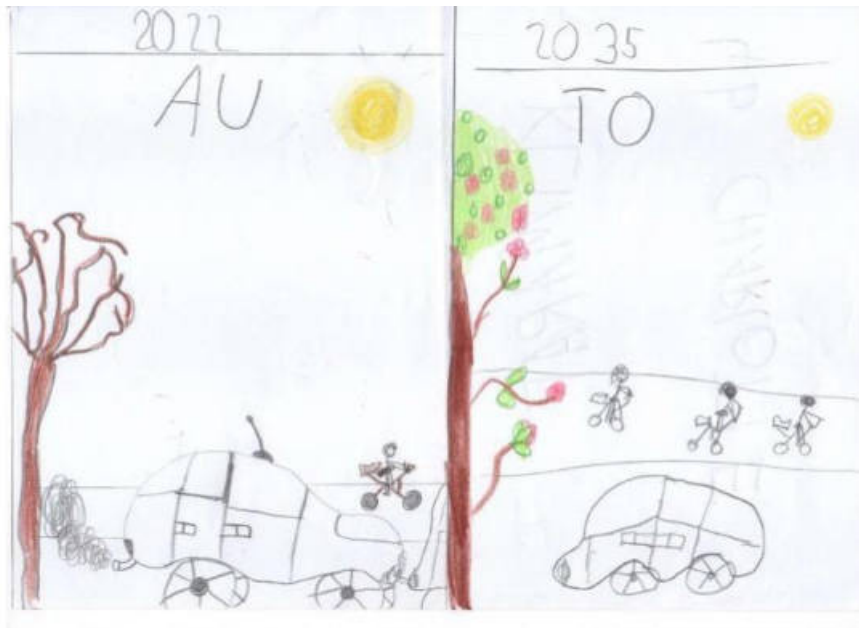
Herr Rösch: Kannst du noch beschreiben, was die blauen und orangen Flächen darstellen?

Jayden: Das soll der Untergrund sein von der Bushaltestelle.

Frau Meißner: Was ist dir noch wichtig an einer Bushaltestelle?

Jayden: Manchmal sind die Häuser, wo man sich unterstellen kann, kaputt. Die sind nicht so stabil. Das sollte anders sein.

„Bepflanzung“ – Charlotte



Heute: Ich finde es traurig, dass man so viel mit dem Auto und nicht mit dem Rad fährt. Auf meinem Bild ist ein kahler Baum, da sind keine Blätter dran, obwohl die Sonne scheint. Da sind viele Autos und nur ein Radfahrer.

In Zukunft: Im Jahr 2035 stell ich mir das so vor, dass die Bäume blühen und mehr Elektroautos unterwegs sind. Es sind viele Radfahrerinnen und Radfahrer da.

Frau Bürling: Was müsste man tun, dass mehr Menschen mit dem Fahrrad fahren?

Charlotte: Die Menschen können das Elektrofahrrad nehmen. Es gibt das Stadtradeln, wo ganz viele Leute mit dem Fahrrad fahren. Das könnte man mal zwei Monate lang machen, dann haben sich die Leute ein bisschen dran gewöhnt könnte. Danach sollte es dann einen Monat geben, wo man gar nicht mit normalen Autos fahren darf, wenn nur mit Elektroautos.

Frau Bürling: Das ist ein ganz neuer und wichtiger Hinweis. Mit solchen Aktionen kann man wirklich ganz viel bewirken. Würdest du dir auch wünschen, dass es breite Radwege gibt?

Charlotte: Wenn es breite Radwege gibt, dann wird es schwieriger, Auto zu fahren. Und dann probieren es mehr Menschen aus, mit dem Fahrrad zu fahren.

Herr Rösch: Ich finde es ganz toll, wie du hier die Zusammenhänge herstellst.

5. Ausblick

Frau Meißner fasst zum Abschluss jeweils die behandelten Themen zusammen. Frau Meißner und Herr Rösch bedanken sich herzlich bei den Botschafterinnen und Botschaftern und den Lehrkräften, die die Durchführung der digitalen Veranstaltung ermöglicht haben sowie beim Büro Planersocietät, dass die Hinweise nun in das Konzept einarbeiten wird.

Herr Rösch erklärt das weitere Vorgehen.

- Mit den Bildern aus den Grundschulen wird es eine kleine Ausstellung im Rathaus neben dem Büro des Bürgermeisters geben. Dann sehen alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, was die Kinder gezeichnet haben und welche Wünsche sie für die Mobilität in Zukunft haben. Auch Besucherinnen und Besucher des Rathauses können sich die Bilder anschauen.
- Eine Dokumentation hält die Anliegen der Kinder schriftlich fest. Diese werden bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts und in den Diskussionen um die richtigen Maßnahmen berücksichtigt.
- Die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung werden im Lenkungskreis vorgestellt. Im Lenkungskreis kommen Menschen zusammen, die verschiedene Organisationen vertreten, zum Beispiel Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrsbetriebe, die den Busverkehr in Emsdetten organisieren. Oder der Verein Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (kurz ADFC), der sich für den Fahrradverkehr einsetzt.

Herr Rösch bedankt sich für die vielen Ideen der Kinder.

Frau Meißner spricht eine herzliche Einladung aus, die Ausstellung zu besuchen. Dort können die eigenen Bilder und die Bilder der anderen Schülerinnen und Schüler betrachtet werden.

Impressum

Veranstalter / Ansprechpartner:

Stadt Emsdetten

Stadtentwicklung und Umwelt

Mobilitätsmanager

Thorsten Rösch

Am Markt 1

48282 Emsdetten

Telefon: 02572 922 – 505

E-Mail: thorsten.roesch@emsdetten.de

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

mone böcker & anette quast gbr

Mone Böcker, Karina Meißner

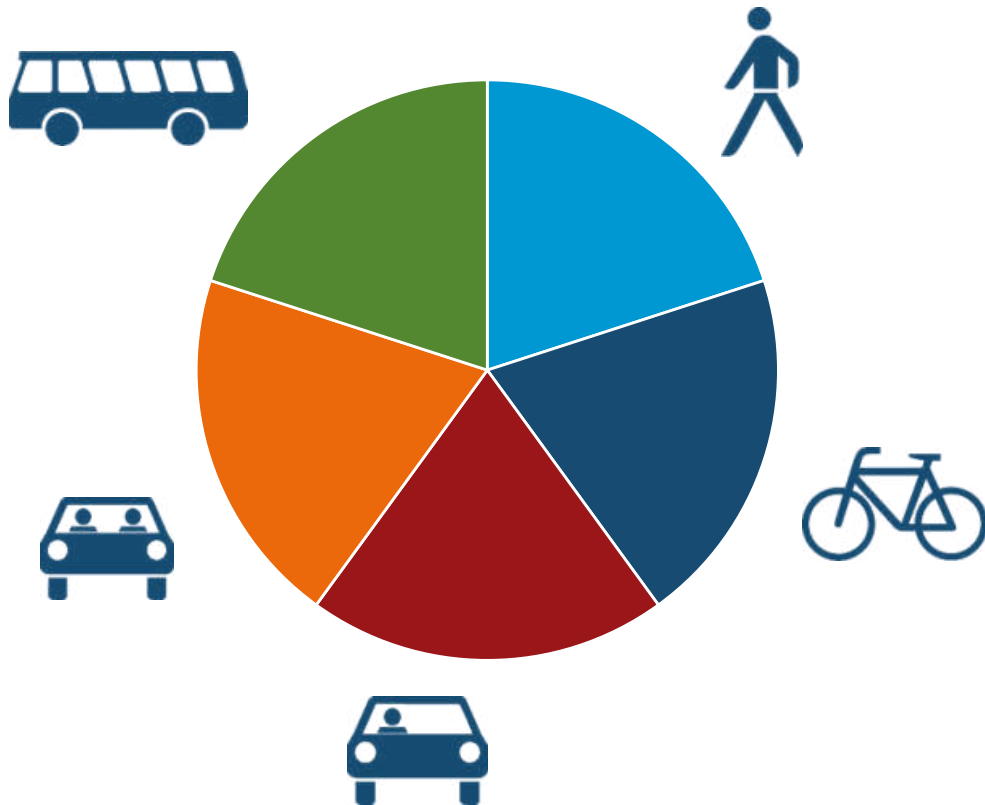
Palmaille 96

22767 Hamburg

Telefon: 040 3861 5595

E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de

Anhang VI Datenbericht der Haushaltsbefragung



Datenbericht

Mobilitätserhebung 2022

Stadt Emsdetten



Stadt Emsdetten
Am Markt 1
48282 Emsdetten

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

M. Sc. Kevin Hillen (Projektleitung)

M. Sc. Sophia Middendorf

B. Sc. Annabelle Kaufhold

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes wird deshalb den Vorgaben des Leitfadens geschlechtergerechte Schreibweise Emsdetten gefolgt.

Einige Kenngrößen im Überblick...

3,5 Wege...

... pro Einwohner/-in und Tag

40 % Radanteil...

... am Modal Split

8,9 km lang ...

... ist ein Weg im Durchschnitt

48 % aller Haushalte...

... besitzen mindestens ein Elektrofahrrad

19 Minuten...

... dauert ein Weg durchschnittlich

6 % aller Haushalte...

... haben keinen Pkw

72 Minuten täglich...

... die Einwohner/-innen im Schnitt unterwegs

70 % der Wege ...

... werden innerhalb der Stadt Emsdetten gemacht

66 % aller Wege...

... sind kürzer als 5 km

Inhaltsverzeichnis

Grundauswertungen der Mobilitätsbefragung	8
Haushaltsfragebogen	13
Personenfragebogen	18
Wegeprotokoll	32
Grafiken zur Erhebung	39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Haushaltsgößen in der Stichprobe (ungewichtet / gewichtet) in Prozent	11
Abbildung 2: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet / gewichtet) in Prozent.....	11
Abbildung 3: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung	39
Abbildung 4: Modal Split nach Wegeaufkommen	40
Abbildung 5: Modal Split nach Verkehrsleistung bzw. Personenkilometer.....	40
Abbildung 6: Modal Split (nach Wegeaufkommen) nach Entfernungsklassen.....	41
Abbildung 7: Modal Split (nach Wegeaufkommen) nach Verkehrsbeziehung	41
Abbildung 10: Modal Split (nach Wegeaufkommen) nach Wegezweck	42
Abbildung 8: Modal Split (nach Wegeaufkommen) nach Alter.....	42
Abbildung 9: Modal Split (nach Wegeaufkommen) nach Alter und Geschlecht	43

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wetterverhältnisse an den Berichtstag.....	8
Tabelle 2: Kenndaten der Erhebung.....	9
Tabelle 3: Fallzahlen in der Stichprobe differenziert nach Untersuchungsraum.....	10
Tabelle 4: Pkw-Besitz (dienstlich/privat) im Haushalt.....	13
Tabelle 5: Motorräder bzw. Motorroller im Haushalt.....	13
Tabelle 6: "konventionelle" Fahrräder im Haushalt.....	14
Tabelle 7: Besitz eines Pedelecs/E-Bikes (< 25 km/h, ohne Kennzeichen).....	14
Tabelle 8: Besitz eines S-Pedelecs/E-Bikes (> 25 km/h, mit Kennzeichen).....	14
Tabelle 9: Besitz eines Elektrofahrrads (Pedelec/S-Pedelec/E-Bike).....	14
Tabelle 10: Besitz eines (E-)Lastenfahrrads.....	15
Tabelle 11: Fahrräder im Haushalt insgesamt („konventionelle“ Fahrräder, Elektrofahrräder und Lastenräder).....	15
Tabelle 12: Haushalte mit Verfügbarkeit eines eigenen Fahrzeugs (Auto / Motorrad / Fahrrad).....	15
Tabelle 13: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle.....	15
Tabelle 14: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bahnhaltstelle.....	16
Tabelle 15: Haushaltstypen.....	16
Tabelle 16: Erwerbsstatus/Lebenssituation nach Haushalten.....	16
Tabelle 17: Erwerbsstatus/Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt.....	17
Tabelle 18: Führerscheinbesitz.....	18
Tabelle 19: Pkw-Verfügbarkeit.....	18
Tabelle 20: Fahrradbesitz.....	18
Tabelle 21: ÖV-Zeitkartenbesitz.....	19
Tabelle 22: Mobilitätsvoraussetzungen.....	19
Tabelle 23: Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme.....	20
Tabelle 24: Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsplatzes.....	20
Tabelle 25: Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsplatzes bzw. Schulstandort.....	20
Tabelle 26: Räumliche Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes.....	21
Tabelle 27: Räumliche Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes bzw. Schulstandortes.....	21
Tabelle 28: Regelmäßigkeit der Homeofficearbeit.....	21
Tabelle 29: Nutzungshäufigkeit des Pkws/Kraftrads.....	22
Tabelle 30: Nutzungshäufigkeit von Bussen.....	22
Tabelle 31: Nutzungshäufigkeit von Bahnen (RE/RB/S-Bahn).....	22
Tabelle 32: Nutzungshäufigkeit des ÖPNV insgesamt.....	22
Tabelle 42: Regelmäßige Nutzung bestimmter Bus- und Bahn-Linien (Mehrere pro Monat).....	23
Tabelle 33: Nutzungshäufigkeit von „konventionellen“ Fahrrädern.....	23
Tabelle 34: Nutzungshäufigkeit von Elektrofahrrädern.....	23
Tabelle 35: Nutzungshäufigkeit von Lastenfahrrädern.....	24
Tabelle 36: Nutzungshäufigkeit von Fahrrädern insgesamt („konventionelle“ Fahrräder, Elektrofahrräder und Lastenräder).....	24
Tabelle 37: Nutzungshäufigkeit des Zufußgehens.....	24
Tabelle 38: Typen der Verkehrsmittelnutzung.....	25

Tabelle 39: Wichtige Aspekte für die Verkehrsmittelwahl.....	25
Tabelle 40: Veränderung der Verkehrsmittelnutzung durch die Covid-19-Pandemie	26
Tabelle 41: Bewertung der Verkehrssysteme (exkl. „weiß nicht“)	27
Tabelle 43: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs (exkl. weiß nicht).....	28
Tabelle 44: Bewertung der Situation des Zufußgehens (exkl. weiß nicht)	29
Tabelle 45: Bewertung der Situation des Radfahrens (exkl. weiß nicht)	30
Tabelle 46: Bekanntheitsgrad von Mobilitätsangeboten (exkl. weiß nicht).....	31
Tabelle 47: Am Stichtag außer Haus gewesen	32
Tabelle 48: Gründe für Immobilität.....	32
Tabelle 49: Zahl der zurückgelegten Wege.....	33
Tabelle 50: Zweck des Weges.....	33
Tabelle 51: Verkehrsmittelwahl nach Wegeaufkommen (Hauptverkehrsmittel)	34
Tabelle 52: Modal Split nach Wegeaufkommen (zusammengefasste Hauptverkehrsmittel)	34
Tabelle 53: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung unter Berücksichtigung der Etappen	35
Tabelle 54: Modal Split nach Verkehrsleistung unter Berücksichtigung der Etappen	35
Tabelle 55: Wegelängen	36
Tabelle 56: Wegedauer	36
Tabelle 57: Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer nach Wegezwecken.....	37
Tabelle 58: Begleitung auf dem Weg.....	37
Tabelle 59: Räumliche Verkehrsbeziehungen.....	37
Tabelle 60: Verkehrsverflechtungen der Stadt Emsdetten	38

Grundausswertungen der Mobilitätsbefragung

Der vorliegenden Datenbericht umfasst die Grundausswertung der Mobilitätsbefragung der Stadt Emsdetten aus dem Jahr 2022. Mit diesen Auswertungen werden die Ergebnisse der vorherigen Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2011 aktualisiert und geben einen Überblick über das Mobilitätsverhalten und die Verkehrssituation in der Stadt Emsdetten.

Zur Erhebung des Mobilitätsverhaltens wurden zufällig aus dem Einwohnermelderegister ausgewählte Haushalte mit Wohnort in der Stadt Emsdetten zur Teilnahme an der Befragung eingeladen. Dabei wurden aus allen Personen ab 18 Jahren mit Wohnsitz in Emsdetten insgesamt 3.814 Personen zufällig gezogen (Bruttostichprobe), die in Vertretung für den gesamten Haushalt zur Teilnahme an der Mobilitätsbefragung postalisch kontaktiert worden sind. Die Haushalte wurden in dem Zuge darum gebeten einen Haushaltsfragebogen zu beantworten sowie jedes Haushaltsmitglied ab 6 Jahren jeweils einen Personenfragebogen zu beantworten und jeweils in einem Wegeprotokoll ihre Wege an einem vorgegebenen Berichtstag zu dokumentieren.

Die ausgewählten Haushalte wurden auf insgesamt neun Berichtstage im Zeitraum zwischen dem 26. April und dem 12. Mai 2022 aufgeteilt. Als Berichtstage waren dabei lediglich vom Wochenend-, Feiertags- und Ferienverkehr unbeeinflusste Tage bzw. die Normalwerkstage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag vorgesehen. Anhand der Ergebnisse der Befragung lassen sich somit lediglich Rückschlüsse auf das werktägliche Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner treffen.

Das Wetter an den Berichtstagen war weitgehend beständig und es waren nahezu keine Niederschlagsmengen zu verzeichnen. Bei Temperaturen zwischen 16°C und 25° C war über die gesamte Erhebungsphase ein jahreszeittypisches Temperaturniveau zu verzeichnen. Damit ist das Wetter für die Jahreszeit üblich und somit von einem repräsentativen Mobilitätsverhalten ohne witterungsbedingte Verzerrungen, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, auszugehen.

Tabelle 1: Wetterverhältnisse an den Berichtstag

Erhebungswelle	Berichtstag	Wochentag	Temperatur	Sonnenstunden	Niederschlag
1	26.04.2022	Dienstag	16 °C	11 Stunden	0 mm
	27.04.2022	Mittwoch	16 °C	13 Stunden	0 mm
	28.04.2022	Donnerstag	16 °C	13 Stunden	0 mm
2	03.05.2022	Dienstag	17 °C	8 Stunden	0 mm
	04.05.2022	Mittwoch	18 °C	11 Stunden	0 mm
	05.05.2022	Donnerstag	19 °C	8 Stunden	0 mm
3	10.05.2022	Dienstag	25 °C	4 Stunden	0 mm
	11.05.2022	Mittwoch	25 °C	12 Stunden	1 mm
	12.05.2022	Donnerstag	20 °C	11 Stunden	0 mm

Quelle: Wetterkontor, Wetterstation Münster / Osnabrück Flughafen

Die Erhebung wurde im Jahr 2022 während der Covid-19-Pandemie durchgeführt. Im Erhebungszeitraum zwischen dem 26. April und dem 12. Mai wurde normaler Präsenzunterricht in Schulen gehalten und auch gastronomische Betriebe sowie der Einzelhandel konnten normal öffnen. Laut

MOBICOR-Studie, in der die Mobilität in Zeiten von Corona erfasst und ausgewertet werden, hatten sich die extremen Veränderungen im Verkehrsverhalten während des ersten Lockdowns (2020) bereits im zweiten Pandemie-Jahr (2021) langsam relativiert und es ließen sich wieder vermehrt alltägliche Muster im Verkehrsverhalten erkennen¹.

Tabelle 2: Kenndaten der Erhebung

Kenndaten der Erhebung	Stadt Emsdetten
Angeschriebene Haushalte	3.814
- Online-Variante	3.814 (100 %)
verwertbarer Fragebogenrücklauf	584
- Schriftlicher Fragebogenrücklauf	30 (5 %)
- Online Beteiligung	541 (93 %)
- Telefonische Interviews	13 (2 %)
Rücklaufquote	15,3 %
- Erreichte Personen	1.466
- davon Personen unter 6 Jahren bzw. nicht vorliegend/auswertbar	299
- Auswertbare Personenfragebögen	1.167
- Haushaltgröße	2,5
Anteil an der Gesamtbevölkerung	3,2 %

Die Stichprobe ist auf städtischer Ebene geschichtet, sodass damit auch Grundausswertungen für die zusammengefassten Raumabschnitte möglich sind. Alle Haushalte haben ein Anschreiben mit Aufforderung zur Teilnahme an der Online-Beteiligung bekommen. Ihnen stand es frei, auch über eine schriftliche Teilnahmemöglichkeit oder per Telefoninterview an der Befragung teilzunehmen. So konnten alle Teilnehmenden den schriftlichen Fragebogen kostenfrei anfordern oder einen Telefontermin vereinbaren. Der Zugangscode zur Online-Teilnahme war auf allen Anschreiben abgedruckt.

Die erreichte Rücklaufquote beträgt 15,3 %. Damit hat der Rücklauf die Erwartungen sowie die anvisierte Nettostichprobe übertroffen. Insgesamt konnten auf diese Weise insgesamt 3,2 % der Gesamtbevölkerung des Stadt Emsdetten bzw. über 1.150 Personen befragt werden, wodurch eine Repräsentativität nach AGFS sichergestellt ist.

¹ Knie, Andreas; Zehl, Franziska; Schelewsky, Marc: Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juni, Ausgabe 16.08.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

Tabelle 3: Fallzahlen in der Stichprobe differenziert nach Untersuchungsraum

Fallzahlen nach Untersuchungsraum	ausgewählte Haushalte	Rücklauf		Nettostichprobe
		Haushalte	Personen	Personen
Emsdetten (Kernstadt)	3.048	452	1.125	908
Ahlintel, Austum, Hembergen, Hollingen, Isendorf, Sinnigen, Veltrup, Westum	766	132	341	259
Emsdetten insgesamt	3.814	584	1.466	1.167

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft², codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z. B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert bzw. gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Die zufällige Stichprobenziehungen auf Personenebene führt erwartungsgemäß zu einer systematischen Verzerrung der Stichprobe. So ist bei der zufälligen Ziehung aus dem Einwohnermelderegister die Wahrscheinlichkeit einen Mehrpersonenhaushalt auszuwählen, deutlich größer als die Wahrscheinlichkeit einen Einpersonenhaushalt zu ziehen, da Mehrpersonenhaushalte proportional zur Anzahl der Haushaltsmitglieder häufiger als alleinlebende Personen in dem Einwohnermelderegister vertreten sind. Daher ist in der Stichprobe insbesondere der Anteil von häufig vorhandenen Haushaltstypen mit mehreren Haushaltsmitgliedern überrepräsentiert. Aus diesem Grund wird eine Gewichtung der Stichprobe nach Haushalts- und Altersstruktur vorgenommen. Weiterhin wird in dem Zuge die räumliche Verteilung der Wohnorte sowie die Verteilung der Geschlechter berücksichtigt. Insgesamt entspricht die Bevölkerungsverteilung in den erhobenen Daten nach Gewichtung hinsichtlich der Wohnorte, der Alters- und Geschlechterstruktur sowie Haushaltsstruktur weitgehend den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort, womit für die Erhebung die Repräsentativität konstatiert werden kann.

² Unplausible Angaben wurden soweit wie möglich rekonstruiert; unbrauchbare Fragebögen sind im Vorfeld aussortiert worden.

Abbildung 1: Haushaltsgrößen in der Stichprobe (ungewichtet / gewichtet) in Prozent

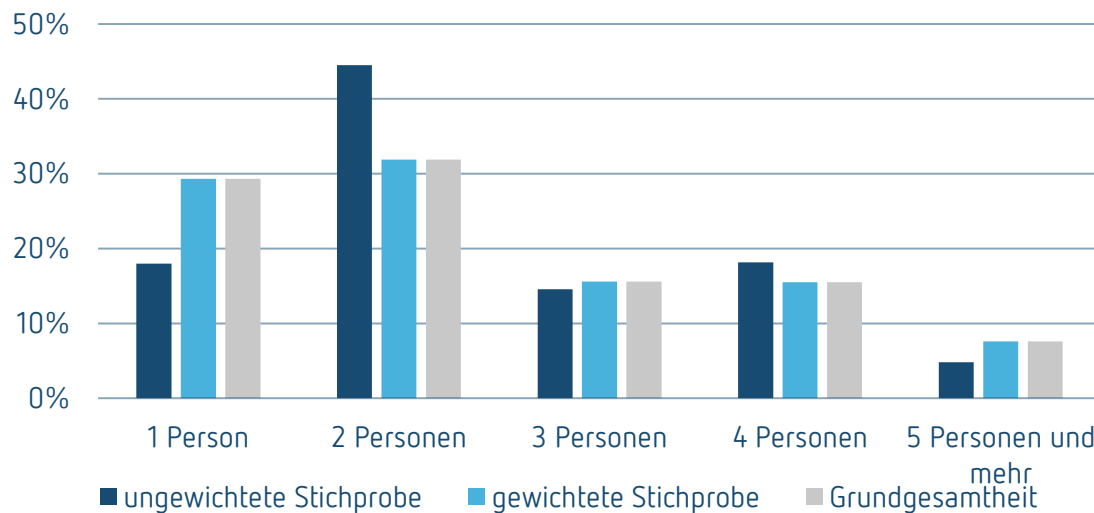
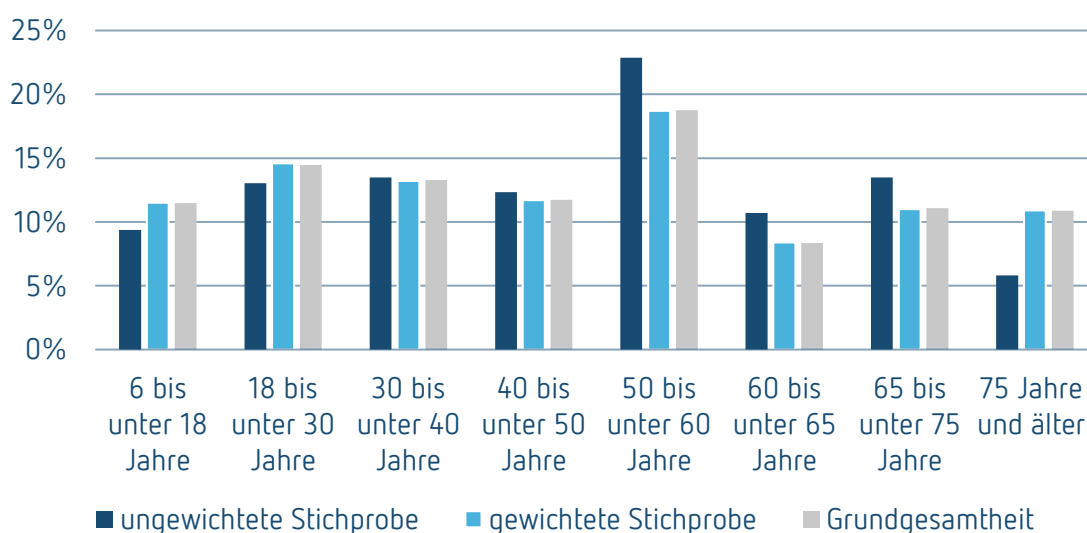


Abbildung 2: Altersstruktur in der Stichprobe (ungewichtet / gewichtet) in Prozent



Dokumentation

Die in diesem Datenbericht dargestellten Mobilitätswerte beziehen sich lediglich auf Haushalte und Einwohnerinnen und Einwohner mit Wohnsitz in Emsdetten. Wege, die z. B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendelnden, Besuchenden oder Touristinnen und Touristen zurückgelegt werden, können durch die vorliegende Haushaltsbefragung nicht erfasst werden. Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2017 auf gesamtdeutscher Ebene und auf der Ebene der RegioStaR 7 herangezogen³. Diese dienen als Vergleichswert für die dargestellten

³ Mobilität in Deutschland 2017: ifas (2018): Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundausswertung. Erläuterungen zu den RegioStar 7 Raumvariablen: ifas (2018): Mobilität in Deutschland – Anhang 5: Dokumentation der Raumvariablen des BBSR.

Ergebnisse der Stadt Emsdetten. Als Vergleichswert werden die Werte der Kategorie „Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum“ aufgeführt, da die Stadt Emsdetten nach RegioStaR 7 dieser Raumkategorie zugeordnet ist.

Darüber hinaus werden die Ergebnisse mit den Ergebnissen der vorherigen Mobilitätsbefragung im Kreis Steinfurt, für die teilweise auch gemeindebezogene Ergebnisse vorliegen, aus dem Jahr 2011 verglichen. Die Mobilitätsuntersuchung aus dem Jahr 2011 wurde ebenfalls von der Planersocietät im gleichen Methodendesign durchgeführt und ausgewertet, wodurch die Vergleichbarkeit der Ergebnisse sichergestellt ist.

In den Tabellen werden i. d. R. nur Prozentwerte angegeben. Die Angabe der absoluten Zahlen erfolgt in den Kopfzeilen der Tabellenspalten mit „(n=Zahl)“. Der ausgewiesene Wert dokumentiert auf welchem Datenumfang die betreffende Auswertung basiert.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht“ lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die Prozentwerte nicht auf die Summe der abgegebenen Antworten (in diesem Fall ergibt die Summe immer 100 %), sondern auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben.

Auf eine Darstellung der Nachkommastellen wurde verzichtet, da hierdurch optisch eine Präzision der Daten vermittelt wird, die mit dem Erhebungsdesign einer repräsentativen Stichprobe dieses Umfangs nicht erreicht werden kann. **Bitte beachten Sie bei allen Tabellen und Grafiken: Durch Auf- und Abrundungsfehler werden nicht immer exakt „100 %“ erreicht.**

Haushaltsfragebogen

Tabelle 4: Pkw-Besitz (dienstlich/privat) im Haushalt

Besitz eines Pkw (dienstlich/privat) im Haushalt (in %)	Stadt Emsdetten (n=579)	Kernstadt (n=450)	Außenbereich (n=124)	Vergleichswerte		
				Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017
Kein Auto	6	6	6	8	15	22
Ein Auto	48	48	38	67	56	53
Zwei Autos	37	36	41	25	25	21
Drei und mehr Autos	10	10	15		4	3
	100	100	100	100	100	100
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner/-innen (Private und dienstliche Pkw)	632	632	672	575	k. A.	k. A.
Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner/-innen (nur private Pkw)	544	540	607	k. A.	k. A.	k. A.
Anteil Hybrid- oder elektrisch angetriebener Pkw (an allen privaten und dienstlichen Pkw)	7 %	7 %	9 %	k. A.	k. A.	k. A.
Anteil mit Gas angetriebener Pkw (an allen privaten und dienstlichen Pkw)	1 %	2 %	1 %	k. A.	k. A.	k. A.

Tabelle 5: Motorräder bzw. Motorroller im Haushalt

Besitz eines Motorrads bzw. Motorroller im Haushalt (in %)	Stadt Emsdetten (n=578)	Kernstadt (n=449)	Außenbereich (n=125)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017
Kein Motorrad/-roller	90	91	84	k. A.	87	87
Min. ein Motorrad/-roller	10	9	16		13	13
	100	100	100	100	100	100

Tabelle 6: "konventionelle" Fahrräder im Haushalt

Besitz eines „konventionellen“ Fahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Emsdetten (n=580)	Kernstadt (n=451)	Außenbereich (n=125)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017
Kein konventionelles Fahrrad	12	12	18	k. A.	23	24
Ein konventionelles Fahrrad	24	24	18		26	26
Zwei konventionelle Fahrräder	19	18	26		24	24
Drei und mehr konventionelle Fahrräder	46	46	38		28	25
	100	100	100	100	100	100

Tabelle 7: Besitz eines Pedelecs/E-Bikes (< 25 km/h, ohne Kennzeichen)

Besitz eines Pedelecs/E-Bikes (<25 km/h; ohne Kennzeichen) im Haushalt (in %)	Stadt Emsdetten (n=579)	Kernstadt (n=450)	Außenbereich (n=125)
Kein Pedelec/E-Bike	52	53	39
Ein Pedelec/E-Bike	21	20	29
Zwei und mehr Pedelecs/E-Bikes	27	27	33
	100	100	100

Tabelle 8: Besitz eines S-Pedelecs/E-Bikes (> 25 km/h, mit Kennzeichen)

Besitz eines S-Pedelecs/E-Bikes (>25 km/h; mit Kennzeichen) im Haushalt (in %)	Stadt Emsdetten (n=579)	Kernstadt (n=450)	Außenbereich (n=123)
Kein S-Pedelec/E-Bike	99	99	98
Ein und mehr S-Pedelec/E-Bikes	1	1	2
	100	100	100

Tabelle 9: Besitz eines Elektrofahrrads (Pedelec/S-Pedelec/E-Bike)

Besitz eines Elektrofahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Emsdetten (n=579)	Kernstadt (n=450)	Außenbereich (n=125)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017
Kein Elektrofahrrad	52	53	38	97	91	92
Ein Elektrofahrrad	21	20	28	3	6	5
Zwei und mehr Elektrofahrräder	28	27	34		3	2
	100	100	100	100	100	100

Tabelle 10: Besitz eines (E-)Lastenfahrrads

Besitz eines (E-)Lastenfahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Emsdetten (n=579)	Kernstadt (n=450)	Außenbereich (n=124)
Kein (E-)Lastenfahrrad	98	98	98
Ein und mehr (E-)Lastenfahräder	2	2	2
	100	100	100

Tabelle 11: Fahrräder im Haushalt insgesamt („konventionelle“ Fahrräder, Elektrofahräder und Lastenräder)

Besitz eines (fahrbereiten) Fahrrads im Haushalt (in %)	Stadt Emsdetten (n=580)	Kernstadt (n=451)	Außenbereich (n=126)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017
Kein Fahrrad	5	5	7	9	21	22
Ein Fahrrad	18	18	17	28	24	25
Zwei Fahrräder	17	17	15	63	25	25
Drei und mehr Fahrräder	60	60	60		31	28
	100	100	100	100	100	100
Fahrraddichte auf 1.000 Einwohner/-innen	1.428	1.433	1.385	1.130	k. A.	ca. 930*

*Pro-Kopf-Ausstattung: 0,93 Fahrräder

Tabelle 12: Haushalte mit Verfügbarkeit eines eigenen Fahrzeugs (Auto / Motorrad / Fahrrad)

Besitz eines eigenen Fahrzeugs im Haushalt (in %)	Stadt Emsdetten (n=580)	Kernstadt (n=451)	Außenbereich (n=125)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017*
Kein Fahrzeug vorhanden	2	1	4	k. A.	5	7
Min. ein Fahrzeug vorhanden	98	99	96		95	93
	100	100	100	100	100	100

*Haushalte ohne Auto, Fahrrad und Carsharing-Mitgliedschaft

Tabelle 13: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

Entfernung zur nächsten Bushaltestelle (in %)	Stadt Emsdetten (n=569)	Kernstadt (n=443)	Außenbereich (n=122)
Unter 100 Metern	14	14	15
100 bis unter 200 Meter	17	17	16
200 bis unter 400 Meter	31	32	18
400 bis unter 1.000 Meter	32	32	31
1.000 Meter und mehr	6	5	20
	100	100	100
Durchschnitt (in Meter)	360	347	507
Median (in Meter)	300	300	400

Tabelle 14: Geschätzte Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bahnhaltestelle

Entfernung zur nächsten Bahnhaltestelle (in %)	Stadt Emsdetten (n=566)	Kernstadt (n=443)	Außenbereich (n=117)
Unter 500 Metern	4	4	0
500 bis unter 1.000 Meter	12	13	0
1.000 bis unter 2.000 Meter	35	37	8
2.000 bis unter 3.000 Meter	35	35	24
3.000 bis unter 5.000 Meter	11	9	38
5.000 Meter und mehr	3	1	31
	100	100	100
Durchschnitt (in Meter)	1.923	1.764	3.865
Median (in Meter)	1.821	1.700	3.500

Tabelle 15: Haushaltstypen

Haushaltstyp (in %)	Stadt Emsdetten (n=573)	Kernstadt (n=443)	Außenbereich (n=127)	Vergleichswerte		
				Kreis Steinfurt 2011 (n=1.810)	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017
Ein-Personen-Haushalt	30	30	31	34	37	40
Zwei-Personen-Haushalt ohne Kinder	32	32	31	35	34	32
Mehr-Erwachsenen-Haushalt ohne Kinder	14	14	16	9	7	7
Alleinerziehend	0	0	1	1	2	2
Paar mit einem Kind	6	6	5	8	19	18
Paar mit mehreren Kindern	14	14	10	10		
Mehr-Erwachsenen-Haushalt mit mehreren Kindern	4	4	7	3		
	100	100	100	100	100	100
Haushalte mit Kindern (unter 18 Jahren)	24 %	25 %	23 %	22 %	21 %	20 %

Tabelle 16: Erwerbsstatus/Lebenssituation nach Haushalten

Erwerbsstatus/Lebenssituation nach Haushalten (in %)	Stadt Emsdetten (n=580)	Kernstadt (n=452)	Außenbereich (n=124)
Erwerbshaushalt	79	80	65
Rentnerhaushalt	19	19	29
Erwerbslosenhaushalt	1	1	5
Ausbildungshaushalt	1	1	1
Sonstiger Haushalt	0	0	0
	100	100	100

Tabelle 17: Erwerbsstatus/Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt

Erwerbsstatus/Lebenssituation nach einzelnen Personen im Haushalt (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.402)	Kernstadt (n=1.088)	Außenbereich (n=308)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017
Erwerbstätigkeit	56	56	46	k. A.	45	45
Vollzeit erwerbstätig	39	40	30		32	33
Teilzeit erwerbstätig	15	15	15		12	12
Vorübergehend freigestellt	2	2	1		1	1
Ausbildung	3	3	5		2	2
Studium	3	3	3		2	2
Schüler/-in	13	13	12		13	12
Kind	8	8	5		7	6
Haushaltsführende Person	1	1	3		5	5
Rentner/-in, Pensionär/-in	15	15	23		21	21
Zurzeit ohne berufliche Beschäftigung	1	1	3		5	5
Sonstiges	0	0	0		2	2
	100	100	100		100	100

Personenfragebogen

Tabelle 18: Führerscheinbesitz

Besitz eines Pkw-Führerscheins (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.037)	Kernstadt (n=786)	Außenbereich (n=218)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt*	MiD 2017*
Führerscheinbesitz	96	96	95	94	89	87
Ohne Führerschein	4	4	5	6	11	13
	100	100	100	100	100	100

*Personen ab 16 Jahren

Tabelle 19: Pkw-Verfügbarkeit

Verfügbarkeit eines Pkw (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.044)	Kernstadt (n=791)	Außenbereich (n=221)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt *	MiD 2017*
Immer/ täglich	74	73	84	56	80	77
Zeitweise/ nach Absprache	20	21	10	35	13	14
Nie	6	6	5	9	7	9
	100	100	100	100	100	100

*Personen ab 14 Jahren; inkl. Carsharing

Tabelle 20: Fahrradbesitz

Besitz eines fahrbereiten Fahrrads oder Elektrofahrrads (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.204)	Kernstadt (n=909)	Außenbereich (n=258)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt *	MiD 2017*
Fahrrad vorhanden	94	94	91	k. A.	79	77
Fahrradtypen [alle Personen ab 6 Jahren in %]						
„Konventionelles“ Fahrrad	83	84	83		75	73
Elektrofahrrad	37	36	46		7	6
(Elektro-)Lastenfahrrad	1	1	2		k. A.	k. A.
Ohne Fahrrad	6	6	9		21	23
	100	100	100	100	100	100

*Personen ab 14 Jahren

Tabelle 21: ÖV-Zeitkartenbesitz

Besitz einer Zeitkarte für Bus- und Bahn (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.179)	Kernstadt (n=894)	Außenbereich (n=247)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt *	MiD 2017*
Besitz ÖV-Zeitkarte	13	13	14	12	19	22
Davon: [alle Personen ab 6 Jahren in %]						
30 TageTicket	0	0	0	k. A.	k. A.	k. A.
Abo (auch 9 Uhr)	1	1	0			
SchülerMonatsTicket/ SchülerAbo plus	3	2	7			
AzubiMonatsTicket/ AzubiAbo	1	1	1			
FlashTicket	0	0	1			
FunTicket/FunAbo	1	1	0			
JobTicket	4	4	2			
MobiTicket	0	0	0			
60plusAbo	0	0	0			
Semesterticket	2	2	2			
Freifahrtberechtigung	1	1	1			
Keine Zeitkarte für den ÖV vorhanden	87	87	86	88	81	77
	100	100	100	100	100	100

*Personen ab 14 Jahren

Tabelle 22: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitätsvoraussetzungen (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.002)	Kernstadt (n=760)	Außenbereich (n=211)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011 (n=257)	Stadtregion - Mittelstadt *	MiD 2017*
Besitz von Führerschein und ÖV-Zeitkarte	11	12	6	10	13	16
Nur Führerscheinbesitz	85	84	89	85	75	71
Nur ÖV-Zeitkartenbesitz	2	2	2	2	4	6
Weder Führerschein- noch ÖV-Zeitkartenbesitz	2	2	3	4	7	8
	100	100	100	100	100	100

*Personen ab 16 Jahren

Tabelle 23: Mobilitätseinschränkung durch gesundheitliche Probleme

Mobilitätseinschränkungen (alle Personen ab 6 Jahren) (Mehrfachantworten möglich) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.180)	Kernstadt (n=895)	Außenbereich (n=245)	Vergleichswerte		
				Kreis Steinfurt 2011 (n=4.071)	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017
Keine Einschränkungen	93	93	90	89	87	86
Gehbehinderung	4	4	6	6	5	5
Sehbehinderung	1	1	1	1	2	2
Andere Einschränkung/en	3	3	4	5	9	9

Tabelle 24: Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsplatzes bzw. Schulstandort

Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsplatzes bzw. Schulstandort (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten 2022			Stadt Emsdetten 2011	
	Gesamt (n=821)	Arbeits- / Ausbildungsplatz (n=668)	Schule (n=124)	Arbeitsplatz	Schule
Unter 1 km	7	4	22	6	4
1 km bis unter 2 km	11	9	24	6	29
2 km bis unter 5 km	23	22	28	31	32
5 km bis unter 10 km	8	8	6	15	14
10 km bis unter 20 km	19	20	15	12	14
20 km bis unter 50 km	28	31	5	25	6
50 km und mehr	5	6	1	6	-
	100	100	100	100	100
Durchschnittliche Entfernung in km	20	21	10	17	5

Tabelle 25: Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsplatzes

Entfernung von der Wohnung zum Arbeits- / Ausbildungsplatzes (alle Erwerbstätigen und Auszubildenden ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=668)	Kernstadt (n=510)	Außenbereich (n=129)
Unter 1 km	4	4	5
1 km bis unter 2 km	9	9	1
2 km bis unter 5 km	22	23	15
5 km bis unter 10 km	8	7	22
10 km bis unter 20 km	20	20	16
20 km bis unter 50 km	31	31	36
50 km und mehr	6	6	5
	100	100	100
Entfernung zum Arbeitsplatz (Durchschnitt in km)	21	21	22

Tabelle 26: Räumliche Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes

Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes (alle Erwerbstätigen und Auszubildenden ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=673)	Kernstadt (n=635)	Außenbereich (n=159)
Innerhalb der Stadt Emsdetten	41	41	37
Am eigenen Wohnstandort	5	5	3
Außerhalb der Stadt Emsdetten	59	59	63
Münster	19	*	*
Greven	9		
Rheine	6		
Steinfurt	5		
Ibbenbüren	2		
	100	100	100

Tabelle 27: Räumliche Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes bzw. Schulstandortes

Lage des Arbeits- / Ausbildungsplatzes bzw. Schulstandortes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten		
	gesamt (n=827)	Arbeitsplatz (n=675)	Schule (n=122)
Innerhalb der Stadt Emsdetten	45	41	75
Am eigenen Wohnstandort	4	5	-
Außerhalb der Stadt Emsdetten	55	59	25
	100	100	100

Tabelle 28: Regelmäßigkeit der Homeofficearbeit

Regelmäßigkeit der Ausübung der Arbeit im Homeoffice (alle Erwerbstätigen und Auszubildenden ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=677)	Kernstadt (n=518)	Außenbereich (n=128)
Immer im Homeoffice	2	2	5
Teilweise im Homeoffice	32	31	33
Nicht im Homeoffice	66	67	63
	100	100	100

Tabelle 29: Nutzungshäufigkeit des Pkws/Kraftrads

Nutzungshäufigkeit des Pkw/Kraftrad (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.136)	Kernstadt (n=863)	Außenbereich (n=232)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017*
(Fast) täglich	36	35	46	40	56	50
An 1-3 Tagen pro Woche	40	40	36	38**	28	26
An 1-3 Tagen pro Monat	11	11	5	6	5	7
Seltener als monatlich	1	1	1	6	2	4
Nie	12	12	12	11	9	13
	100	100	100	100	100	100

*Personen ab 16 Jahren

**abweichende Skala von 1-4 Tagen pro Woche

Tabelle 30: Nutzungshäufigkeit von Bussen

Nutzungshäufigkeit von Bussen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.063)	Kernstadt (n=812)	Außenbereich (n=205)
(Fast) täglich	3	3	7
An 1-3 Tagen pro Woche	3	3	1
An 1-3 Tagen pro Monat	1	1	1
Seltener als monatlich	18	18	17
Nie	75	75	74
	100	100	100

Tabelle 31: Nutzungshäufigkeit von Bahnen (RE/RB/S-Bahn)

Nutzungshäufigkeit von Bahnen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.071)	Kernstadt (n=819)	Außenbereich (n=208)
(Fast) täglich	6	6	3
An 1-3 Tagen pro Woche	5	5	4
An 1-3 Tagen pro Monat	7	7	6
Seltener als monatlich	45	45	43
Nie	37	36	44
	100	100	100

Tabelle 32: Nutzungshäufigkeit des ÖPNV insgesamt

Nutzungshäufigkeit des ÖPNV (Bus und Bahn insg.) (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.083)	Kernstadt (n=826)	Außenbereich (n=212)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt*	MiD 2017*
(Fast) täglich	8	8	8	7	11	13
An 1-3 Tagen pro Woche	6	6	4	6**	8	10
An 1-3 Tagen pro Monat	7	7	7	4	13	13
Seltener als monatlich	44	45	42	35	26	22
Nie	35	35	39	48	41	41
	100	100	100	100	100	100

*Personen ab 14 Jahren

**abweichende Skala von 1-4 Tagen pro Woche

Tabelle 33: Regelmäßige Nutzung bestimmter Bus- und Bahn-Linien (Mehrmals pro Monat)

Regelmäßig genutzte Bus- und Bahn-Linien (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.141)
Keine regelmäßige Nutzung	83
Regelmäßige Nutzung	17
	100
Mehrmals pro Monat genutzte Linien (Mehrfachantworten möglich; keine abschließende Liste) (in % alle Nutzer/-innen ab 6 Jahre)	(n=176)
RE 15	73
RE 65	63
RE 7	59
Regiobus 75	4
Durchschnittliche Anzahl aufgeführter Linien	2,1

Tabelle 34: Nutzungshäufigkeit von „konventionellen“ Fahrrädern

Nutzungshäufigkeit des „konventionellen“ Fahrrads (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.105)	Kernstadt (n=843)	Außenbereich (n=222)
(Fast) täglich	39	41	23
An 1-3 Tagen pro Woche	24	23	30
An 1-3 Tagen pro Monat	9	8	18
Seltener als monatlich	9	9	11
Nie	19	19	19
	100	100	100

Tabelle 35: Nutzungshäufigkeit von Elektrofahrrädern

Nutzungshäufigkeit von Elektrofahrrädern (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.078)	Kernstadt (n=821)	Außenbereich (n=217)
(Fast) täglich	18	19	17
An 1-3 Tagen pro Woche	15	14	25
An 1-3 Tagen pro Monat	3	3	4
Seltener als monatlich	2	2	3
Nie	61	62	51
	100	100	100

Tabelle 36: Nutzungshäufigkeit von Lastenfahrrädern

Nutzungshäufigkeit von Lastenfahrrädern (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=967)	Kernstadt (n=739)	Außenbereich (n=187)
(Fast) täglich	1	1	1
An 1-3 Tagen pro Woche	1	1	1
An 1-3 Tagen pro Monat	1	1	0
Seltener als monatlich	0	0	2
Nie	97	97	96
	100	100	100

Tabelle 37: Nutzungshäufigkeit von Fahrrädern insgesamt („konventionelle“ Fahrräder, Elektrofahrräder und Lastenräder)

Nutzungshäufigkeit des Fahrrads (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.151)	Kernstadt (n=875)	Außenbereich (n=238)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt *	MiD 2017*
(Fast) täglich	52	54	34	54	17	18
An 1-3 Tagen pro Woche	29	28	41	28**	19	17
An 1-3 Tagen pro Monat	8	7	13	6	15	14
Seltener als monatlich	4	4	7	8	15	14
Nie	7	7	5	5	34	36
	100	100	100	100	100	100

*Personen ab 14 Jahren

**abweichende Skala von 1-4 Tagen pro Woche

Tabelle 38: Nutzungshäufigkeit des Zufußgehens

Häufigkeit von Wegen nur zu Fuß (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.099)	Kernstadt (n=841)	Außenbereich (n=209)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt *	MiD 2017*
(Fast) täglich	45	45	38	k. A.	39	41
An 1-3 Tagen pro Woche	29	30	24		28	27
An 1-3 Tagen pro Monat	12	12	8		12	11
Seltener als monatlich	5	4	11		7	7
Nie	9	9	18		14	14
	100	100	100		100	100

*Personen ab 14 Jahren

Tabelle 39: Typen der Verkehrsmittelnutzung⁴

Mobilitätstypen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten 2022 (n=1.033)	Kernstadt (n=791)	Außen- bereich (n=198)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011 (n=286)	Stadt- region - Mittelstadt *	MiD 2017*
Monomodale Personen	30	30	32	63	57	58
Pkw-Monomodal	16	15	23	27	49	45
Fahrrad-Monomodal	14	14	9	36	4	5
ÖV-Monomodal	0	0	0	1	4	8
Multimodale Personen	66	66	65	31	38	36
Pkw/Rad-Multimodal	53	53	53	23	23	20
Pkw/ÖV-Multimodal	0	0	1	1	7	7
Rad/ÖV-Multimodal	5	5	5	6	3	5
Pkw/Rad/ÖV- Multimodal	8	8	6	1	5	4
Keine regelmäßige Nutzung von Pkw, ÖV oder Fahrrad	4	4	4	6	5	6
	100	100	100	100	100	100

*Personen ab 14 Jahren

Tabelle 40: Wichtige Aspekte für die Verkehrsmittelwahl

Wichtige Aspekte für die Verkehrsmittelwahl (alle Personen ab 6 Jahren) (bis zu fünf Antworten möglich) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.149)	Kernstadt (n=872)	Außenbereich (n=238)
Erreichbarkeit von Orten und Zielen	75	74	78
Fahrtdauer (Gesamtweg)	70	70	72
Flexibilität der Nutzung	48	48	43
Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit	47	47	50
Kosten	45	45	43
Umweltfreundlichkeit	40	41	38
Körperliche Betätigung/Bewegung	35	36	32
Bequemlichkeit	31	31	29
Parkplatzangebot am Zielort	17	18	15
Sicherheit	14	14	15
Privatsphäre	8	8	5

⁴ Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen und Bahnen. Als „wenig Mobiler“ wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1 bis 3 Tage pro Monat angegeben hat. Wenn eine befragte Person beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 1 bis 3 Tagen pro Woche das Fahrrad verwendet, dann gilt diese Person in dieser Systematik als „Pkw/Fahrradfahrende“.

Tabelle 41: Veränderung der Verkehrsmittelnutzung durch die Covid-19-Pandemie

Veränderung der Verkehrsmittelnutzung durch die Covid-19-Pandemie (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten	Kernstadt	Außenbereich
Pkw/ Kraftrad	(n=1.114)	(n=846)	(n=230)
Häufiger als zuvor	8	8	7
Keine Veränderung	74	74	77
Weniger als zuvor	18	18	16
Bus	(n=1.045)	(n=797)	(n=206)
Häufiger als zuvor	0	0	0
Keine Veränderung	88	88	88
Weniger als zuvor	11	12	11
Bahn	(n=1.059)	(n=809)	(n=206)
Häufiger als zuvor	1	1	0
Keine Veränderung	80	80	87
Weniger als zuvor	18	19	13
Fahrrad	(n=1.085)	(n=827)	(n=215)
Häufiger als zuvor	17	16	20
Keine Veränderung	79	79	76
Weniger als zuvor	5	5	4
Elektrofahrrad	(n=1.059)	(n=806)	(n=212)
Häufiger als zuvor	15	15	17
Keine Veränderung	83	83	83
Weniger als zuvor	2	2	1
(Elektro-)Lastenfahrrad	(n=933)	(n=711)	(n=187)
Häufiger als zuvor	1	0	1
Keine Veränderung	95	95	97
Weniger als zuvor	4	4	3
Wege als Fußgänger/-in	(n=1.073)	(n=818)	(n=213)
Häufiger als zuvor	24	24	23
Keine Veränderung	73	73	73
Weniger als zuvor	3	3	4

Tabelle 42: Bewertung der Verkehrssysteme (exkl. „weiß nicht“)

Bewertung der Verkehrssysteme (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten	Kernstadt	Außen- bereich	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadt- region - Mittelstadt *	MiD 2017*
Pkw/ Motorrad/ -roller	(n=949)	(n=723)	(n=189)			
Sehr gut/gut	70	71	66	65	70	67
Mangelhaft/ungenügend	1	1	4	3	4	4
Ø Durchschnittsnote	2,2	2,2	2,4	2,4	2,2	2,3
Bus	(n=559)	(n=420)	(n=130)			
Sehr gut/ gut	16	16	15	k. A.	k. A.	k. A.
Mangelhaft/ungenügend	39	38	45			
Ø Durchschnittsnote	3,9	3,9	4,0			
Bahn	(n=847)	(n=648)	(n=163)			
Sehr gut/gut	58	58	54	k. A.	k. A.	k. A.
Mangelhaft/ungenügend	6	6	6			
Ø Durchschnittsnote	2,6	2,6	2,6			
Bus, Bahn⁵	(n=862)	(n=656)	(n=174)			
Ø Durchschnittsnote	3,0	3,0	3,1	3,0	2,9	2,9
Fahrrad	(n=974)	(n=742)	(n=196)			
Sehr gut/gut	66	66	67	78	59	56
Mangelhaft/ungenügend	5	5	4	2	7	9
Ø Durchschnittsnote	2,3	2,3	2,2	2,1	2,5	2,6
Elektrofahrrad	(n=603)	(n=454)	(n=138)			
Sehr gut/gut	63	63	66	k. A.	k. A.	k. A.
Mangelhaft/ungenügend	5	5	6			
Ø Durchschnittsnote	2,3	2,3	2,3			
(Elektro-)Lastenfahrrad	(n=246)	(n=189)	(n=47)			
Sehr gut/gut	49	48	57	k. A.	k. A.	k. A.
Mangelhaft/ungenügend	12	12	11			
Ø Durchschnittsnote	2,7	2,7	2,4			
Fahrrad, Elektrofahrrad, (E-)Lastenrad⁶	(n=1.046)	(n=795)	(n=217)			
Ø Durchschnittsnote	2,3	2,3	2,3	k. A.	k. A.	k. A.
Wege als Fußgänger/-in	(n=1.014)	(n=776)	(n=192)			
Sehr gut/gut	79	78	79	82	82	81
Mangelhaft/ungenügend	1	1	1	3	3	3
Ø Durchschnittsnote	2,0	2,0	2,1	2,1	2,0	2,0

* Personen ab 14 Jahren

5 Mittelwert aus der Bewertung der Situation des Busverkehrs und der Situation des Bahnverkehrs

6 Mittelwert aus den Bewertungen der Verkehrssituation für die Nutzung des Fahrrads, Elektrofahrrads und der (Elektro-) Lastenfahrräder

Tabelle 43: Bewertung des Bus- und Bahnverkehrs (exkl. weiß nicht)

Bewertung der Situation im Bus- und Bahnverkehr (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Stadt Emsdetten	Kernstadt	Außenbereich
Fahrtenhäufigkeit/Takt	(n=719)	(n=552)	(n=129)
- Sehr gut/gut	54	54	48
- Mangelhaft/ungenügend	11	11	17
∅ Durchschnittsnote	2,7	2,7	3,0
Umstiege/Anschlüsse	(n=625)	(n=483)	(n=108)
- Sehr gut/gut	49	49	47
- Mangelhaft/ungenügend	10	10	13
∅ Durchschnittsnote	2,8	2,8	2,9
Pünktlichkeit	(n=674)	(n=524)	(n=102)
- sehr gut/gut	18	18	23
- mangelhaft/ungenügend	19	19	11
∅ Durchschnittsnote	3,4	3,4	3,2
Tarif-/Preisstruktur	(n=669)	(n=519)	(n=102)
- Sehr gut/gut	16	15	19
- Mangelhaft/ungenügend	31	31	26
∅ Durchschnittsnote	3,8	3,8	3,7
Barrierefreiheit	(n=506)	(n=391)	(n=85)
- Sehr gut/gut	47	48	38
- Mangelhaft/ungenügend	10	9	16
∅ Durchschnittsnote	2,8	2,8	3,1
Ausstattung der Haltestellen	(n=670)	(n=514)	(n=121)
- Sehr gut/gut	38	38	36
- Mangelhaft/ungenügend	8	8	6
∅ Durchschnittsnote	2,9	2,9	3,0
Sicherheit an Haltestellen	(n=616)	(n=474)	(n=112)
- Sehr gut/gut	44	45	33
- Mangelhaft/ungenügend	8	7	13
∅ Durchschnittsnote	2,9	2,8	3,1
Radabstellanlagen an Stationen	(n=716)	(n=551)	(n=128)
- Sehr gut/gut	56	57	44
- Mangelhaft/ungenügend	10	9	19
∅ Durchschnittsnote	2,7	2,6	3,0

Tabelle 44: Bewertung der Situation des Zufußgehens (exkl. weiß nicht)

Bewertung der Situation des Zufußgehens (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten	Kernstadt	Außenbereich
Qualität der Gehwege	(n=1.078)	(n=824)	(n=207)
- Sehr gut/gut	61	60	69
- Mangelhaft/ungenügend	4	4	2
∅ Durchschnittsnote	2,4	2,4	2,3
Barrierefreiheit der Gehwege	(n=880)	(n=678)	(n=150)
- sehr gut/ gut	42	41	55
- mangelhaft/ ungenügend	10	11	7
∅ Durchschnittsnote	2,9	2,9	2,6
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen für Fußgänger/-innen	(n=1.060)	(n=812)	(n=199)
- Sehr gut/gut	46	45	59
- Mangelhaft/ungenügend	5	6	1
∅ Durchschnittsnote	2,7	2,8	2,5
Ampelschaltung für Fußgänger/-innen	(n=1.049)	(n=804)	(n=192)
- Sehr gut/gut	53	52	64
- Mangelhaft/ungenügend	5	5	3
∅ Durchschnittsnote	2,6	2,6	2,4
Trennung von Rad- und Gehwegen	(n=1.056)	(n=807)	(n=202)
- Sehr gut/gut	25	25	27
- Mangelhaft/ungenügend	17	17	17
∅ Durchschnittsnote	3,3	3,3	3,3
Sicherheit	(n=1.015)	(n=775)	(n=190)
- Sehr gut/gut	48	49	37
- Mangelhaft/ungenügend	4	3	6
∅ Durchschnittsnote	2,7	2,7	2,9
Sitzgelegenheiten für Pausen	(n=864)	(n=661)	(n=166)
- Sehr gut/gut	29	29	33
- Mangelhaft/ungenügend	19	19	18
∅ Durchschnittsnote	3,3	3,3	3,2

Tabelle 45: Bewertung der Situation des Radfahrens (exkl. weiß nicht)

Bewertung der Situation des Radfahrens (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten	Kernstadt	Außenbereich
Radwegverbindungen innerhalb der Stadt	(n=1.054)	(n=801)	(n=215)
- Sehr gut/gut	64	64	63
- Mangelhaft/ungenügend	5	5	5
∅ Durchschnittsnote	2,4	2,4	2,4
Radwegverbindungen in die Nachbarstädte	(n=908)	(n=687)	(n=195)
- Sehr gut/gut	41	41	48
- Mangelhaft/ungenügend	13	13	14
∅ Durchschnittsnote	3,0	3,0	2,9
Qualität der Radwege	(n=1.035)	(n=785)	(n=214)
- Sehr gut/gut	31	31	31
- Mangelhaft/ungenügend	13	13	12
∅ Durchschnittsnote	3,1	3,1	3,1
Sicherheit an Straßenquerungen und Kreuzungen für Radfahrer/-innen	(n=1.040)	(n=791)	(n=210)
- Sehr gut/gut	27	27	31
- Mangelhaft/ungenügend	13	13	13
∅ Durchschnittsnote	3,2	3,2	3,1
Ampelschaltung für Radfahrer/-innen	(n=1.020)	(n=778)	(n=200)
- Sehr gut/gut	40	40	44
- Mangelhaft/ungenügend	9	9	12
∅ Durchschnittsnote	2,9	2,9	2,9
Radwegebeschilderung	(n=949)	(n=722)	(n=190)
- Sehr gut/gut	38	38	43
- Mangelhaft/ungenügend	9	9	7
∅ Durchschnittsnote	2,9	3,0	2,8
Radabstellanlagen	(n=923)	(n=704)	(n=176)
- Sehr gut/gut	45	45	41
- Mangelhaft/ungenügend	7	7	6
∅ Durchschnittsnote	2,8	2,8	2,8

Tabelle 46: Bekanntheitsgrad von Mobilitätsangeboten (exkl. weiß nicht)

Bekanntheitsgrad von Mobilitätsangeboten (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten	Kernstadt	Außenbereich
Öffentlich zugängliche E-Ladesäulen für Pkw	(n=967)	(n=737)	(n=192)
Häufige Nutzung	0	0	1
Gelegentliche Nutzung	2	1	2
Nutzung künftig vorstellbar	32	32	28
Kommt nicht in Frage	54	54	50
Angebot kenne ich nicht	12	12	20
Carsharing WUDDI	(n=946)	(n=721)	(n=188)
Häufige Nutzung	0	0	0
Gelegentliche Nutzung	0	0	0
Nutzung künftig vorstellbar	8	8	9
Kommt nicht in Frage	51	52	52
Angebot kenne ich nicht	40	40	40
Öffentliche zugängliche E-Ladesäulen für Elektrofahräder	(n=954)	(n=728)	(n=192)
Häufige Nutzung	0	0	0
Gelegentliche Nutzung	1	1	2
Nutzung künftig vorstellbar	31	31	33
Kommt nicht in Frage	47	47	43
Angebot kenne ich nicht	21	20	23
Fahrradparkhaus am Bahnhof	(n=985)	(n=750)	(n=196)
Häufige Nutzung	10	11	4
Gelegentliche Nutzung	40	40	38
Nutzung künftig vorstellbar	13	13	14
Kommt nicht in Frage	32	32	37
Angebot kenne ich nicht	5	5	7
Online- Fahrplan- und Tarifauskunft für Bus und Bahn	(n=976)	(n=748)	(n=180)
Häufige Nutzung	13	13	8
Gelegentliche Nutzung	38	39	31
Nutzung künftig vorstellbar	11	11	16
Kommt nicht in Frage	24	24	29
Angebot kenne ich nicht	14	13	16
Bürgerbus	(n=879)	(n=668)	(n=182)
Häufige Nutzung	0	0	1
Gelegentliche Nutzung	5	5	12
Nutzung künftig vorstellbar	26	26	26
Kommt nicht in Frage	57	58	49
Angebot kenne ich nicht	11	11	12

Wegeprotokoll

Tabelle 47: Am Stichtag außer Haus gewesen

Verlassen der Wohnung am Stichtag (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.131)	Kernstadt (n=851)	Außenbereich (n=247)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017
Ja	89	89	87	k. A.	85	85
Nein	11	11	13		15	15
	100	100	100	100	100	100

Tabelle 48: Gründe für Immobilität

Gründe für Immobilität (alle Immobilien am Stichtag ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=127)	Kernstadt	Außenbereich
Krankheit	25		
Homeoffice	19		
Urlaub	21		
Kein Anlass das Haus zu verlassen	23		
Wetter	1	*	*
Pflege einer Person	4		
Altersbedingte Mobilitätseinschränkungen	5		
Sonstiges	1		
	100		

* Fallzahl zu gering

Tabelle 49: Zahl der zurückgelegten Wege

Anzahl der zurückgelegten Wege (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=1.131)	Kernstadt (n=853)	Außenbereich (n=246)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011 (n=294)	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017
Keinen Weg (immobil)	11	11	13	7	15	15
Einen bis zwei Wege	30	30	32	39	37	36
Drei bis vier Wege	35	36	32	28	29	30
Fünf bis sechs Wege	15	14	16			
Sieben bis acht Wege	5	5	5	27	20	20
Neun Wege und mehr	3	3	2			
	100	100	100	100	100	100
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro Person	3,5	3,5	3,3	3,6	3,1	3,1
Durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag pro mobile Person*	3,9	3,9	3,9	3,9	3,6	3,7

*Personen die am Stichtag mindestens einen Weg zurückgelegt haben

Tabelle 50: Zweck des Weges

Wegezzweck (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=3.869)	Kernstadt (n=2.919)	Außenbereich (n=818)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011 (n=1.046)	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017
Arbeitsweg	24	24	20	23	15	14
Dienstliche Erledigung	4	4	4	4	10	11
Ausbildungsweg (Schule/Uni)	9	10	10	7	7	6
Private Erledigung	13	12	14	14	14	14
Einkaufsweg (tägliches Bedarf)	14	14	13	17		
Einkaufsweg (langfristiger Bedarf)	2	2	1	5	17	17
Freizeitweg	30	29	30	24	29	29
Begleitweg (Holen/Bringen)	5	5	7	6	8	8
	100	100	100	100	100	100

Tabelle 51: Verkehrsmittelwahl nach Wegeaufkommen (Hauptverkehrsmittel)

Verkehrsmittelwahl (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=3.873)	Kernstadt (n=2.924)	Außen- bereich (n=816)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadt- region - Mittelstadt	MiD 2017
zu Fuß	14	14	9	11	20	22
Fahrrad	26	27	20	37	11	11
Elektrofahrrad	13	13	13			
(Elektro-)Lastenfahrrad	1	1	1	38	1	1
Mofa/Moped/Motorrad	0	0	1			
Pkw als Fahrer/-in	34	33	44	9	45	42
Pkw als Mitfahrer/-in	7	7	7	9	15	14
Bus	1	1	3	4	7	9
Straßenbahn/ Stadtbahn/U-Bahn	0	0	0			
S-Bahn/Nahverkehrszug	4	4	2			
Fernverkehrszug	0	0	0	1	0	1
Sonstiges	0	0	0	1	0	0
	100	100	100	100	100	100

Tabelle 52: Modal Split nach Wegeaufkommen (zusammengefasste Hauptverkehrsmittel)

Modal Split (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=3.873)	Kernstadt (n=2.924)	Außen- bereich (n=816)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011	Stadt- region - Mittelstadt	MiD 2017
Zu Fuß	14	14	9	11	20	22
Fahrrad	40	40	34	37	11	11
MIV als Fahrer/-in	34	33	45	38	46	43
MIV als Mitfahrer/-in	7	7	7	9	15	14
ÖV	5	6	5	4	8	9
Sonstiges	0	0	0	1	0	1
	100	100	100	100	100	100

Tabelle 53: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung unter Berücksichtigung der Etappen

Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung (alle zurückgelegten Personenkilometer von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=34.266)	Kernstadt (n=25.600)	Außenbereich (n=7.960)
zu Fuß	3	3	1
Fahrrad	8	8	10
Elektrofahrrad	8	8	12
(Elektro-) Lastenfahrrad	1	0	1
Mofa/Moped/Motorrad	0	0	1
Pkw als Fahrer/-in	58	57	63
Pkw als Mitfahrer/-in	7	7	5
Bus	2	2	2
Straßenbahn/Stadtbahn/U-Bahn	0	0	0
S-Bahn/Nahverkehrszug	12	13	4
Fernverkehrszug	1	1	0
Sonstiges	0	0	0
	100	100	100

Tabelle 54: Zusammengefasste Hauptverkehrsmittel nach Verkehrsleistung unter Berücksichtigung der Etappen

Modal Split nach Verkehrsleistung (alle zurückgelegten Personenkilometer von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=34.266)	Kernstadt (n=25.600)	Außenbereich (n=7.960)
Zu Fuß	3	3	1
Fahrrad	16	16	23
MIV als Fahrer/-in	58	58	64
MIV als Mitfahrer/-in	7	7	5
ÖV	15	16	6
Sonstiges	0	0	0
	100	100	100

Tabelle 55: Wegelängen

Wegelängen (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=3.864)	Kernstadt (n=2.917)	Außen- bereich (n=815)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011 (n=1.004)	Stadt- region - Mit- telstadt	MiD 2017
Bis unter 0,5 km	3	3	3	15	9	10
0,5 km bis unter 1 km	8	8	4		11	11
1 km bis unter 2 km	22	23	9	15	14	14
2 km bis unter 5 km	33	32	34	35	23	23
5 km bis unter 10 km	9	8	24	15	16	16
10 km bis unter 20 km	12	12	11	8	14	13
20 km bis unter 50 km	12	11	13	9	10	9
50 km und mehr	2	2	1	2	4	4
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (in km)	8,9	8,8	9,9	8,2	12,9	12,5
Durchschnitt (alle Wege unter 100 km) (in km)	7,8	7,7	9,0	6,8	k. A.	k. A.
Median (alle Wege) (in km)	2,7	2,5	4,8	3,0	k. A.	k. A.

Tabelle 56: Wegedauer

Wegedauer (alle Wege von Perso- nen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=3.469)	Kernstadt (n=2.623)	Außen- bereich (n=718)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011 (n=934)	Stadt- region - Mittelstadt	MiD 2017
Bis unter 5 Minuten	5	5	3	7	3	3
5 bis unter 10 Minuten	22	23	14	22	17	17
10 bis unter 20 Minuten	37	37	46	40	37	36
20 bis unter 30 Minuten	12	11	16	11	14	14
30 bis unter 60 Minuten	18	19	14	15	19	20
1 bis unter 2 Stunden	5	5	6	4	10	10
2 Stunden und mehr	1	1	1	1		
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege) (in Min.)	19	19	22	20	27	27
Unterwegszeit pro Tag (mobile Personen) (in Min.)	72	72	79	77	97	100

Tabelle 57: Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer nach Wegezwecken

Entfernung und Wegedauer nach Wegezweck (Durchschnitt aller Wege von Personen ab 6 Jahren) (in km bzw. in Min.)	Stadt Emsdetten 2022		Vergleichswerte			
			Stadtregion - Mittelstadt		MiD 2017	
	Entfernung [km]	Dauer [min]	Entfernung [km]	Dauer [min]	Entfernung [km]	Dauer [min]
Arbeitsweg	14,7	22	17,4	31	16,7	29
Dienstlich/geschäftlich	28,4	32	21,7	29	19,0	27
Ausbildung/Schule/Uni	8,8	20	7,6	23	7,3	23
Private Erledigung	5,2	15	10,1	23	10,3	25
Einkauf (täglicher Bedarf)	3,5	13	5,3	17	5,3	17
Einkauf (langfristiger Bedarf)	9,1	20				
Freizeit	6,1	19	16,1	35	15,3	36
Begleitung (Holen/Bringen)	3,2	10	8,0	17	8,5	19
Durchschnitt	8,9	19	12,9	27	12,5	27

Tabelle 58: Begleitung auf dem Weg

Begleitung auf dem Weg (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=3.888)	Kernstadt (n=2.934)	Außenbereich (n=822)	Vergleichswerte		
				Stadt Emsdetten 2011 (n=1.075)	Stadtregion - Mittelstadt	MiD 2017
Ohne Begleitung	70	70	71	73	53	54
Mit einer Person	20	20	21	17	28	28
Mit zwei Personen	5	5	5	7	11	10
Drei und mehr Personen	3	3	3	4	8	9
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt (in Personen)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,8	1,8

Tabelle 59: Räumliche Verkehrsbeziehungen

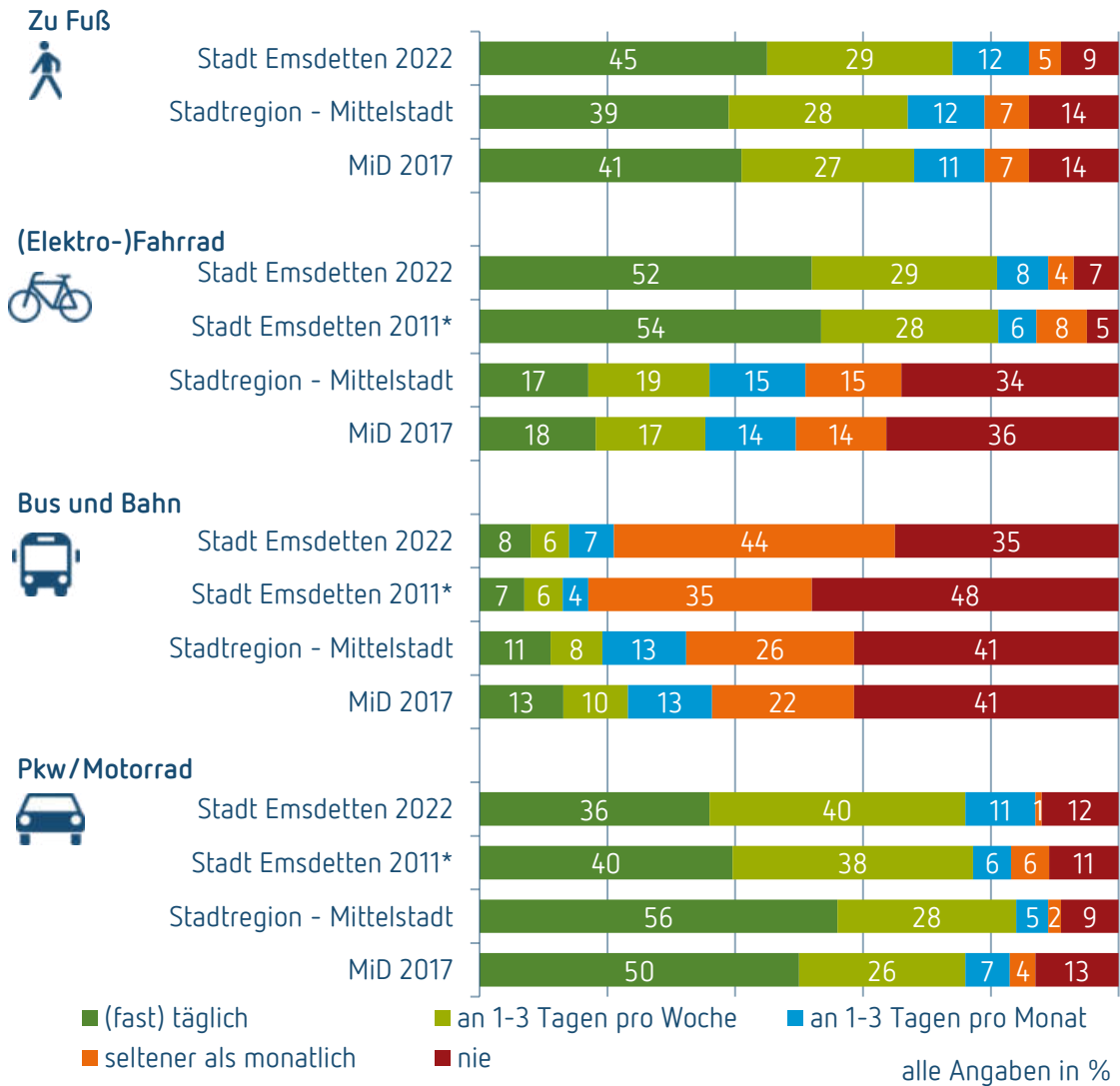
Räumliche Verkehrsbeziehung (alle Wege von Personen ab 6 Jahren) (in %)	Stadt Emsdetten (n=3.839)	Kernstadt (n=2.897)	Außenbereich (n=812)
Binnenverkehr – Wege in der Stadt	70	71	64
Wege über die Stadtgrenze hinaus	27	26	31
Wege ohne Bezug zur Stadt	3	3	4
	100	100	100

Tabelle 60: Verkehrsverflechtungen der Stadt Emsdetten

Relevante Zielorte außerhalb der Stadt Emsdetten	Stadt Emsdetten		
	Anteil am Gesamtwegeaufkommen (n=3.788) [%]	Anteil an allen stadtübergreifenden Wegen [%]	Wegeanzahl [auf 100 Wege gerundet]
Münster	6	23	7.800
Kreis Steinfurt	18	66	22.100
Davon: [in % aller Wege, in % stadtübergreifender Wege, Wegeanzahl auf 100 Wege gerundet]			
Greven	4	16	5.400
Rheine	4	14	4.700
Steinfurt	3	10	3.300
Ibbenbüren	1	5	1.700
Saerbeck	1	5	1.600
Nordwalde	1	3	1.100
Hörstel	1	3	1.000
Neuenkirchen	1	3	1.000
Niedersachsen	1	4	1.500
Übrige Kommunen in NRW	1	4	1.400
Sonstige Relationen	0	1	400
Stadtgrenzen übergreifende Relationen insgesamt	27	100	33.600
Wege ohne Bezug zur Stadt Emsdetten	3	-	3.900
Binnenverkehr	70	-	88.400
Insgesamt	100		125.900

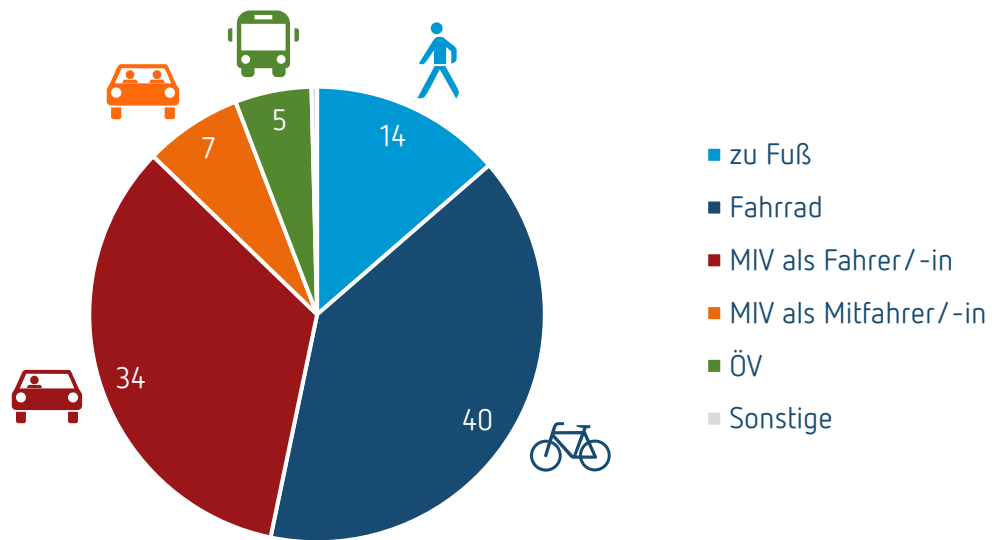
Grafiken zur Erhebung

Abbildung 3: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung



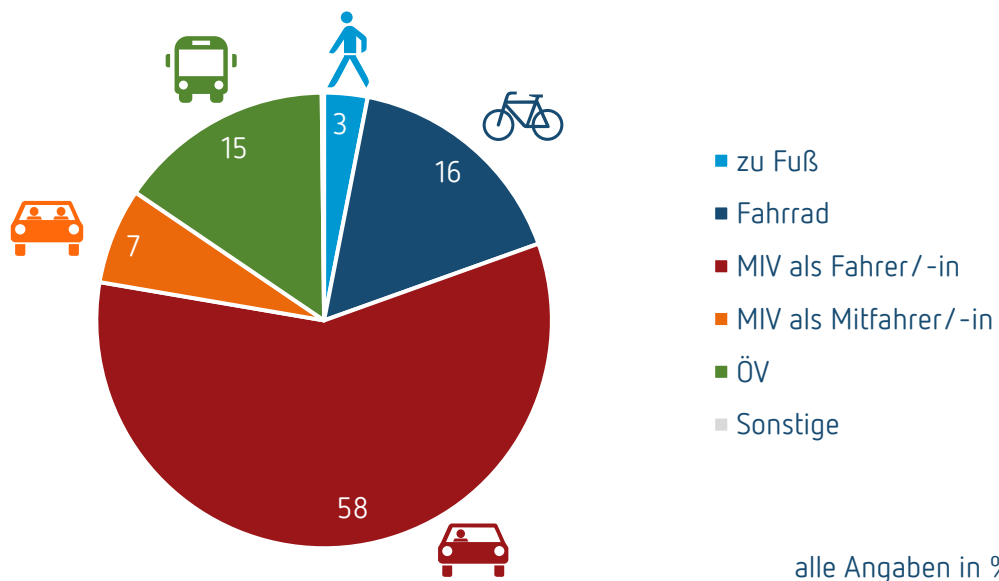
* abweichende Skala bei „an 1-3 Tagen pro Woche“: „an 1-4 Tagen pro Woche“

Abbildung 4: Modal Split nach Wegeaufkommen



alle Angaben in %

Abbildung 5: Modal Split nach Verkehrsleistung bzw. Personenkilometer



alle Angaben in %

Abbildung 6: Modal Split (nach Wegeaufkommen) nach Entfernungsklassen

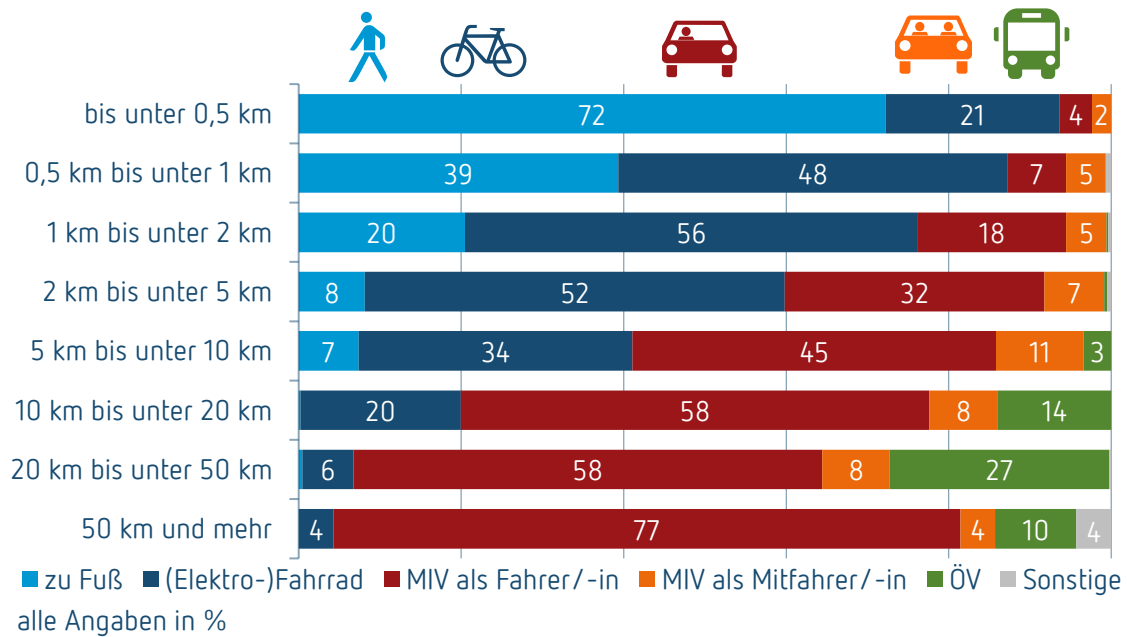


Abbildung 7: Modal Split (nach Wegeaufkommen) nach Verkehrsbeziehung

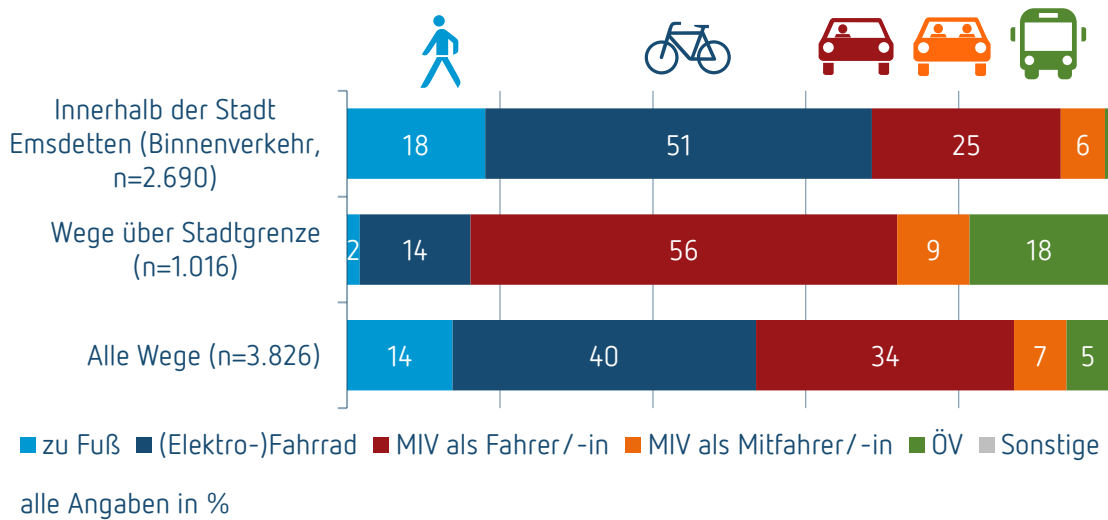


Abbildung 8: Modal Split (nach Wegeaufkommen) nach Wegezweck

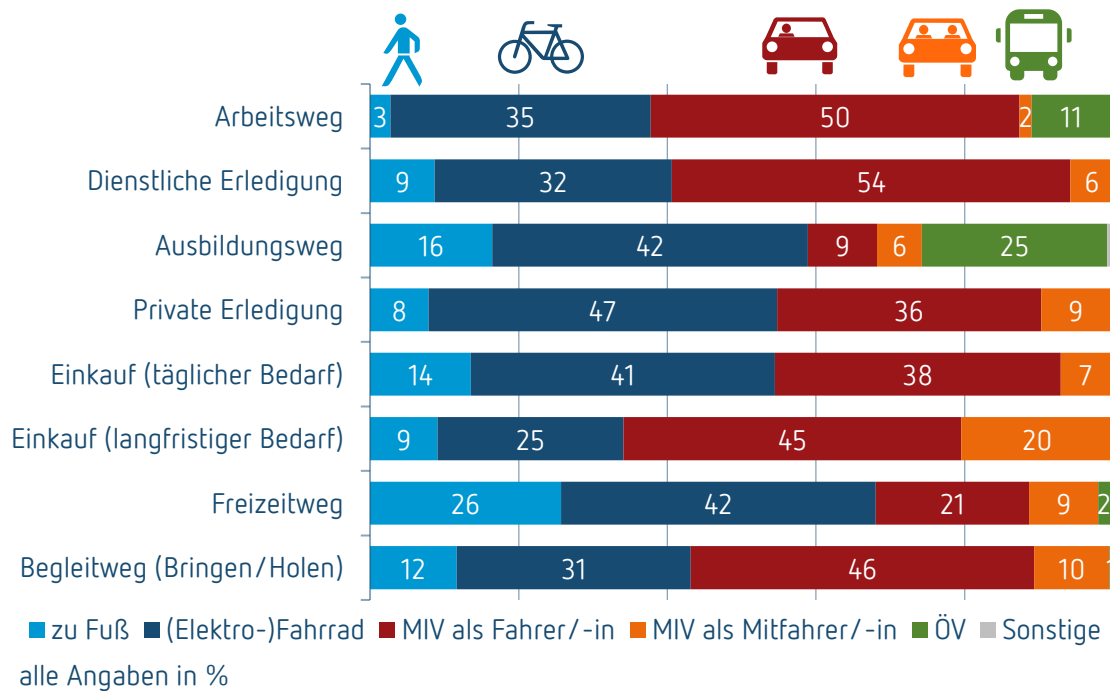


Abbildung 9: Modal Split (nach Wegeaufkommen) nach Alter

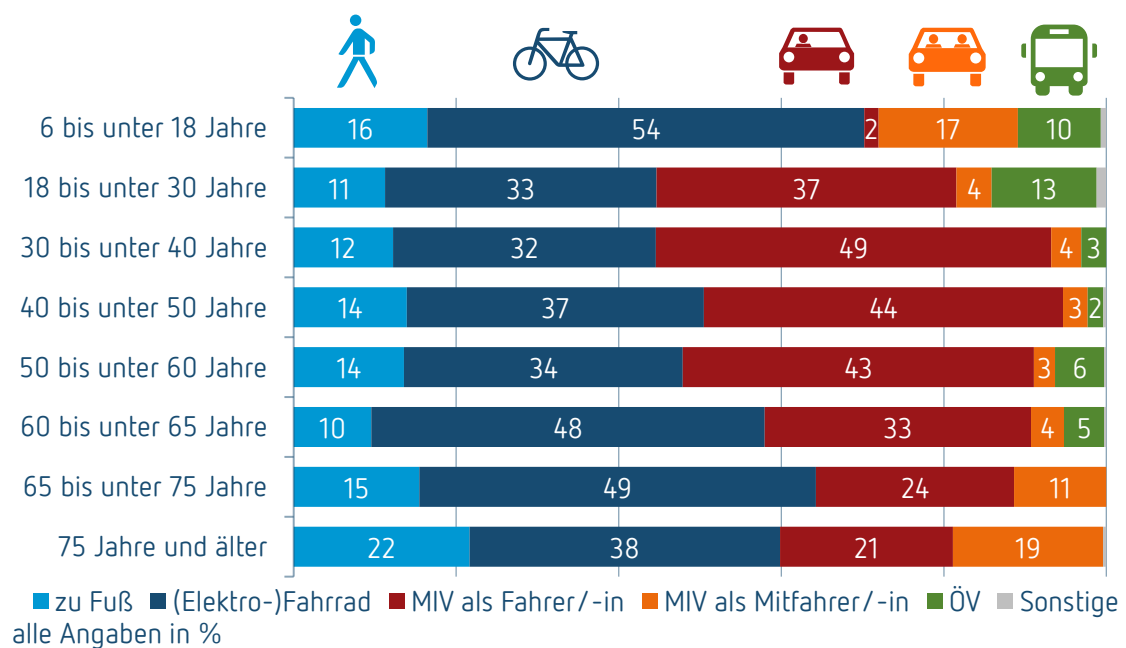
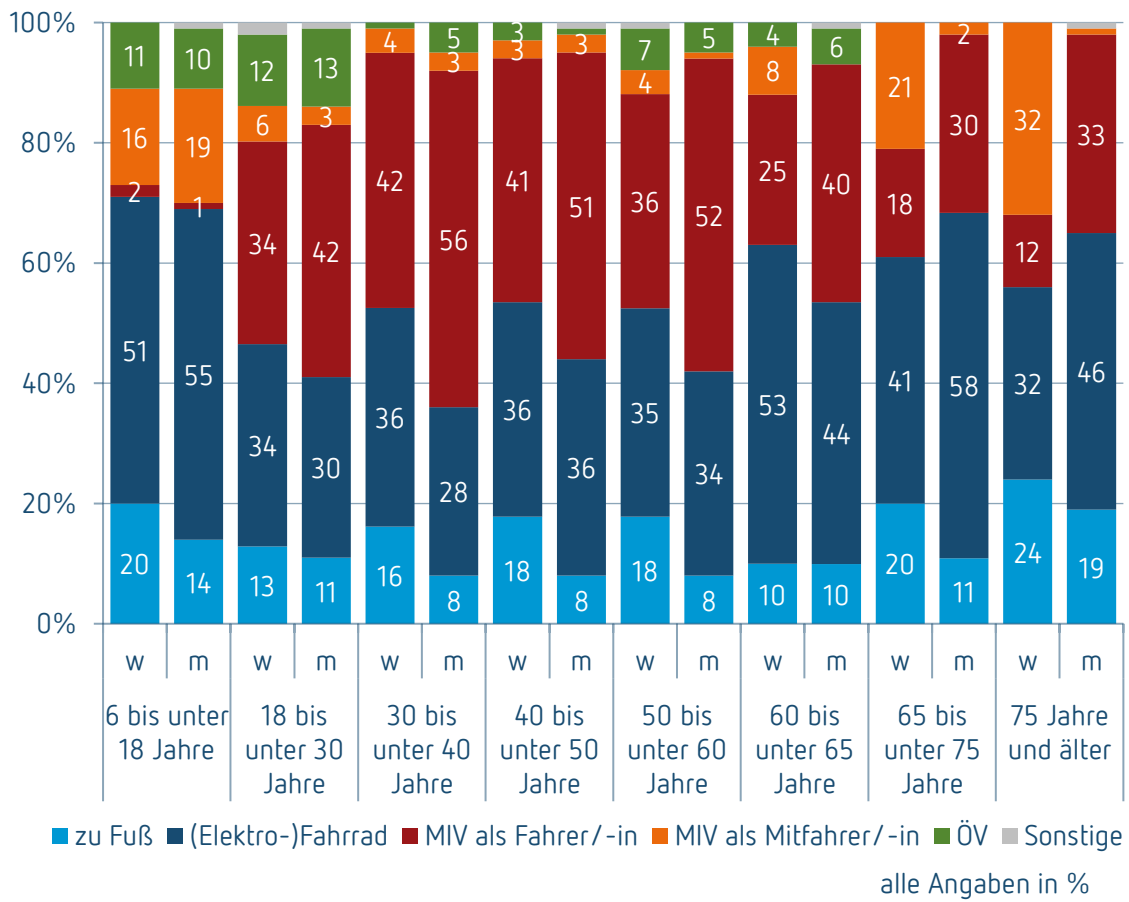
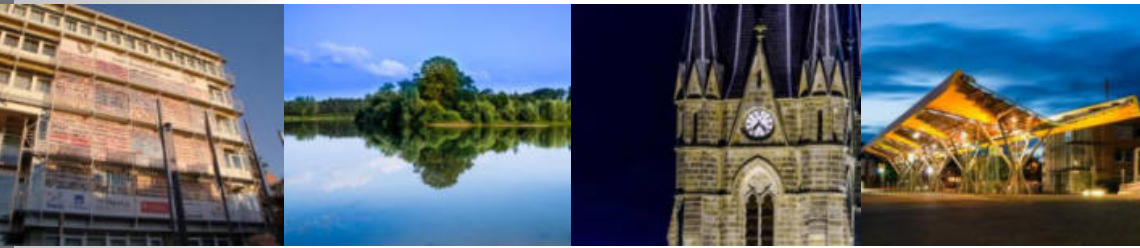


Abbildung 10: Modal Split (nach Wegeaufkommen) nach Alter und Geschlecht



Anhang VII Ergebnisse der Wirtschaftsbefragung



Stadt
Emsdetten



Der Bürgermeister
FD 61

Integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Emsdetten

Wirtschaftsbefragung

Ergebnisse der Befragung der Unternehmen und der
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Durchführung der Befragung

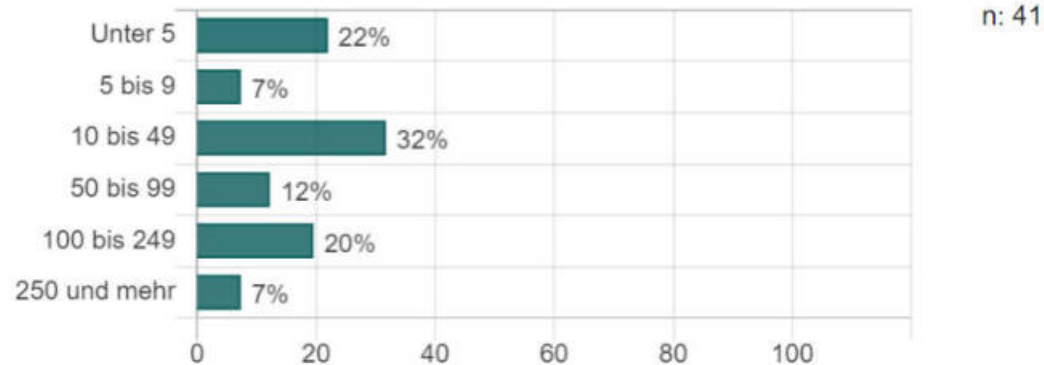
- Die Befragung der Wirtschaftsunternehmen erfolgte im Mai und Juni 2022 während der Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes.
 - Die Befragung richtete sich sowohl an die Unternehmen selber als auch an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
 - Es haben 41 Unternehmen sowie 466 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teilgenommen.
 - Ziel der Befragung war es, Daten über das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten in Emsdetten zu gewinnen, da Emsdetten viele Ein- und Auspendler/-innen aufweist.
-
-

Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

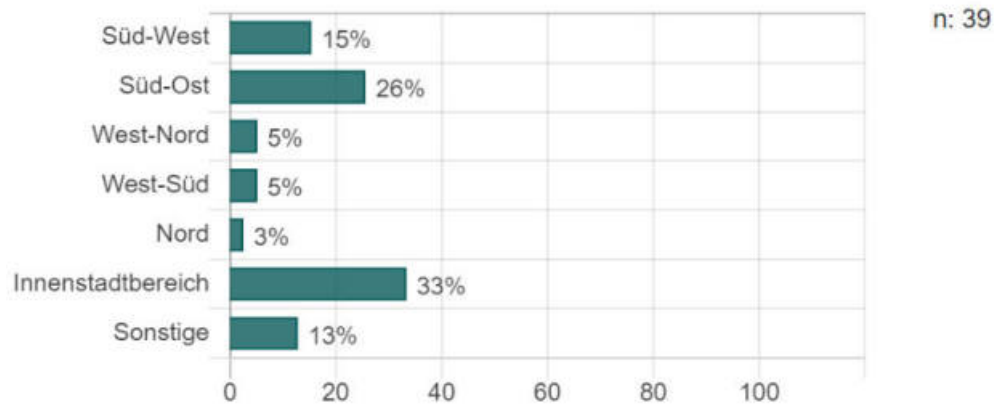


Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

Wie viele Beschäftigte hat Ihr Unternehmen in Emsdetten?



In welchem Industrie-/Gewerbegebiet oder sonstigen Bereich sind Sie ansässig?



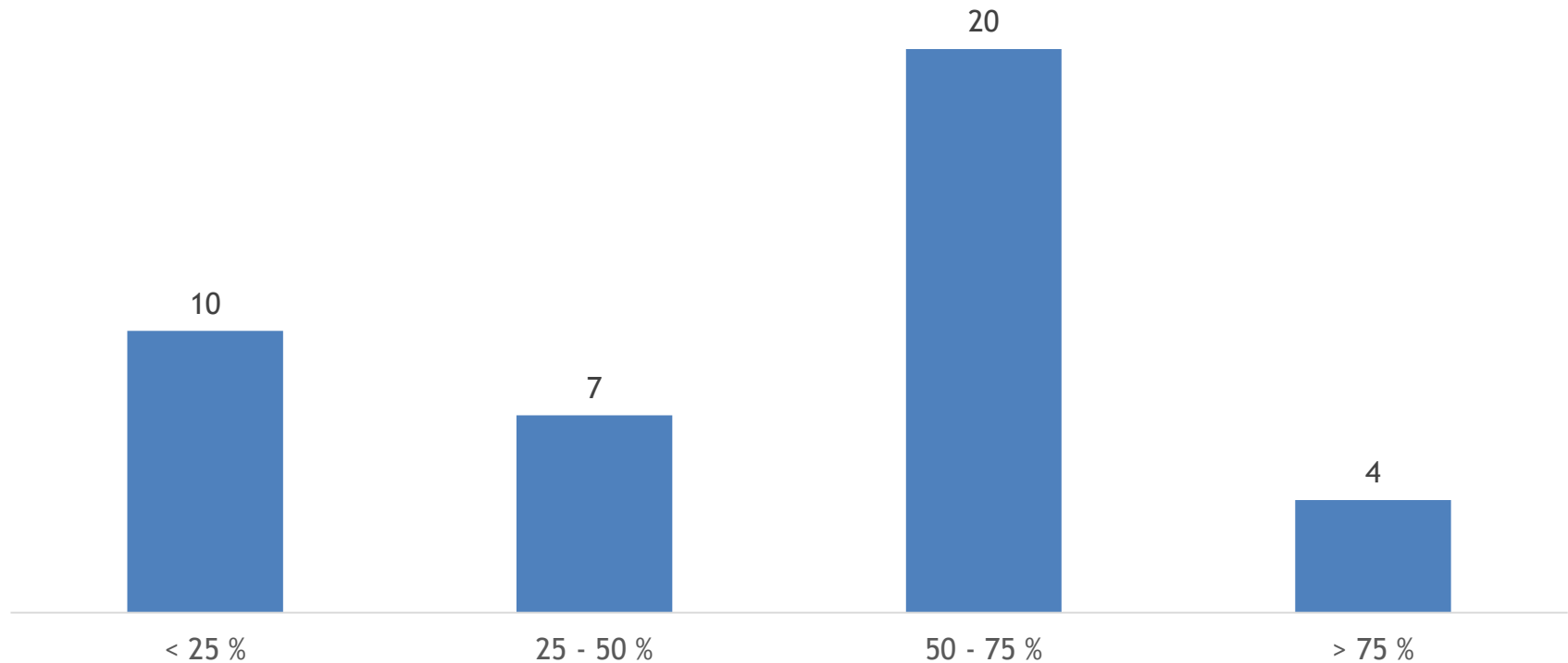
Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

Schichtsystem	Vorhanden bei (Anzahl Unternehmen)	Häufigste Nennung (Anzahl Unternehmen)
Tagesschicht	32	100% (17)
2-Schichten-System	11	15 % (3)
3-Schichten-System	3	4 % - 100 % (1)
Flexible Schichtarbeit	1	80% (1)
Gleitzeit	19	100 % (5)
Teilzeitschichten	4	2 % - 87 % (1)
Wochenendarbeit	9	5 % - 20 % (2)
Telearbeit	6	10 % - 40 % (2)
Andere	4	2 % - 21 % (1)

Zur Erläuterung: Die Häufigste Nennung gibt an, welche Prozentzahl von den Unternehmen am häufigsten genannt wurde. In Klammern dahinter die Anzahl der Unternehmen, die den jeweiligen Wert angegeben haben. So haben 100 % Tagesschicht 17 der Unternehmen angegeben.

Geschätzter Pendleranteil der Mitarbeitenden

(Pendler sind Personen, deren Arbeitsplatz in einer anderen Kommune als der Wohnkommune liegt)



Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

Wie wichtig ist für Ihr Unternehmen Nachhaltigkeit im Kontext der betrieblichen Mobilität?

Umwelt und Klima durch betriebliche Mobilität entlasten

Förderung alternativer Antriebsformen; Reduktion von Emissionen; Verstärkte Nutzung von ÖPNV-Angeboten



Mitarbeiterzufriedenheit durch betriebliche Mobilität steigern

Sicherung von bestehenden und Schaffung von neuen Arbeitsplätzen im Mobilitätsbereich; Gesundheitsvorsorge am Arbeitsplatz; Zuschüsse zu alternativen Mobilitätsformen



Verkehrsmittelnutzung durch betriebliche Mobilität effizienter gestalten

geringerer Ressourcenverbrauch; Realisierung von Kosteneinsparpotentialen; Förderung neuer Mobilitätskonzepte wie CarSharing; Verkettung von Mobilitätsangeboten zu multimodalen Reiseketten



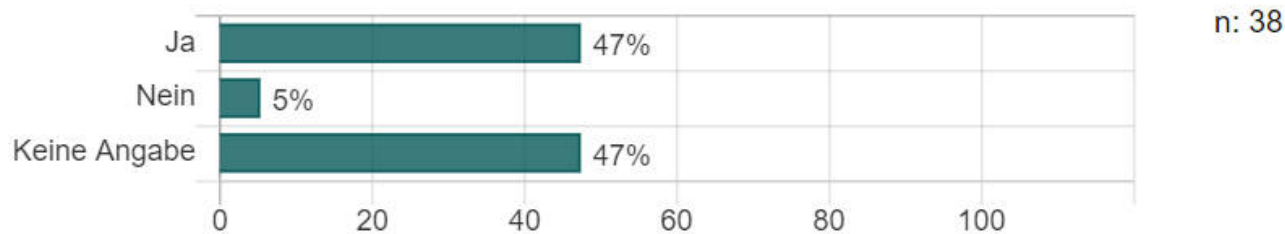
Kommunale Veränderungen durch betriebliche Mobilität anstoßen

Aus- und Umbau der kommunalen Infrastruktur; Verkehrsentlastung; Steigerung der Lebensqualität für Bürger/-innen; Innovationen in der Stadtentwicklung

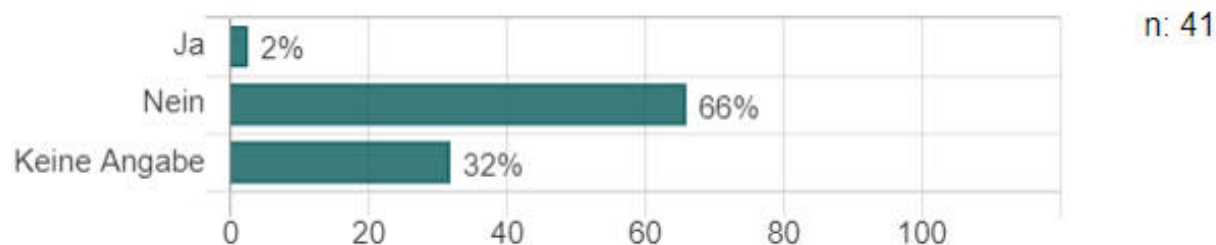


Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

Sind Sie bereit, das Thema umweltfreundliche Mobilität anzustoßen und daran mitzuarbeiten?

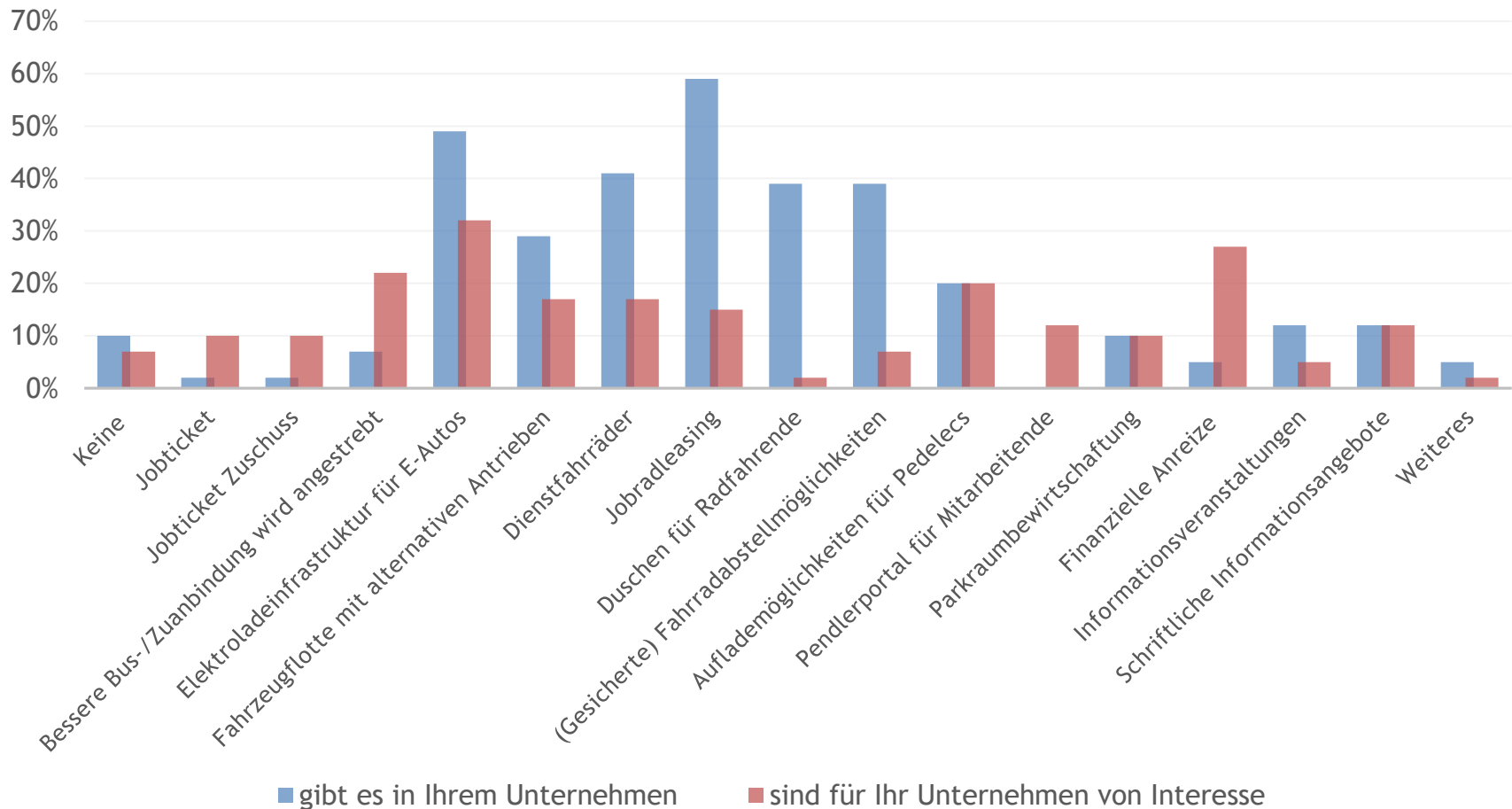


Es gibt eine verbindliche Mobilitätsagenda zur Umsetzung von Maßnahmen der betrieblichen Mobilität ihres Unternehmens.



Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger und umweltfreundlicher Mobilität



Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

- **Bereits vorhanden sind vor allem:**
 - I. E-Mobility
 1. Elektroladeinfrastruktur
 2. Fahrzeugflotte mit alternativen Antrieben

 - II. Fahrrad
 1. Dienstfahräder
 2. Jobradleasing
 3. Duschen für Radfahrende
 4. Gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten
 5. Auflademöglichkeiten für Pedelecs

Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

- **Gewünscht werden vor allem:**
 - I. ÖPNV
 1. Bessere Bus-/Zuganbindung

 - II. E-Mobility
 1. Elektroladeinfrastruktur
 2. Fahrzeugflotte mit alternativen Antrieben

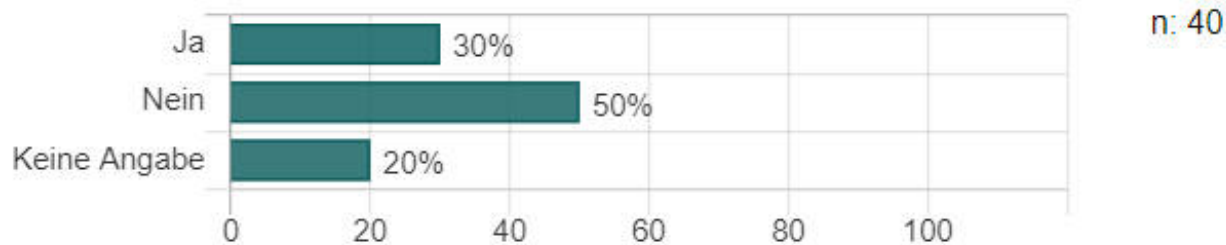
 - III. Fahrrad
 1. Dienstfahräder
 2. Jobradleasing
 3. Auflademöglichkeiten für Pedelecs

 - IV. Digitales
 1. Pendlerportal für Mitarbeitende

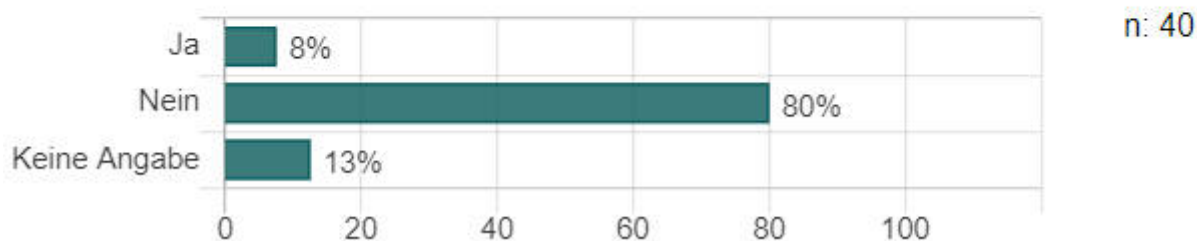
 - V. Sonstiges
 1. Finanzielle Anreize
-
-

Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

Beschäftigte setzen sich proaktiv dafür ein, das Mobilitätsangebot in Ihrem Unternehmen zu optimieren.

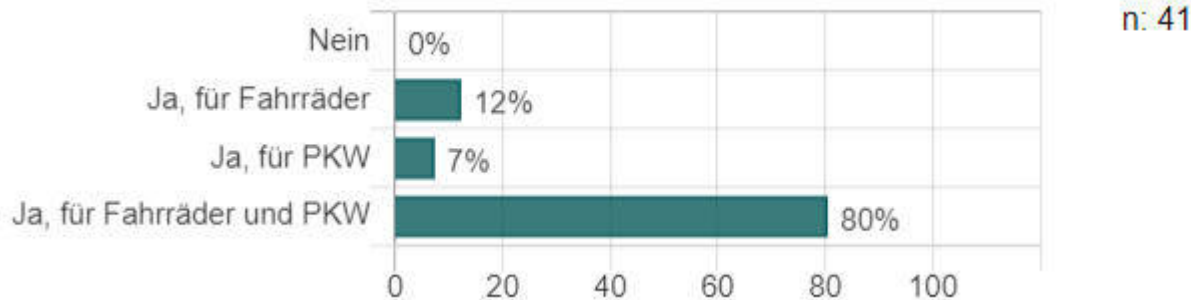


Es gibt einen zentralen Mobilitätsverantwortlichen, der die Aufgaben der betrieblichen Mobilität in Ihrem Unternehmen koordiniert.

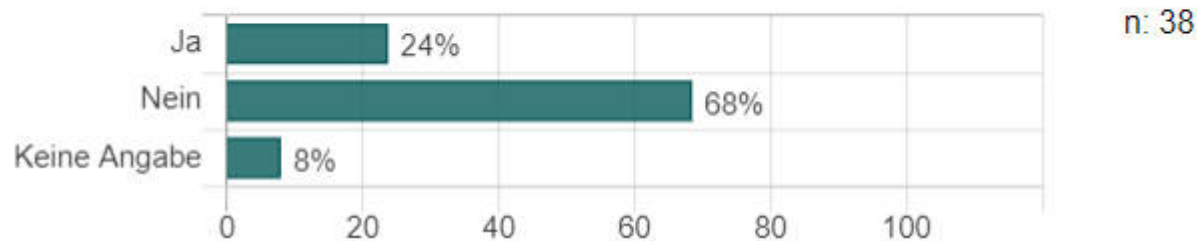


Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

Gibt es in Ihrem Unternehmen genügend Stellplätze?

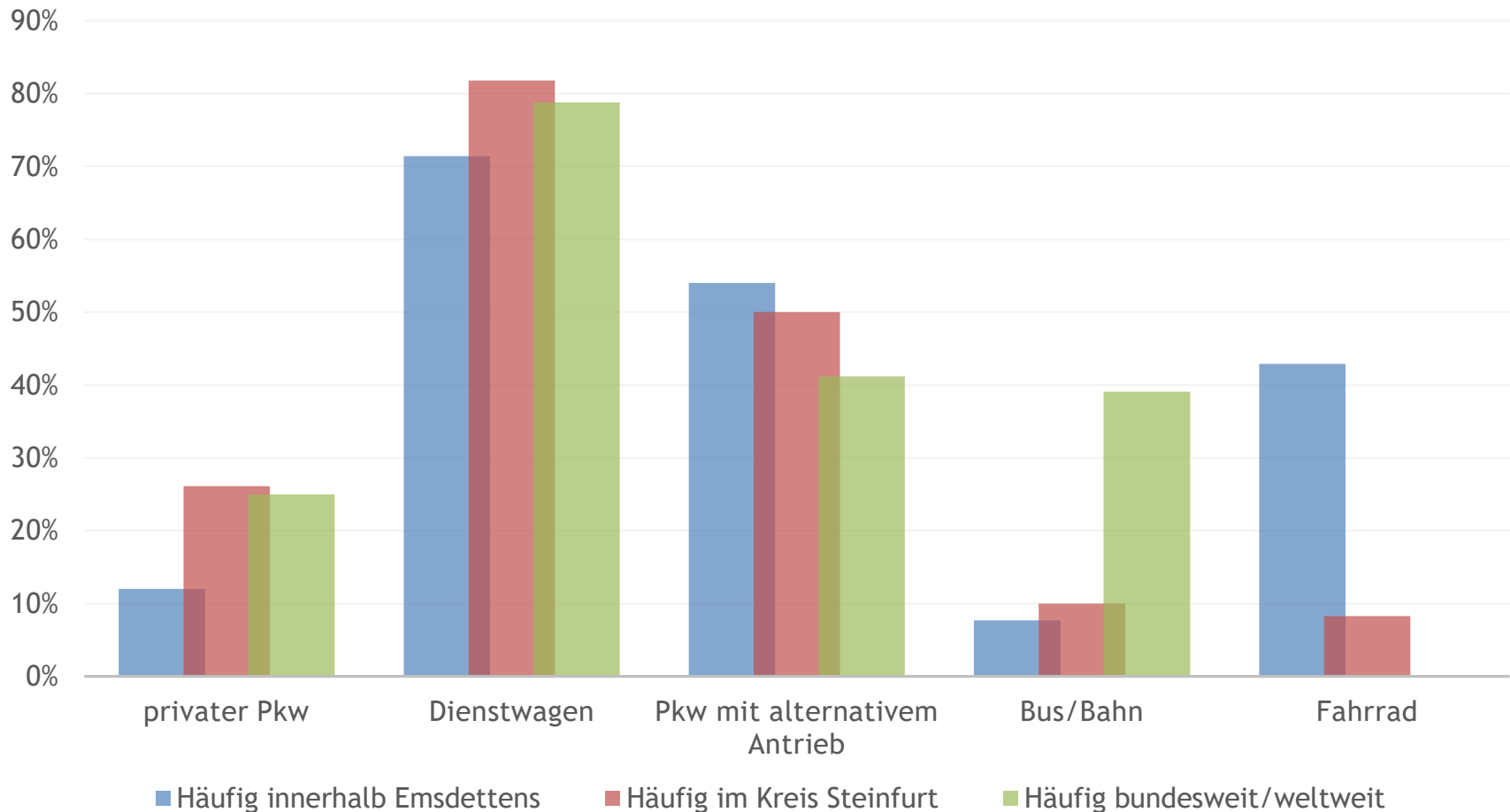


Gibt es in Ihrem Unternehmen „Dienstgang-Richtlinien“ oder „Dienstreise-Richtlinien“, in welchen die Wahl der Verkehrsmittel verbindlich vorgeschrieben wird?



Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

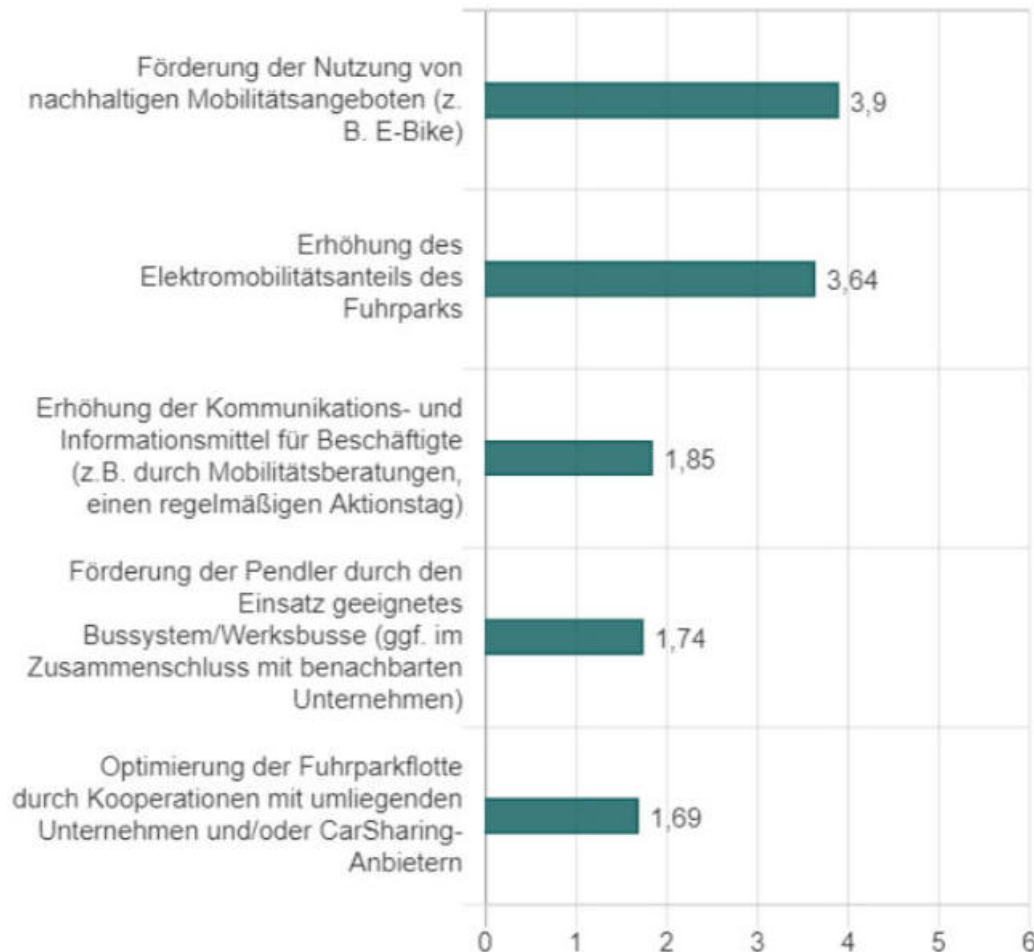
Häufig genutzte Verkehrsmittel auf Dienstreisen



Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

Bitte priorisieren Sie die folgenden betrieblichen Mobilitätsmaßnahmen gemäß der Wichtigkeit für Ihr eigenes Unternehmen.

n: 39



Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

Weitere Hinweise

Sichere Fahrradwege

Umsetzung der Westumgehung

ÖPNV mit kleinen Bussen

Günstige Monatstickets

Haltestelklenausbau

Mehr Busse und Bahnen

Mehr Fahrradstraßen

Zuverlässiges Angebot in Bus und Bahn

Mehr Sicherheit für Radfahrende

Bessere Radwegeb Schilderung

Beratungsstelle für E-Bike und E-Pkw Mobilität zusammen bringen und innovative Konzepte entwickeln

Anbindung Münster mit ÖPNV optimieren

Ergebnisse der Befragung der Unternehmen

Kernaussagen

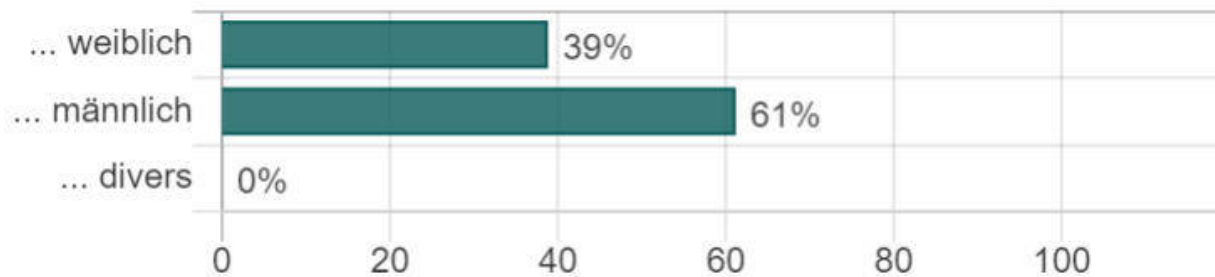
- Der Pendleranteil liegt bei den Unternehmen überwiegend im Bereich über 50 %.
- Die Unternehmen sind gewillt, mehr in eine umweltfreundliche Anfahrt zu investieren.
- Bisher werden vor allem Angebote im Bereich Radverkehr als auch Elektromobilität geschaffen. Die Unternehmen haben jedoch Interesse an weiteren Angeboten für die Mitarbeitenden, u.a. auch durch das Schaffen finanzieller Anreize.
- Dienstwagen, auch mit alternativen Antrieben, spielen bei Dienstreisen die größte Rolle. Hier gibt es großes Potential, Fahrten auf den Umweltverbund zu verlagern, vor allem auf kurzen Wegen innerhalb Emsdettens.

Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden



Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

Sie sind ...

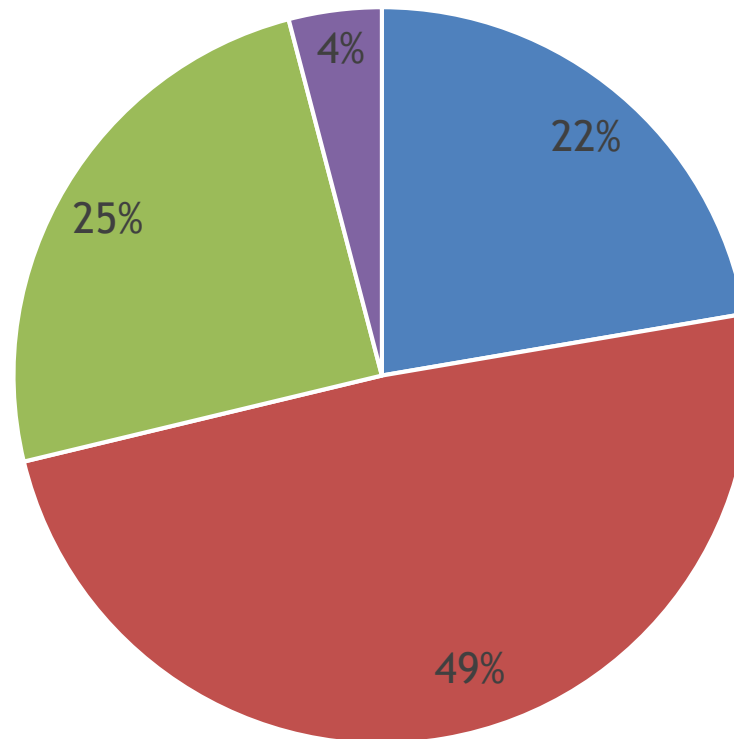


n: 461

Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

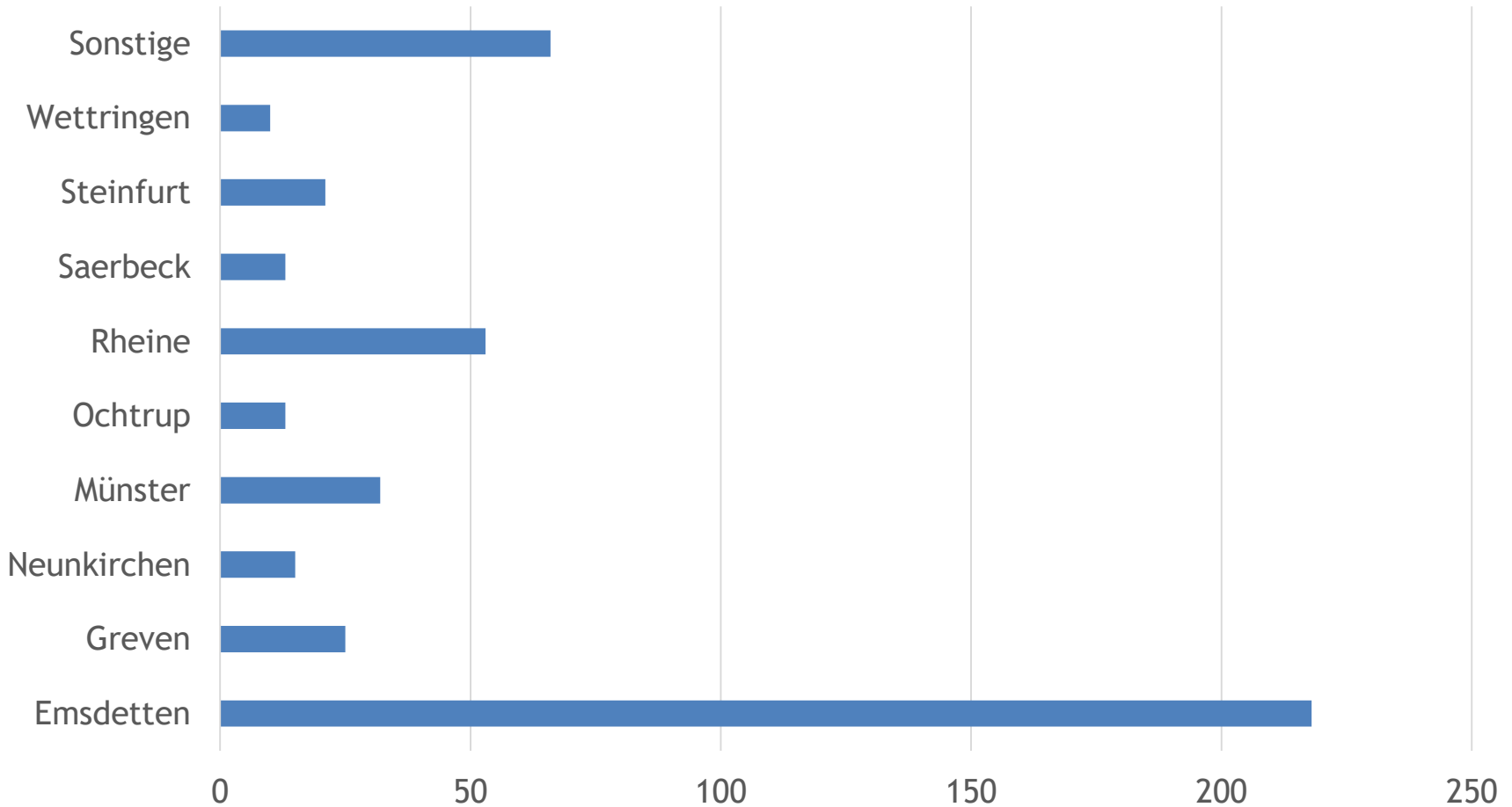
Alter der Mitarbeitenden

■ < 30 Jahre ■ 30 - 49 Jahre ■ 50 - 59 Jahre ■ > 60 Jahre



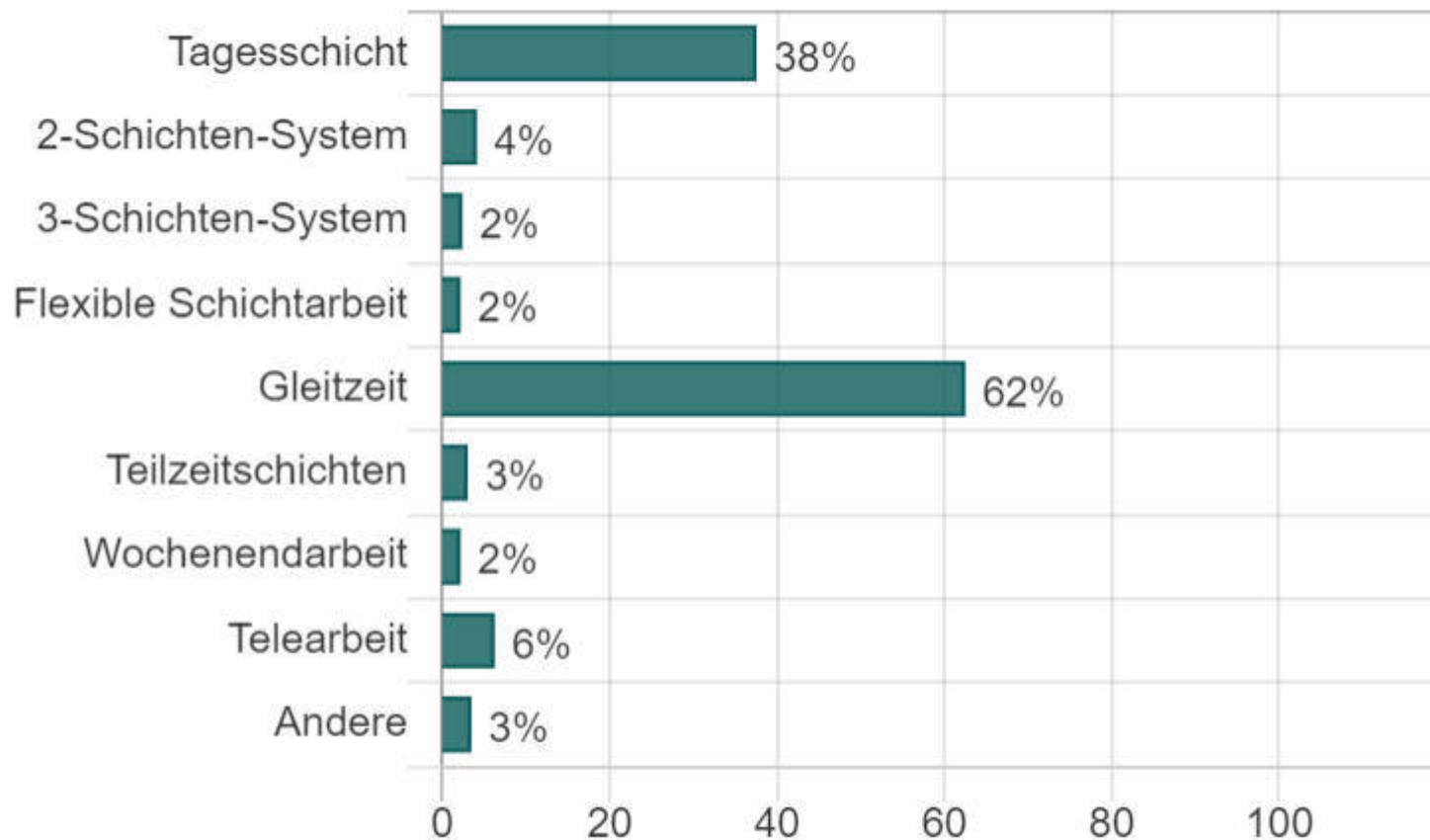
Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

Wohnort



Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

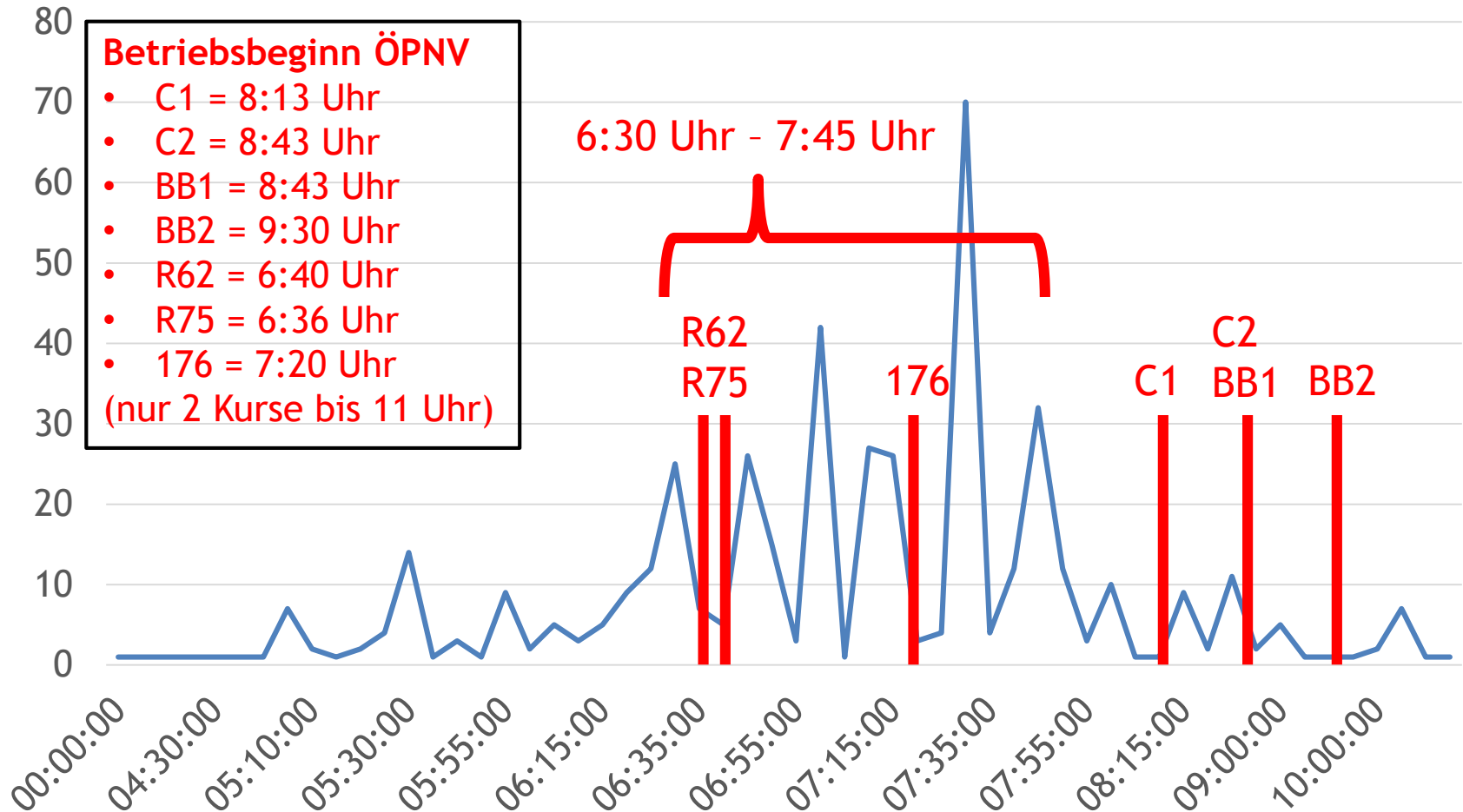
In welchem Arbeitsmodell arbeiten Sie? *(Mehrfachnennung möglich)*



n: 466

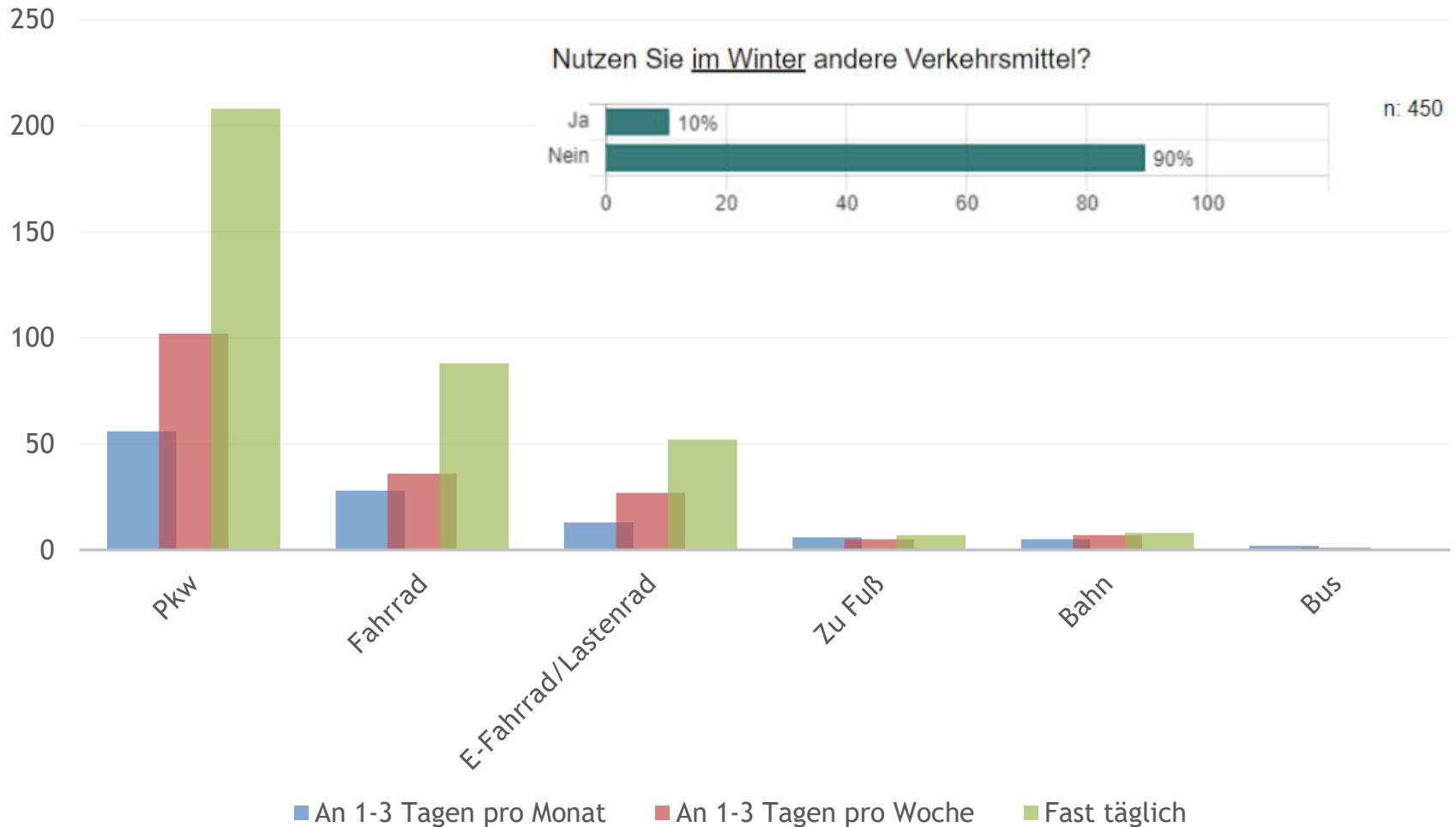
Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

Start des Arbeitsweges der Mitarbeitenden



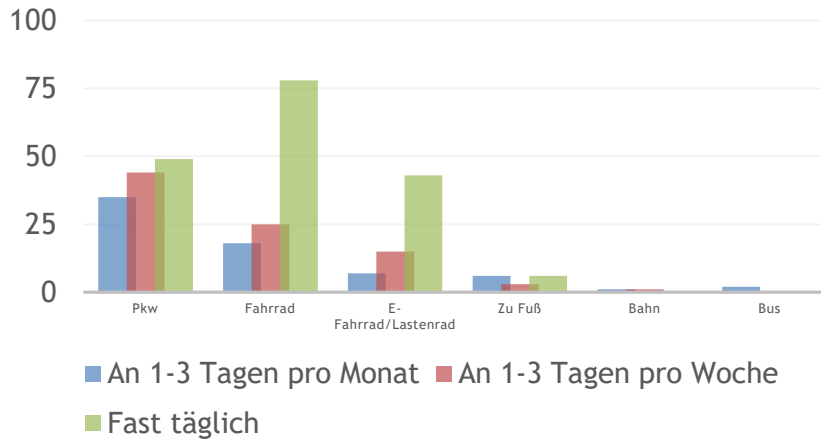
Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

Verkehrsmittelwahl zur Arbeit Gesamt

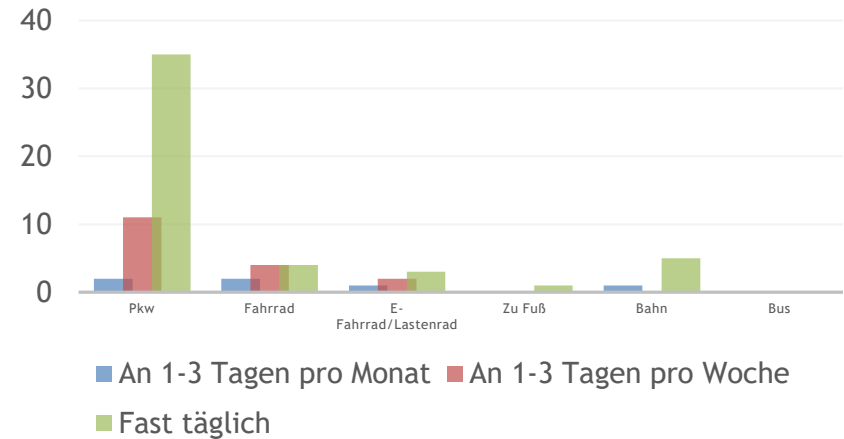


Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

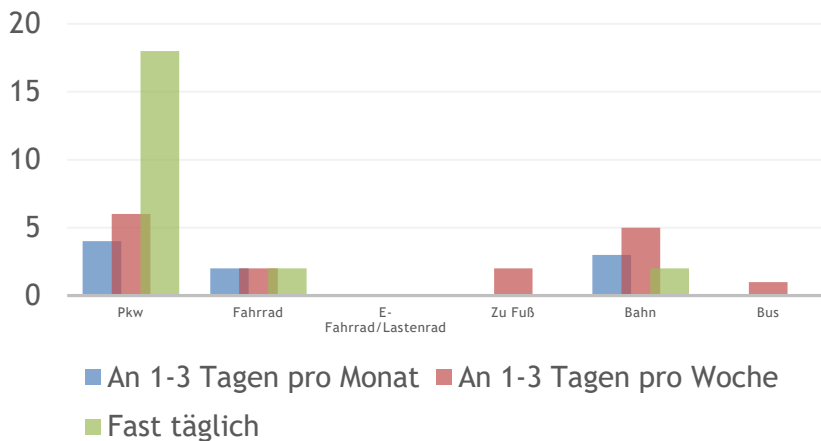
Verkehrsmittelwahl zur Arbeit aus Emsdetten



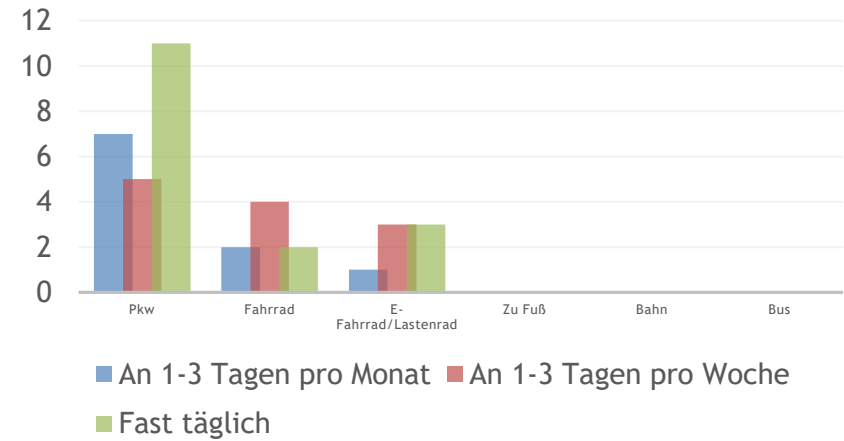
Verkehrsmittelwahl zur Arbeit aus Rheine



Verkehrsmittelwahl zur Arbeit aus Münster



Verkehrsmittelwahl zur Arbeit aus Greven



Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

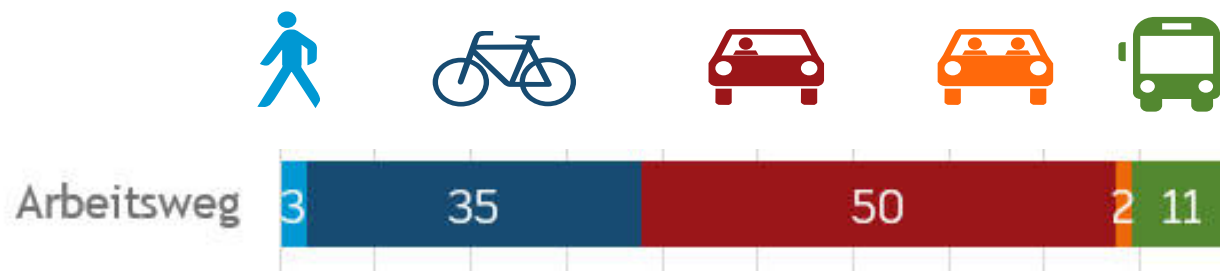
- Innerhalb Emsdettens wird zwar häufig das Fahrrad, aber vergleichsweise häufig der Pkw genutzt.
- Pendler/-innen aus Münster nutzen öfter den ÖPNV als Pendler/-innen aus Rheine. Dennoch ist die Nutzungshäufigkeit, obwohl das Angebot auf der Schiene gut ist, ausgesprochen gering.
- Aus Greven kommend wird der ÖPNV nicht genutzt.
- Aus Greven kommend spielt das Fahrrad eine größere Rolle.



Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

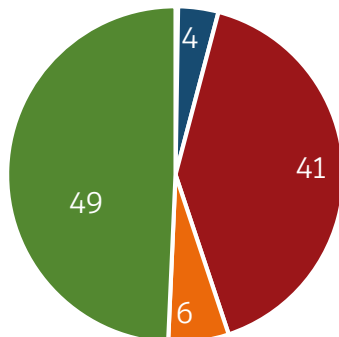
Zum Vergleich Ergebnisse aus der Mobilitätsbefragung (nur Wohnort Emsdetten)

Modal Split des Arbeitsweges der Emsdettenerinnen und Emsdettener

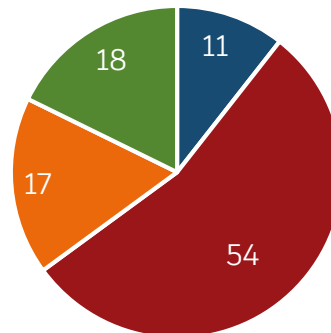


Modal Split auf bestimmten Wegeziehungen mit Emsdetten
(Hin- und Rückwege)

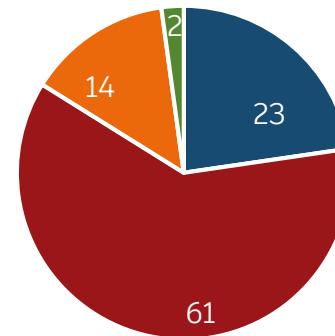
Münster (n=227)



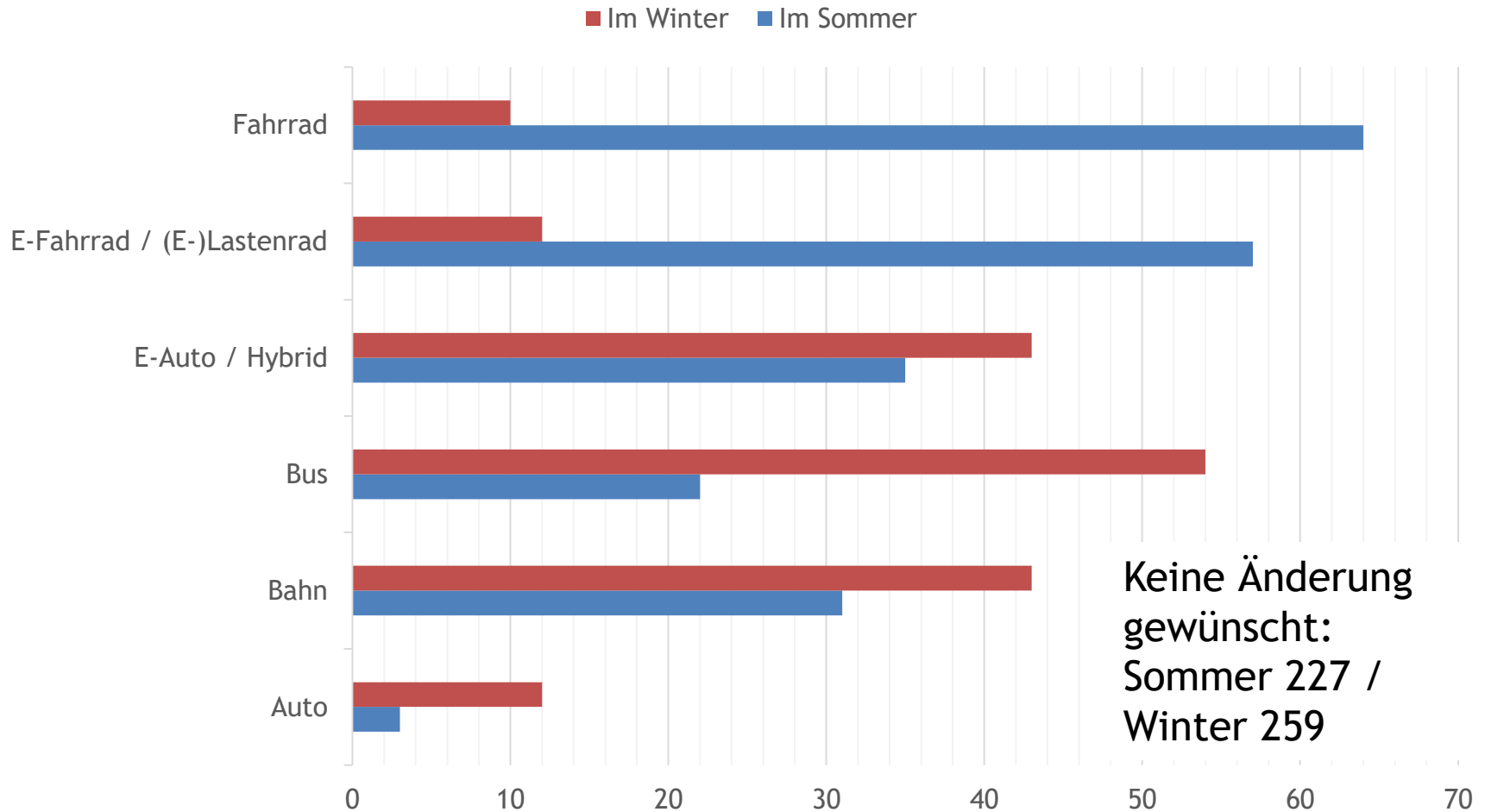
Rheine (n=139)



Greven (n=158)

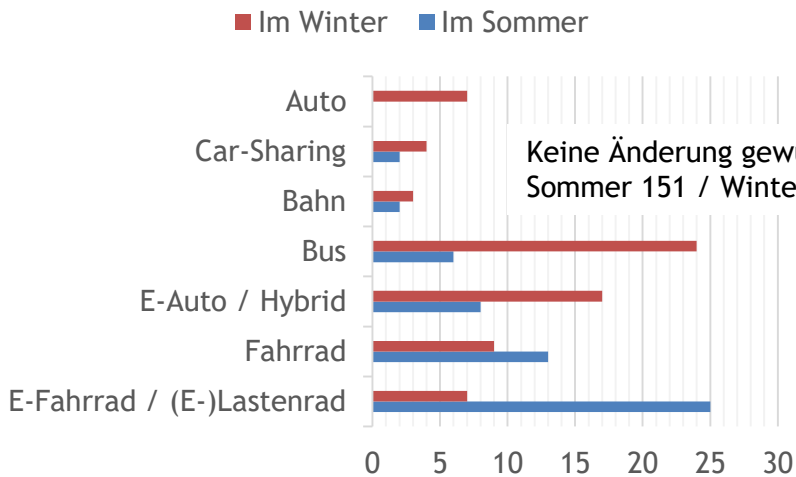


Gewünschte Verkehrsmittel Gesamt

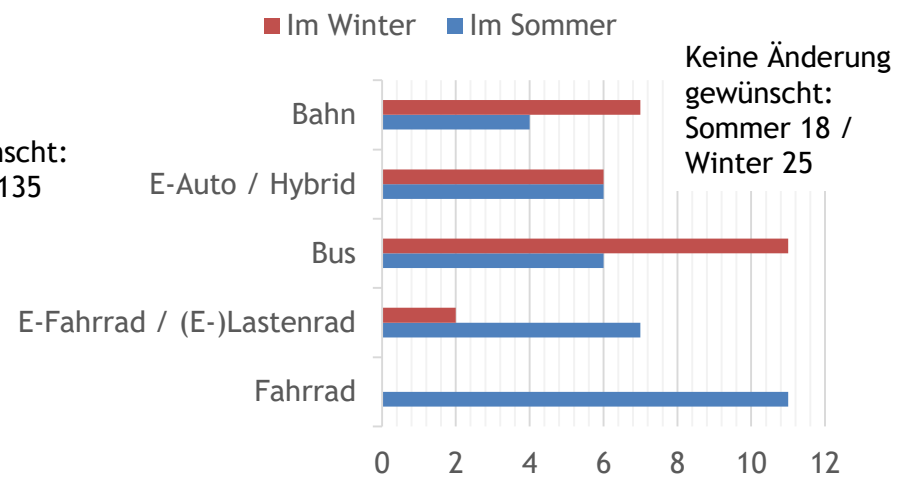


Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

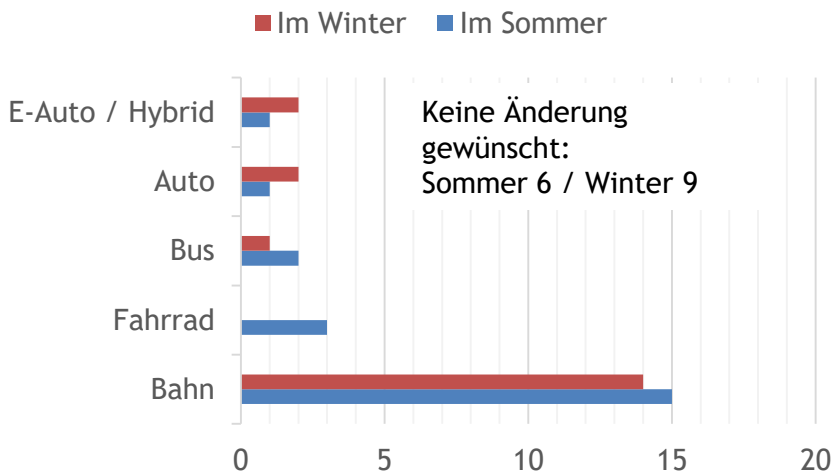
Gewünschte Verkehrsmittel aus Emsdetten



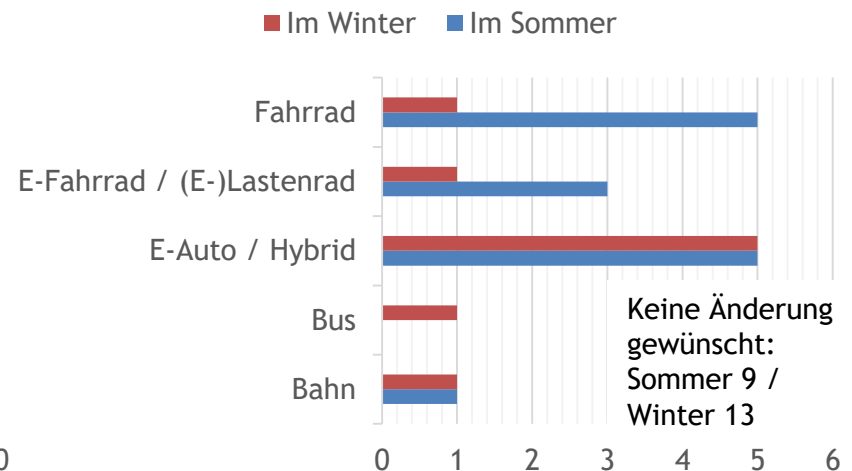
Gewünschte Verkehrsmittel aus Rheine



Gewünschte Verkehrsmittel aus Münster



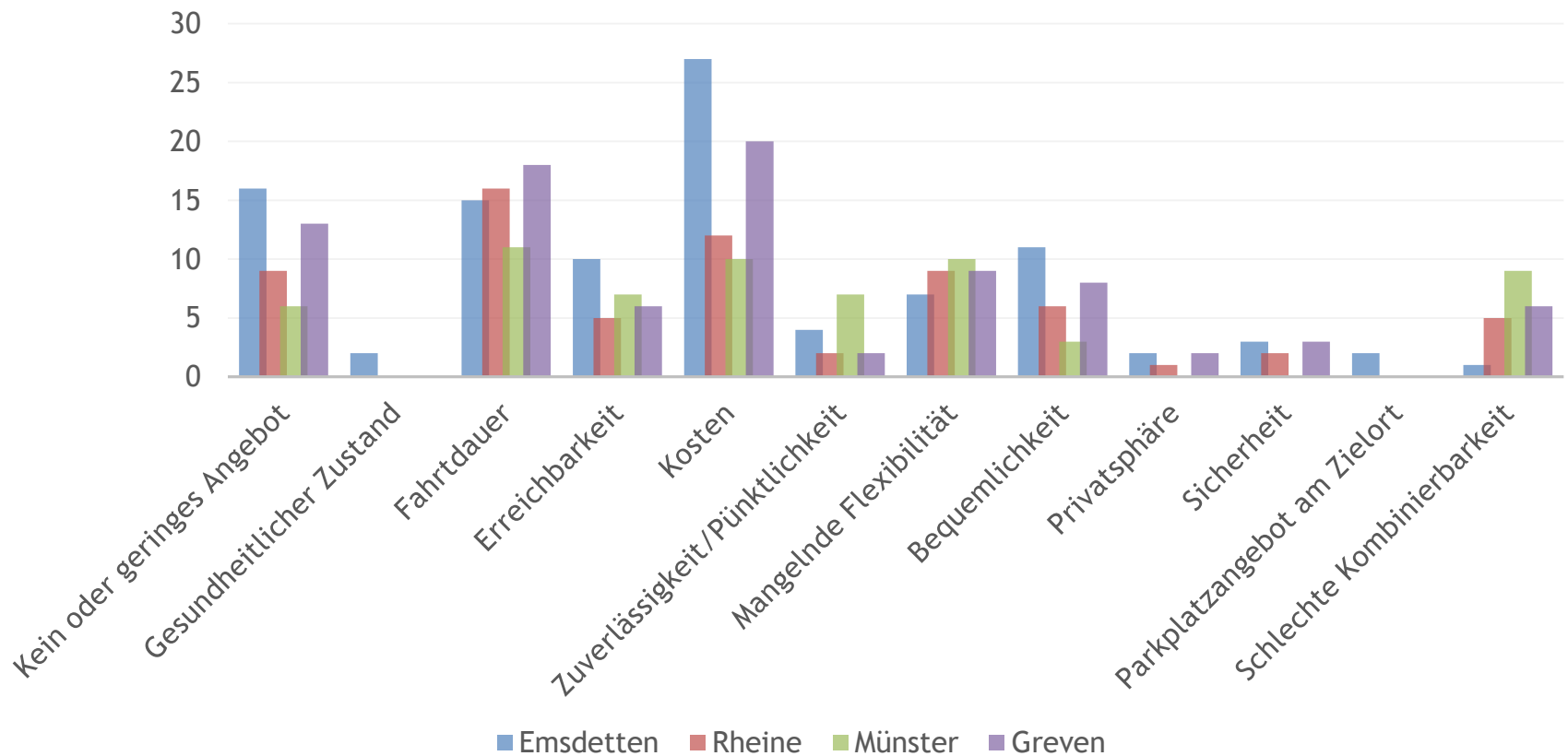
Gewünschte Verkehrsmittel aus Greven



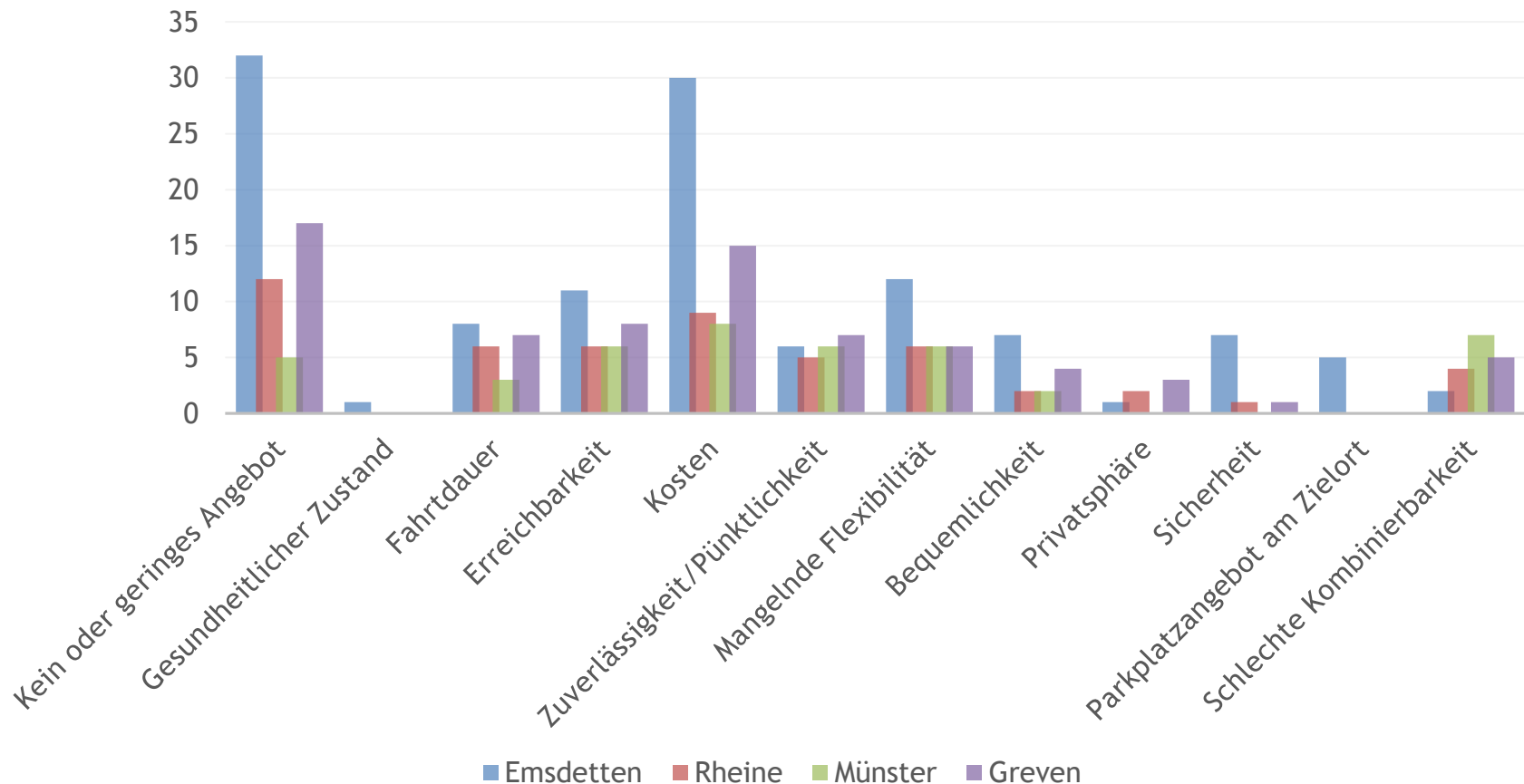
Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

- Innerhalb Emsdettens würden die Teilnehmenden v.a. im Winter gerne den Bus nutzen sowie insgesamt öfter das Fahrrad / E - Fahrrad / (E) - Lastenrad.
 - Für Personen aus Emsdetten, Rheine und Greven kommt zudem Elektromobilität in Frage, weniger aus Münster.
 - Personen aus Rheine und v.a. aus Münster würden öfter die Bahn nutzen, aus Rheine auch den Bus. Aus Greven kommend sind weder Bus noch Bahn von Interesse.
 - Aus Greven und Rheine kommend ist eine Anfahrt mit dem Fahrrad für viele von großem Interesse.
-
-

Was hindert Sie an der Nutzung des gewünschten Verkehrsmittels im Sommer?



Was hindert Sie an der Nutzung des gewünschten Verkehrsmittels im Winter?

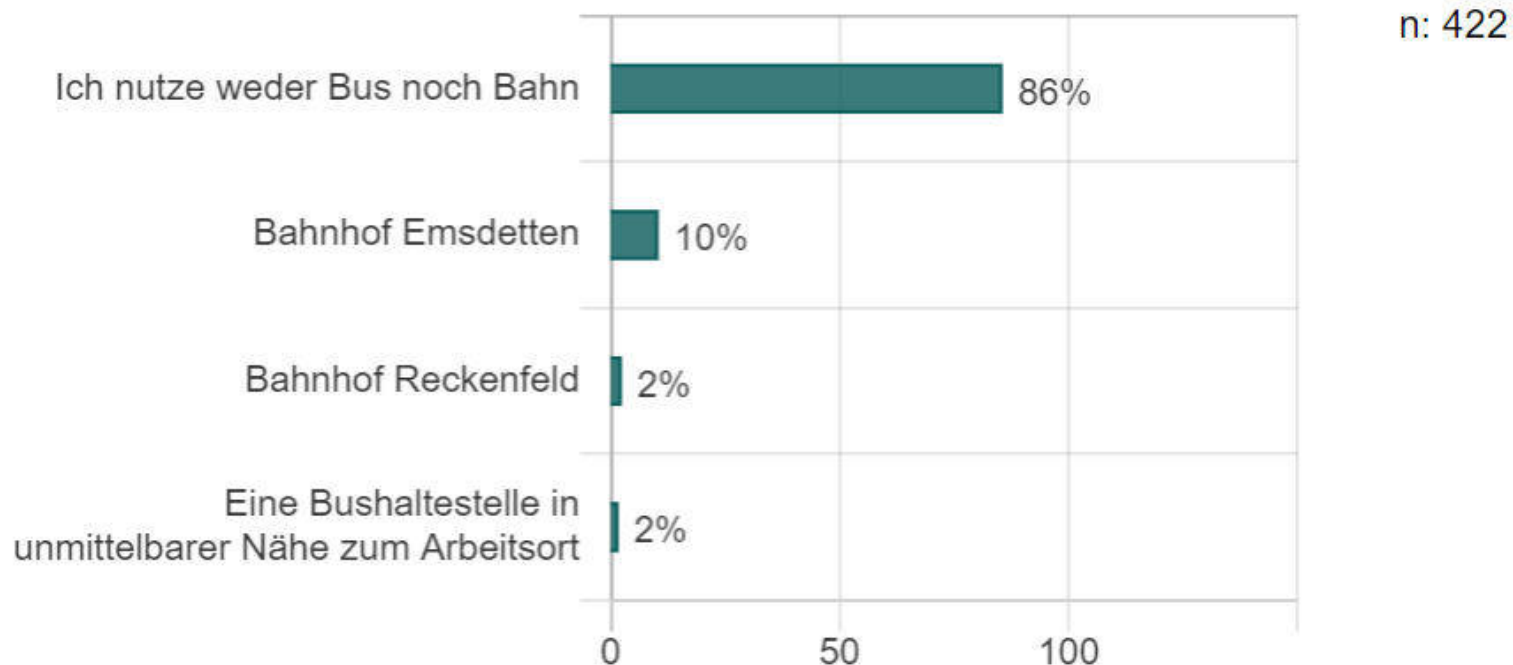


Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

- Im Sommer spielen vor allem die Kosten, die Fahrtdauer sowie das Angebot eine Rolle.
 - Auch Erreichbarkeit, Flexibilität, Bequemlichkeit und Kombinierbarkeit spielen eine Rolle.
 - Im Winter ist die Fahrtdauer weniger relevant. Dafür vor allem Kosten und Angebot.
 - Im Winter spielt der ÖPNV eine größere Rolle als bspw. der Radverkehr und daher auch Kosten und Angebot. Beim Radverkehr ist die Fahrtdauer dagegen wichtiger und somit der Aspekt auch im Sommer von größerer Bedeutung.
-
-

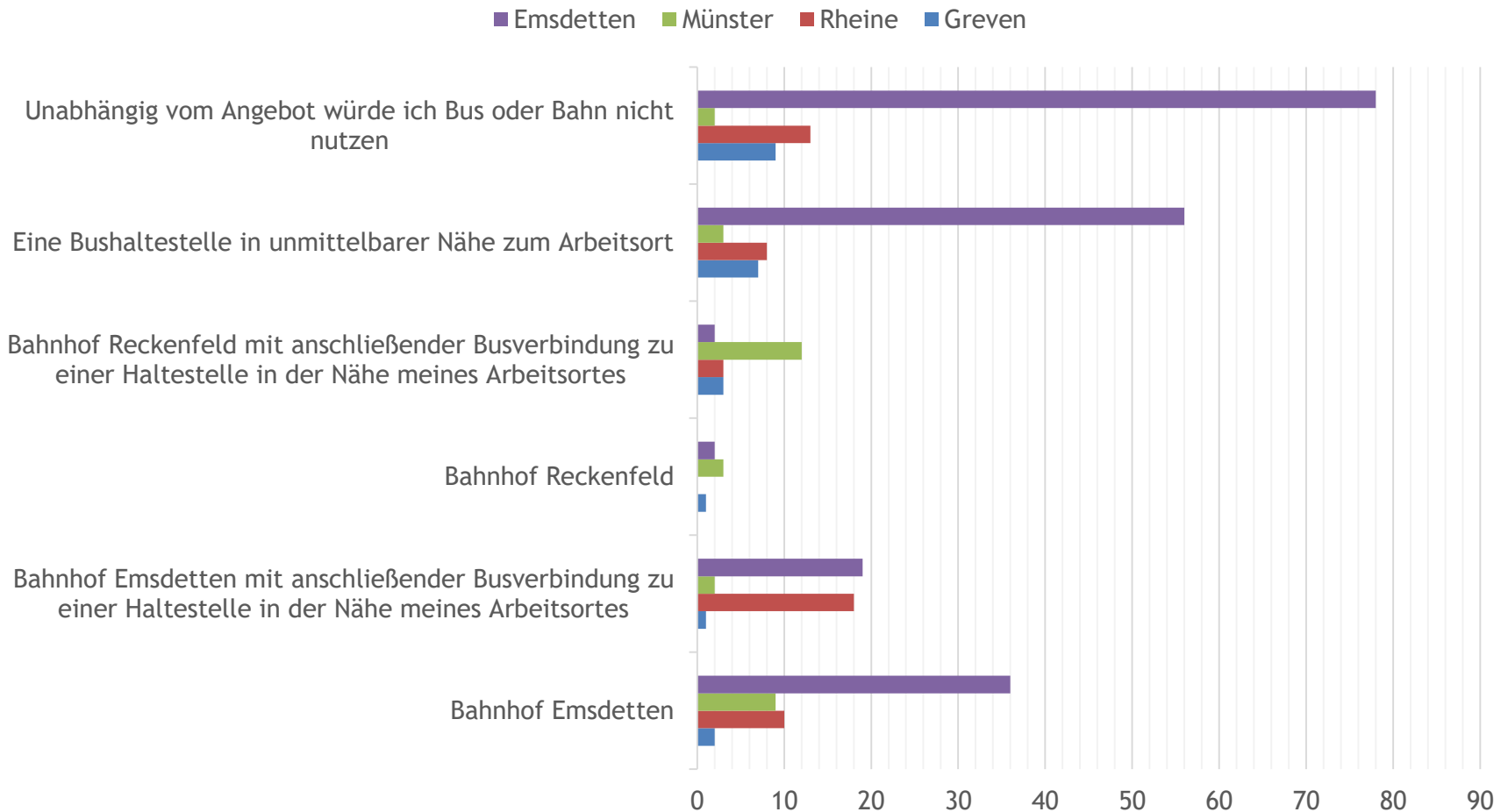
Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

Wenn Sie mit Bus oder Bahn fahren, wo steigen Sie zurzeit aus?
(Einfachnennung)



Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

Wenn Sie mit Bus oder Bahn fahren würden, wo würden Sie gerne aussteigen?



Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

- **Potentiale ergeben sich daher vor allem durch:**
 1. Interkommunale Radschnellwegeverbindungen
 2. Bessere Verknüpfung der Bahnhaltstellen Emsdetten und Reckenfeld mit den Gewerbegebieten durch
 - Verknüpfung mit dem Busnetz
 - Sharing - Angeboten vor Ort
 - Ausbau von Mobilstationen
 - Zusätzlicher Bahnhof im Industriegebiet Süd
 3. Ausbau der Elektroladeinfrastruktur

Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

Was bedeutet der Umweltschutz für Sie generell?



Was bedeutet für Sie die - umweltgerechte - Erreichbarkeit?



Zeitaufwand für den Weg zur Arbeit



Kosten für Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit



Umweltschonender Einsatz von Verkehrsmittel



Der Arbeitgeber achtet auf den Umweltschutz



Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

Weitere Hinweise

Fahrradwege ausbauen

Nachbarorte besser anbinden

Bahnübergänge als Barriere

Westumgehung

Keine Verbindung Industriegebiet Süd - Bahnhof Emsdetten

Carsharing fehlt

Fehlende Busverbindung ins Industriegebiet Süd

Mehr E-Bike-Leasing durch Unternehmen

Radweg zwischen Greven und Emsdetten ausbauen

Straßen müssen Fahrradfreundlicher werden

E-Scooter zur Nutzung im Stadtgebiet

Kostengünstigere Monats- und Jahreskarten für die Bahn

Mehr Fahrradbügel in der Innenstadt

E-Bike-Sharing einrichten

Busanbindung zur Hollefeldstraße schaffen

Mehr Ladesäulen für E-Fahrzeuge beim Arbeitgeber

Schlechte Busverbindung nach Nordwalde

Mehr Querungshilfen für Fußgänger/-innen

Bessere Anschlussmöglichkeiten am Bahnhof in die Gewerbe- und Industriegebiete schaffen

Ausbau der Radwege vorantreiben

ÖPNV muss deutlich ausgebaut werden

Mehr Fahrradstraßen

Freiräumen der Rad- und Gehwege in Herbst und Winter

Mehr Radwege in die Nachbarstädte

Umstellung der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe
Shuttle Service vom Bahnhof in die Gewerbe- und Industriegebiete

Witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Mehr Elektroschnellladesäulen

Vorhandenes Straßennetz instand setzen

Duschen am Arbeitsplatz

Thema Elektroleichtfahrzeuge mehr beachten

Mehr Raum für den Radverkehr

Ergebnisse der Befragung der Mitarbeitenden

Kernaussagen

- Der Pkw ist das meistgenutzte Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit, auch aus gut mit dem Schienennetz erschlossenen Städten. Potential für eine Verlagerung auf den Umweltverbund ist vorhanden.
- Das Busangebot deckt sich nicht mit den Uhrzeiten, zu denen sich die Mitarbeitenden auf den Weg zur Arbeit machen.
- Eine bessere Verknüpfung von und Anbindung durch Bus und Bahn wird von vielen gewünscht.
- Die Mitarbeitenden wünschen sich zudem eine bessere Infrastruktur für E-Autos und (Lasten)-Fahrräder.
- Bei der Verkehrsmittelwahl ist vor allem das Angebot, die Kosten sowie die Fahrtdauer entscheidend.

Anhang VIII Stärken- und Schwächenanalyse

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten

Bestandserhebung und -analyse

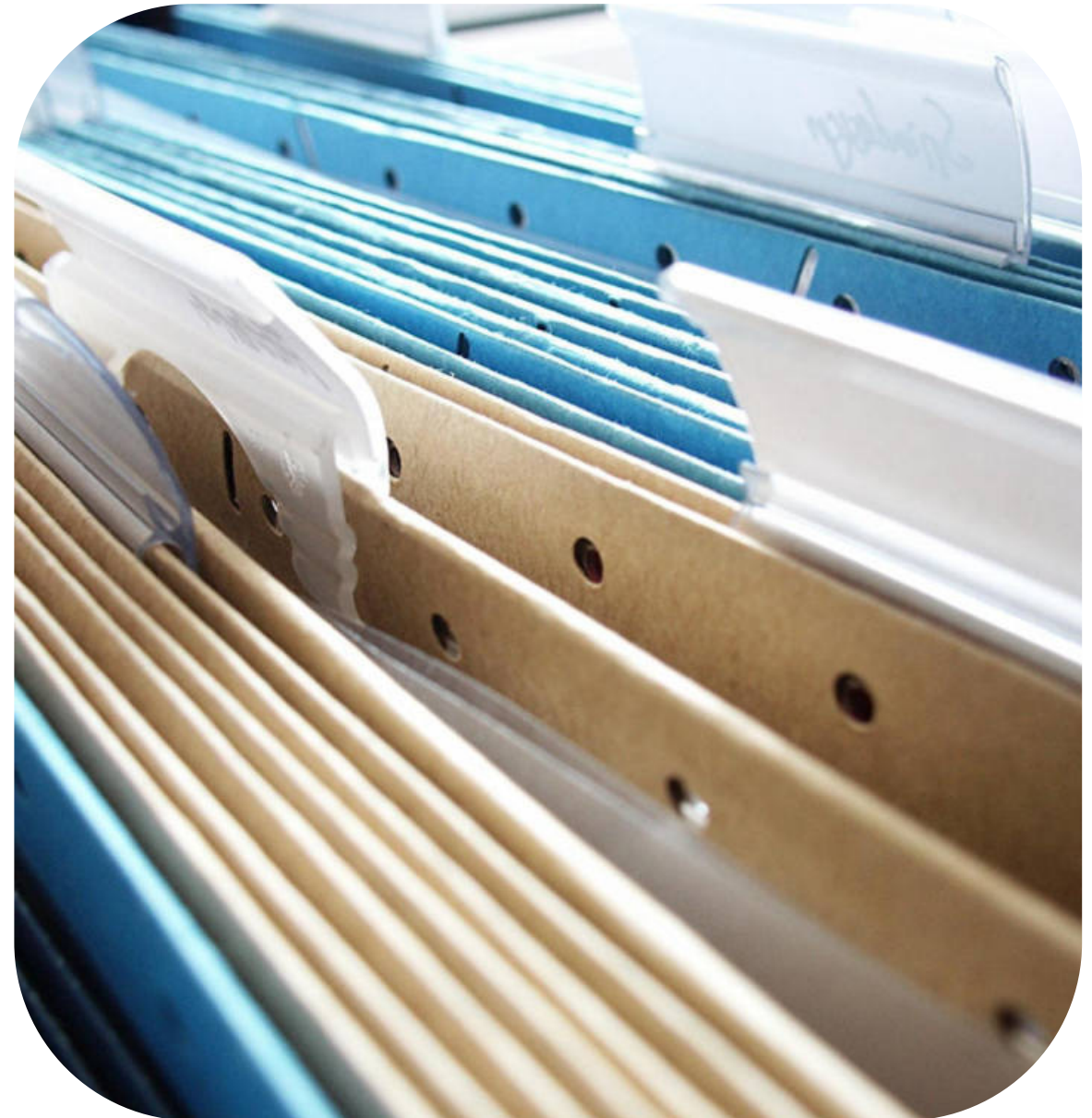
Stand: 12.04.2022



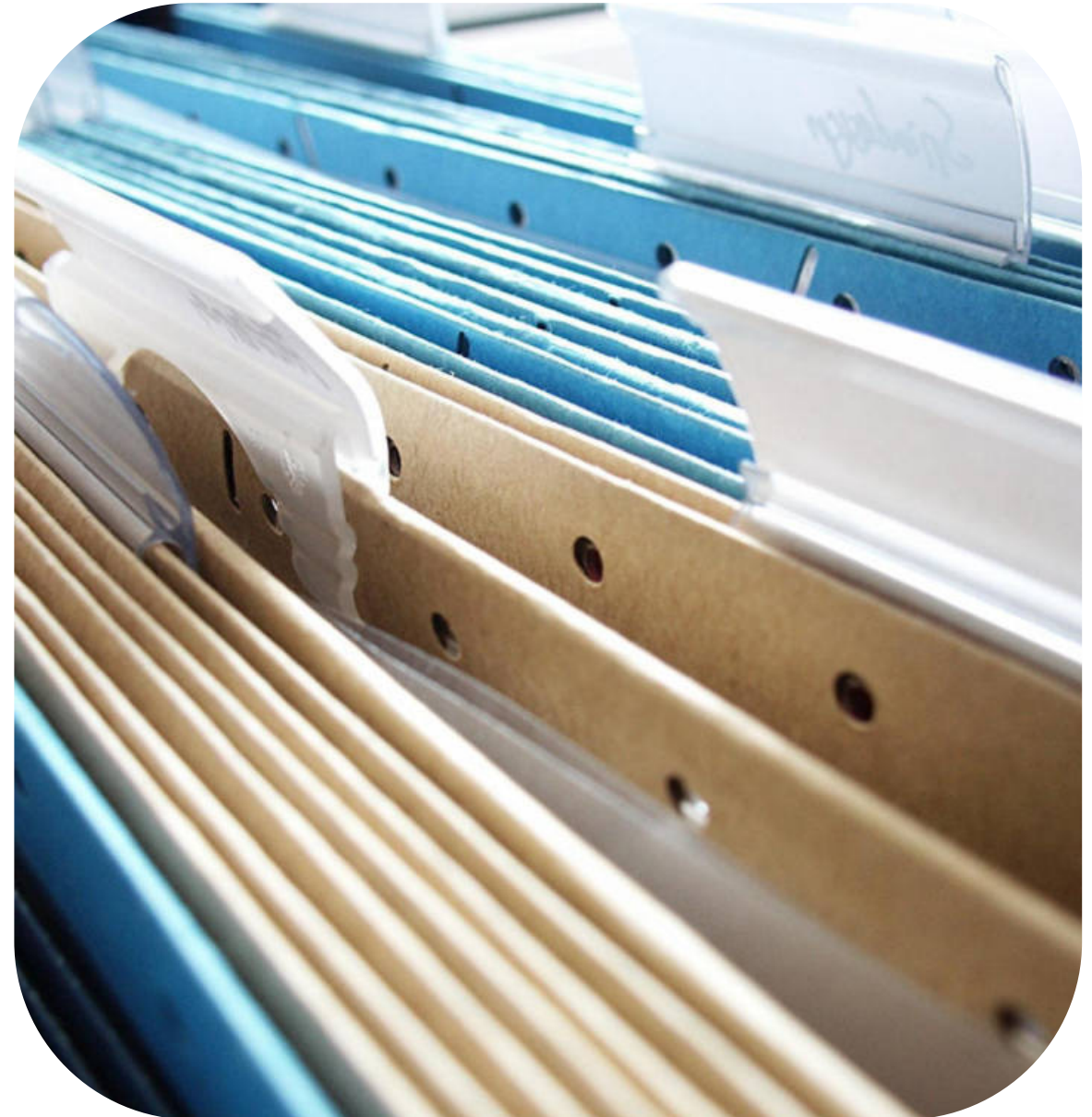
1 Bevölkerungsentwicklung, Sozial- und Einkommensstruktur.....	S.5
2 Mobilitätsverhalten.....	S.8
2.1 Modal Split	
2.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	
2.3 Pendlerbewegungen	
3 Fußverkehr.....	S.16
3.1 Stadtstruktur und Erreichbarkeiten	
3.2 Querungen	
3.3 Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität	
3.4 Sensible Straßenabschnitte	
3.5 Fazit und Handlungsbedarfe	
4 Radverkehr.....	S.25
4.1 Anforderungen	
4.2 Exkurs Elektromobilität	
4.3 Radrouten im Zielnetz	
4.4 Führungsformen und Verkehrssicherheit	
4.5 Abstellanlagen	
4.6 Öffentlichkeitsarbeit	
4.7 ADFC-Fahrradklimatest	
4.8 Fazit und Handlungsbedarfe	



5 Öffentlicher Personennahverkehr	S.51
5.1 Innere und äußere Erschließung	
5.2 Bahnhof und Bushaltestellen	
5.3 Fazit und Handlungsbedarfe	
6 Kfz-Verkehr	S.60
6.1 Äußere Erschließung	
6.2 Innere Erschließung und Geschwindigkeiten	
6.3 Verkehrsbelastungen	
6.4 Dimensionierung und Straßenraumgestaltung	
6.5 Ruhender Verkehr	
6.6 Verkehrssicherheit	
6.7 Fazit und Handlungsbedarfe	
7 Wirtschaftsverkehr	S.71
7.1 Lage und Erreichbarkeit	
7.2 Fazit und Handlungsbedarfe	
8 Inter- und Multimodalität	S.76
8.1 Umsteigepunkte und Mobilstationen	
8.2 Sharing	
8.3 E-Mobilität	
8.4 Fazit und Handlungsbedarfe	

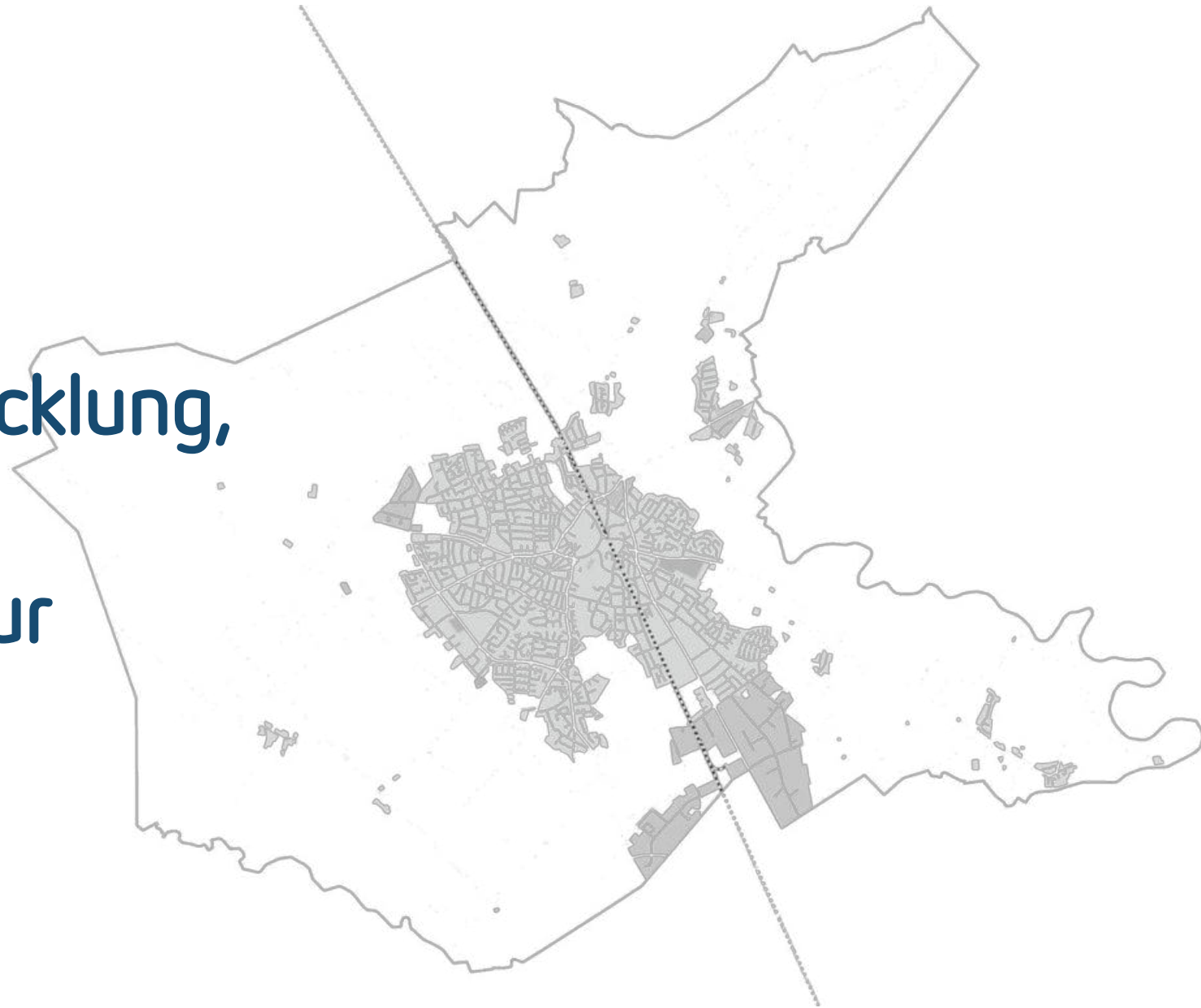


9 Mobilitätsmanagement und -marketing	S.83
9.1 Mobilitätsmanagement	
9.2 Marketing und Information	
9.3 Fazit und Handlungsbedarfe	
10 Onlinebeteiligung	S.88
10.1 Statistik	
10.2 Top 5	
10.3 Schwerpunktbereiche	
10.4 Inhalt der Rückmeldungen	
11 Handlungserfordernisse und Trends	S.103





1. Bevölkerungsentwicklung, Sozial- und Einkommensstruktur





Bevölkerungsentwicklung

Nach einem Bevölkerungsanstieg bis zum Jahr 2015 und einer gesunkenen Bevölkerungszahl zum Jahr 2017 (36.380 EW), ist die Bevölkerungszahl seit 2018 wieder leicht steigend. Die einschlägigen Prognosen gehen von einer konstant bleibenden Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030 aus. Für den kommenden Zeitraum bis 2035 wird dann von einem minimalen Rückgang der Bevölkerung ausgegangen, sodass bis zum Jahr 2035 ein Rückgang um ca. 100 Einwohnenden erwartet wird. Im Vergleich zu heute wird die Bevölkerung um rund 0,1 Prozent gesunken sein.

Die derzeitige positive Bilanz in der Bevölkerungsstatistik lässt sich durch die Wanderungsbewegungen erklären. Während das natürliche Bevölkerungssaldo in Emsdetten leicht negativ ist (2020: -87), wird dieses durch das positive Saldo aus Zu- und Fortzügen (2020: +138) nicht nur kompensiert, sondern auch insgesamt die Einwohnerzahl geringfügig angehoben.

Abbildung 1 Bevölkerungsentwicklung in Emsdetten bis 2035

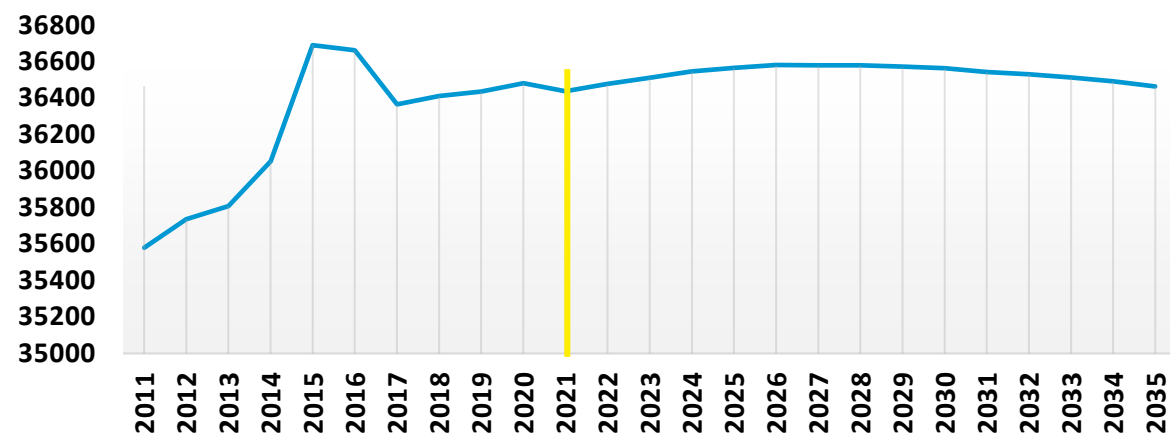


Tabelle 1 Bevölkerungsentwicklung in Emsdetten bis 2035

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2025	2030	2035
Einwohnende	35.580	35.736	35.808	36.053	36.690	36.661	36.365	36.410	36.435	36.481	36.438	36.566	36.563	36.464

Bevölkerungsentwicklung nach Alter

Abbildung 3 zeigt die Entwicklung der Altersstruktur für die Stadt Emsdetten bis zum Jahr 2035. Aus dieser lässt sich ableiten, dass trotz der derzeitigen konstanten Bevölkerungsentwicklung Emsdetten dennoch von den Auswirkungen des demographischen Wandels betroffen ist und sich dieser Herausforderung stellen muss. Insbesondere die Altersgruppe der über 65-Jährigen wird in Relation zur Gesamtbevölkerung deutlich zunehmen - bis 2035 um ganze 33 Prozent - während der Anteil der Einwohnenden zwischen 18 und 30 Jahren deutlich sinkt. Zudem ist mit einem leichten Zuwachs der Bevölkerungsgruppe der Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 15 Jahren zu rechnen. Beide Gruppen stellen besondere Ansprüche an die verkehrliche Infrastruktur im öffentlichen Raum und weisen ein spezifisches Mobilitätsverhalten auf. So gilt es die zu erwartende Zunahme der Ausbildungs- und Freizeitwege sowie die Bedürfnisse hinsichtlich der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Sozial- und Einkommensstruktur

In Emsdetten leben 15.056 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stand: 2020). Diese Zahl hat sich verglichen mit 2019 vor der Corona-Pandemie kaum verändert (2019: 15.076). Die Arbeitslosenquote der Stadt Emsdetten lag 2020 bei 4,1 Prozent und damit unter den Arbeitslosenquoten des Kreises Steinfurt mit 4,3 Prozent und des Bundeslandes NRW mit 7,5 Prozent (Bundesagentur für Arbeit 2020).

Das den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Emsdetten durchschnittlich zur Verfügung stehende Einkommen beträgt 24.227 Euro im Jahr. Damit zählt Emsdetten zu den wohlhabenderen Städten und Gemeinden im Kreis Steinfurt. In diesem liegt das durchschnittlich verfügbare Einkommen bei 22.402 Euro jährlich. Auch im NRW-weiten Vergleich liegt Emsdetten im oberen Drittel (Rangplatz 101 von 396, IT.NRW).

Insgesamt gehen 3.204 Schülerinnen und Schüler auf die Emsdettener Schulen. Davon sind 1259 Grundschulkindern, die sich auf die insgesamt 6 Grundschulen in Emsdetten verteilen.



Abbildung 2 Bevölkerungsentwicklung in Emsdetten bis 2035 nach Altersklassen

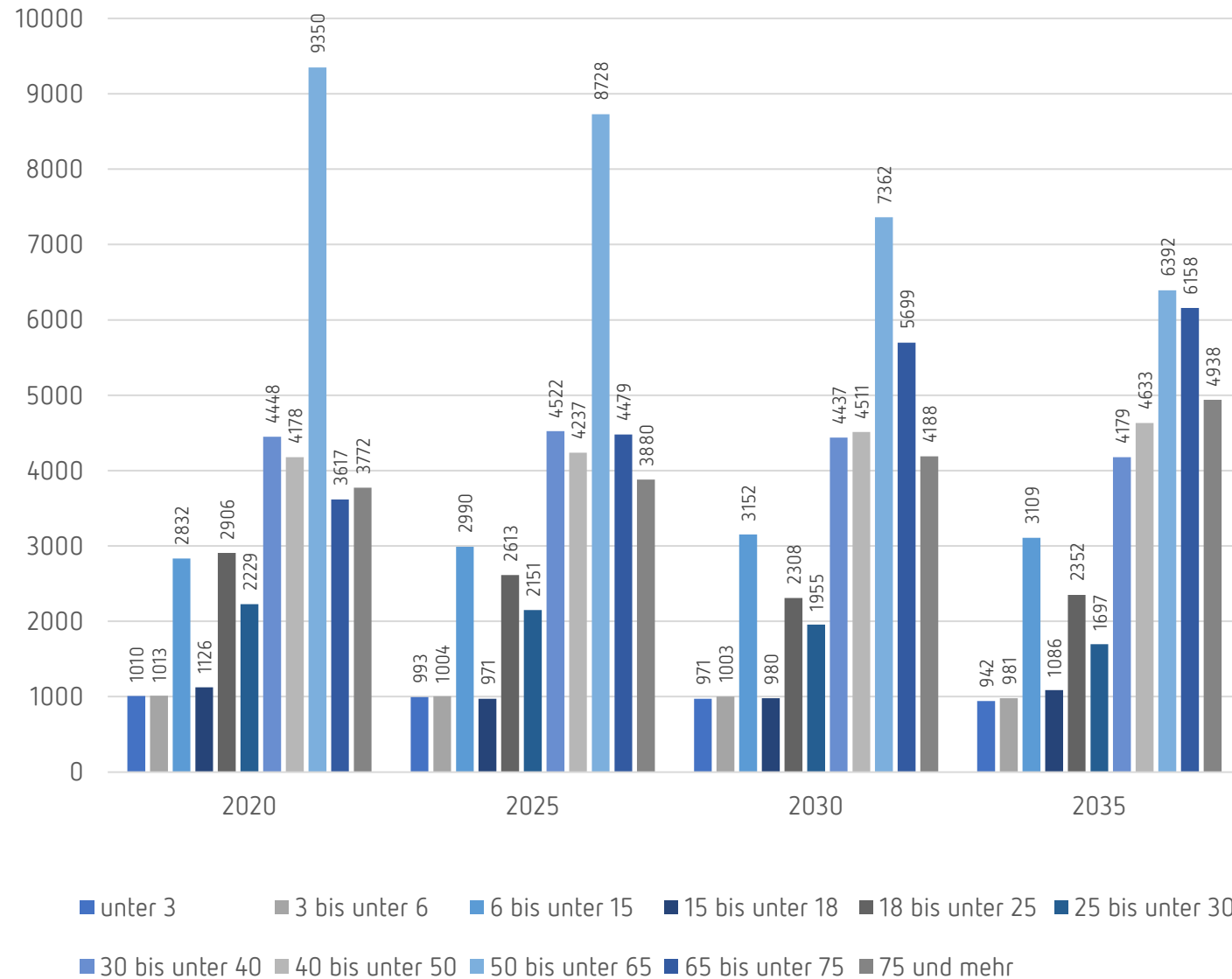
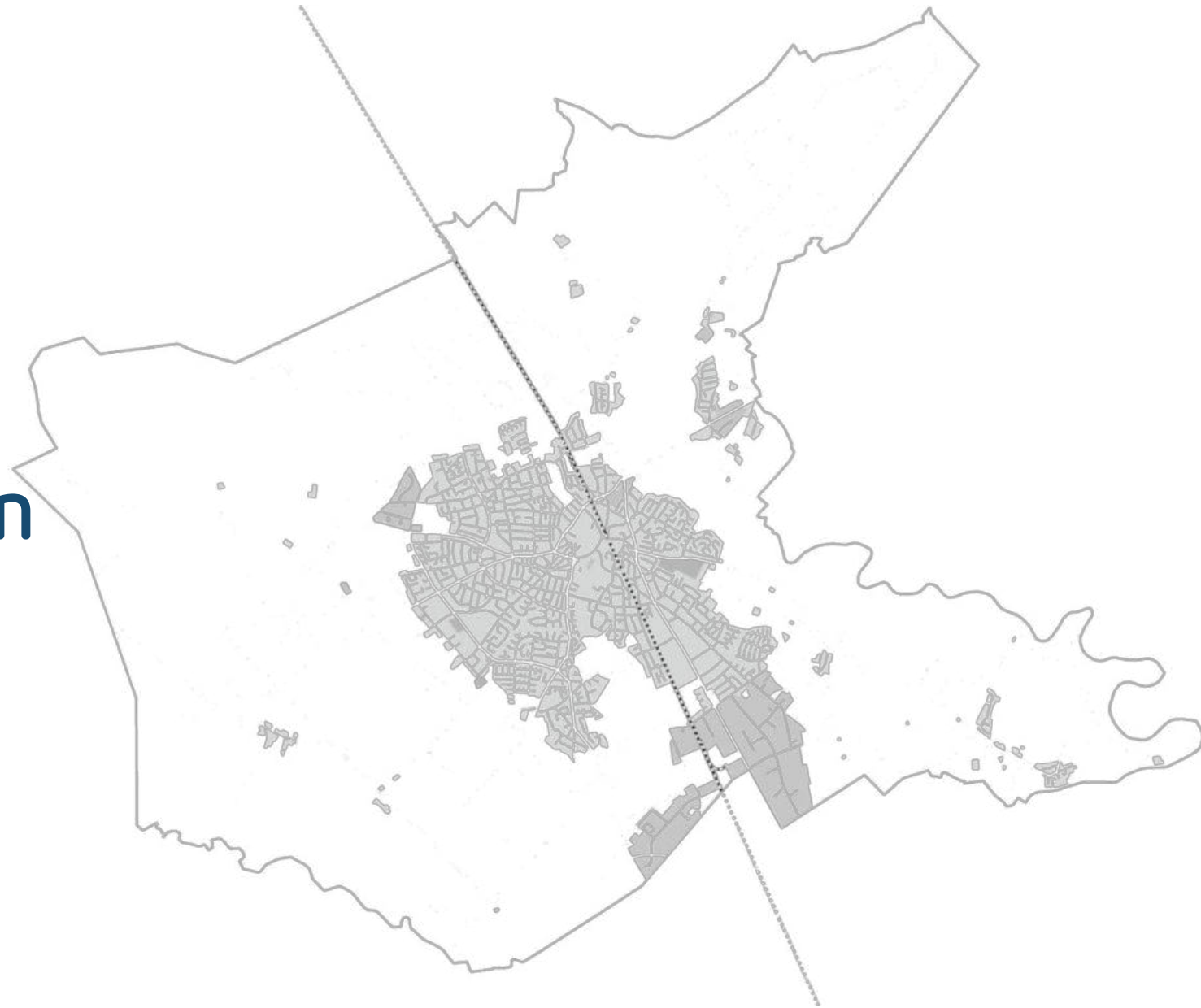


Tabelle 2 Differenz in der Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen

Altersgruppe (in Jahren)	Differenz zwischen 2020 und 2025	Differenz zwischen 2020 und 2030	Differenz zwischen 2020 und 2035
unter 3	-18	-40	-68
3 bis 6	-10	-10	-32
6 bis 15	+158	+320	+277
15 bis 18	-155	-146	-41
18 bis 25	-293	-599	-554
25 bis 30	-79	-275	-533
30 bis 40	+74	-11	-269
40 bis 50	+59	+333	+455
50 bis 65	-623	-1.988	-2.959
65 bis 75	+862	+2.082	+2.541
75 und mehr	+108	+416	+1.166
Gesamt	+85	+82	-17



2. Mobilitätsverhalten





Modal Split als Kennzahl zur Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsinfrastruktur allein lässt keine Schlüsse darüber zu, wie sich der Verkehr auf verschiedene Verkehrsträger verteilt. Das Mobilitätsverhalten der Stadt Emsdetten lässt sich am sogenannten Modal Split ablesen. Dieser stellt die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel innerhalb einer Stadt dar und liefert somit indirekt Aussagen zur Qualität einzelner Verkehrsangebote. Dabei bestimmen die Wegezwecke und die Wegelänge die Wahl des Verkehrsmittels. Die Verkehrsmittelwahl spiegelt sich auch in der Verfügbarkeit und im Besitz in Verkehrsmitteln wider.

Das Mobilitätsverhalten wird sich in den kommenden Jahrzehnten zugunsten flexibler, leistungsfähiger und umweltfreundlicher Verkehrsträger, multimodaler Verkehrswege und intermodaler Schnittstellen weiterentwickeln. Für Städte wie Emsdetten (z.B. Berufspendelnde) entstehen hierdurch Chancen und Herausforderungen gleichermaßen. An multimodalen Schnittstellen wie Mobilstationen sollten sich künftig Verkehrsträger überlagern. Beispiele für zeitgemäße Mobilstationen sind Bahnstationen mit Bus- und/oder TaxiBus-Anschluss, Car-Sharing und Leihfahrrädern sowie flankierenden Dienstleistungsangeboten wie bewachten Abstellanlagen, Kiosk und freiem WLAN. Die folgenden Angaben zum Modal Split und der Verkehrsmittelwahl beziehen sich auf die Kommunalauswertung Emsdettens zur Mobilitätserhebung im Kreis Steinfurt aus dem Jahr 2011 und werden im Rahmen des weiteren Prozesses durch eine Haushaltsbefragung aktualisiert.

Pendlerbewegungen

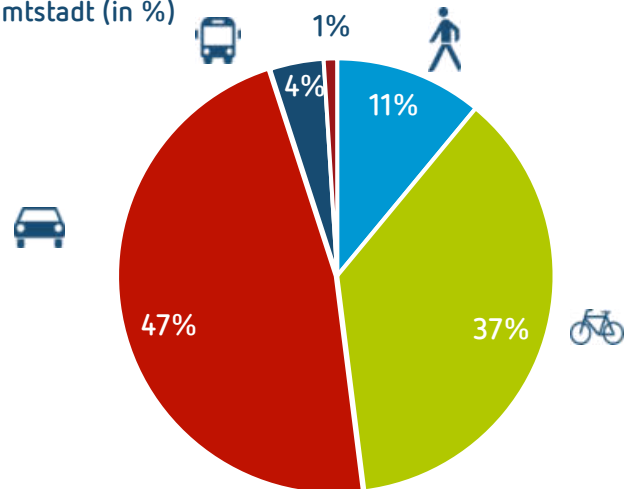
Bei den Pendlerbewegungen wird zwischen Ein- und Auspendelnden sowie zwischen Binnenpendelnden unterschieden. Im Gegensatz zu dem Pendeln über die Stadtgrenze hinaus, findet bei Binnenpendelnden die Pendlerbewegung innerhalb der eigenen Stadt statt. Ein negative Pendlerbilanz bedeutet dabei, dass es mehr Aus- als Einpendelnde in der Beziehung zu einer Nachbarstadt oder -region gibt. Bei einer positiven Pendlerbilanz verhält es sich andersherum. Es gibt mehr Ein- als Auspendelnde in der Beziehung zu einer Nachbarstadt oder -region.

Modal Split in der Gesamtstadt und im Vergleich

Fast die Hälfte der werktäglichen Wege in Emsdetten wird entweder zu Fuß (11%) und vor allem mit dem Fahrrad (37%) zurückgelegt. Mit dem hohen Radverkehrsanteil wird auch der im Vergleich zu anderen Mittelstädte verhältnismäßig geringe Fußverkehrsanteil begründet. Der Radverkehrsanteil ist deutlich höher als im Kreis Steinfurt und in anderen Mittelstädten in ländlichen Regionen. Damit wird bereits ein großer Anteil der Wege mit dem Umweltverbund (52%) zurückgelegt. Allerdings spielt der ÖPNV mit 4 Prozent der Wege bisher nur eine untergeordnete Rolle. Mit 47 Prozent wird auch in Emsdetten der größte Anteil der Wege mit dem MIV zurückgelegt. Jedoch ist dieser deutlich geringer als in vergleichbaren Mittelstädten und im Kreis Steinfurt, sodass Emsdetten hier bereits eine Vorreiterrolle einnimmt. Mit derzeit drei Prozent nehmen multi- und intermodale Wegeketten mit der Nutzung von „Park and Ride“ (P+R) oder „Bike and Ride“ (B+R) nur eine kleine Rolle ein.

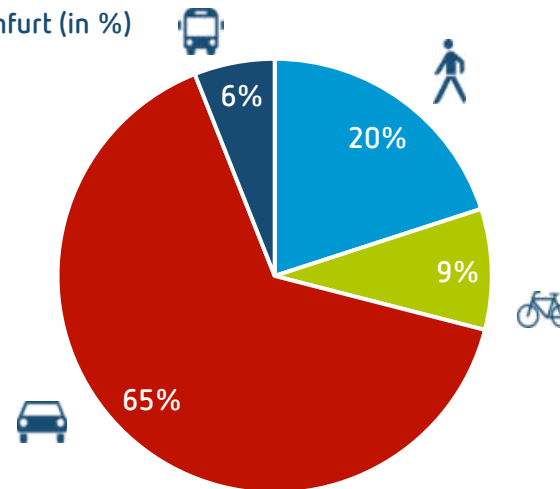
Abbildung 3 Modal Split im Vergleich

Gesamtstadt (in %)



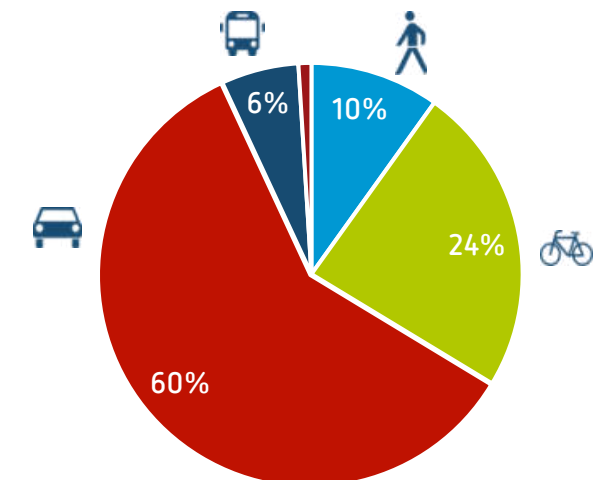
■ zu Fuss ■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV ■ sonstiges

Kreis Steinfurt (in %)



■ zu Fuss ■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV ■ sonstiges

Vergleich MiD 2017 (in %) von Mittelstädten,
städtischer Raum in ländlichen Regionen



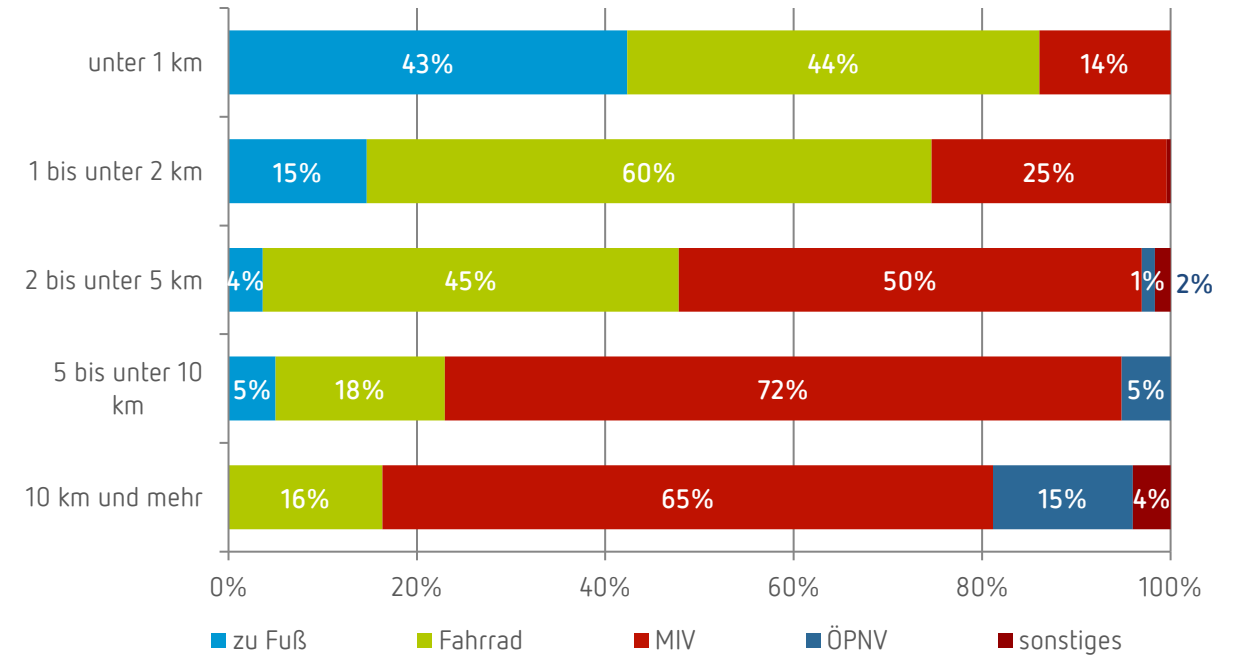
■ zu Fuss ■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV ■ sonstiges



Verkehrswegelänge

Die durchschnittliche Wegelänge, die Emsdettenerinnen und Emsdettener zurücklegen, beträgt 8,2 Kilometer und liegt damit unter dem bundesdeutschen Schnitt (MiD 2017: 12,5 km). Dabei sind drei von zehn Wegen kürzer als 2 Kilometer und 65 Prozent der Wege sind unter 5 Kilometer lang. Auf den kurzen Wegen stehen der Fuß- und Radverkehr im Vordergrund. Auf Wegen von 1 bis 2 Kilometern wird in 75 Prozent der Fälle auf das Fahrrad zurückgegriffen oder die Strecke zu Fuß bewältigt. In der Entfernung bis 1 Kilometer ist der Fußverkehr fast so bedeutsam wie der Radverkehr. Doch auch bei diesen kurzen Entfernungen werden bereits ein Viertel der Wege mit dem MIV zurückgelegt. Mit steigender Wegelänge steigt auch die Nutzung des MIV als dominantes Verkehrsmittel. Ganze 72 Prozent der Wege die zwischen 5 und 10 Kilometer lang sind, werden mit dem MIV bestritten. Erst ab einer Entfernung von 10 Kilometern nimmt die Bedeutung des MIV wieder ab, da der ÖPNV mit 15 Prozent eine stärkere Rolle einnimmt. Auf Strecken unter 5 Kilometer spielt der Bus und die Bahn so gut wie keine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Im Schnitt dauert ein Weg in Emsdetten ca. 20 Minuten.

Abbildung 4 Verkehrswegelänge



Verkehrsmittelzweck

Der Hauptverkehrsmittelzweck ist für die Emsdettenerinnen und Emsdettener der Weg zur Arbeit (23%), Freizeitaktivitäten (24%) oder der Einkauf (22%). Darüber hinaus werden noch Wege für private Erledigungen (wie z.B. Arztbesuch etc. 7%), zur Ausbildung/Schule/Studium (7%), Begleitwege (6%) und Wege zu dienstlichen bzw. geschäftlichen Zwecken (4%) durchgeführt. Da 56 Prozent der Erwerbstätigen in Emsdetten arbeiten und auch fast neun von zehn zur Schule Gehende ihren Ausbildungsort in Emsdetten besitzen, bildet dies eine gute Grundlage für das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl. Hinzu kommt, dass 4 von 10 Arbeitsorte sowie zwei von drei Schulwege bis zu 5 Kilometer entfernt liegen und damit gut mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Bereits heute werden Arbeits- und Ausbildungswege innerhalb von Emsdetten zu 60 Prozent zu Fuß oder mit dem Rad erledigt. Jedoch zeigt sich, dass dienstliche/geschäftliche Wege und der Arbeitsweg häufig Gründe sind den MIV zu nutzen. Bei den Schul- und Ausbildungswegen sowie im Freizeitverkehr wird vermehrt das Fahrrad genutzt oder zu Fuß gegangen. Der ÖPNV spielt lediglich im Schul- und Ausbildungsverkehr eine größere Rolle.

Abbildung 5 Verkehrsmittelzweck

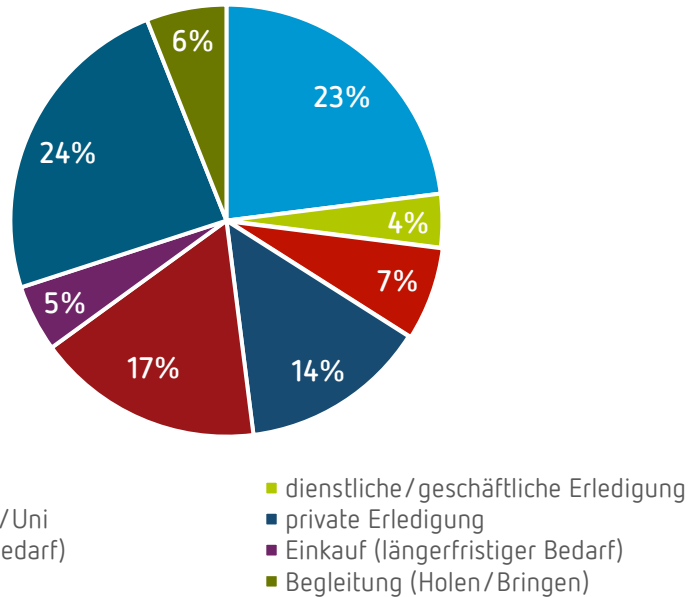
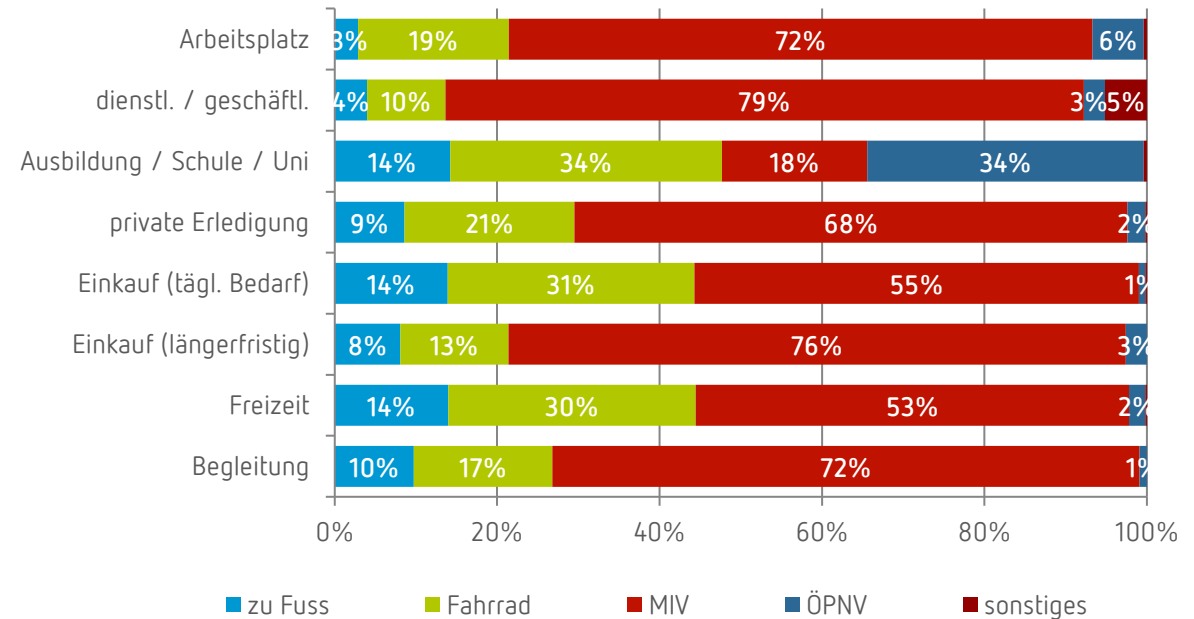


Abbildung 6 Verkehrsmittelzweck nach Verkehrsträger



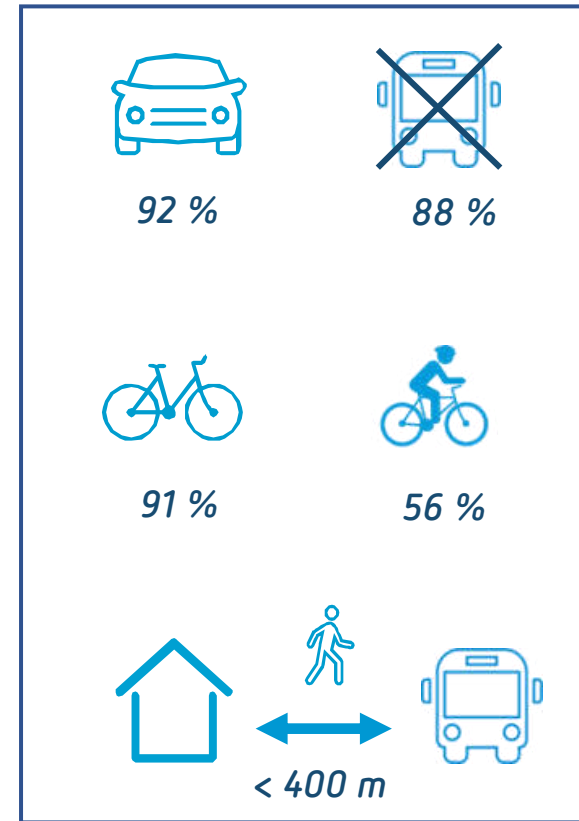
Verkehrsmittelverfügbarkeit in Emsdetten

Obwohl ein Großteil der Wege in Emsdetten bereits mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, ist mit 92 Prozent die Anzahl der Haushalte, die mindestens einen Pkw besitzen vergleichsweise hoch. Im Vergleich zur bundesweiten Mobilität in Deutschland ist die Anzahl der motorisierten Haushalte in Emsdetten zwar höher, allerdings besitzen weniger Haushalte 2 oder mehr Pkw. Jedoch nutzen nur 40 Prozent ihren Pkw (fast) täglich und es besitzen deutlich weniger Haushalte in Emsdetten kein Auto als im bundesweiten Vergleich (Emsdetten: 8%, MiD 2017: 15%). Insgesamt verfügen 56 Prozent über einen unbegrenzten Pkw-Zugang. Ca. 9 Prozent steht kein Pkw zur Verfügung. Der Großteil der MIV-Nutzenden sind Erwerbstätige.

Auch die Verfügbarkeit von Fahrrädern ist in Emsdetten hoch. 91 Prozent der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad. Damit liegt Emsdetten deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt (MiD 2017: 74%). In über 60 Prozent der Fälle sind es sogar zwei Fahrräder und mehr. In Deutschland haben 26 Prozent kein eigenes Fahrrad, wohingegen es in Emsdetten nur 9 Prozent sind. Über die Hälfte der Emsdettener Bürgerinnen und Bürger benutzen ihr Fahrrad (fast) täglich.

Verglichen dazu spielt der ÖPNV auch bei der Verkehrsmittelverfügbarkeit nur eine untergeordnete Rolle. Obwohl der Großteil der Bevölkerung eine Bushaltestelle in weniger als 400 Metern Entfernung erreichen kann (66%), besitzen nur 12 Prozent eine Zeitkarte des ÖPNV und 48 Prozent benutzen das ÖPNV-Angebot nie. Davon sind die meisten personengebundenen ÖPNV-Fahrausweise auf zur Schule Gehende und Studierende ausgestellt. Für die Nutzung des ÖPNV spielen vor allem der Takt, die Preisgestaltung, der Wegezweck und/oder die persönliche Bequemlichkeit hier eine Rolle. Besonders schlecht wird der ÖPNV von Personen bewertet, dessen Arbeitsort in Emsdetten liegt.

Abbildung 7 Verkehrsmittelverfügbarkeit



Pendlerbewegungen und Pendleraufkommen*

Mit 9.435 Berufseinpendelnden und 10.547 Berufsauspendelnden pendeln insgesamt mehr Menschen aus als nach Emsdetten. Dabei ist von einem Viertel der Berufsauspendelnden Münster der Zielort. Hingegen kommen nur 8% der Einpendelnden aus Münster zum Arbeiten nach Emsdetten. Der Großteil der Pendelnden mit Arbeitsort in Emsdetten kommt aus Rheine (19%), Greven (14%) und Steinfurt (8%).

Insgesamt kommen die Berufseinpendelnden aus 170 Gemeinden und Städten zzgl. Pendelnde aus den Niederlanden (0,1 %) und sonstigen Gemeinden, wohingegen die Auspendelnden in rund 150 Städten und Gemeinden ihren Arbeitsort haben**.

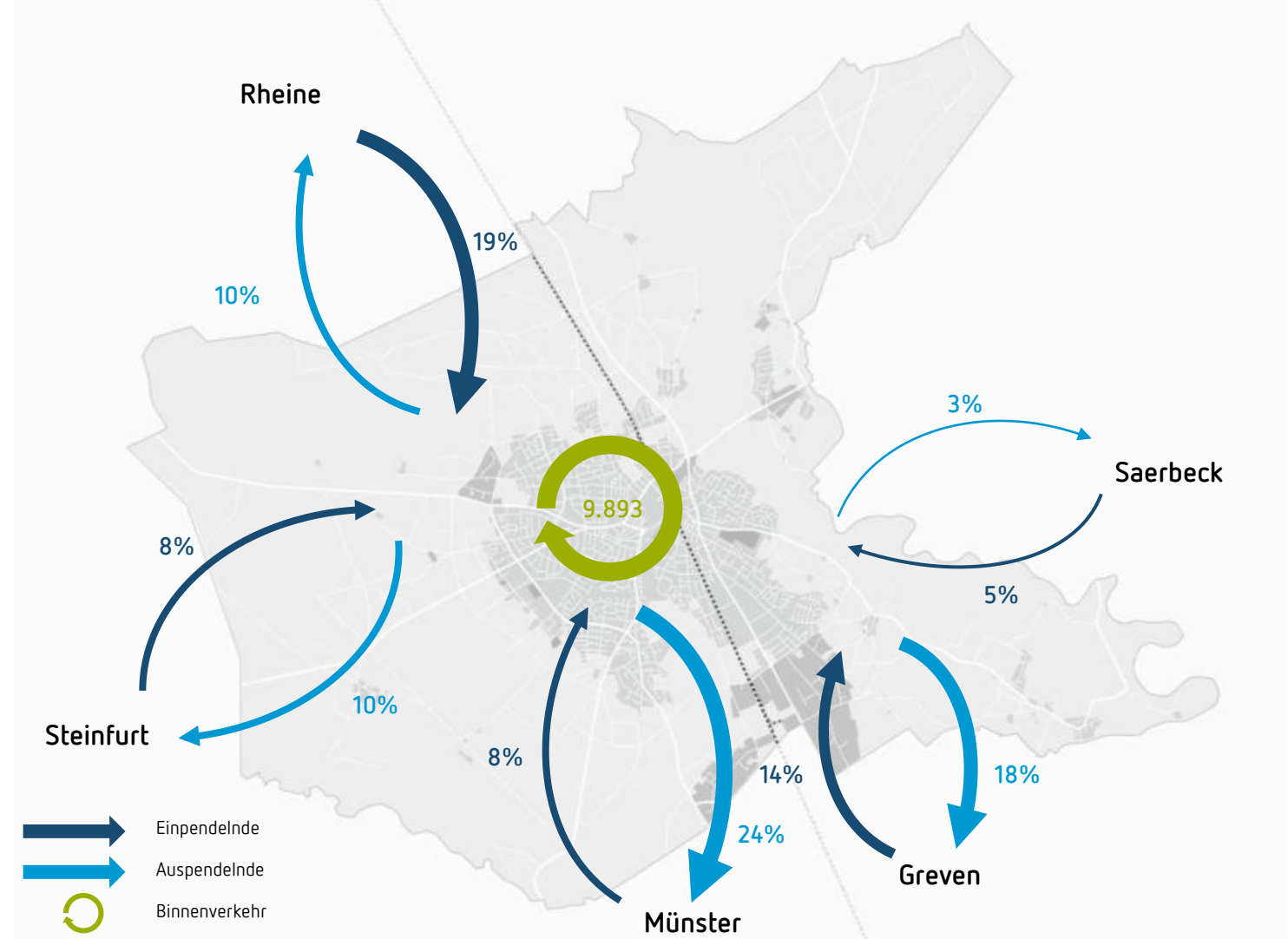
Dabei sind die pendelnden Emsdettenerinnen und Emsdettener im Durchschnitt bereit längerer Wege (61 km) als die Einpendelnden (54 km) zu bestreiten**. Auch bei den Auspendelnden sind vor allem Greven (18%), Rheine (10%) und Steinfurt (10%) von Bedeutung. Neben Münster (25 km) sind damit die Hauptziel- und Quellorte ca. 11 Kilometer von Emsdetten entfernt.

Neben der Pendlerströmen über die Stadtgrenze hinweg, gibt es auch 9.893 Bürgerinnen und Bürger, die innerhalb von ihren Arbeitsort aufsuchen (Binnenverkehr).

*Berücksichtigt werden alle Erwerbstätigen, die eine auf Erwerb ausgerichtete Tätigkeit ausüben, unabhängig vom Umfang dieser Tätigkeit. Hierzu gehören die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die geringfügig Beschäftigten, die Beamten und die Selbstständigen. (IT.NRW)

** IT.NRW 2019, übrige Daten IT.NRW 2020 Pendleratlas

Abbildung 8 Hauptpendlerbewegungen nach und aus Emsdetten



Pendlerbewegungen und Pendleraufkommen

Innerhalb der Stadt Emsdetten wird für die Pendlerbewegungen überwiegend das Fahrrad oder der MIV genutzt. Sechs von zehn Binnenwege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Im Binnenverkehr spielt der ÖPNV so gut wie keine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl.

Bei Wegen über die Stadt- oder Kreisgrenze hinaus dominiert der MIV. Insbesondere bei den Pendlerströmen in den Kreis Steinfurt und bei den Einpendelnden nach Emsdetten sind 75 Prozent der Fälle mit dem MIV unterwegs. Das bedeutet, dass Ungefähr acht von zehn Wegen jeweils mit dem MIV zurückgelegt werden. Bus und Bahn spielen insgesamt eine etwas untergeordnete Rolle und nehmen mit 26 Prozent erst bei den kreisgrenzenüberschreitenden Wegen einen größeren Anteil ein. Hauptnutzerguppen des ÖPNV sind Auszubildende, zur Schule Gehende und Studierende.

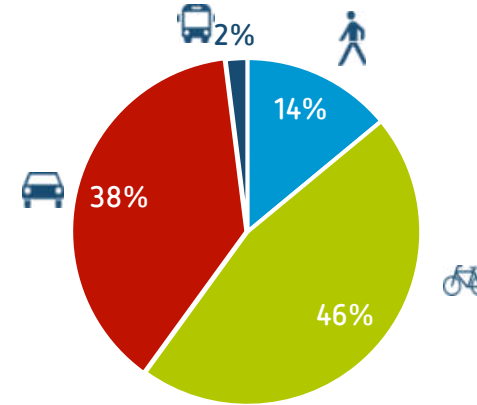
Fazit

Die sozio-demographischen Eigenschaften und das Mobilitätsverhalten der Emsdettener Bürgerinnen und Bürger sind Grundlage für die Analyse der unterschiedlichen Handlungsfelder sowie weiterführend für die Erarbeitung geeigneter Szenarien. Zusammengefasst lassen sich bereits folgende Kernerkenntnisse für die Bearbeitung ableiten.

In Emsdetten gibt es einen hohen Anteil an kurzen Wegen, sodass es hier bereits große Potenziale für Emsdetten als Stadt der kurzen Wege gibt. Ein Großteil dieser Wege, insbesondere im Binnenverkehr wird bereits im Umweltverbund zurückgelegt. Dabei sticht insbesondere das überdurchschnittliches Vorhandensein an Fahrrädern hervor. Jedoch zeigt sich auch, dass bei längeren Wegestrecken und bei Pendelnden das Auto häufig dominiert und der ÖPNV in dieser Hinsicht so gut wie keine Rolle spielt. Hinzu kommt der hohe Anteil der motorisierten Haushalte. Für die Alltagsbewältigung bestehen große Potenziale zur Verlagerung vom eigenen Auto auf andere Verkehrsmittel insbesondere auf das zu Fuß Gehen und dem ÖPNV. Das zeigt sich unter anderem in der relativ hohen Anzahl an Personen, die ihr Auto gar nicht täglich nutzen (ca. 60 %).

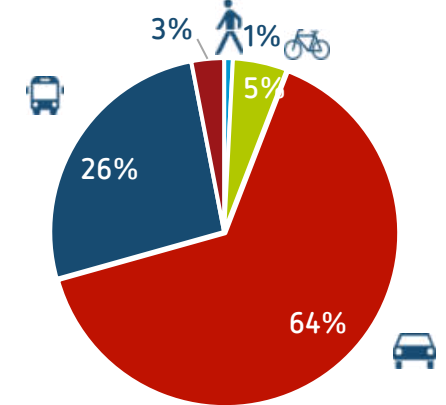
Abbildung 9 Verkehrsmittelwahl bei Pendelnden

Modal-Split im Binnenverkehr



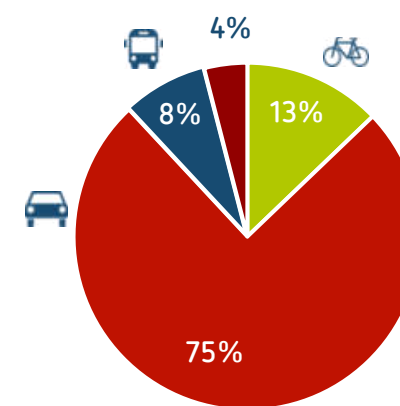
■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV

Modal-Split über Kreisgrenze



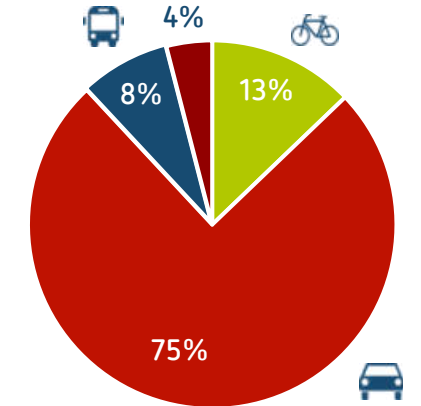
■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV ■ sonstiges

Modal-Split in den Kreis



■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV ■ sonstiges

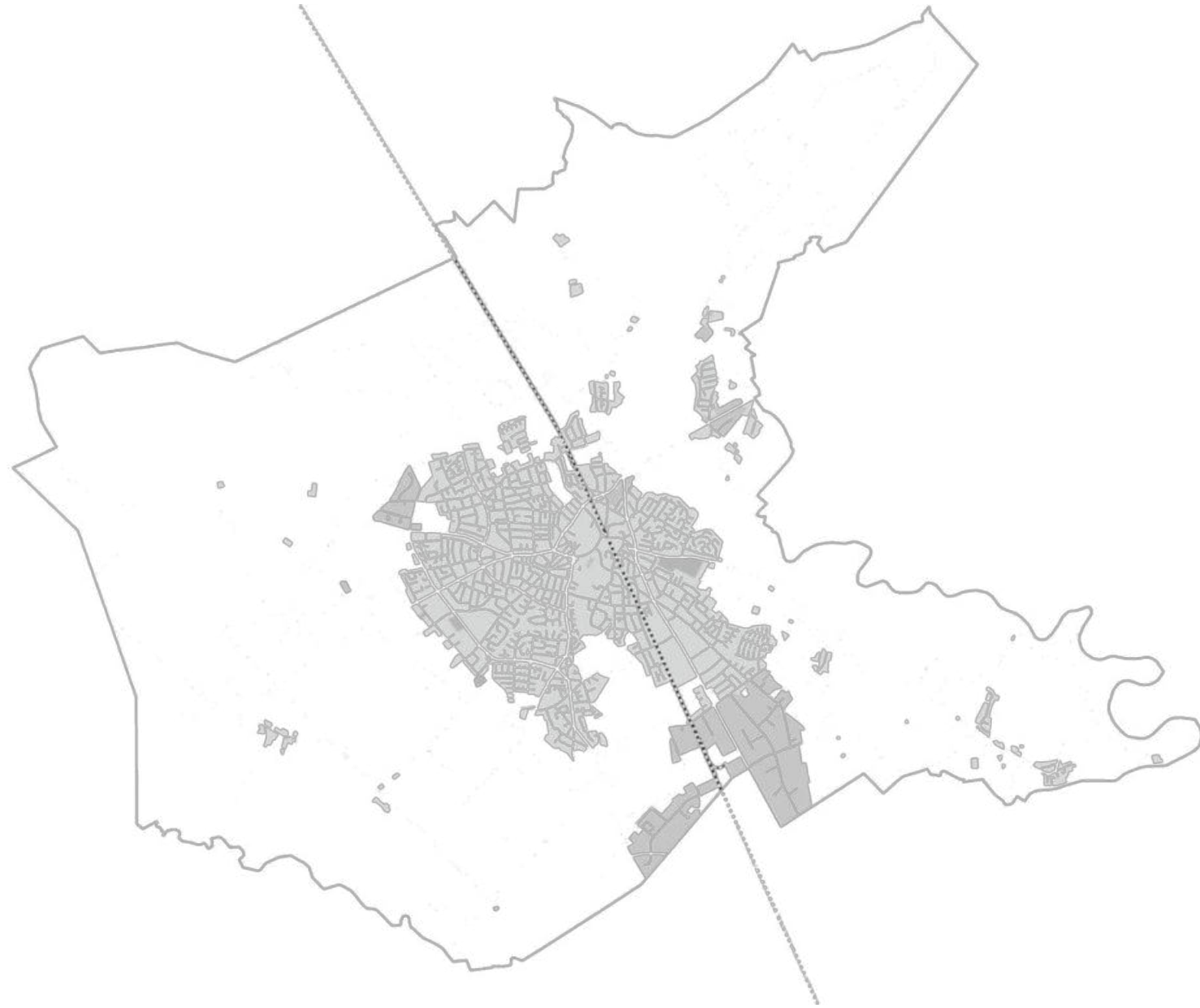
Modal-Split nach Emsdetten



■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV ■ sonstiges



3. Fußverkehr





Zu Fuß Gehen als Verkehrsart

Das Zu Fuß Gehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern findet insbesondere ohne schädliche Umweltbelastungen statt. Im Gegensatz zu anderen Fortbewegungsformen ist das zu Fuß Gehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen elementar. Die Fußgängerfreundlichkeit bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Fußgängeranzahl im öffentlichen Raum auch die Vielfalt und Urbanität sowie Lebensqualität einer Stadt wider und sorgt für Laufkundschaft und Belebung. Besonders in Emsdetten können sich die kurzen Wege zwischen den innenstadtnahen Wohngebieten und dem Zentrum positiv auf die Belebung der Gemeinde und Lebensqualität auswirken.

Anforderungen an den Fußverkehr

Von sicheren und barrierefreien Wegen profitieren letztlich nicht nur die klassischen Zielgruppen wie Mobilitätseingeschränkte oder ältere Menschen, für die eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes die Grundvoraussetzung für eine aktive und eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist. Ebenso sind ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen und leicht zu querende Straßen für alle Bevölkerungsgruppen von Vorteil. Attraktive Freizeitwege und Ausflugsziele tragen zusätzlich zu einer funktionierenden Nahmobilität bei.



Albert-Haverkamp-Weg



Wilhelmstraße



In der Lauge



Neuenkirchener, Straße



Erreichbarkeiten für den Fußverkehr

Emsdetten gliedert sich in die acht Ortsteile Ahlintel, Austum, Hembergen, Hollingen, Isendorf, Sinningen, Veltrup und Westum. Die Ortsteile sind ringförmig um das Stadtzentrum und die zentrumsnahen Wohngebiete angeordnet. Die schienengebundene Infrastruktur trennt Emsdetten in einen östlichen sowie einen westlichen Gemeindeteil und mindert damit die Durchlässigkeit für den Fußverkehr. Die Ortsteile Austum, Hembergen, Isendorf, Sinningen und Veltrup befinden sich östlich des Bahnkörpers wohingegen die übrigen Ortsteile und die Innenstadt westlich des Bahnkörpers angesiedelt sind. Insgesamt gibt es acht Möglichkeiten – davon zwei Unterführungen und sechs höhengleiche Bahnübergänge – die Bahntrasse zu queren. Diese konzentrieren sich überwiegend auf Höhe des Zentrums und des südlichen Stadtgebiets, wohingegen es im nördlichen Bereich des Gleiskörpers lediglich eine Quermöglichkeit an der Isendorfer Straße/Rheiner Straße gibt. Zudem kommt es bei den höhengleichen Bahnübergängen zu langen Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr.

Insbesondere durch die kompakte Innenstadtstruktur weist Emsdetten bereits große Potenziale als Stadt der kurzen Wege auf. Die gute Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt ist besonders hervorzuheben. Veranstaltungen wie der Wochenmarkt fungieren als zusätzlicher Frequenzbringer für die Innenstadt. Dennoch ergeben sich durch die zum Teil kleinteilige Stadtstruktur (aufgrund der außerhalb gelegenen Ortsteile) und den damit verbundenen „langen Wegen“ für den Fußverkehr, weitere Barrieren aufgrund der Infrastruktur. Neben den Bahnschienen erschweren viel befahrene Straßenzüge wie die B481 oder die Borghorster Straße die Erreichbarkeiten für den Fußverkehr. Beispielsweise braucht ein durchschnittlich zu Fuß Gehender ca. 30 Minuten, um von Sinningen zum Bahnhof Emsdetten zu gelangen. Die Emsdettener Ortsteile sind demnach nicht fußläufig (10 Minuten) an die Innenstadt angebunden. Zudem orientieren sich die Fußverkehrsachsen von den Ortsteilen in das Stadtzentrum v. a. entlang der Hauptverkehrsstraßen, wie z. B. von Ahlintel entlang der Borhorster Straße.

Abbildung 10 Zäsuren im Emsdettener Stadtgebiet

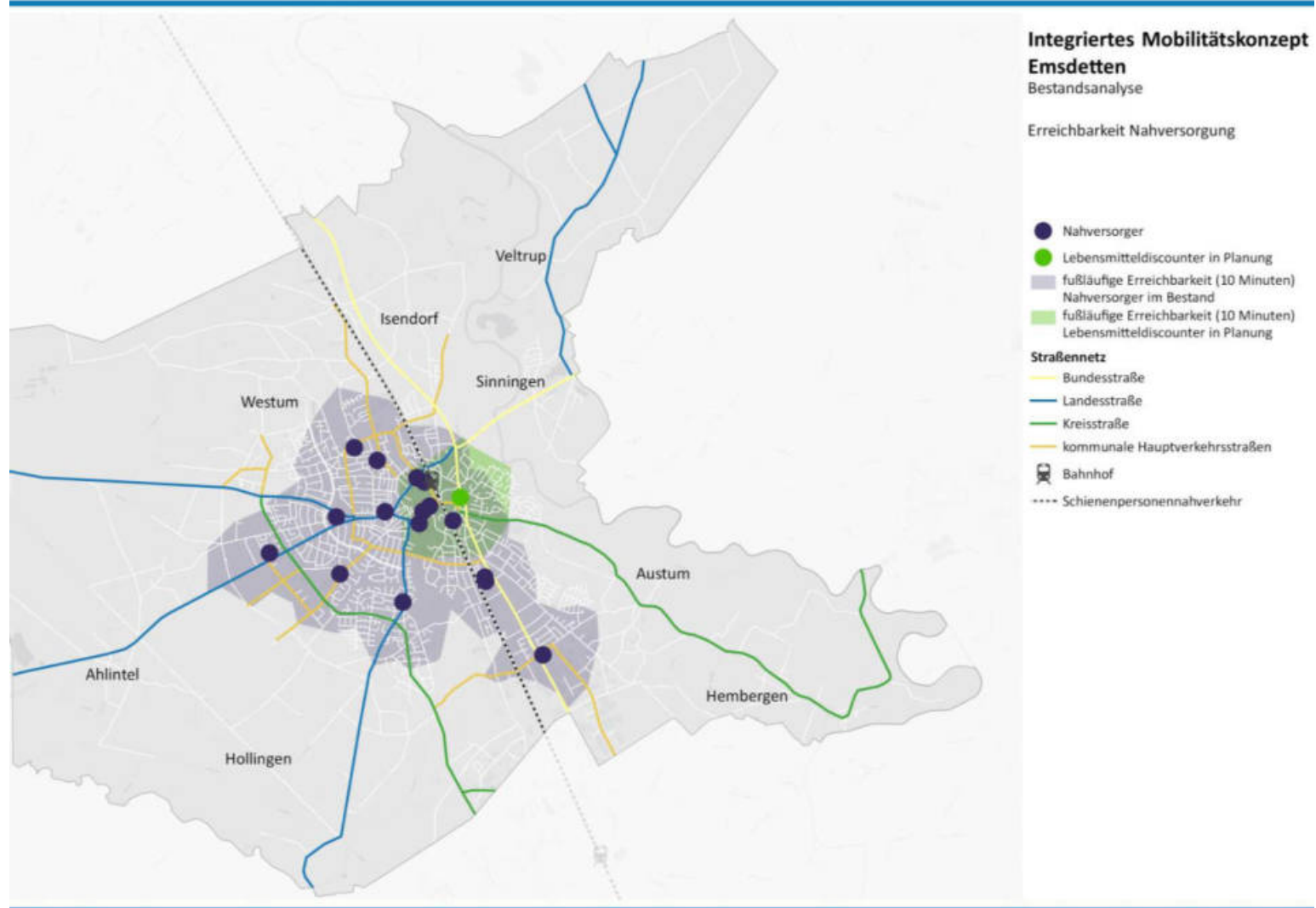




Dennoch bietet Emsdetten den zu Fuß Gehenden durch eigenständig geführte Wege auch abseits des MIVs ein attraktives Fuß- und Freizeitwegenetz. So z.B. die Fußgängerzone in der Innenstadt. Zudem stellen die barrierefrei gestaltete Emsaue, der West- und Grünring sowie der Albert-Haverkamp-Weg z. T. ansprechende Verbindungen nach außen dar.

Neben der Innenstadt gib es in den Ortsteilen keine eigenständigen Stadtteil- bzw. Nahversorgungszentren, sondern vielmehr sind einzelne Nahversorgungsstandorte vorhanden. Die im Einzelhandelskonzept ausgewiesenen Nahversorgungszentren an der Nordwalder Straße und Amtmann-Schipper-Straße wurden im Rahmen des Einzelhandelsentwicklungs- und Zentrenkonzeptes lediglich als solitäre Nahversorgungsstandorte bewertet, da sie nicht mehr den Merkmalen eines zentralen Versorgungsbereichs entsprachen. In der Emsdettener Innenstadt und den umliegenden Wohngebieten gibt es ein dichtes Netz an fußläufig erreichbaren Lebensmittelvollsortimentern, um Einkäufe des kurzfristigen Bedarfs abzudecken. Zudem ist die Neueröffnung des Aldis im Bereich der Straße Im Hagenkamp/Ecke Nordring geplant. Neben dem Aldi sollen an diesem Standort zusätzlich Wohnungen und eine Tiefgarage entstehen. Durch die Neueröffnung des Aldi-Marktes können insbesondere östlich der Bahngleise gelegene Gebiete in Zukunft wieder besser fußläufig einkaufen. Die Emsdettener Ortsteile hingegen liegen nicht im fußläufigen Einzugsbereich eines Nahversorgers und sind demnach auf den Pkw oder das Fahrrad angewiesen. Hinzu kommt, dass die östlich des Bahnkörpers ansässigen Lebensmittelvollsortimenter sich an der Bundesstraße Grevener Damm befinden, wodurch insbesondere eine komfortable Erreichbarkeit mit dem Pkw und weniger für den Fußverkehr gegeben ist.

Abbildung 11 Nahversorgungsstandorte und ihr fußläufiges Einzugsgebiet



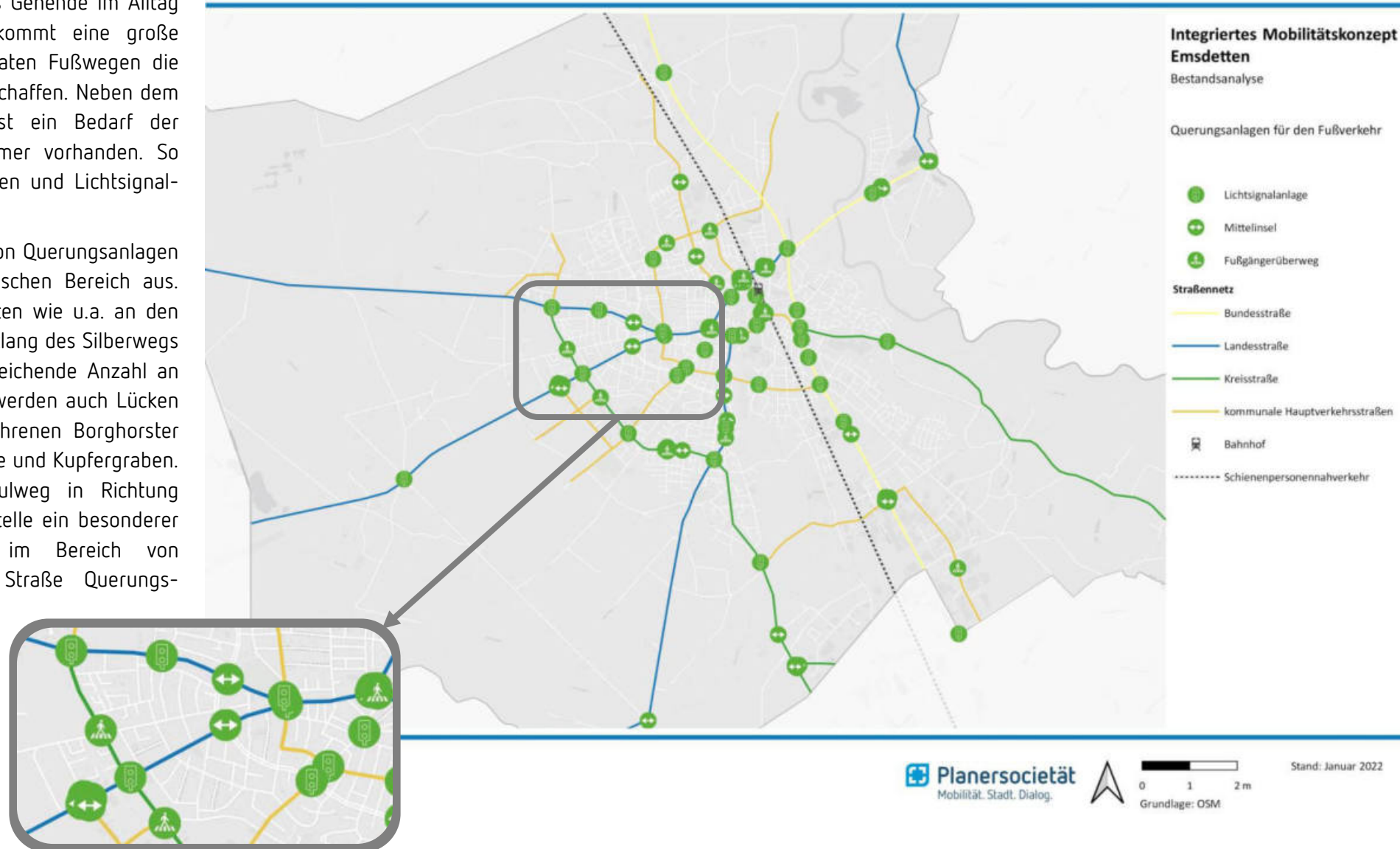


Querungsanlagen für den Fußverkehr

Das Queren von Fahrbahnen stellt für zu Fuß Gehende im Alltag häufig das größte Hindernis dar. Ihnen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Fußwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Neben dem Bedarf des Querens auf freier Strecke, ist ein Bedarf der Überquerung an Knotenpunkten nahezu immer vorhanden. So erleichtern Fußgängerüberwege, Querungshilfen und Lichtsignalanlagen (LSA) das Passieren der Straßen.

Emsdetten zeichnet sich durch eine Vielzahl von Querungsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen im innerstädtischen Bereich aus. Diese werden an hochfrequentierten Zielpunkten wie u.a. an den Eingängen der Innenstadt eingesetzt. Auch entlang des Silberwegs – Taubenstraße – Lerchenfeld ist eine ausreichende Anzahl an Querungsmöglichkeiten vorhanden. Dennoch werden auch Lücken deutlich. So zum Beispiel an der stark befahrenen Borghorster Straße, an der Kreuzung zwischen Rabenstraße und Kupfergraben. Dieser Bereich wird häufig auf dem Schulweg in Richtung Josefschule passiert, sodass sich an dieser Stelle ein besonderer Handlungsbedarf ergibt. Zudem fehlen im Bereich von Bushaltestellen wie an der Nordwalder Straße Querungsmöglichkeiten.

Abbildung 12 Querungsanlagen im Emsdettener Stadtgebiet





Barrierefreiheit für alle

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums nimmt im Sinne der Inklusion eine zunehmende Bedeutung in der Verkehrsplanung ein. Nicht nur Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen sind auf hindernisfreie Straßenräume angewiesen, barrierefreie bzw. -arme Bedingungen sind in der Regel ein Zugewinn für alle Personen, die den öffentlichen Raum nutzen.

Längsverkehr

Das Themenfeld Barrierefreiheit besitzt unterschiedliche Schnittstellen zu den vorangestellten Inhalten. Im Längsverkehr sind besonders die Wegebreiten und die Oberflächenqualität der Wege von Bedeutung. Personen mit einer Gehhilfe oder einem Rollstuhl benötigen in der Regel mehr Platz im Seitenraum sowie bei Drehungen für einen Richtungswechsel. So sollte eine freie Gehwegbreite von mindestens 2,0 Metern in der Regel nicht unterschritten werden. Dies ist an vielen Stellen in Emsdetten wie in der Innenstadt oder an den Hauptverkehrsstraßen wie der Elbersstraße bereits der Fall bzw. wird im Rahmen laufender Planungen angepasst. So zum Beispiel an der Hohe Straße und Hollefeldstraße in denen 2020 erstmalig Gehwege hergestellt wurden. Jedoch gibt es auch Bereiche in denen die Gehwegbreiten nicht ausreichend sind wie an Abschnitten der Amtmann-Schipper-Straße oder Nordwalder und es vereinzelt zu Konfliktsituationen kommen kann.

Die meisten straßenbegleitenden Gehwege für den Fußverkehr sind gepflastert oder mit Gehwegplatten ausgestattet, wohingegen Wege gemeinsamer Nutzung mit dem Radverkehr wie der Grünring teilweise asphaltiert sind. Die Oberflächengestaltung der Flächen für den Fußverkehr ist in Emsdetten nicht einheitlich. Vereinzelt weisen Stellen wie z. B. entlang der Kirchstraße Oberflächenschäden auf Grund von schadhafte Pflasterungen auf. Im Jahr 2022 soll der Bereich der Kirchstraße im Design der Innenstadt barrierefrei umgestaltet werden. In der Innenstadt rund um die Pfarrkirche gibt es bereits ebenes Kopfsteinpflaster.



Barrierefreier FGÜ Rheiner Straße



Elbersstraße/In der Lauge



Amtmann-Schipper-Straße



Mühlenstraße



Querverkehr

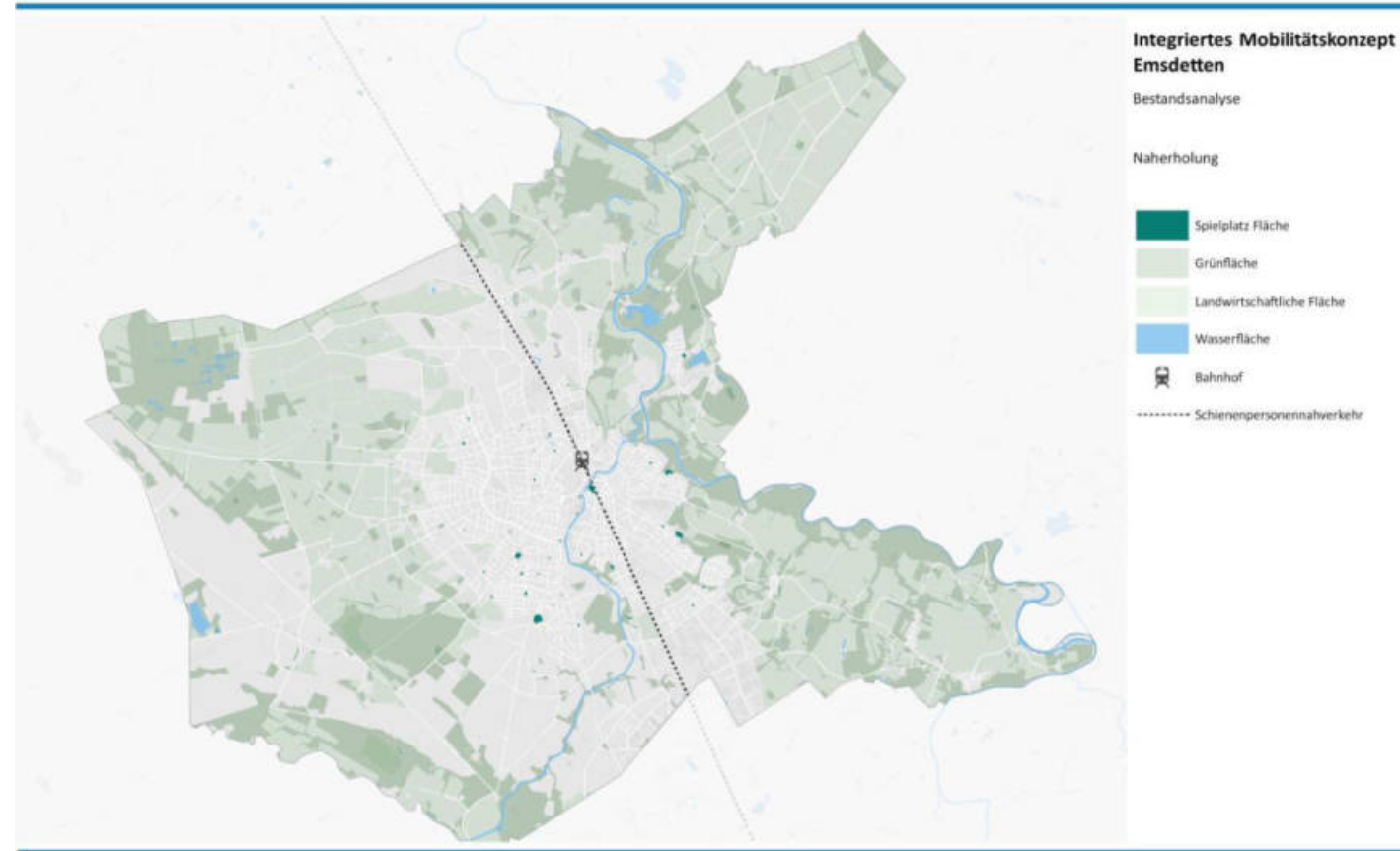
Barrierefreie- oder arme Elemente finden in Emsdetten bereits an einigen Querungsstellen Anwendung. So gibt es an Bedarfsampeln für den Fußverkehr und Querungshilfen z.T. kontrastreiche und taktile Leitelemente als auch differenzierte Bordhöhen. Andere Querungshilfen oder Fußgängerüberwege sind lediglich mit einer Bordabsenkung oder kompletten Nullabsenkung (z. B. Borghorster Straße/Grünring) ausgestattet. Die neueren Querungsanlagen sind barrierefrei mit einer differenzierten Bordhöhe sowie einer Nullabsenkung wie z.B. an der Rheiner Straße ausgestattet, bei älteren Anlagen ist mindestens der Bordstein abgesenkt, um mobilitätseingeschränkten Personen das Queren der Fahrbahn zu erleichtern. Für eine sichere und barrierefreie Querung sollte der Einsatz taktiler Leitelemente für sämtliche Querungsanlagen angestrebt werden.

Barrierefreie Ausstattung und Aufenthaltsqualität

Zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raumes gehören viele weitere Aspekte wie z.B. besondere Anforderungen sehbehinderter Personen an Platzsituationen, Kontrastierungen von Treppenkanten oder entsprechende Stadtmöblierung und Sitzgelegenheiten. Der Hof Deitmar wurde bereits abschnittsweise barrierefrei umgestaltet. Seit 2020 gibt es einen neuen barrierefreien Weg der direkt von Hof Deitmar, über den Rathausplatz in die Emsdettener Innenstadt führt. Auch der Ausbau barrierefreier ÖPNV-Haltestellen stellt einen wesentlichen Teil bei der barrierefreien Fortbewegung dar (vgl. ÖPNV).

Innerstädtische Plätze wie z.B. der Platz am Markt weisen z.T. ungenutzte Potenzial auf und sind nur geringfügig bespielt. Zudem kommt es zu Konflikten aufgrund des fließenden Radverkehrs in der Fußgängerzone. Dennoch gibt es auch zahlreiche Naherholungsbereiche in Emsdetten wie der Erlebnisspielplatz in der Parkanlage von Hof Deitmar, das Naturschutzgebiet Emsdettener Venn oder der Stadtpark. Im Rahmen des Blühflächenförderprogramms des Kreises Steinfurt wurden zudem neue innerstädtische Wiesen angelegt.

Abbildung 13 Naherholungsgebiete in Emsdetten





Sensible Straßenabschnitte

Sowohl für die subjektive als auch die objektive Sicherheit zu Fuß Gehender spielt die Geschwindigkeit des fließenden motorisierten Individualverkehrs eine wichtige Rolle. Im Falle eines (unvorhergesehenen) Betretens der Fahrbahn durch eine zu Fuß gehende Person ist die Geschwindigkeit des herannahenden Fahrzeugs von entscheidender Bedeutung: Im Falle einer Geschwindigkeit von 30 km/h beträgt der Anhalteweg, der sich aus Reaktions- und Bremsweg zusammensetzt, 13,3 Meter. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h verdoppelt sich der Anhalteweg auf 27,7 Meter. Somit ist das Risiko eines Zusammenpralls im Falle von Tempo 50 wesentlich höher. Zudem ist im Vergleich zu Tempo 30 die Wucht des Zusammenpralls fast dreimal höher. Dementsprechend steigt auch das Risiko für die zu Fuß gehende Person sich schwer oder tödlich zu verletzen.

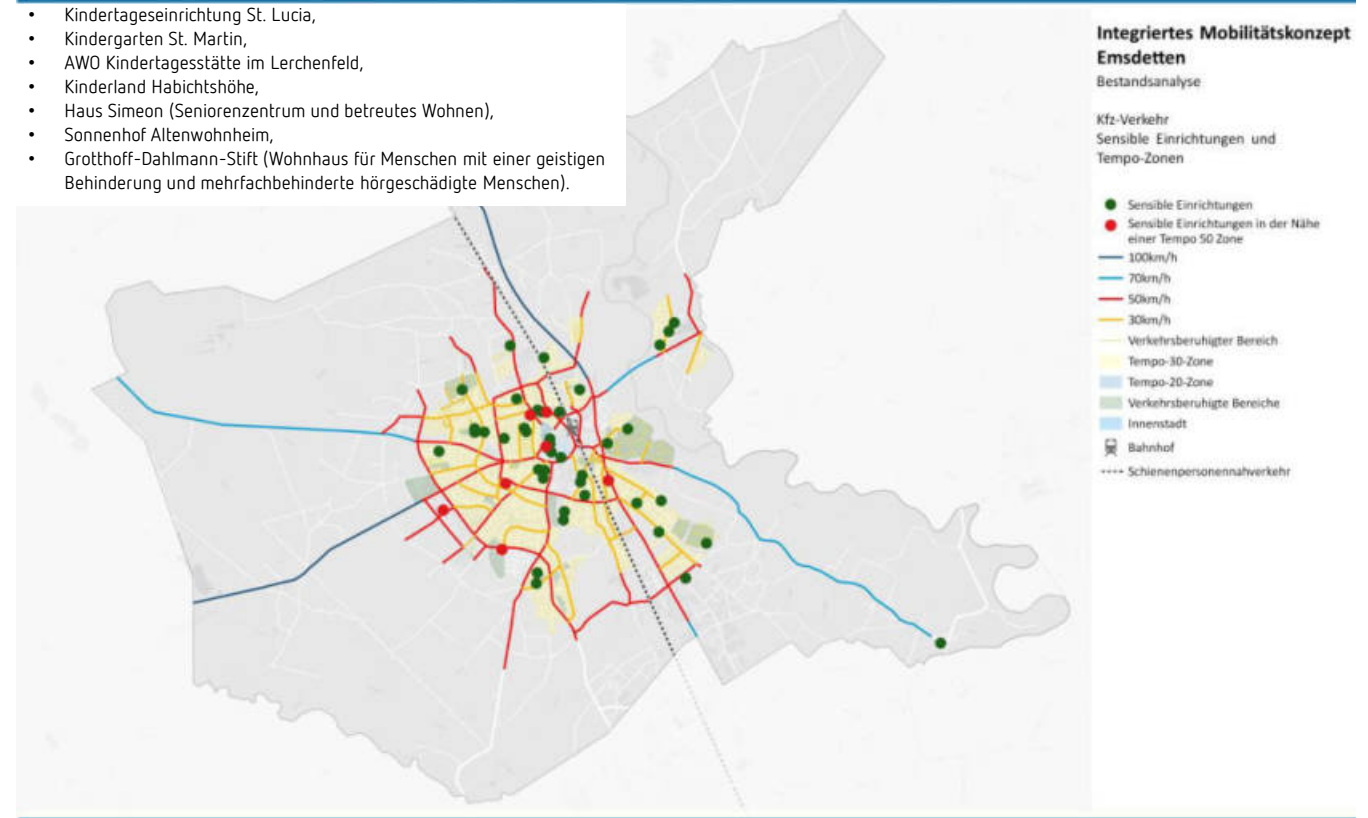
Bereits heute ist in einem Großteil der bestehenden Wohngebiete in Emsdetten flächendeckend Tempo 30 oder Tempo 20 ausgewiesen. Neben der Verkehrssicherheit ist auch die Lärminderung ein vorrangiges Ziel bei der Ausweisung von Tempo 30 oder verkehrsberuhigten Zonen. So ist zum Beispiel das Wohngebiet zwischen Ems und HansasträÙe als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. In der Innenstadt gibt es eine Fußgängerzone, die komplett von dem privaten Autoverkehr freigehalten ist. Trotz der bereits erreichten Fortschritte und Bemühungen zur Anordnung von Tempo 30 und verkehrsberuhigten Bereichen ist es wichtig, weitere Bedarfe für etwaige Reduzierung von Höchstgeschwindigkeiten zu ermitteln. Vor diesem Hintergrund wird eine Betrachtung jener Orte vorgenommen, an denen mit einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist. Hierzu gehören insbesondere sogenannte sensible Einrichtungen (STVO § 45), zu denen neben Kitas und Schulen auch Krankenhäuser und Pflegeheime zählen.

Hinzu kommt, dass die Zielgruppen dieser Einrichtungen, also Kinder, ältere Menschen oder Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung, aufgrund verschiedener Faktoren besonders schutzbedürftig sind: So können Kinder oft noch nicht richtig die Geschwindigkeit herannahender Fahrzeuge einschätzen.

Besonders relevant ist dies bei sensiblen Einrichtungen, die entlang einer Verkehrsachse mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 50 und höher liegen. Von den insgesamt 48 sensiblen Einrichtungen im Emsdettener Stadtgebiet liegt der überwiegende Teil entlang von Strecken, auf denen eine Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zulässig ist. Sieben sensible Einrichtungen liegen jedoch an Straßen auf denen 50 km/h und schneller gefahren werden darf (vgl. Abbildung 17) und somit ein besondere Handlungsbedarf besteht. Zu diesen zählen:

Abbildung 14 Lage sensibler Einrichtung an Straßen mit Tempo 50

- Kindertageseinrichtung St. Lucia,
- Kindergarten St. Martin,
- AWO Kindertagesstätte im Lerchenfeld,
- Kinderland Habichtshöhe,
- Haus Simeon (Seniorenzentrum und betreutes Wohnen),
- Sonnenhof Altenwohnheim,
- Grothoff-Dahlmann-Stift (Wohnhaus für Menschen mit einer geistigen Behinderung und mehrfachbehinderte hörgeschädigte Menschen).





Fazit

Kurze Wege im Emsdettener Stadtgebiet bieten großes Potenzial zur Alltagsbewältigung zu Fuß und für die Stadt der kurzen Wege. Zäsuren im Stadtgebiet mindern jedoch ein schnelles und komfortables zu Fuß gehen. Im Bereich der fußläufigen, dezentralen Nahversorgung und der Aufenthaltsqualität von Plätzen gibt es noch Lücken, die es zu schließen gilt. Eine barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen ist an vielen Stellen bereits umgesetzt, aber noch nicht flächendeckend realisiert worden.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Besseres Zusammenwirken zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere in der Innenstadt
- Aufenthaltsqualität städtischer Plätze stärken und ausbauen
- Nahmobilitätsachsen abseits der Hauptverkehrsstraßen stärken (z.B. Westring Potenzial als Nahmobilitätsachse)
- Förderung kleinteiliger Strukturen wie Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Hinblick auf die ‚Stadt der kurzen Wege‘ (auch außerhalb der Innenstadt)
- Sichere Straßenräume in unmittelbarer Umgebung von sensiblen Einrichtungen schaffen
- Flächendeckende barrierefreie Straßenraumgestaltung

Stärken

- + Verkehrsberuhigte Innenstadt
- + Attraktive Wegebeziehung Bahnhof <-> Innenstadt
- + Wochenmarkt als Frequenzbringer in der Innenstadt
- + Kurze Wege zwischen Wohngebieten und Innenstadt
- + Barrierefreiheit v.a. in der Innenstadt weitestgehend vorhanden
- + Ausreichend breite Gehwege entlang von Hauptverkehrsstraßen größtenteils gegeben
- + Wege entlang Grünzügen/Mühlenbach und Westring losgelöst vom MIV
- + Kurze Wege zwischen Wohngebieten und Innenstadt

Schwächen

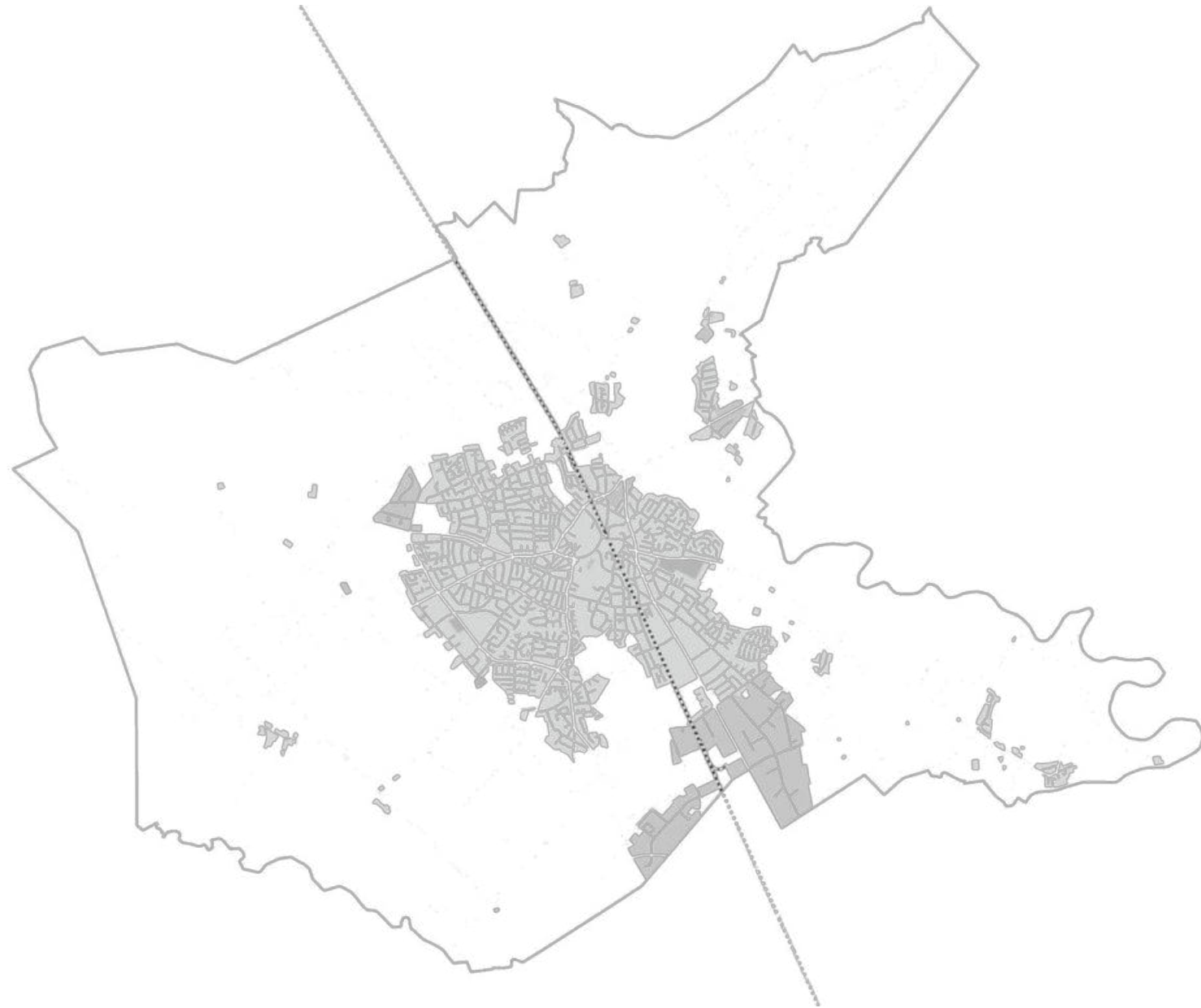
- z.T. mangelnde Aufenthaltsqualität innerstädtischer Plätze (Am Markt)
- Konflikte mit dem fließenden Radverkehr in der Innenstadt
- Gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr (bspw. Grünring) als Konfliktstellen
- Oftmals Konflikte aufgrund schmaler Radwege neben schmalen Gehwegen
- Bahntrasse als Zäsur: Unterführungen mangelhaft gestaltet, ebenerdige Bahnübergänge mit langen Wartezeiten
- Querungshilfen entlang von Hauptverkehrsstraßen nicht immer gegeben Fußläufige Nahversorgung der äußeren Ortsteile
- Lage sensibler Einrichtungen an Hauptverkehrsstraßen
- Keine Fußwegbeschilderung vorhanden
- Zu Fuß gehen in die Innenstadt oftmals nicht attraktiv, da Wege entlang von Hauptstraßen
- Gehwege oftmals zu schmal und nicht barrierefrei aufgrund fehlender taktile Leitelemente und mangelnder Bordsteinabsenkung

Onlinebeteiligung

- Bedarf an zusätzlichen Querungshilfen (z.B. Borghorster Str., Wilhelmstr., Mühlenbach)
- Wartezeiten an Bahnübergängen (z.B. Neubrückenstr.)
- Missachtung von Fußgängerampeln (z.B. Reckenfelder Str., Grevener Damm)
- Stellenweise unzureichende Breite von Gehwegen (z.B. Dannenkamp, Kreisverkehr In d. Lauge)
- Konflikte mit dem Radverkehr in Fußgängerzone und auf Gehwegen mit „Radverkehr frei“
- Wunsch nach Begrünung an der K53



4. Radverkehr



Fortbewegung mit dem Fahrrad

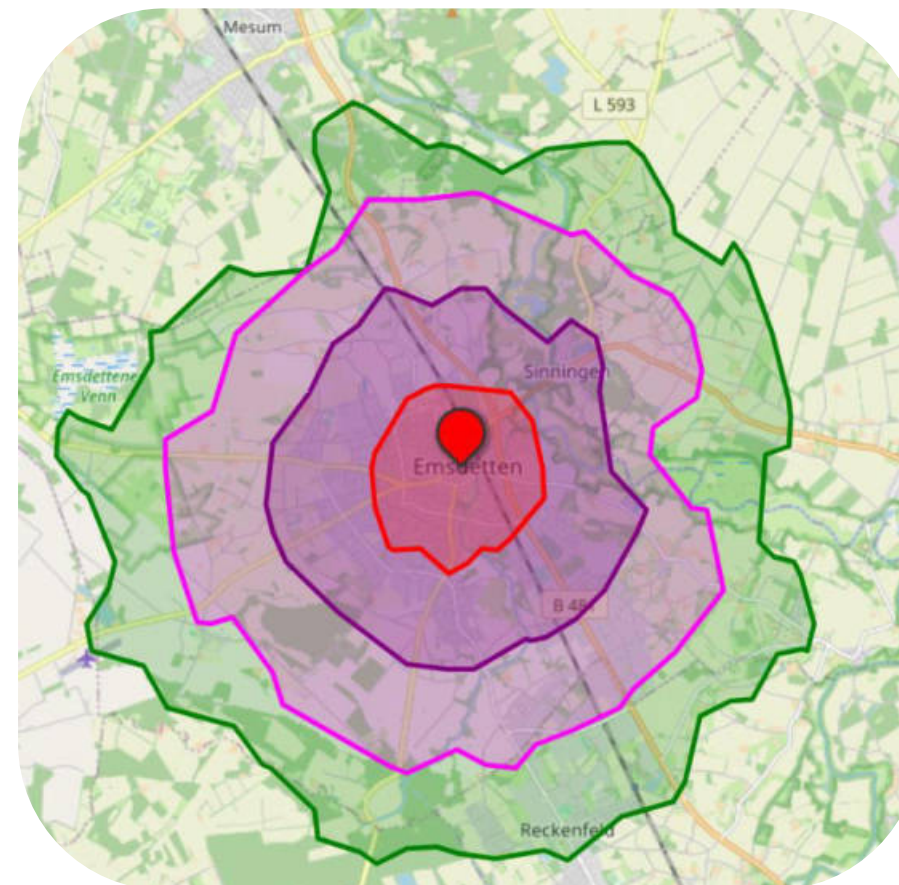
Das Radfahren bietet unterschiedliche verkehrliche Vorteile gegenüber dem motorisierten Verkehr. Zum einen fördert das Radfahren die aktive Bewegung und leistet somit einen positiven Beitrag zur Gesundheit. Zum anderen benötigt der Radverkehr im Vergleich zum motorisierten Verkehr deutlich weniger Fläche und verursacht keine Lärm- und Luftbelastung. Darüber hinaus bestehen kaum organisatorische Zugangsbarrieren in Form von Führerscheinprüfungen oder Nutzungshemmnisse wie dem Wissen über Tarife und Fahrpläne. Die ökonomischen Zugangsbarrieren beim Kauf eines Fahrrads sind darüber hinaus einmalig und vergleichsweise marginal. Gegenüber dem Fußverkehr ist die um rund ein Vierfaches erhöhte Durchschnittsgeschwindigkeit hervorzuheben, die den Aktionsradius bei gleichem Zeitaufwand deutlich vergrößert.

Radverkehr in Emsdetten

Die Stadt Emsdetten bietet aufgrund seiner kompakten und ebenen Beschaffenheit gute Grundvoraussetzungen für die Radverkehrsförderung. Das Zentrum ist aus allen Ortsteilen mit dem Rad in unter 15 Minuten zu erreichen. Die einzige Ausnahme bildet der im Osten gelegene Ortsteil Hembergen. Speziell Wege mit einer Länge von unter fünf Kilometern sind dafür geeignet, mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden. Mit dem Pedelec sind auch größere Distanzen im Alltagsverkehr kein Hindernis.

Eine weitere gute Voraussetzung für die Radverkehrsförderung in Emsdetten ist der im bundesweiten Vergleich bereits hohe Radverkehrsanteil am Modal Split (vgl. 2.1).

Abbildung 15 Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad



	20 min ⇒ 76.03 km ² & Einwohner: 41989
	15 min ⇒ 45.54 km ² & Einwohner: 35434
	10 min ⇒ 20.19 km ² & Einwohner: 28044
	5 min ⇒ 4.74 km ² & Einwohner: 12274

Quelle: Openrouteservice 2021



Der Zweck des Radfahrens ist grundsätzlich in zielgerichteten, zügige **Alltagsverkehre** sowie **Freizeitverkehre** zu unterteilen.

Im **Alltagsverkehr** ist es wichtig, dass Radfahrende schnell, direkt, komfortabel und sicher an ihr Ziel gelangen. Die Netzanforderungen im Alltagsverkehr orientieren sich daher an Quell- und Zielpunkten, zu denen u.a. Wohnorte, Arbeitsorte, Versorgungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen und ÖV-Haltestellen zählen. In jedem Fall ist es erforderlich, die Nutzungsansprüche von unterschiedlichen Personengruppen zu berücksichtigen. Dazu zählen Kinder, Jugendliche und Erwachsene sowie Seniorinnen und Senioren.

Im **Freizeitverkehr** und zu touristischen Zwecken wird das Fahrrad von Personen in einem breiten Spektrum eingesetzt. Auf den Fahrten zu Freizeitzielen steht neben dem touristisch wertvollen Ziel auch der Weg im Vordergrund. Die Bewegung kann dabei sogar ohne festes Ziel als reiner Selbstzweck dienen. Nutzerinnen und Nutzer sind dabei unempfindlicher gegenüber Streckenführungen, die nicht den direktesten Weg nehmen. Relevanter für diese Personengruppe ist hingegen die Wegweisung.

Breiten

Komfortable Breiten für den Radverkehr sind erforderlich, um sichere Überholvorgänge zu ermöglichen und ausreichende Ausweichräume bei plötzlich auftretenden Hindernissen zu ermöglichen. Entsprechend dimensionierte Radverkehrsanlagen tragen so zum Ziel einer **fehlerverzeihenden Infrastruktur** bei, bei der individuelle Verhaltensfehler nicht zu Unfällen führen müssen. Außerdem ermöglichen breite Radverkehrsanlagen ein kommunikatives Nebeneinanderfahren, was das Radfahren deutlich attraktiver macht. Innerorts orientieren sich die Breitenempfehlungen an den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) als Stand der Technik. Dabei sind unter anderem ausreichende Abstände zum ruhenden ($\geq 0,75$ m) und fließenden Kfz-Verkehr ($\geq 0,5$ m) zu beachten.

Oberflächen

Ebene, griffige und widerstandsarme Oberflächen machen das Radfahren attraktiv und sicher. Asphaltdecken erfüllen die genannten Anforderungen am besten, aber auch faserloses Betonsteinpflaster erfüllt die Anforderungen relativ gut und kann alternativ in städtebaulich sensibleren Bereichen genutzt werden. Wassergebundene Decken sind im Alltagsradverkehr ungeeignet (Staub, Schlamm), sind wartungsintensiv und können nicht maschinell gereinigt und gewartet werden (Reinigung und Winterdienst). Wegen der massiven Auswaschungen durch Erosion und die daraus entstehenden Gefahrenstellen, verbieten sich wassergebundene Decken oder gar Kiesschüttungen in allen Gefällebereichen.

Markierung und Beleuchtung

Markierungen sind eine Grundvoraussetzung für die Sicherheit im Radverkehr. Sie gewährleisten eine eindeutige Abgrenzung und Abhebung vom Kfz- und Fußverkehr. Sowohl in Kreuzungsbereichen als auch entlang der Radinfrastruktur wird durch eine geeignete Markierung das Konfliktpotenzial gesenkt.

Eine Beleuchtung ist notwendig, um auch bei frühen oder späten Fahrten zur Arbeit oder zur Schule jederzeit sicher zum Ziel zu kommen. Ergänzend und dort, wo keine Beleuchtung zum Einsatz kommt, wird außerorts auf Radwegen eine reflektierende Randmarkierung empfohlen, um den Wegverlauf bei Dunkelheit sicher zu erkennen.

Winterdienst und Pflege

Für die angestrebte ganzjährige sichere Nutzbarkeit sind Radwege verstärkt zu pflegen und zu reinigen. Überwuchs im Frühjahr und Sommer, Laub im Herbst und Schnee im Winter sind prioritär zu entfernen, da Radwege im Gegensatz zu Kfz-Straßen deutlich weniger durch die Fahrräder freigefahren werden. Auch saisonale Effekte wie Verschmutzungen durch die Land- oder Forstwirtschaft müssen für ein sicheres Radwegenetz kurzfristig beseitigt werden. Die Priorisierung des Winterdienstes und der Pflege sollte sich an der Netzhierarchisierung orientieren.



Der Fahrradmarkt erlebt in Deutschland zurzeit einen regelrechten Aufschwung durch den „Verkaufsboom“ von Pedelecs. Im Jahr 2020 wurden deutschlandweit ca. 1.950.000 Pedelecs und E-Bikes verkauft, wodurch sich der Wachstumstrend seit 2007 dauerhaft fortsetzt. Jedes dritte verkaufte Zweirad im Jahr 2020 war mit einem Elektromotor ausgestattet. Das Wachstum ist u. a. darauf zurückzuführen, dass die zunehmende Angebotsvielfalt im Fahrradmarkt auch im Pedelec-Bereich zu finden ist. Neben bekannten Cityrädern finden Elektromotoren ihren Einsatz auch bei Mountainbikes, Trekkingrädern oder Lastenrädern, wodurch eine immer breitere und auch jüngere Zielgruppe angesprochen wird.

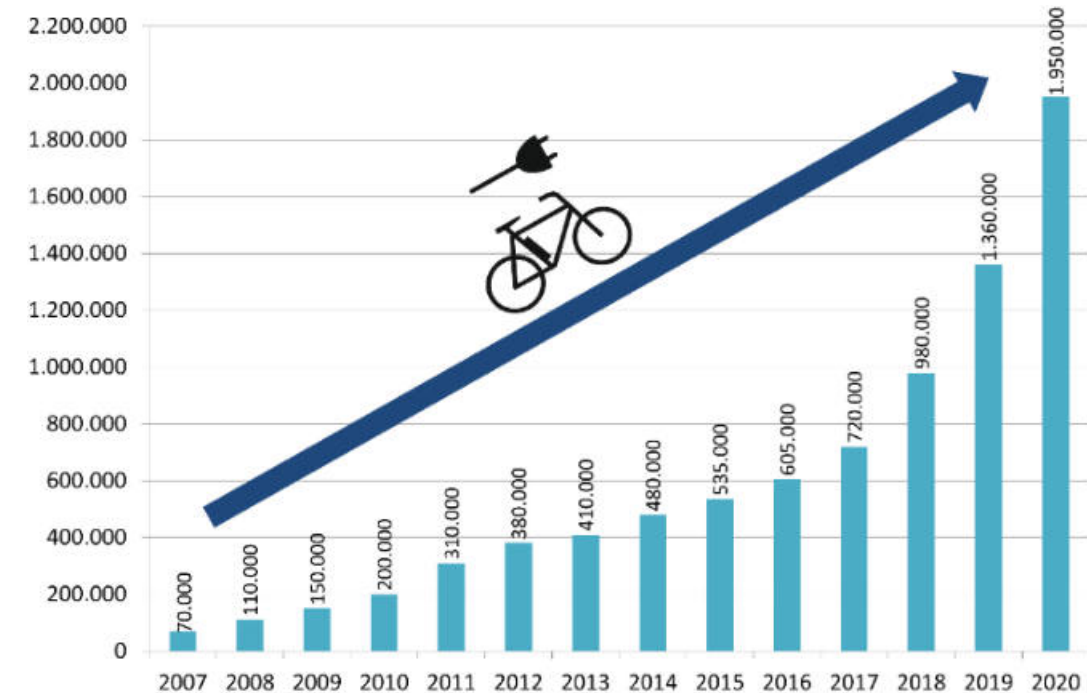
Neben der zunehmenden Modellvielfalt erweitert ein Pedelec die Nutzungsmöglichkeiten eines Fahrrads generell hinsichtlich folgender Aspekte:

- Zurücklegen größerer Distanzen bei geringerem Kraftaufwand (5 bis 20 km),
- Transport größerer Lasten sowie
- leichteres Überwinden von (natürlichen) Höhenunterschieden oder Gegenwind.

Hierdurch ergeben sich Möglichkeiten für unterschiedliche Einsatzzwecke, die bisher häufig mit dem privaten Pkw erfüllt wurden, z. B. Weg zur Arbeit, (Groß-)Einkauf, Kindertransport. Aber auch im gewerblichen Bereich können insbesondere elektrifizierte Lastenräder v. a. bei KEP-Diensten bisherige Kfz-Fahrten ersetzen und somit die CO₂-Emissionen senken.

Gleichwohl muss hierbei berücksichtigt werden, dass bestimmte Grundvoraussetzungen hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur bzw. -konzeption erfüllt sein sollten. Anforderungen an die elektrounterstützten Radverkehrsanlagen ergeben sich insbesondere in der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen, die hohe Fahrgeschwindigkeiten (25 km/h) ermöglichen sollten. Pedelec-Fahrende fahren im Durchschnitt 3 km/h schneller als normale Radfahrende der gleichen Altersgruppe. So erhöhen sich die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen unterschiedlichen Typen an Radfahrenden, aber auch zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr. Es ist also mit häufigeren Überholvorgängen zu rechnen. Insbesondere bei zunehmenden Pedelec-Verkehren sollten von planerischer Seite daher Empfehlungen für Radverkehrsanlagen größtmöglich berücksichtigt werden, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten.

Abbildung 16 Bundesweiter Verkauf von Pedelecs und E-Bikes



Quelle: Planersocietät nach ZIV 2021



Abbildung 17 Radrouten im Zielnetz



Identifizierte Hindernisse bzw. Netzlücken

(von Norden nach Süden)

- Beschilderung, die das Ende des gemeinsamen Geh- und Radweg kennzeichnet. Kein Schild für den Beginn eines Radweges vorhanden.



- Brücke ist beidseitig gesperrt



- Keine Streckenverbindung vorhanden

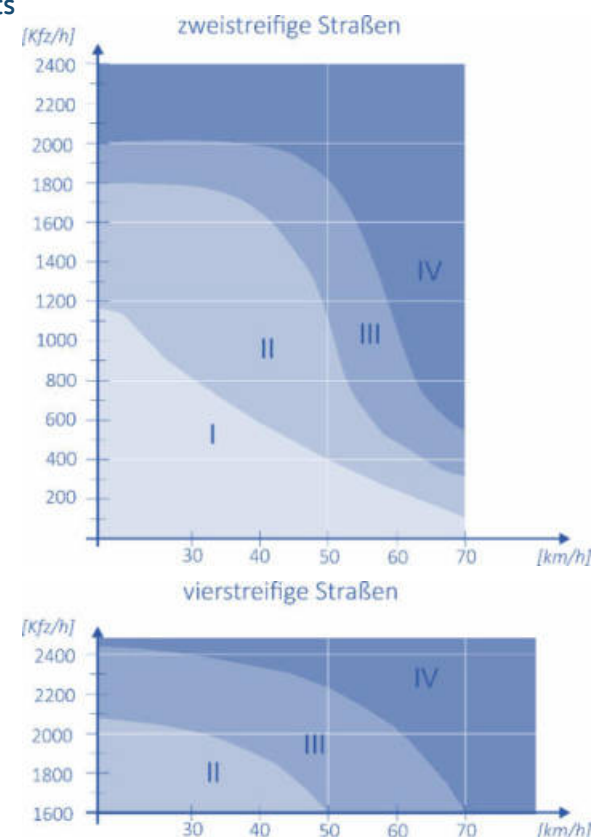
Führungsformen und Verkehrssicherheit

Neben der Wegelänge ist bei der Verkehrsmittelwahl auch die Fahrradfreundlichkeit der Infrastruktur entscheidend. Die Mehrheit der Bevölkerung ist zwar interessiert am Radfahren, lässt sich durch fehlende oder ungenügende Radverkehrsinfrastrukturen sowie stressige Verkehrssituationen jedoch davon abhalten.

Maßgeblich für die empfohlene Führungsform des Radverkehrs ist die Kfz-Belastung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Neben diesen beiden Faktoren nimmt zudem die Flächenverfügbarkeit zwangsweise eine Rolle bei der Planung von Radverkehrsanlagen ein. Ist aufgrund von unzureichender Flächenverfügbarkeit keine Neuaufteilung des Straßenraums möglich, gilt es, den Radverkehr bestmöglich in bestehende Systeme zu integrieren. Entscheidend dabei ist, dass die Qualität der Radinfrastruktur trotz dessen hoch ist und der Radverkehr ausreichend sichtbar gemacht wird. Dies gilt nicht nur für Kreuzungsbereiche, sondern auch an Einmündungen, Zufahrten und ggf. auf der Fahrbahn.

In Verbindung mit dem Thema Führungsformen ist der Aspekt der Verkehrssicherheit zu erwähnen. Das Fahrrad ist ein Fahrzeug und soll daher in der Regel die Fahrbahn nutzen, soweit es die verkehrlichen Umstände erlauben. Das Unfallaufkommen auf der Fahrbahn ist statistisch betrachtet geringer als beim Radfahren im Seitenraum. Der entscheidende Grund hierfür ist die bessere Sichtbarkeit der Radfahrenden für den motorisierten Verkehr, insbesondere beim Abbiegevorgang in Kreuzungsbereichen und Einmündungen. Im Radverkehr stimmt allerdings häufig das subjektive nicht mit dem objektiven Sicherheitsgefühl überein, denn vor allem unsichere und ältere Radfahrende bevorzugen die getrennte Führung vom Rad- und Kfz-Verkehr.

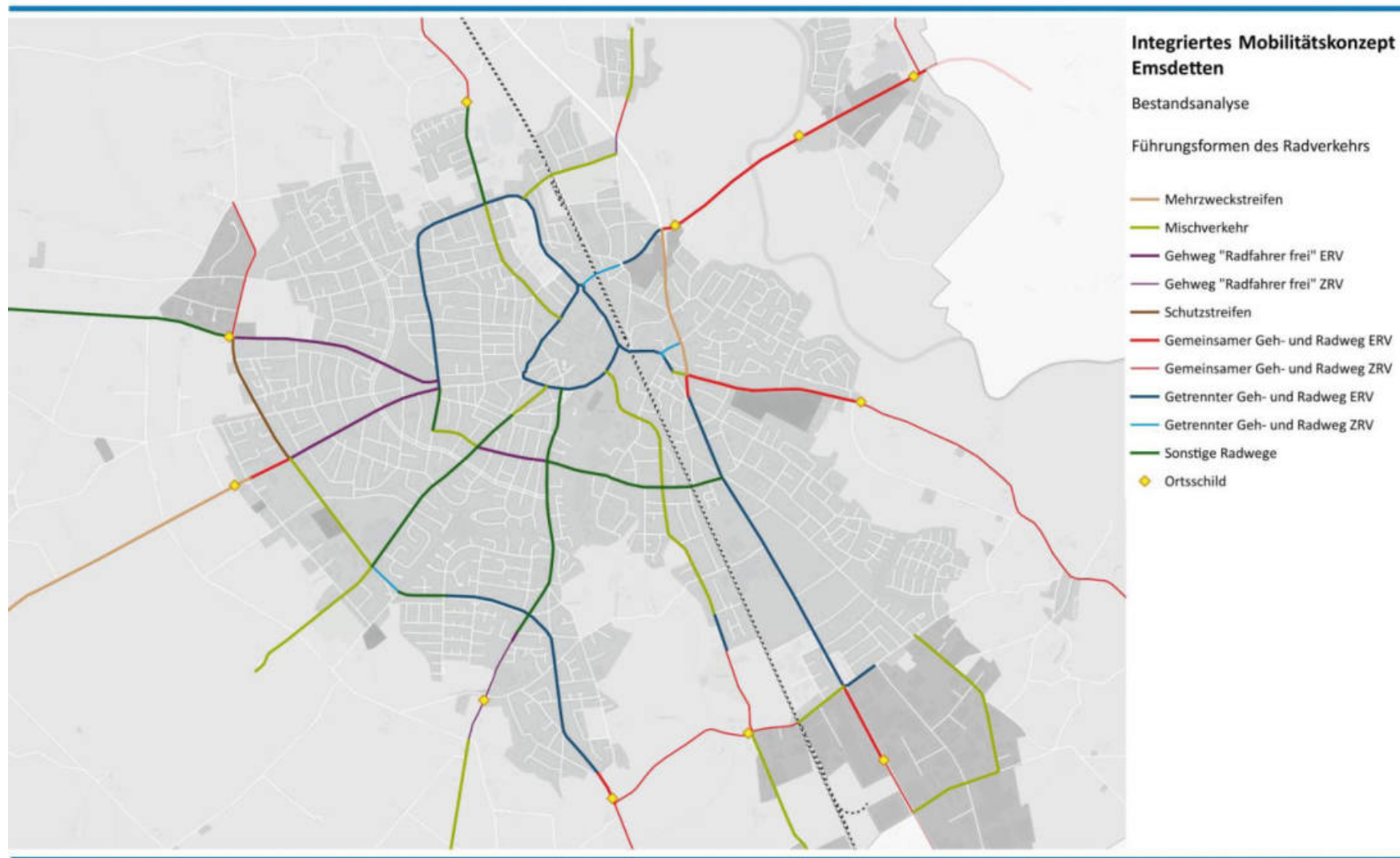
Abbildung 18 Belastungsbereiche für die Radverkehrsinfrastruktur innerorts



- I** Mischverkehr auf der Fahrbahn; benutzungspflichtige Radwege sind nicht zulässig
- II** Schutzstreifen; „Radfahrer frei“ auf Gehweg
- III** Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr empfohlen (Radweg, Radfahrstreifen)
- IV** Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr unerlässlich (Radweg, Radfahrstreifen)



Abbildung 19 Führungsformen des Radverkehrs



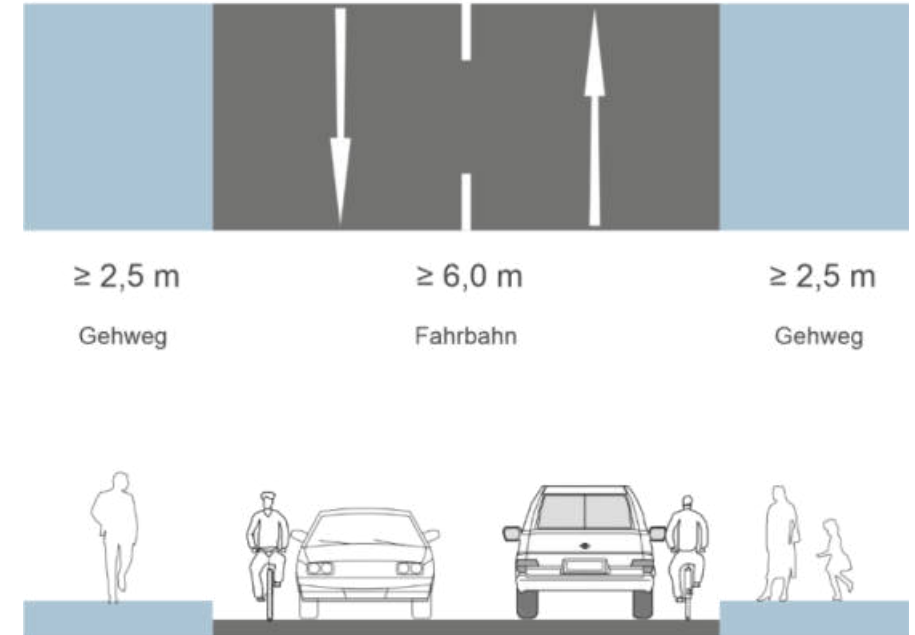
Mischverkehr (innerorts)

Die Radverkehrsführung im Mischverkehr ist besonders dort sinnvoll einsetzbar, wo geringe Kfz-Verkehrsströme und niedrige Geschwindigkeiten vorherrschen:

- Bei Tempo 50: bis 5.000 Kfz/Tag
- Bei Tempo 30: bis 10.000 Kfz/Tag

Dies kann auch auf klassifizierten Straßen der Fall sein, die wenig befahren sind. Zu vermeiden ist eine Fahrbahnbreite zwischen 6,0 m und 7,0 m, die bei Gegenverkehr zu einem zu engen Überholen durch Kfz verleitet.

Abbildung 20 Musterquerschnitt Mischverkehr innerorts





Mischverkehr in Emsdetten (innerorts)

z.B. Am Strietbach, Blumenstr., Rheiner Str., Brookweg



- Besonderheit in Emsdetten: Mehrzweckstreifen (tlw. mit Gehweg „Radverkehr frei“)

z.B. Borghorster Str., Neuenkirchener Str., Taubenstr.



Mischverkehr in Emsdetten (innerorts)

- Entlang vieler Straßen sind Radwege ohne Benutzungspflicht vorzufinden
z.B. Neubrückenstraße, Münsterstraße, Hemberger Damm, Brookweg
- Beobachtung: Radfahrende bevorzugen oft das Fahren auf den Radwegen gegenüber dem Fahren auf der Fahrbahn



Fahrradstraße

Fahrradstraßen eignen sich gut im Nebennetz nicht-klassifizierter Straßen zur bevorrechtigten Führung des Radverkehrs. Besonders dort, wo aus verkehrsrechtlichen Gründen keine Radwege oder Markierungslösungen zulässig bzw. sinnvoll sind oder schmale Straßenquerschnitte vorhanden sind, können Fahrradstraßen wichtige Radverkehrsachsen verdeutlichen und durch eine Bevorrechtigung den Radverkehr beschleunigen. Durch die aktuelle Novelle der VwV-StVO durch den Bundesrat 2021 wurde die Einrichtung von Fahrradstraßen maßgeblich vereinfacht. Diese dürfen nun dort angeordnet werden, wo aufgrund der Netzbedeutung für den Radverkehr eine gute Radverkehrsinfrastruktur erforderlich ist. Im Jahr 2021 erarbeitete die Stadt Emsdetten die Grundzüge für die Gestaltung von Emsdettener Fahrradstraßen:

- Tempo 30; Parken durch Kfz erlaubt (Sicherheitsabstände einhalten!)
- In der Regel Mitbenutzung durch Kfz (z. B. Anlieger oder Kraftomnibus)
- $\geq 4,00$ m Fahrbahnbreite
- 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- 2,50 m Längsparken
- Flächiges Einfärben der Anfangs- und Endbereiche (in einer Länge von 15 m)
- Flächiges Einfärben der Kreuzungsbereiche mit untergeordneten Straßen
- Piktogramme (VZ 244.1) vor den rot eingefärbten Anfangs- und Endbereichen sowie den Kreuzungsbereichen
- Regelmäßige Wiederholung des Piktogramms (VZ 244.1) alle 75 bis 100 m
- Markierung der Fahrbahnbegrenzung mit einer roten Leitlinie als Breitstrich
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke

Fahrradstraßen in Emsdetten

- Bisher keine vorhanden
- Geplante Einrichtung einer Fahrradstraße in der Blumenstraße und im Goldbergweg

Abbildung 21 Musterquerschnitt Fahrradstraße

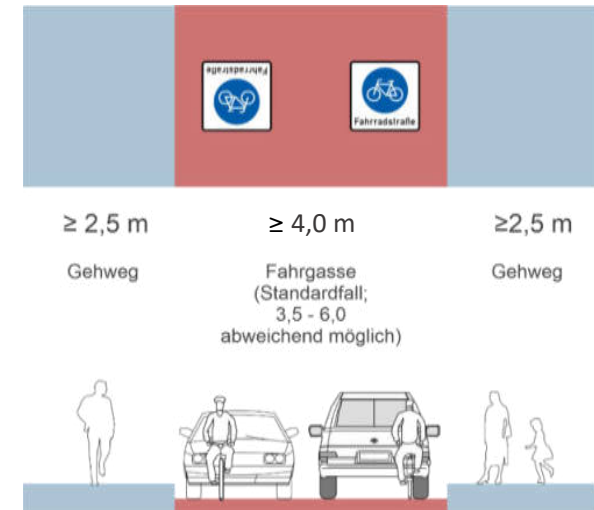
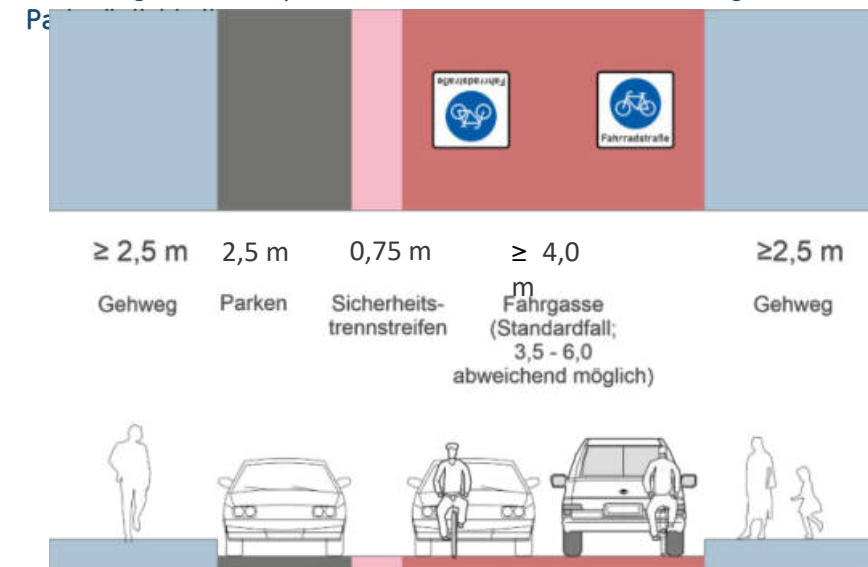


Abbildung 22 Musterquerschnitt Fahrradstraße mit einseitiger



Schutzstreifen (innerorts)

Mindestens 1,25 m breite Schutzstreifen kommen dort zum Einsatz, wo bauliche Radwege oder Radfahrstreifen räumlich nicht umsetzbar sind. Ihr Einsatz ist an Maximalmengen des Kfz-Verkehrs gebunden. Ab 7,0 m Fahrbahnbreite sind beidseitige Schutzstreifen möglich, darunter können bis zu einer minimalen Fahrbahnbreite von ca. 6,0 m einseitige Schutzstreifen (z. B. bergauf) mit Piktogrammketten (bergab) kombiniert werden. In Einzelfällen werden Schutzstreifen als Notlösung vorgeschlagen, wenn die Verkehrsbelastung eigentlich einen Radweg oder Radfahrstreifen erfordern, dieser aber räumlich nicht unterzubringen ist. Diese Fälle sind im Einzelfall zu prüfen.

- Breite Schutzstreifen (inkl. 0,12 m Schmalstrich):
 - Regelmaß: 1,25 m
 - Besser: $\geq 1,75$ m für bessere Überholmöglichkeiten des Radverkehrs
- Verbleibende Kernfahrbahnbreite: 4,5 m
- $\geq 0,75$ m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke (Fahrbahnniveau)
- Rotfärbung bei Einfahrten und in Kreuzungen prüfen
- Einseitige Schutzstreifen oder Kombinationen mit Piktogrammketten bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,0 m und 7,5 m

Abbildung 23 Musterquerschnitt beidseitiger Schutzstreifen

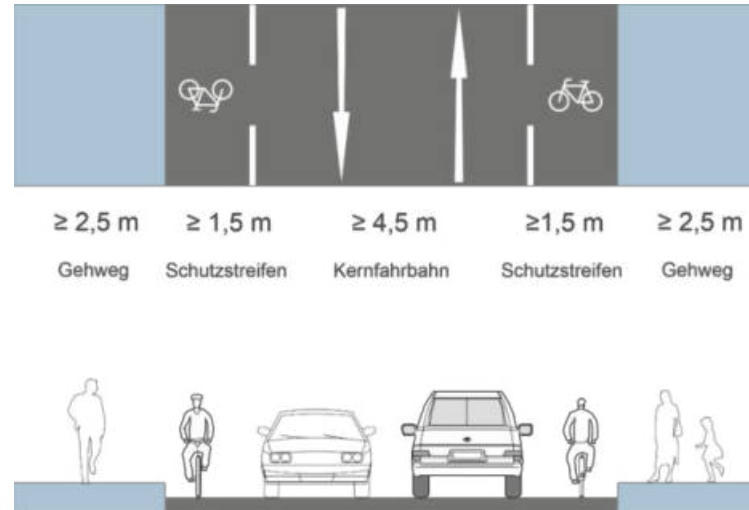


Abbildung 24 Musterquerschnitt einseitiger Schutzstreifen und Piktogrammkette

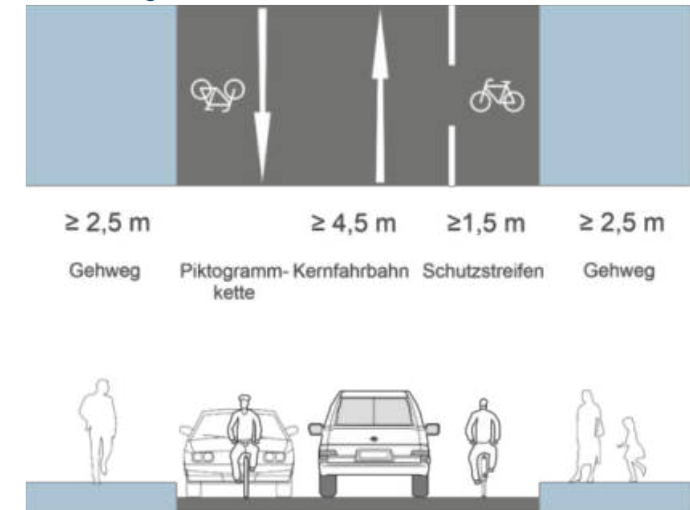
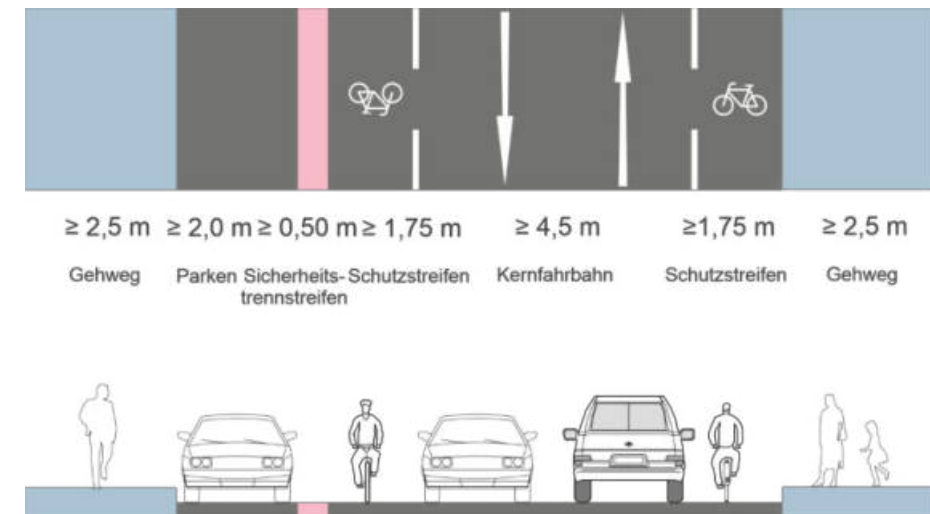


Abbildung 25 Musterquerschnitt beidseitiger Schutzstreifen mit einseitiger Parkmöglichkeit





Schutzstreifen in Emsdetten (innerorts)

- Fehlender Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
z.B. Silberweg





Radfahrstreifen (innerorts)

Radfahrstreifen sind innerorts eine qualitativ hochwertige Alternative zu baulichen Radwegen. Sie können bei ausreichenden Fahrbahnbreiten ($\geq 9,7$ m) mit relativ geringem Aufwand markiert werden. Radfahrstreifen dürfen vom Kfz-Verkehr nicht mitbenutzt werden.

- Breite Radfahrstreifen (inkl. 0,25 m Breitstrich, VZ 295):
 - Regelmaß: 1,85 m
 - Besser: $\geq 2,25$ m für bessere Überholmöglichkeiten des Radverkehrs
- Verbleibende Mindestfahrbahnbreite: 6 m
- $\geq 0,75$ m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke (Fahrbahnniveau)
- Rotfärbung bei Einfahrten und in Kreuzungen prüfen

Radfahrstreifen in Emsdetten

- Keine vorhanden

Abbildung 26 Musterquerschnitt beidseitiger Radfahrstreifen

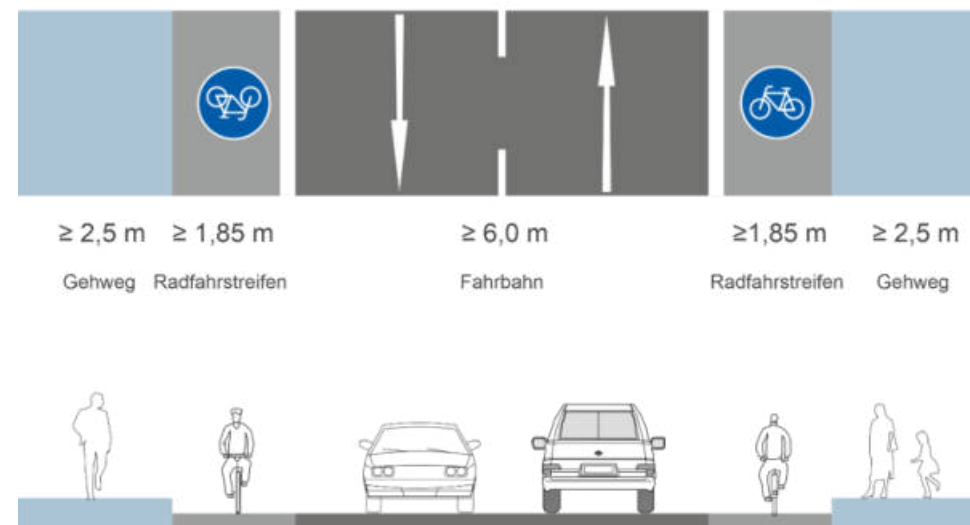
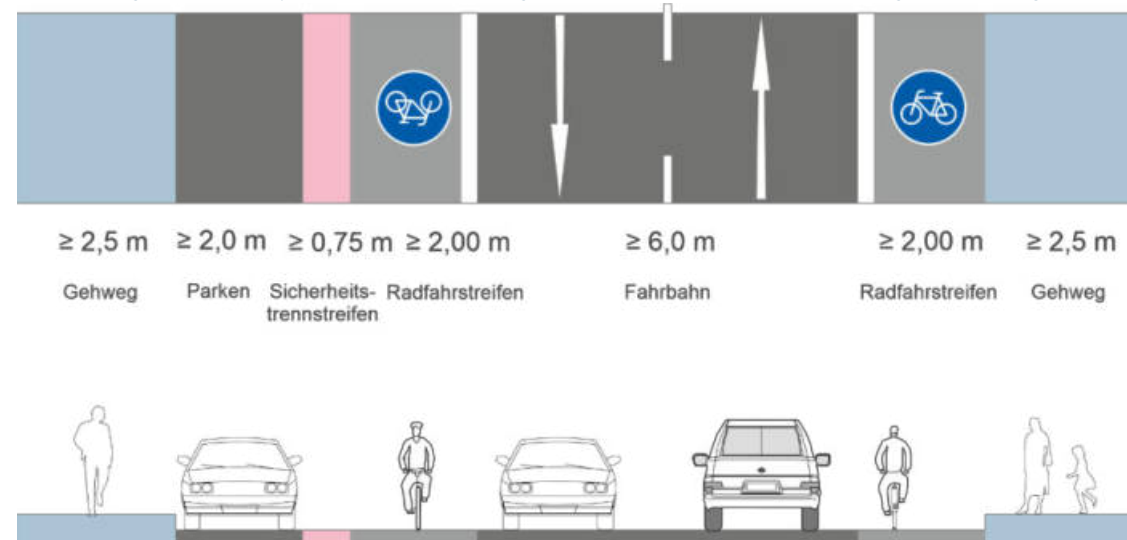


Abbildung 27 Musterquerschnitt beidseitiger Radfahrstreifen mit einseitiger Parkmöglichkeit



Getrennte Geh- und Radwege (innerorts)

Bauliche Radwege stellen für viele Menschen die bevorzugte Radverkehrsinfrastruktur dar. Durch die bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr und Fußverkehr vermitteln sie ein hohes subjektives Sicherheitsgefühl. Für eine auch objektiv hohe Sicherheit ist dazu allerdings auch die entsprechende Gestaltung von Knotenpunkten, Einmündungen und Einfahrten erforderlich. Wegen des massiven Flächenbedarfs bei regelgerechter Ausformung, sind getrennte Geh- und Radwege innerorts nur selten umsetzbar.

- Straßenbegleitende beidseitige Radwege im Einrichtungsverkehr innerorts
- Breite Radweg:
 - Haupt- und Nebennetz 1,6 m
 - Besser 2,0 m für bessere Überholmöglichkeiten des Radverkehrs
- Optische und taktile Trennung zwischen Gehweg und Radweg z.B. weißer Noppenstein (0,1 m)
- Standardmäßig 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg (optisch abgegrenzt), ggf. sogar 0,75 m
- Mindestens 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Keine Absenkung an Grundstückseinfahrten, sondern Rampensteine für den Kfz-Verkehr
- Möglichst fahrdynamische Absenkung an Kreuzungen und Einmündungen mit 0-Absenkung

Abbildung 28 Musterquerschnitt beidseitiger getrennter Geh- und Radweg

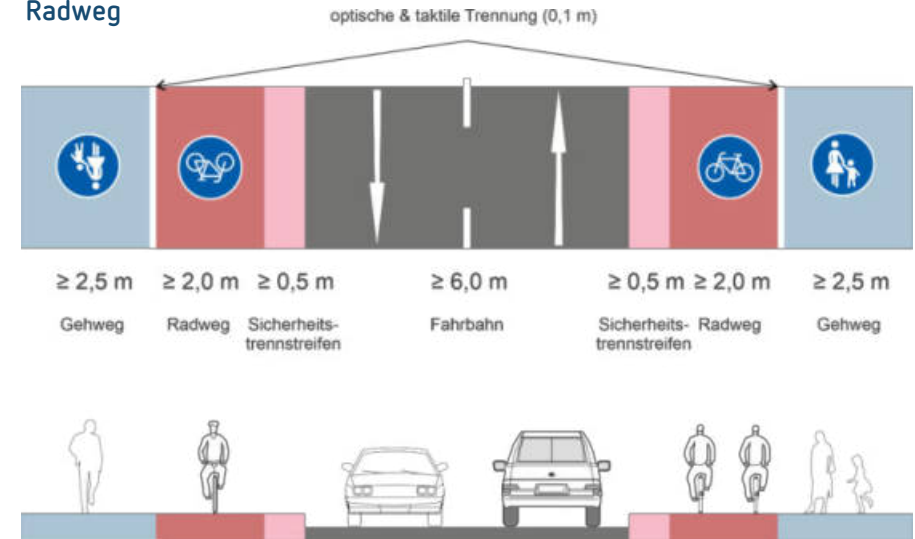


Abbildung 29 Musterquerschnitt beidseitiger getrennter Geh- und Radweg mit einseitiger Parkmöglichkeit



Getrennte Geh- und Radwege in Emsdetten (innerorts)

- Unterbrechung und Absenkung der Wege an Grundstückseinfahrten
z.B. Mühlenstr., Grevener Damm



- Unzureichende Breite oder Belagsschäden
z.B. Wilhelmstr., Grevener Damm



- Fehlender Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn/parkenden Kfz und Radweg
- Fehlende optische und taktile Trennung zwischen Geh- und Radweg z.B. weißer Noppenstein
z.B. Lerchenfeld, In d. Lauge



Weitere Mängel:

- Unzureichende optische Erkennbarkeit, z. B. durch Roteinfärbung
- Fehlende fahrdynamische Absenkung an Kreuzungen und Einmündungen mit 0-Absenkung

Gemeinsame Geh- und Radwege (innerorts)

In beengten Ortslagen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen können gemeinsame Geh- und Radwege genutzt werden. Ab einem mittleren Fußverkehrsaufkommen und Sondernutzungen (z. B. Einzelhandel) ist von dieser Führungsform allerdings abzusehen, da eine Vielzahl an Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr zu befürchten ist und die angestrebte Qualität für den Radverkehr nicht mehr erreicht werden kann.

- Breiten
 - 3,00 m bei ≤ 70 zu Fuß Gehenden und Radfahrenden pro Stunde
 - 3,00 m – 4,00 m bei ≤ 100 zu Fuß Gehenden und Radfahrenden pro Stunde
 - $\geq 4,00$ m bei ≤ 150 zu Fuß Gehenden und Radfahrenden pro Stunde
- Standardmäßiger Ausbau mit Betonsteinpflaster ohne Fase
- $\geq 0,5$ m Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Weg (optisch abgegrenzt),
- $\geq 0,75$ m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Keine Absenkung an Grundstückseinfahrten, sondern Rampensteine für den Kfz-Verkehr

Abbildung 30 Musterquerschnitt gemeinsame Geh- und Radwege im Einrichtungsverkehr

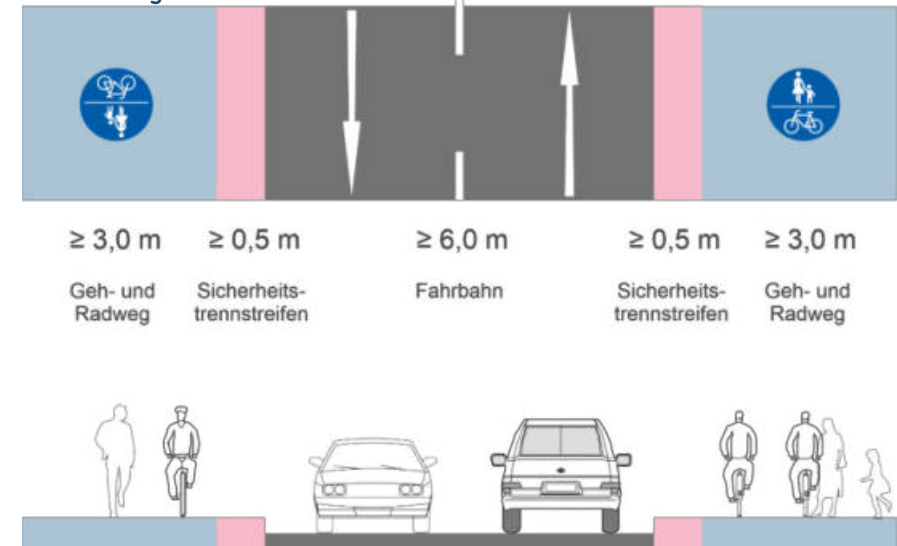
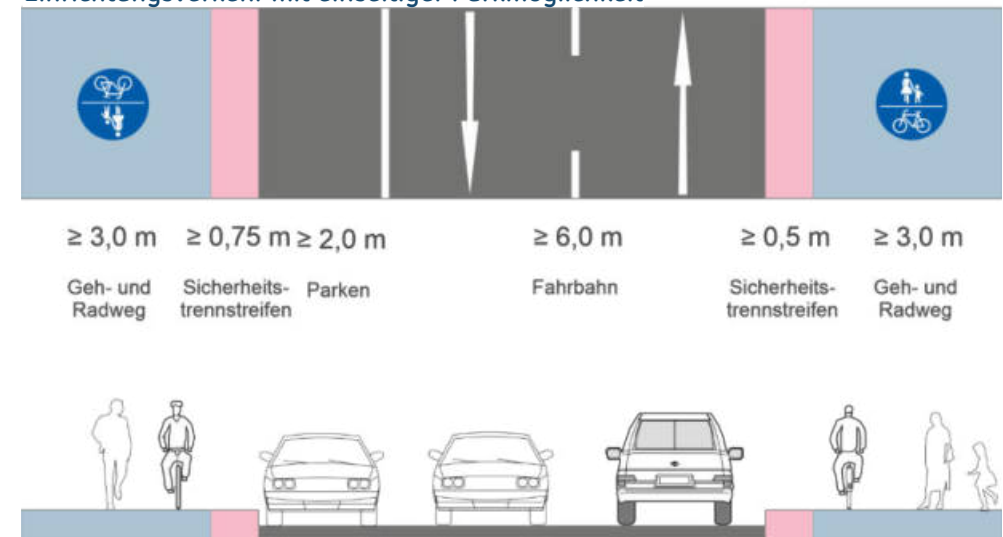
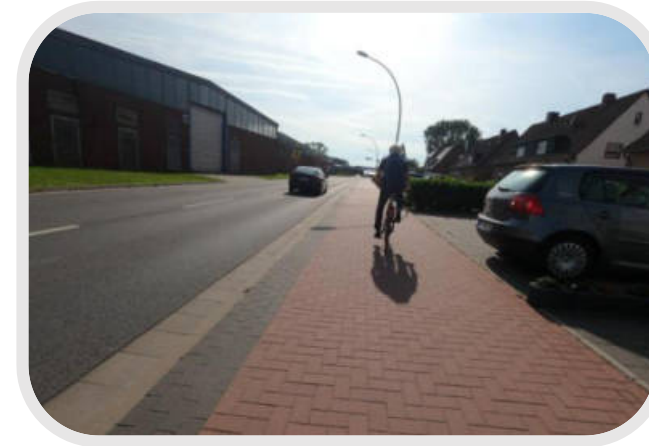


Abbildung 31 Musterquerschnitt gemeinsame Geh- und Radwege im Einrichtungsverkehr mit einseitiger Parkmöglichkeit



Gemeinsame Geh- und Radwege in Emsdetten (innerorts)

z.B. Borghorster Straße, Hansestraße, Südring



Stellenweise Mängel:

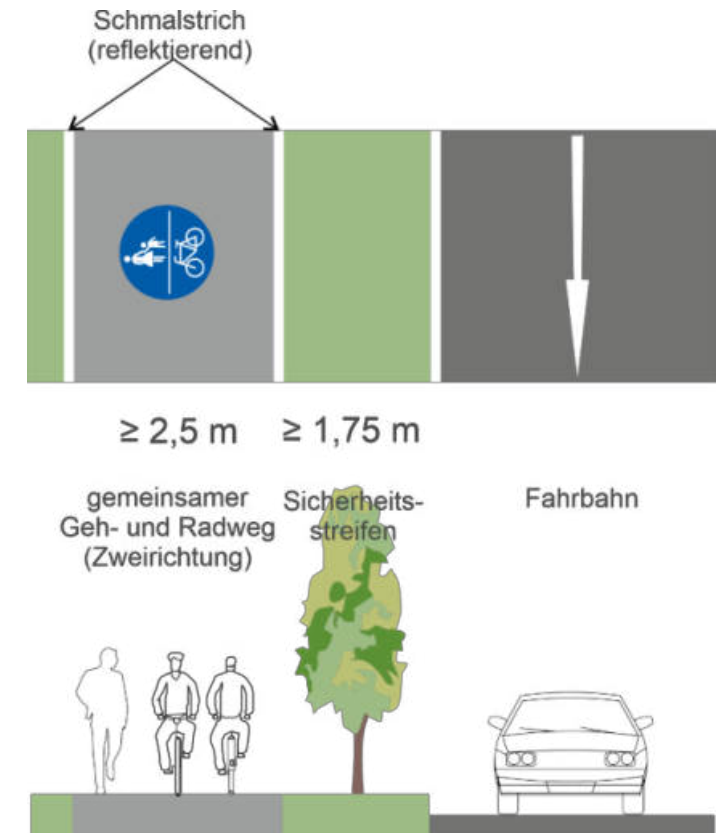
- Belagsschäden
- Absenkung an Grundstückseinfahrten anstatt Rampensteinen für den Kfz-Verkehr
- Mangelnde Markierung an Furten

Gemeinsame Geh- und Radwege (außerorts)

Außerorts werden wegen des geringeren Fußverkehrsaufkommens in der Regel einseitige gemeinsame Geh- und Radwege vorgeschlagen, auf denen der Radverkehr in beiden Fahrrichtungen fahren kann.

- Breiten:
 - $\geq 2,5$ m (Hauptnetz und Nebennetz)
 - $\geq 2,0$ m im Bestand tolerierbar
 - Größere Breiten ($\geq 3,0$ m) bei Bedarf sinnvoll (z. B. hohes Fußverkehrsaufkommen)
- $\geq 1,75$ m Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Verkehr; bei Einbau von Leitplanken geringere Abstände zur Fahrbahn möglich
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke
- Standardmäßige Ausstattung mit reflektierenden Randmarkierungen (Schmalstrich)
- Prüfung dynamische Beleuchtung im Hauptnetz

Abbildung 32 Musterquerschnitt straßenbegleitender Geh- und Radweg außerorts im Zweirichtungsverkehr

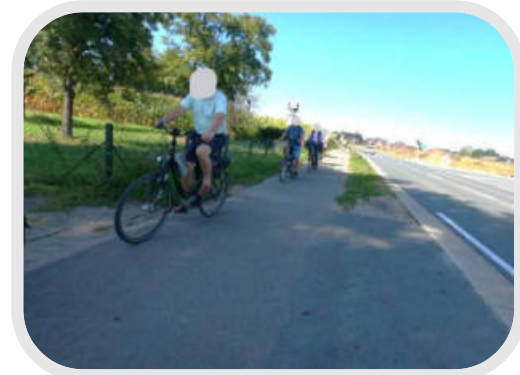




Gemeinsame Geh- und Radwege in Emsdetten (außerorts)

- Unzureichende Breiten und Belagsschäden

z.B. Nordwalder Str., Rheiner Str., Reckenfelder Str.



- Für den Radverkehr freigegebene Seitenstreifen → fehlender Abstand zum fließenden Verkehr durch Sicherheitstrennstreifen oder Leitplanken

z.B. Neuenkirchener Straße, Borghorster Straße



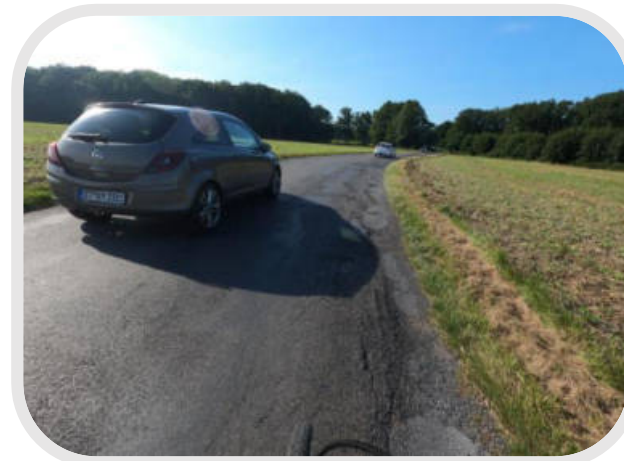
Weitere Wege in Emsdetten

- **Eigenständige Geh- und Radwege**
 - Wegeführung abseits der Straßen
 - Meist wassergebundene Decken
 - Teilweise Beleuchtung
 - z.B. Albert-Haverkamp-Weg



- **Landstraßen mit Mischverkehr**

z.B. Buchenweg, Sternbusch, Emsdettener Straße





Radabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Das Rad sollte hierbei an den Quell- und Zielorten des Radverkehrs sicher, standfest, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abstellbar sein. Mit dem steigenden Anschaffungswert erhöhen sich speziell bei Pedelecs die Anforderungen an die Dimensionen und Sicherheit der Abstellmöglichkeiten.

Detaillierte **Empfehlungen für Radabstellanlagen** enthalten die einschlägigen Regelwerke:

- Guter und sicherer Halt aller Fahrradgrößen und -typen ohne Beschädigungsgefahr an Fahrrad oder Teilen der Abstellanlage.
- Gute Zugänglichkeit zum bequemen Ein- und Ausparken mit ausreichendem Bewegungsspielraum, Achsenabstände der Fahrradhalter mind. 1 Meter, besser 1,5 Meter.
- Ausreichender Diebstahlschutz durch Anschließmöglichkeit des Rahmens, sofern das Fahrrad nicht komplett eingeschlossen werden kann.
- Einfache Reinigung und sicherer Betrieb durch übersichtliche Gestaltung, ausreichende lichte Höhe bei Überdachung und Vermeidung von scharfen Kanten und Sturzgefahren.
- Gute Installationsmöglichkeiten durch vielseitig geeignete Anlehn- und Anschließmöglichkeiten der Fahrräder an der Radabstellanlage (z. B. durch zusätzlichen Unterholm).

Im Straßenraum weist vor allem die Häufung von wild abgestellten Fahrrädern auf das Fehlen geeigneter Abstellanlagen hin. Wild abgestellte Fahrräder werden entweder gar nicht angeschlossen oder an nicht dafür vorgesehenen Objekten abgestellt. Ein Grund hierfür kann neben den fehlenden oder nicht ausreichenden Abstellmöglichkeiten eine zu große Entfernung zwischen Zielort und bestehenden Abstellanlagen sein. Je nach Zweck tolerieren die Nutzerinnen und Nutzer unterschiedliche Entfernungen. Während bei einer kurzen Erledigung mit maximal einer Stunde Dauer in der Regel eine Entfernung von lediglich 10 m akzeptiert wird, steigt die Toleranzgrenze bei längeren Erledigungen auf 25 m und für Tagesparken ggf. mit zusätzlichen Dienstleistungen auf bis zu 100 m.



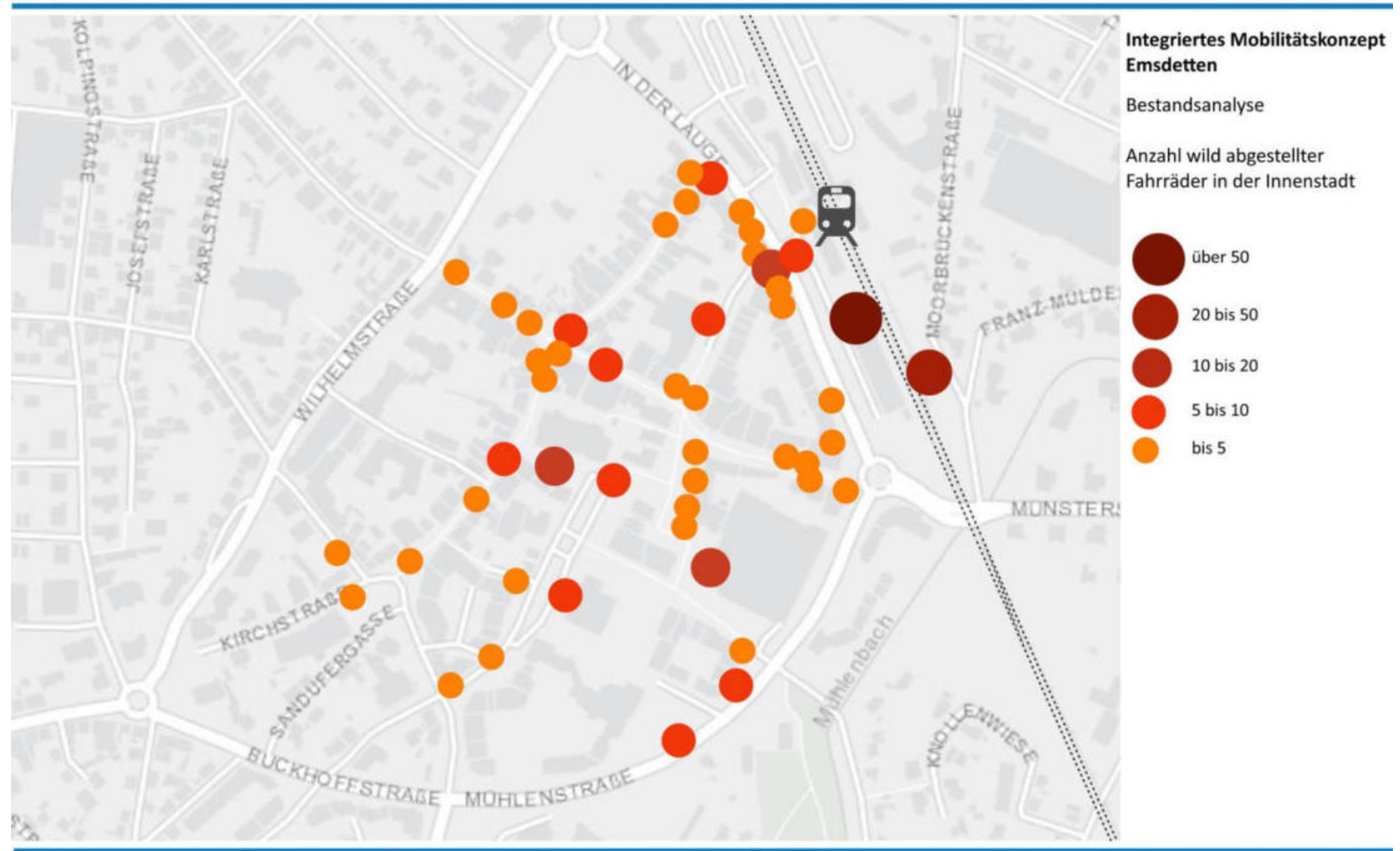
B+R-
Anlage



Kirchstraß



Abbildung 33 Anzahl wild abgestellter Fahrräder in der Innenstadt





Die Varianz der Personengruppen im Radverkehr und deren unterschiedlichen Nutzungsansprüche sind eine Herausforderung bei der Radverkehrsplanung. Deshalb gilt es nicht mehr nur sichere Infrastrukturanlagen zu etablieren, sondern auch der **Information und Kommunikation** in der Radverkehrsförderung Beachtung zu schenken. Als neues Aufgabenfeld haben sich für Städte und Kommunen Kampagnen als festes Förderinstrument etabliert.

Wirkungsvolle städtische Kampagnen und Aktionen können zur Stärkung des Images einer Stadt als sogenannte „Fahrradstadt“ beitragen (Maskottchen, Marke, Kartenmaterial, Fahrradbotschafterin oder Fahrradbotschafter) – sowohl international als auch national in verschiedensten Medien (Artikel, Forschungsberichte, Fernsehsendungen, Workshops). Auch das Thema der gegenseitigen Rücksichtnahme, der Akzeptanz für (neue) Führungsformen sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit kann im Rahmen von Öffentlichkeitsarbeit (Kampagnen, Informationsvermittlung, Regelkunde, Fahrtraining, Fahrradkurse) adressiert werden. Zielgruppenspezifisches Marketing – beispielsweise für Schülerinnen und Schüler, Pendlerinnen und Pendler, Einkaufende, Seniorinnen und Senioren – runden die Radverkehrsförderung einer Kommune ab. Neben städtisch konzentrierten Kampagnen können Marketingkonzepte ebenso raumübergreifend angelegt sein, wie beispielsweise das dreiwöchige STADTRADELN zeigt.

Am STADTRADELN nimmt Emsdetten seit dem Jahr 2016 teil und erzielte mit 1.518 Teilnehmenden und 211.861 geradelten Kilometern im Jahr 2021 im bundesweiten Vergleich in der Kategorie Städte mit 10.000 bis 49.999 Einwohnerinnen und Einwohnern den Rang 16. Ebenfalls positiv hervorzuheben ist das seit 25 Jahren bestehende traditionelle „Anradeln“ (Emsdettener Acht) sowie das erfolgreich abgeschlossenen Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenrädern bzw. Lastenanhängern, welches im Jahr 2022 erneut startet.

Abbildung 34 STADTRADELN-Ergebnisse für Emsdetten aus dem Jahr 2021



Quelle: STADTRADELN 2021



ADFC-Fahrradklimatest 2020

Der ADFC-Fahrradklimatest wird seit 1998 alle zwei Jahre durchgeführt und soll einen Status über die Fahrradfreundlichkeit der Kommunen darstellen. Durch die Abfrage spezifischer Belange anhand eines Fragebogens soll so der „Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland“ (vgl. ADFC, 2021) abgebildet werden. Emsdetten hat 2020 neben 1.023 weiteren Städten und Gemeinden zum vierten Mal an der Umfrage teilgenommen.

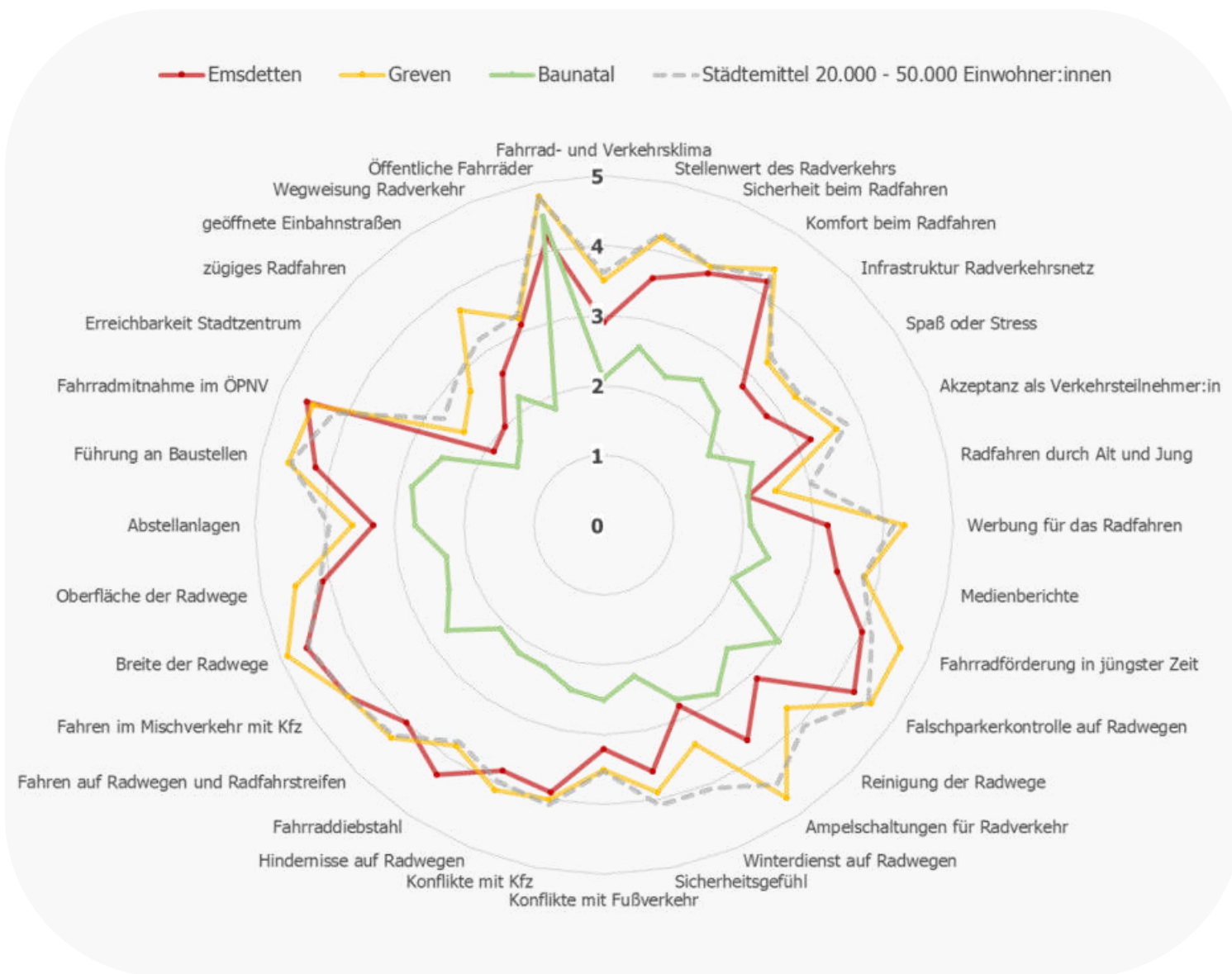
Die insgesamt rund 230.000 Bürgerinnen und Bürger, die sich an dem ADFC-Fahrradklimatest beteiligten, haben die Fahrradfreundlichkeit in Deutschland im Durchschnitt mit 3,9 bewertet, es herrscht somit eine ausreichende Zufriedenheit bei den Radfahrenden.

Emsdetten im Fahrradklimatest

Mit einer Gesamtbewertung des Radverkehrs mit der Note 3,46 belegt Emsdetten in der Ortsgrößenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern deutschlandweit Platz 36 von 415, in Nordrhein-Westfalen den 15. von 116 Plätzen. Die 328 Teilnehmenden bewerteten den Zustand des Radverkehrs in Emsdetten damit besser als der deutschlandweite Durchschnitt. Besonders positiv wurde die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Note 1,9), das zügige Vorankommen (Note 2,0) sowie das Radfahren durch Alt und Jung (Note 2,1) bewertet. Eine eher negative Benotung erhielt der Radverkehr in Emsdetten in Bezug auf die Breiten der Radwege (Note 4,6), die Fahrradmitnahme im ÖV (Note 4,6), das Fahren im Mischverkehr mit Kfz (Note 4,4) sowie das Thema Fahrraddiebstahl (Note 4,3).

Der Fahrradklimatest trägt dazu bei, sowohl die Schwächen als auch Stärken des Radverkehrs innerhalb der Gemeinde zu identifizieren und dementsprechend Handlungserfordernisse aufzudecken.

Abbildung 35 Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests 2021





Fazit

Die kurzen Entfernungen und die geographische Beschaffenheit bieten gute Voraussetzungen für die Radverkehrsförderung in Emsdetten. Begünstigt wird dies zudem durch die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt und den hohen Radverkehrsanteil. Der hohe Radverkehrsanteil kombiniert mit der bestehenden Durchlässigkeit der Emsdettener Innenstadt bewirken, dass bereits viele Bewohnerinnen und Bewohner das Fahrrad für den Weg zum Stadtzentrum und Bahnhof nutzen. Gleichzeitig führt dies jedoch dazu, dass in diesem Bereich eine hohe Anzahl an wild abgestellten Fahrrädern andere Verkehrsteilnehmende stellenweise einschränkt und eine Herausforderung darstellt. Weitere Defizite lassen sich hinsichtlich der Qualitäten und Einheitlichkeit der Radverkehrsanlagen identifizieren, was eine negative Beeinflussung des Fahrkomforts bedingt. In Emsdetten ist die Varianz an Führungsformen hoch und es besteht offenkundig eine Unsicherheit über die Verkehrsrechte und -regeln des Radverkehrs. Das Radfahren in Emsdetten ist folglich für viele Bewohnerinnen und Bewohner nicht intuitiv möglich.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Einheitlichkeit in Führungsformen und Qualität der Radinfrastruktur
- Schaffung eines durchgängigen Fahrkomforts
- Netzlückenschließung
- Schaffung ausreichender und anwendungsgerechter Radabstellmöglichkeiten
- Schaffung eines breiten Verständnisses bezüglich Benutzungspflicht und Mischverkehr
- Schaffung eines rücksichtsvollen Miteinander zwischen Rad- und Fußverkehr sowie Rad- und Kfz-Verkehr

Stärken

- + Hoher Radverkehrsanteil und gutes Fahrradklima
- + Gute Bedingungen Fahrradparken in der Innenstadt und am Bahnhof hinsichtlich Qualität und Zugänglichkeit (dennoch viele wild abgestellte Fahrräder)
- + Planung der Blumenstraße und des Goldbergwegs als Fahrradstraßen
- + Durchlässigkeit der Innenstadt durch geöffnete Fußgängerzone
- + Vorhandene Radwegebeschilderung
- + Lademöglichkeiten für E-Bikes stellenweise vorhanden
- + Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenfahrrädern (+Anhängern) der Stadt wurde gut angenommen und voll ausgeschöpft
- + Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Emsdettener Acht, STADTRADELN)

Schwächen

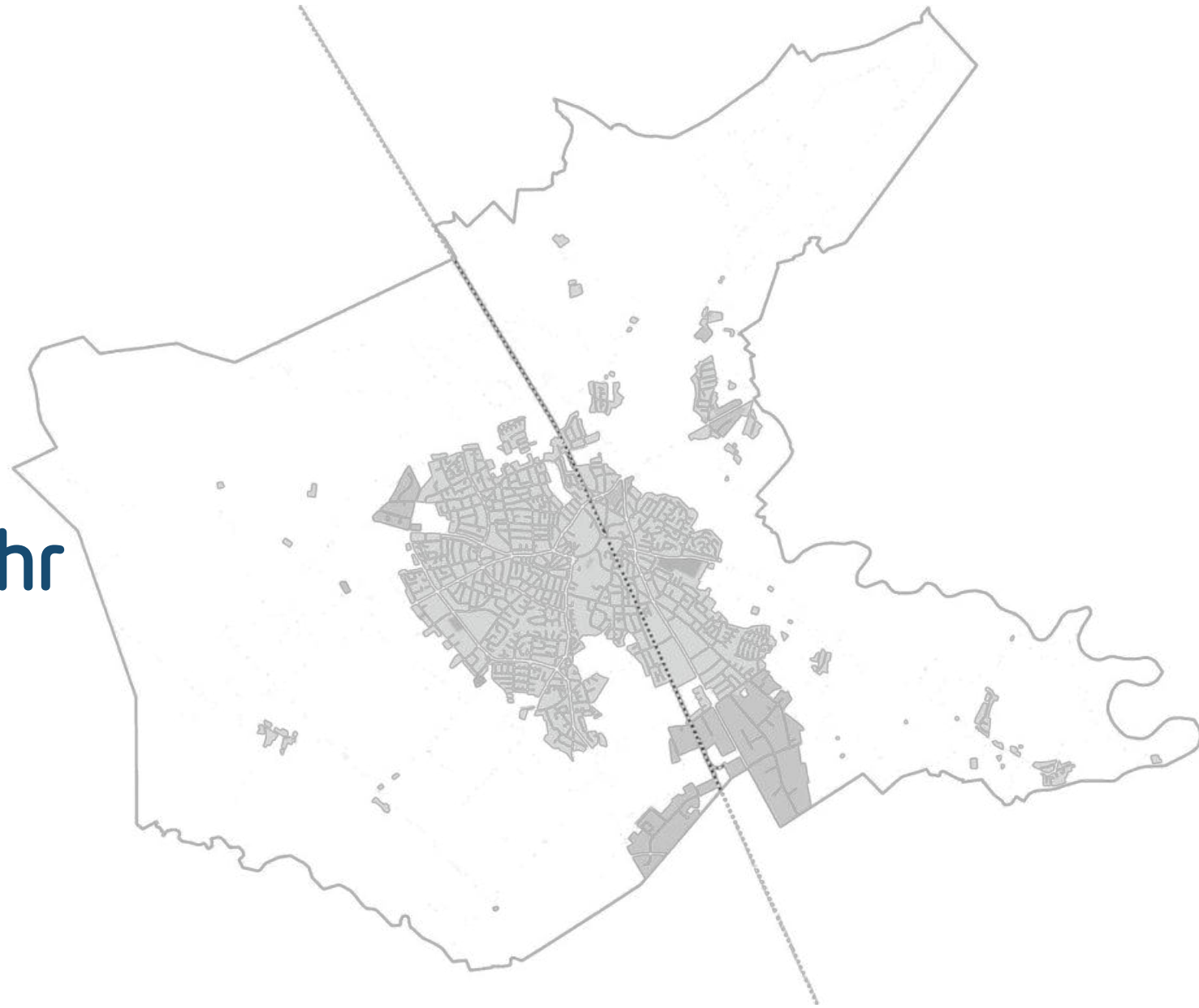
- Unkenntnis und Missverständnis bzgl. Benutzungspflicht von Wegen und Fahren auf der Fahrbahn
- Fehlende Einheitlichkeit der einzelnen Führungsformen
- Oftmals schmale Radwege neben schmalen Gehwegen als Konfliktstellen aufgrund schmaler Straßenquerschnitte
- Gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs streckenweise als Konfliktstelle
- Mehrzweckstreifen als zusätzlicher Konfliktherd
- Unterschiedliche Qualitäten der Radverkehrsanlagen und stellenweise Mängel (Unzureichende Breite, Belagsschäden, Fehlende optische Erkennbarkeit, Fehlender Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn oder parkenden Kfz und Radweg, Fehlende fahrdynamische Absenkung an Kreuzungen und Einmündungen mit 0-Absenkung)

Onlinebeteiligung

- Unkenntnis und Missverständnis bzgl. Benutzungspflicht von Wegen und Fahren auf der Fahrbahn
- Flächenkonkurrenz zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr
- Gefährliche Nutzung der Mehrzweckstreifen – Konflikte durch ruhenden Kfz-Verkehr
- Mangelnde Rücksicht des Radverkehrs in der Fußgängerzone
- Einführung von Fahrradstraßen (z.B. Föhrendamm, Schützenstr., Rheiner Str.)
- Radwege oft „Buckel- und Slalompisten“ (z.B. Borghorster Str.)
- Unklare bzw. gefährliche Führung an Kreuzungen (z.B. Lange Water, Hansestr./Münsterstr.)
- Wunsch nach einheitlicher Führungsform und Vorfahrtsregelung an allen Kreisverkehren



5. Öffentlicher Personennahverkehr



Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Verkehr ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilitätsteilhabe für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und mit den weiteren Verkehrsmitteln verknüpfter öffentlicher Verkehr ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune, insb. mit Blick auf arbeitsbedingte Pendlerverkehre. Immer mehr Menschen versuchen außerdem verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg zu kombinieren. Hierbei ist oftmals der öffentliche Verkehr der zentrale Bestandteil. Daher stellen die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs wichtige Umstiegs- und Verknüpfungspunkte dar.

Regionale ÖPNV-Erreichbarkeit

Der Schienenverkehr ist durch die Lage Emsdettens entlang der Bahnstrecke Rheine-Münster von hoher Bedeutung. Durch Emsdetten führt der Rhein-Münsterland-Express (RE7 von Rheine über Emsdetten-Hamm-Wuppertal-Köln nach Krefeld, betrieben durch National Express) sowie der Emsland-Express (RE15 von Emden über Emsdetten nach Münster, betrieben durch die Westfalenbahn). Ergänzt wird das Angebot durch die Ems-Bahn (RB65 von Rheine nach Münster, betrieben von der Eurobahn). In die benachbarten Städte Rheine und Münster fahren durch die Linienüberlagerung mehrmals pro Stunde Züge. Die drei Linien führen zu einer Taktung von teilweise unter 10 Minuten. Die Fahrtzeit nach Rheine beträgt dabei weniger als 15 Minuten, während es von und nach Münster rund 20 Minuten sind. Zudem gibt es auf den Relationen einen Nachtverkehr: In der Nacht von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag verkehrt der RB ebenfalls (0:33 Uhr, 1:55 Uhr und 2:55 Uhr).



Unterführung zum Bahnsteig



Bahnhofsgebäude

Tabelle 3 Schienenverkehr Emsdetten

Linie	Verbindung	Bedienzeitraum	Taktung	Besonderheiten
RB 65	Emsdetten – Münster (West) Hbf	5:02 – 23:02 Uhr (werktags) 0:02 – 23:02 Uhr (samstags) 0:02 – 23:02 Uhr (sonntags)	Ca. alle 30 Minuten	In beide Richtungen in ähnlicher Taktung aktiv; Ab 19:00 Uhr und Wochenende nur ein mal die Stunde
RE 7	Emsdetten – Münster (West) Hbf	6:16 – 20:16 Uhr (werktags) 7:16 – 19:16 (samstags, sonntags)	60-Minutentakt	In beide Richtungen in ähnlicher Taktung aktiv
WFB RE15	Emsdetten – Münster (West) Hbf	5:36 – 22:37 Uhr (werktags) 6:36 – 22:37 Uhr (samstags) 7:37 – 22:37 (sonntags)	60-Minutentakt	In beide Richtungen in ähnlicher Taktung aktiv
RB 65	Emsdetten – Rheine	5:55 – 20:55 Uhr (werktags) 0:33 – 23:33 Uhr (samstags) 0:33 – 23:33 Uhr (sonntags)	Ca. alle 30 Minuten	In beide Richtungen in ähnlicher Taktung aktiv, Freitag- und Samstagnacht aktiv (geringere Taktung)
RE 7	Emsdetten – Rheine	6:46 – 20:40 Uhr (werktags) 8:40 – 20:40 Uhr (samstags) 8:40 – 20:40 Uhr (sonntags)	60-Minutentakt	In beide Richtungen in ähnlicher Taktung aktiv, am Wochenende geringere Taktung
WFB RE15	Emsdetten – Rheine	5:22 – 21:22 Uhr (werktags) 6:22 – 22:31 Uhr (samstags) 7:22 – 22:31 Uhr (sonntags)	60-Minutentakt	In beide Richtungen in ähnlicher Taktung aktiv, am Wochenende geringere Taktung

Busverkehr in der Stadt Emsdetten

In Emsdetten verkehren neben Stadtbuslinien auch Regionalbuslinien sowie der Bürgerbus. Das Angebot des Busverkehrs ist vermehrt auf den Schulverkehr ausgerichtet. Dies führt mit dazu, dass nur wenige Buslinien hierbei eine regelmäßige Taktung aufweisen. Die Konzessionsträger ist Regionalverkehr Münsterland (RVM). Betrieben werden die Buslinien durch verschiedene Akteure.

Buslinien und Taktung

Im Stadtverkehr verkehren mit den Buslinien 260 bis 284 sowie den Linien C1 und C2 insgesamt elf Linien, wenn auch mit unregelmäßiger oder nicht vorhandener Taktung (die Linie C2 verkehrt hierbei beispielsweise ohne Takt).

Ergänzt wird das Angebot durch die Regionalbuslinien R62 und R75 sowie den Linien 167-185. Hier bestehen aktuell sieben Linien, u.a. in Richtung Saerbeck, Reckenfeld, Nordwalde, Greven, und Neuenkirchen. Die Taktungen sind vergleichsweise besser als die des Emsdettener Stadtverkehrs. Zudem verkehren mit den Linien BB1 und BB2 Linien des Bürgerbusses.

Die Linien 167, 168, 169, 176, 185, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 284 bilden fast ausschließlich den Schulverkehr ab, während die Linie C1 (Stadtverkehr) Mo-Sa über einen 60-Minuten-Takt verfügt. Die Bürgerbuslinie BB1 hat täglich einen 120-Minuten-Takt, während die Linie BB2 Mo-Sa im 60-Minuten-Takt fährt (ergänzt durch Einzelfahrten).

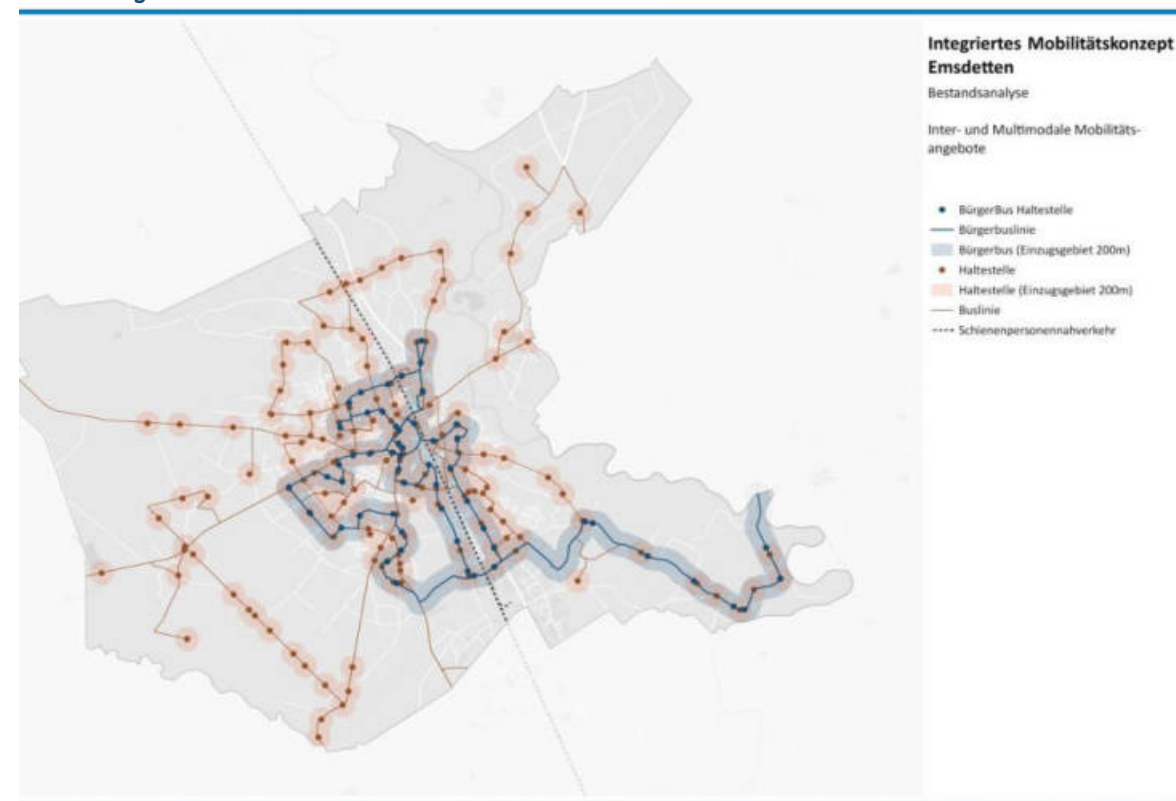
Tarife

In Emsdetten gilt für den Busverkehr der Westfalen-Tarif. Dieser bietet verschiedene Angebote für Gelegenheits- und Vielfahrer. Es werden verschiedene Ticket-Möglichkeiten angeboten, von Einzeltickets über Tages- und Gruppentickets, 30 TageTickets und FlexTickets. Der Westfalentarif bietet Tarife für Erwachsene ab 1,90 € (Stand: Januar 2022) an. Für Jugendliche sowie Schülerinnen und Schüler gibt es spezielle Angebote wie das SchülerAbo plus oder das FunTicket. Seit 2021 gibt es auch den verbundübergreifenden eTarif eezy.nrw., der den Fahrstreckenpreis über Luftlinienkilometer berechnet.

Bürgerbus als Besonderheit

Der Bürgerbus beruht auf dem Prinzip „Bürger fahren Bürger“ und verkehrt seit 2007 in Emsdetten. Der Betrieb fußt auf ein hohes Maß an ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Unterstützt wird der Bürgerbus durch die Stadt Emsdetten sowie die Gemeinde Saerbeck (Koordination) und den RVM, der gleichzeitig Konzessionsträger der Bürgerbuslinien (BB1, B2, BB2) ist.

Abbildung 36 Bushaltestellen und Buslinien-Verläufe





Linie	Verbindung	Bedienzeitraum	Taktung	Besonderheiten
260	Bahnhof – Südring – Bahnhof	7:02 – 13:36 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen vermehrt aktiv
261	Bahnhof – Grünring- Westum – Bahnhof und zurück	7:00 – 13:40 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen vermehrt aktiv, eine Fahrt morgen und drei nachmittags
262	Käthe-Kollwitz-Schule – Hollingen – Shlintel – Bahnhof und zurück	6:57 – 7:55 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen aktiv
263	Martinum – Diemshoff – Hembergen, Mitte und zurück	14:43 – 16:02 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen vermehrt aktiv
264	Isendorf – Paul-Gerhardt-Schule – Diemshoff und zurück	6:58 – 13:55 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen vermehrt aktiv, am Nachmittag dichtere Taktung
265	Grundschule Sinnigen – Hilgebrink und zurück	11:25 – 13:57 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen vermehrt aktiv
266	Bahnhof – Sinnigen – Veltrup – Bahnhof und zurück	7:00 – 13:42 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen vermehrt aktiv, am Nachmittag dichtere Taktung
284	Marienschule – Isendorf – Hummertsesch und zurück	14:40 – 16:03 Uhr (werktags)	Ca. 60-Minutentakt	An Schultagen aktiv
BB1	Emsdetten – Hembergen – Saerbeck und zurück	8:43 – 18:30 Uhr (werktags) 11:30 – 17:30 Uhr (samstags, sonntags)	2-Studentakt	
BB2	Bahnhof – Hollingen – Sozialkaufhaus – Bahnhof – Kleine Schweiz – Käthe-Kollwitz-Schule – Bahnhof	9:30 – 16:30 Uhr (werktags) 9:30 – 11:30 Uhr (samstags)	60-Minutentakt	Regelmäßige Taktung bis auf zwischen 11:30 und 14:30 Uhr zwei Studententakt
C1	Bahnhof – Südring – Bahnhof und zurück	8:13 – 17:13 Uhr (werktags) 9:13 – 12:13 Uhr (samstags)	60-Minutentakt	Durchgängige Bedienung
C2	Bahnhof – Grünring – Bahnhof	8:43 – 17:43 Uhr (werktags) 9:43 – 11:43 Uhr (samstags)	60-Minutentakt (n der Mittagszeit länger)	
R62	Saerbeck – Emsdetten und zurück	6:23 – 18:08 Uhr (werktags) 7:08 – 14:08 Uhr (samstags)	60-Minutentakt (teilweise weniger)	Anschl. an weitere Regionallinien
167	Emsdetten, Austum – Saerbeck und zurück	7:55 – 16:15 (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	Am Nachmittag Taktverdichtung ab Haltestelle Saerbeck, Lindenstraße C
168	Emsdetten – Sinnigen (Grundschule) – Saerbeck und zurück	7:42 – 16:15 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	Morgens eine Fahrt, ca. 60-Minutentakt am Nachmittag von Saerbeck nach Emsdetten
169	Reckenfeld – Emsdetten – Saerbeck und zurück	7:30 – 16:23 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	Morgens eine Fahrt, ca. 60-Minutentakt am Nachmittag von Saerbeck nach Emsdetten und Emsdetten nach Reckenfeld
175	Burgsteinfurt – Emsdetten – Greven-Reckenfeld und zurück			
176	Nordwalde – Emsdetten – Greven-Reckenfeld und zurück	6:22 – 16:32 Uhr (werktags) 8:32 – 15:40 Uhr (samstags)	Keine regelmäßige Taktung	Morgens und nachmittags Fahrten, Vormittag keine Bedienung, samstags nur vereinzelte Fahrten
185	Emsdetten – Neuenkirchen und zurück		Keine regelmäßige Taktung	Eine Fahrt morgens und eine Nachmittags



Linie	Verbindung	Bedienzeitraum (samstags und sonntags)	Taktung	Besonderheiten
260	Bahnhof – Südring – Bahnhof	-	-	
261	Bahnhof – Grünring- Westum – Bahnhof und zurück	-	-	
262	Käthe-Kollwitz-Schule – Hollingen – Shlintel – Bahnhof und zurück	-	-	
263	Martinum – Diemshoff – Hembergen, Mitte und zurück	-	-	
264	Isendorf – Paul-Gerhardt-Schule – Diemshoff und zurück	-	-	
265	Grundschule Sinnigen – Hilgebrink und zurück	-	-	
266	Bahnhof – Sinnigen – Veltrup – Bahnhof und zurück	-	-	
284	Marienschule – Isendorf – Hummertsesch und zurück	-	-	
BB1	Emsdetten – Hembergen – Saerbeck und zurück	11:30 – 18:30 Uhr (samstags, sonntags)	2-Studentakt	
BB2	Bahnhof – Hollingen – Sozialkaufhaus – Bahnhof – Kleine Schweiz – Käthe-Kollwitz-Schule – Bahnhof	9:30 – 11:30 Uhr (samstags)	60-Minutentakt	
C1	Bahnhof – Südring – Bahnhof und zurück	9:13 – 12:13 Uhr (samstags)	60-Minutentakt	Durchgängige Bedienung
C2	Bahnhof – Grünring – Bahnhof	9:43 – 11:43 Uhr (samstags)	60-Minutentakt	
R62	Saerbeck – Emsdetten und zurück	7:08 – 14:08 Uhr (samstags)	60-Minutentakt	Anschl. an weitere Regionallinien
167	Emsdetten, Austum – Saerbeck und zurück	-	-	
168	Emsdetten – Sinnigen (Grundschule) – Saerbeck und zurück	-	-	
169	Reckenfeld – Emsdetten – Saerbeck und zurück	-	-	
175	Burgsteinfurt – Emsdetten – Greven-Reckenfeld und zurück	-	-	
176	Nordwalde – Emsdetten – Greven-Reckenfeld und zurück	8:32 – 15:40 Uhr (samstags)	-	samstags nur vereinzelte Fahrten
185	Emsdetten – Neuenkirchen und zurück	-	-	

Überblick: Taktung und Bedienzeiten Stadtverkehr

Qualität der Bushaltestellen

Die Emsdettener Bushaltestellen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Ausstattung stark. Selbst Haltestellen, die von fünf oder sechs Buslinien bedient werden verfügen nur in wenigen Fällen über einen Witterungsschutz. Ebenso sind taktile Elemente für sehbehinderte Menschen oder Sitzgelegenheiten nur vereinzelt zu finden. Somit besteht hier ein hoher Handlungsdruck. Vereinzelt bestehen im unmittelbaren Umfeld der Bushaltestellen Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern.

Erschließungs- und Verbindungsqualität des ÖPNV

Der Busverkehr besteht prinzipiell ausgehend vom Emsdettener Bahnhof in das gesamte Stadtgebiet und in umliegende Gemeinden. Hierbei ergeben sich jedoch keine tatsächlichen ÖPNV-Achsen im Sinne einer durchgängigen Taktung. Rückgrat hierbei ist vor allem der Bürgerbus, der in gewisser Regelmäßigkeit verkehrt. Innerhalb des Stadtgebiets spielt der ÖPNV somit nur eine sehr untergeordnete Rolle. Zudem sind gewisse Teile des Stadtgebiets (die Umgebung entlang des Brookwegs sowie der Bereich rund um Hanfelde/Kleine Schweiz) nicht durch den ÖPNV erschlossen.

Insbesondere in den Abendstunden gibt es kein ÖPNV-Angebot, so dass die ÖPNV-Nutzung im Alltag nur sehr unflexibel möglich ist. Ausnahmen bildet hierbei der Schülerverkehr. Der Wochenendverkehr ist ebenfalls sehr schwach ausgebildet. Die im Süden Emsdettens befindlichen Industrie- und Gewerbebestände sind zum Teil durch den Busverkehr erschlossen, jedoch ergeben sich durch die Taktung bislang nur wenig Spielraum, attraktives Pendeln zu ermöglichen. Das Industriegebiet Süd wird westlich der Bahntrasse durch die Bushaltestelle K53/Senefelder Str. (Linie 250) sowie durch die Haltestellen Blumenstraße (Bürgerbus) bedient, während der Bereich östlich der Bahn nur durch die über 500m entfernte Haltestelle Sportlerklause (Linie C1), die Haltestelle Göcking und die Haltestelle Kupfergraben (Linie 262) bedient wird. Ebenfalls fehlt es dem Gewerbegebiet West an einer direkten ÖPNV-Erschließung. Im nördlichen Bereich gibt es in 1 km Entfernung mit der Haltestelle Wildgrund (Linie C2) sowie der Haltestelle Sozialkaufhaus (Bürgerbuslinie BB2) im südlichen Bereich ein rudimentäres Busangebot. Weitere potenzielle Haltestellen sind hier Silberweg und Habichtshöhe.

Der Bahnhof Emsdetten dient für den Busverkehr als wesentlicher Verknüpfungspunkt auf Emsdettener Stadtgebiet. Aufgrund der sehr guten Bahntaktung in und aus Richtung Rheine sowie Münster (Westf.) können Bahnanschlüsse gut erreicht werden. In die andere Richtung (Umstieg Bahn auf Bus) wird dies aufgrund der schwachen Bus-Taktung schwieriger. Zwischen den Buslinien R75 (Burgsteinfurt) und R62 (Saerbeck) besteht am Bahnhof eine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen zwei Buslinien. Zudem können Fahrten mit der Linie C1 und R62 in Richtung Saerbeck verknüpft werden.



Bushaltestelle Kupfergraben



Umsteigepunkt am Bahnhof (ohne taktile Leitelemente)

Bedeutung des ÖPNVs in Emsdetten

Nur zwölf Prozent der Emsdettenerinnen und Emsdettener verfügen über ein Abonnement oder eine Zeitkarte für den Öffentlichen Personennahverkehr. Dies ist kein ungewöhnlicher Wert für eine kompakte Stadt mit einer Radverkehrskultur. Viele Ziele und viele Binnenwege lassen sich in der Stadt zu Fuß oder mit dem Rad bewältigen, so dass der ÖPNV-Anteil an Wegen entsprechend gering ist. Dennoch ist insbesondere durch die räumliche Distanz zwischen dem Bahnhof und den Arbeitsplatz-Standorten (Industriegebiet Süd, Gewerbegebiet West-Süd und West-Nord) der ÖPNV als Alternative zum Privat-Pkw für diejenigen Pendelnden relevant, für die der Radverkehr aufgrund der Entfernung keine Alternative darstellt. Exemplarisch sind in nachfolgender Tabelle einige Pendel-Relationen aus Rheine, Greven und Münster zu beispielhaften Arbeitgebern im Reisezeitvergleich aufgeführt.

Tabelle 4 beispielhafte ÖPNV-Erreichbarkeit ausgewählter Standorte

Beispielhafter Betrieb (Haltestelle im Umkreis)	Aus Rheine			Aus Greven			Aus Münster		
	MIV (h)	ÖPNV (h)	Anschluss und Taktung	MIV (h)	ÖPNV (h)	Anschluss und Taktung	MIV (h)	ÖPNV (h)	Anschluss und Taktung
<u>Industriegebiet Süd</u> : Autohaus Siemon (K53/Senefelder Str.)	Ca. 30 – 40 Min	Ca. 40 – 55 Min	Längerer Fußweg (ca. 20 Min) Verbindung von und zum Bahnhof Emsdetten o. Reckenfeld eingeschränkt	Ca. 10 – 20 Min	ca. 30 – 45 Min	Teils längerer Fußweg (ca. 30 Minuten)	Ca. 30 – 45 Min	Ca. 45 Min	Teils längere Fußwege (über 10 Min), längere Wartezeit nach Zugankunft
<u>Industriegebiet Süd</u> : Solid System Team GmbH (Sportlerklause)	Ca. 20 – 40 Min	Ca. 30 – 40 Min	Kurzer Fußweg Ab ca. 19:45 Uhr Busanbindung zum Bahnhof eingeschränkt	Ca. 15 – 25 Min	Ca. 45 – 50 Min	Teils längere Fußwege (über 10 Minuten), teils längere Wartezeit nach Zugankunft	Ca. 30 – 50 Min	Ca. 45 – 55 Min	Fußwege von ca. 10 Min, teils längere Wartezeit nach Zugankunft
<u>Gewerbegebiet West Nord</u> : Ansmann GmbH & Co.KG (Wildgrund)	Ca. 20 – 30 Min	Ca. 35 – 40 Min	Teils längere Fußwege (10 – 20 Min) Von und zum Bahnhof in Emsdetten eingeschränkte Verbindung	Ca. 20 – 30 Min	Bis zu einer Stunde	Teils längere Fußwege (über 10 Minuten), längere Wartezeit nach Zugankunft	Ca. 35 – 55 Min	Mindestens 40 Min	Teils längere Fußwege (über 10 Min), teils längere Wartezeit nach Zugankunft
<u>Gewerbegebiet West Süd</u> : Schwarte Group GmbH (Habichtshöhe)	Ca. 20 – 35 Min	Ca. 27 – 37 Min	Teils längere Fußwege (über 10 Min), teils längere Wartezeit nach Zugankunft Ab 19:30 Uhr Busanbindung zum Bahnhof eingeschränkt	Ca. 15 – 25 Min	Bis zu einer Stunde	längere Wartezeit nach Zugankunft, Fußweg unter 10 Minuten	Ca. 30 – 55 Min	Ca. 40 – 50 Min	Teils längere Fußwege (über 10 Min), teils längere Wartezeit nach Zugankunft

Deutlich wird, dass der ÖPNV durchaus konkurrenzfähig sein soll. Problematisch ist hierbei jedoch, dass viele Relationen zwischen Bahnhof und den Gewerbe- und Industriestandorten aufgrund ihrer Taktung und Bedienzeiten für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nur sehr unflexibel nutzbar sind.



Haltestelle	Taktung	Von bis	Zuganbindung aus Rheine	Zuganbindung aus Münster
Postzentrum (K53/Senefelder Str.)	60- Minutentakt ab 7:15 Uhr	6:13 – 19:15 Uhr	-	Führt vom Bahnhof Greven zur Haltestelle Postzentrum Früheste Abfahrt von Bhf. Greven um 5:59 Uhr / Zugankunft aus Münster um 5:47 Uhr Bei Busabfahrt um 6:50 Uhr: Zugankunft nach Münster um 6:25, 6:36 oder 6:47 Uhr Späteste Ankunft am Bhf. Greven um 19:40 und 19:57 Uhr / Perspektivisch 17 Uhr Zugabfahrt nach Münster 17:45 und 18:10 Uhr
Blumenstraße	60-Minutentakt (außer mittags, hier längere Wartezeit)	9:42 – 16:42 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 9:30 Uhr / Zugankunft um 9:16 Uhr und 9:26 Uhr passend Späteste Ankunft Bahnhof um 17:04 Uhr / Zugabfahrt um 17:22, 17:33 und 17:40 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 9:30 Uhr / Zugankunft um 9:33 Uhr und 9:47 Uhr passend Späteste Ankunft Bahnhof um 17:04 Uhr / Zugabfahrt um 17:16, 17:27 und 17:37 Uhr
Sportlerklause	60-Minutentakt	8:24 – 17:24 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 8:13 Uhr / Zugankunft um 8:01 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 17:35 Uhr / Zugabfahrt um 17:40 und 17:55 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 8:13 Uhr / Zugankunft um 7:54 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 17:35 Uhr / Zugabfahrt um 17:37 und 18:02 Uhr
Göcking	60-Minutentakt (C1)	8:25 – 17:25 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 8:13 Uhr / Zugankunft um 8:01 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 17:35 Uhr / Zugabfahrt um 17:40 und 17:55 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 8:13 Uhr / Zugankunft um 7:54 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 17:35 Uhr / Zugabfahrt um 17:37 und 18:02 Uhr
Kupfergraben	60-Minutentakt (R75) (Schultage teils erhöhte Taktung)	6:42 – 19:27 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 6:36 Uhr / Zugankunft um 6:16, 6:26 und 6:35 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 19:38 Uhr / Zugabfahrt um 19:55 und 20:22 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 6:36 Uhr / Zugankunft um 6:21 und 6:32 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 19:38 Uhr / Zugabfahrt um 20:02
Wildgrund	60-Minutentakt (mittags keine Bedienung)	8:52 – 17:52 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 8:43 Uhr / Zugankunft um 8:26 und 8:36 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 18:03 Uhr / Zugabfahrt um 18:22 und 18:33 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 8:43 Uhr / Zugankunft um 8:21, 8: 32 und 8:39 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 18:03 Uhr / Zugabfahrt um 18:16 und 18:27 Uhr
Sozialkaufhaus	60-Minutentakt (mittags keine Bedienung)	9:53 – 16:53 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 9:30 Uhr / Zugankunft um 9:16 und 9:26 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 17:04 Uhr/ Zugabfahrt um 17:22 und 18:33 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 9:30 Uhr / Zugankunft um 8:54 und 9:21 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 17:04 Uhr/ Zugabfahrt um 17:16 und 17:27 Uhr
Silberweg	261 und 262 lediglich größtenteils während der Schultage aktiv, fahren nicht den Bahnhof an	-	-	-
Habichtshöhe	167, 168, 261 und 262 vermehrt an Schultagen aktiv, fahren nicht den Bahnhof an	-	-	-



Fazit

Der Busverkehr hat einen schweren Stand in der Stadt Emsdetten. Viele Binnenwege werden in Emsdetten mit dem Rad oder zu Fuß absolviert – was im Sinne von umweltschonender Mobilität positiv hervorzuheben ist. Dennoch wird insbesondere durch fortschreitenden demografischen Wandel die Gruppe der Personen, die auf öffentlichen Verkehr angewiesen sind zunehmend größer, so dass hier Handlungsdruck besteht. Ebenso geht es darum, die Potenziale des gut frequentierten Bahnhofs mit den Arbeitsstandorten in den Gewerbegebieten Süd und West besser zu verknüpfen. Hier kann das bestehende Angebot nur sehr unflexibel durch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer genutzt werden.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Modernisierungsoffensive der Bushaltestellen: Attraktivierung und Angleichen der Ausstattungsmerkmale der Emsdettener Bushaltestellen
- Anpassung und Harmonisierung der Busverbindungen an Abfahrtszeiten der REs/RB
- Stärkung des ÖPNVs innerhalb des Stadtgebiets (Entwicklung von Achsen)
- Bessere Verknüpfung zwischen Bahnhof und den Arbeitsplatz-Schwerpunkten (hinsichtlich Taktung, auch/vor allem, um Schichtdienst und Pendeln zu ermöglichen) → ggf. als bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsausgestaltung
- Stärkung intermodaler Vernetzungsmöglichkeiten: insb. Bike+Ride
- Verkürzung der Wegedistanzen zwischen Bushaltestellen und Gewerbebetrieben (etwa durch Werksfahrräder)

Stärken

- Grundangebot in die meisten Teile der Stadt grundsätzlich vorhanden (jedoch durch Taktung und Bedienzeiten nur sehr unflexibel in den Alltag integrierbar)
- Bürgerbus als wichtiges Element der Mobilität Älterer Menschen

Schwächen

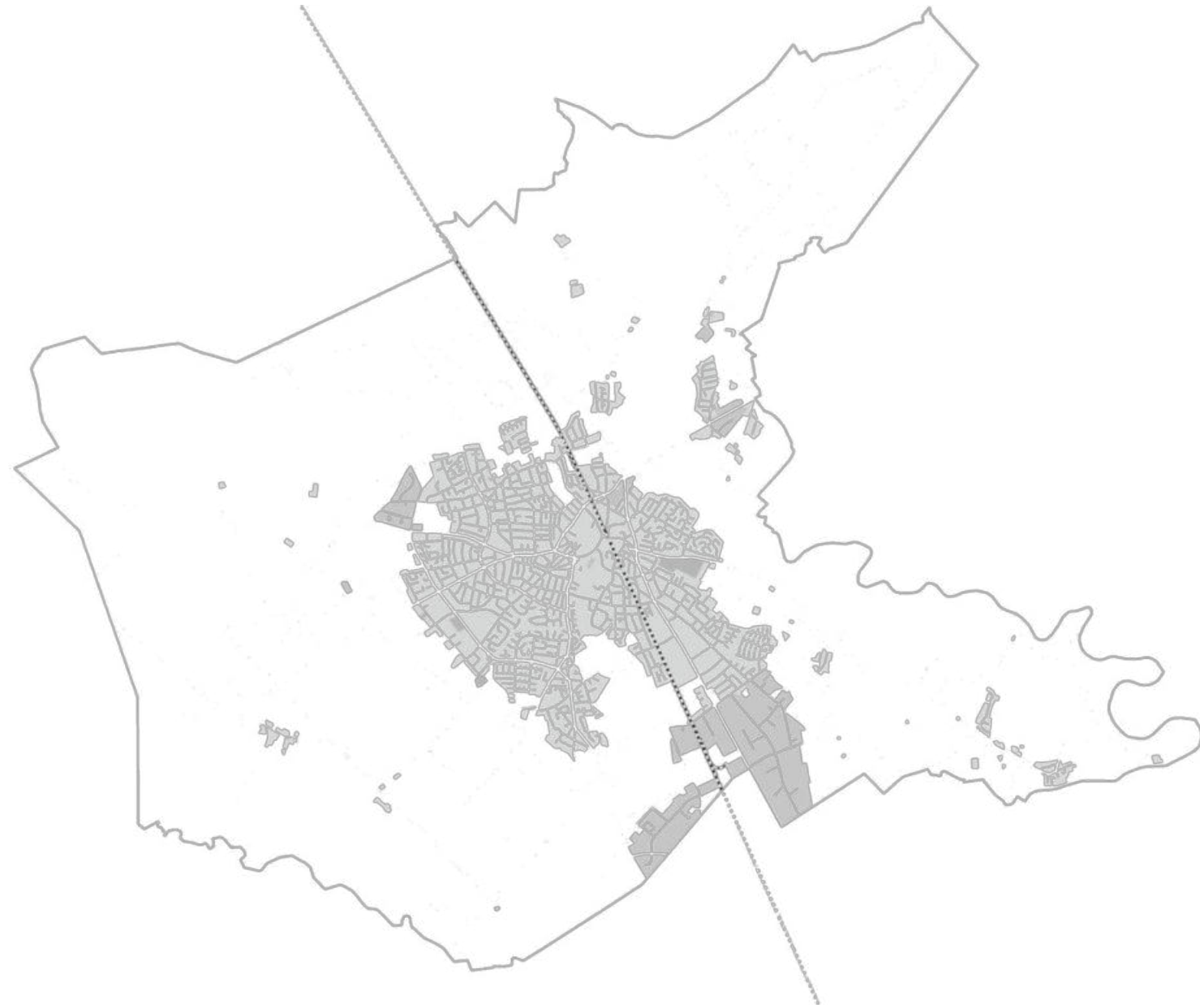
- ÖPNV spielt für großen Teil der Bewohnerinnen und Bewohner kaum eine Rolle (vorrangig Schülerinnen und Schüler und ältere Personen)
- Lediglich 12% besitzen derzeit eine Zeitkarte
- Kaum Informationen zu Möglichkeiten eines Jobtickets
- Busverbindung zwischen Bahnhof und Arbeitsplatz-Schwerpunkten nur schwach bedient
- Mangelndes Angebot in Randzeiten
- Unregelmäßige (und z.T. nicht vorhandene) Taktung
- Teilweise fehlende Direktverbindungen, vor allem in den Randzeiten

Onlinebeteiligung

- Zusätzlicher Schienenhaltepunkt am Südring
- Günstigere Tarif-Gestaltung (z.B. 365€-Ticket, Jobticket)
- Engere Taktung der Züge nach Münster/Rheine zu Stoßzeiten
- Lange Wartezeiten an den Bahnübergängen (Marienstr., Neubrückenstr., Lönstr.)
- Geringe Auslastung des Busverkehrs
- Anpassung der Busfahrzeiten
- Problematik Busverkehr in engen Wohnstraßen



6. Kfz-Verkehr



Kfz-Verkehr im Wirkzusammenhang

Kfz-Verkehr verursacht verschiedene Belastungen (Klima, Umwelt, Lärm) und hat einen hohen Flächenbedarf (Straßen, Parkraum). Verschärfte Klimaschutzziele (national wie international) und daraus resultierende Diskurse und identifizierte Handlungsnotwendigkeiten verdeutlichen, dass der Kfz-Verkehr mit seinen Folgeerscheinungen und Nachteilen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des Flächenverbrauchs zunehmend Probleme erzeugt. Potenziale zur Minderung dieser bieten neue Technologien wie z. B. emissionsarme bzw. -freie Antriebsformen. Da durch diese zwar eine Minderung verkehrsbedingter Emissionen erreicht werden kann, allerdings keine verkehrsmindernden Effekte zur Entlastung von Straßen mit ihnen einhergehen, müssen auch Potenziale zur Verringerung von Kfz-Verkehrsmengen geprüft werden.

Bestehende Planwerke / Konzepte / Studien

Planung der K53n

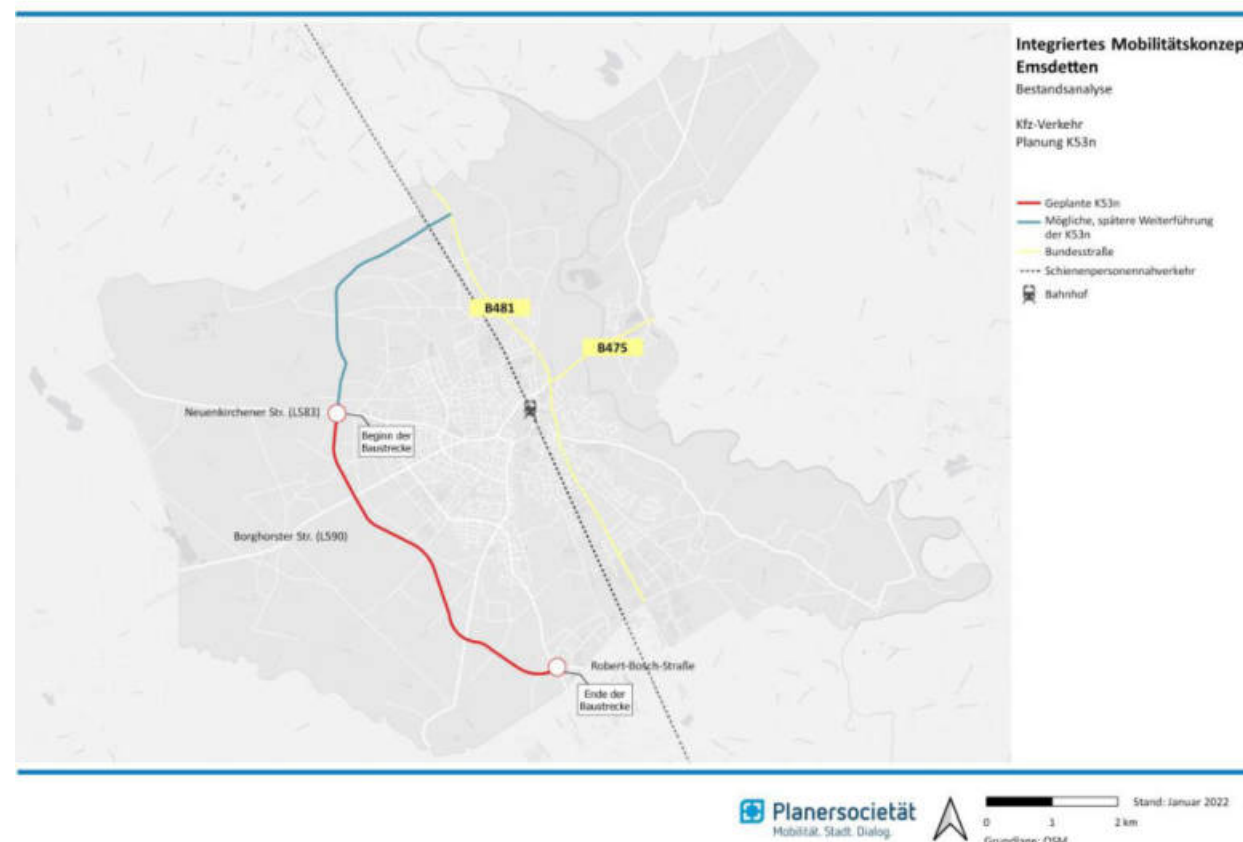
Seit 1975 ist die Westumgehung („K53n“) im Flächennutzungsplan der Stadt Emsdetten dargestellt. In den vergangenen 20 Jahren wurden die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet und abgewogen. Rahmenbedingungen, wie etwa die vorübergehende Aussetzung der Förderung von Straßenneubauprojekten durch Bund und Land, verzögerten den Abschluss des Planfeststellungsverfahrens K53n. Neben der Überarbeitung von Verkehrsgutachten mussten auch der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) und der artenschutzrechtliche Fachbeitrag aktualisiert und ergänzt werden.

Die heutige K53 setzt sich aus den Straßen Silberweg, Taubenstraße, Lerchenfeld sowie der Reckenfelder Straße zusammen. Die K53 ist von Durchgangsverkehr und Schwerlastverkehr belastet, sodass immer wieder eine Ortumgehung seitens der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Emsdetten gefordert wird.

Mit dem Neubau der K53n im Westen von Emsdetten sind Hoffnungen auf umfangreiche Entlastungen auf der alten K53 verbunden.

Perspektivisch wird die geplante K53n im nördlichen Bereich bis zur B481 verlängert (in untenstehender Karte in blau dargestellt).

Abbildung 37 Geplanter Verlauf der K53n





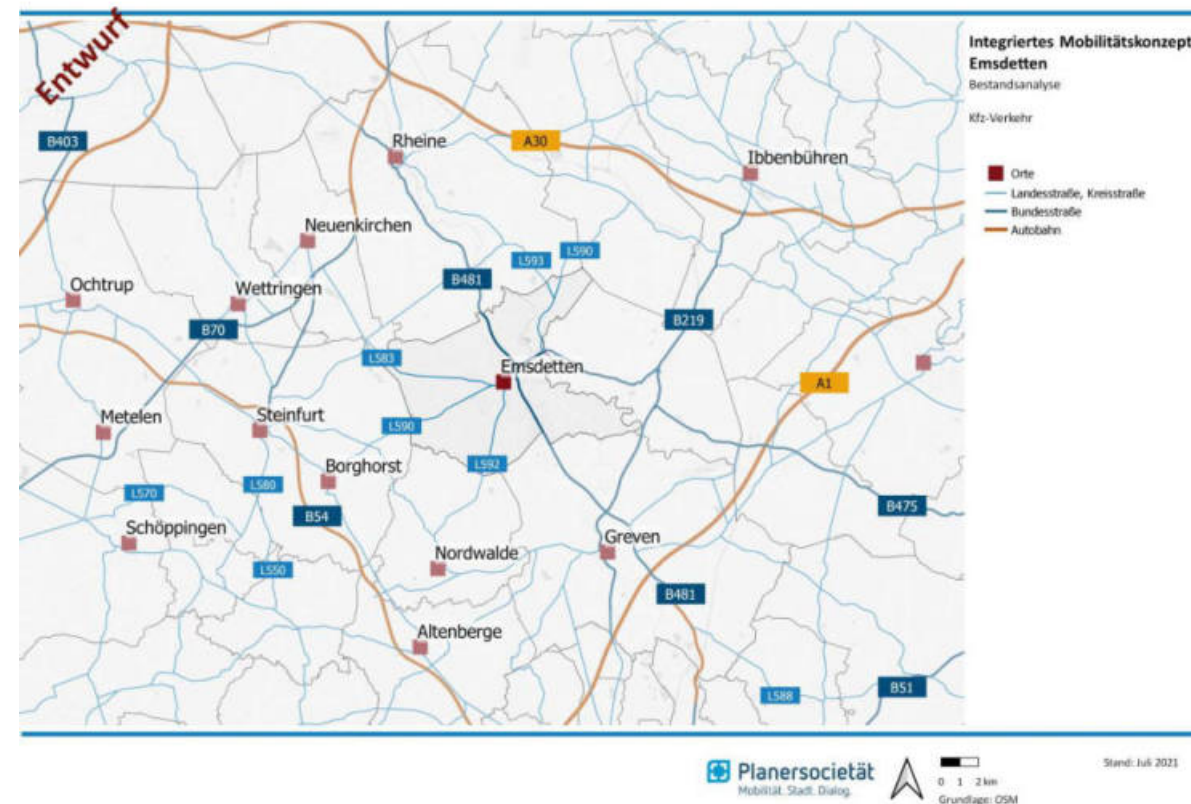
Regionale Kfz-Erreichbarkeit

Emsdetten ist mit dem Kfz sehr gut zu erreichen. Die BAB 1 (Hamburg/Bremen bzw. Münster/Dortmund/Köln), mit direkter Anbindung an die BAB 43 (Münster/Ruhrgebiet/Wuppertal), ist über die in östlicher Richtung jeweils ca. zehn Kilometer entfernten Anschlussstelle Ladbergen (über die B475) oder Greven (über die B481) zu erreichen. Rund 40 km westlich gibt es einen Anschluss an die BAB 31 (Emden/Ruhrgebiet) sowie 25 km nördlich einen Anschluss an die BAB 30 (Amsterdam/Berlin).

Die entlang des Emsdettener Zentrums verlaufende Bundesstraßen B481 (Achse Rheine-Emsdetten-Greven) ermöglicht eine gute Erschließung des Stadtgebiets aus den im Norden und Süden gelegenen Kommunen bzw. Mesum (Stadt Rheine) und Reckenfeld sowie den Zentren Rheine und Greven. Die nordöstlich des Zentrums beginnende B475 verbindet die Stadt über Saerbeck u.a. mit der Stadt Ibbenbüren. Von hoher Bedeutung ist ebenfalls die L590 nach Borghorst.

Die Fahrzeiten zu den verschiedenen größeren Zielen liegen in Bereichen, die von Pendelnden in Kauf genommen werden. Ins ca. 30 km entfernte Münster sind es ca. 40 Minuten (BAB1/B481) und die Städte Rheine, Steinfurt und Greven sind in ca. 20 Minuten erreicht. Dementsprechend stellt die regionale Kfz-Erreichbarkeit einen Standortvorteil für den Wohn- und Gewerbestandort Emsdetten dar. Insbesondere in Münster als eine der wesentlichen Zielstädte wird die Situation für Kfz jedoch zunehmend komplizierter, weshalb konkurrenzfähige Alternativen in den Fokus zu nehmen sind.

Abbildung 38 Regionale Lage der Stadt Emsdetten





Straßenhierarchien und Erreichbarkeiten innerhalb von Emsdetten

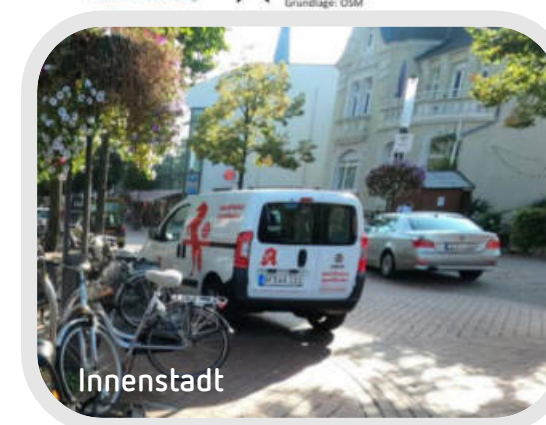
Innerhalb des Stadtgebiets sind die Bundesstraßen die determinierenden Verkehrsstrukturen in Richtung Norden, Osten und Süden. Diese übergeordneten Straßenstrukturen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Emsdetten (Bundesstraßen/Landesstraßen: Straßen.NRW; Kreisstraßen: Kreis Steinfurt). Die B481 bildet dabei eine Nord-Süd-Achse. Die B475 bildet gemeinsam mit der L593 eine Ost-West-Achse. Der Straßenzug Silberweg-Taubenstraße-Lerchenfeld-Reckenfelder Straße bildet im Westen der Stadt als K53 eine Nord-Süd-Achse westlich des Emsdettener Stadtkerns.

Zu den bedeutenden Straßen gehören außerdem die von der Innenstadt ausgehenden Ausfallstraßen Neuenkirchener Straße (L583) und Borghorster Straße (Richtung Westen), Nordwalder Straße (L592, Richtung Süden) und die Rheiner Straße (in Richtung Norden) sowie Hansastraße/Dettener Straße im Südwesten. Der Ortsteil Sinnigen im Westen wird über die B475 erschlossen, der Ortsteil Hembergen im Südosten wird über die Dettener Straße an das Emsdettener Zentrum angeschlossen.

Erschließung der Innenstadt Emsdettens

Die Innenstadt Emsdettens ist gut für den Kfz-Verkehr erreichbar. Aus Norden kommend ist die Innenstadt vor allem über die B481 erreichbar. Die Nordwalderstraße bindet die Innenstadt aus südlicher Richtung an. Über die Borghorster Straße ist die Innenstadt auf direktem Wege für die östlichen Wohngebiete bis hin nach Borghorst erreichbar. Auch von Sinnigen und Saerbeck aus gibt es über die B475 und weiter als Elbersstraße einen direkten Anschluss an die Emsdettener Innenstadt. Die Ortsteile Austum und Hembergen in südöstlicher Richtung erreichen die Innenstadt über die Hansastraße.

Abbildung 39 Straßennetz

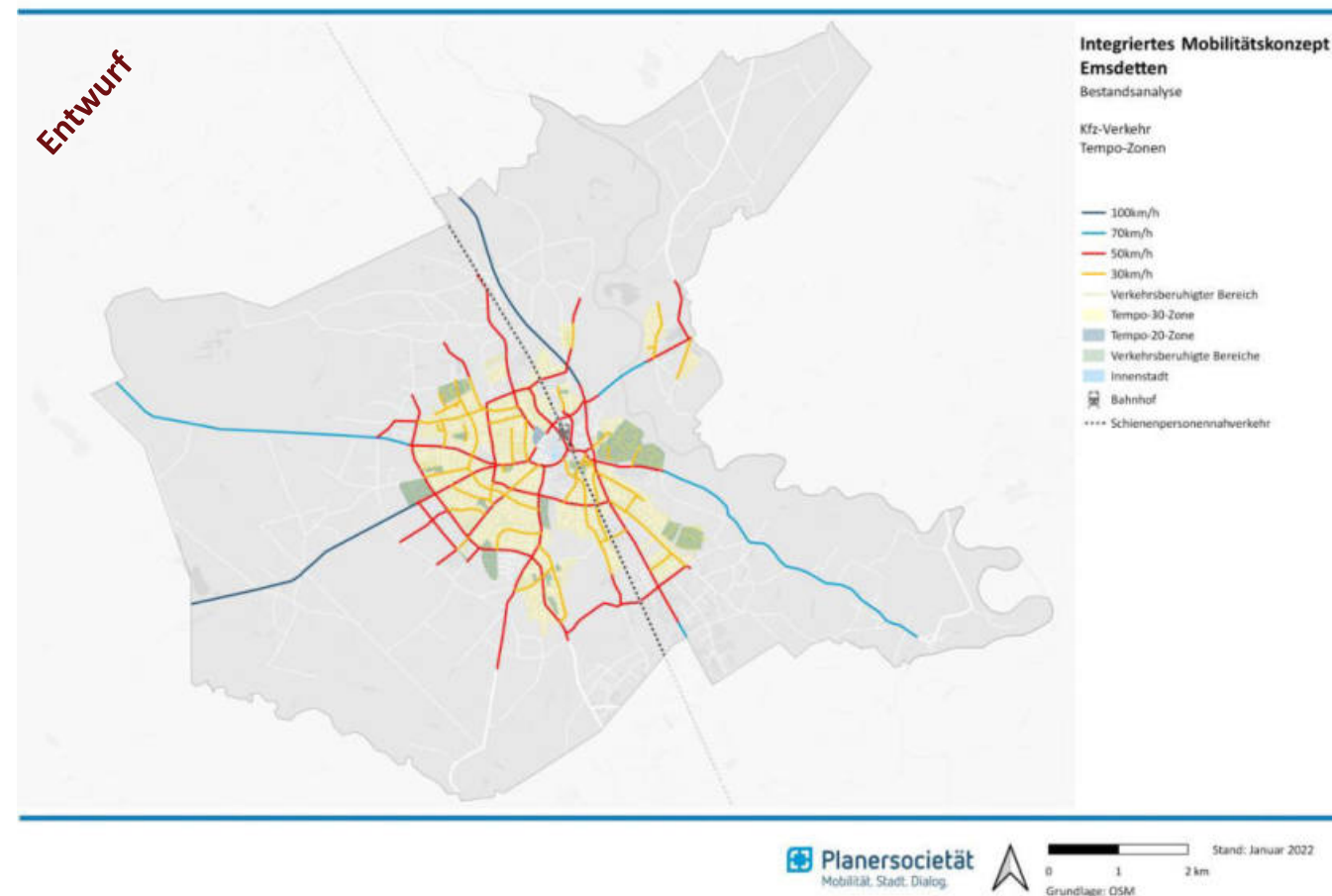


Geschwindigkeiten

Innerhalb des Siedlungskerns der Stadt sind nahezu flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet worden. Zum Teil bestehen im Bereich von Wohngebieten auch verkehrsberuhigte Bereiche. Ausnahmen bei den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Bereich der Ortsteile stellen die Ortsdurchfahrten dar, auf denen überwiegend Tempo 50 erlaubt ist.

Außerhalb der bebauten Strukturen sind auf allen vorliegenden Straßenklassifizierungen von Kreis-, über Landes- bis zur Bundesstraße Geschwindigkeiten von über 70 km/h erlaubt. Daraus entsteht nicht nur eine bauliche Barrierewirkung, sondern auch eine Barrierewirkung, die auf die gefährten Geschwindigkeiten zurückzuführen ist. Insbesondere bei Querungen von straßenunabhängigen, für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Wegen sind Konfliktpunkte möglich. Potenziale, die mit einem möglichen Bau der Umgehungsstraße K53n einhergehen, betreffen insbesondere auch die zulässigen Geschwindigkeiten auf den Straßen Silberweg, Taubenstraße, Lerchenfeld sowie der Reckenfelder Straße, bei der bei Realisierung der Umgehung eine Entlastung und Verkehrsberuhigung geplant werden kann. Auf der Reckenfelder Straße wurden in der Online-Beteiligung oftmals erhöhte Geschwindigkeiten rückgemeldet.

Abbildung 40 Geschwindigkeiten



Auslastungen und Verkehrsfluss

Die B481 führt die höchsten Belastungen und wird somit ihrer Bedeutung gerecht.

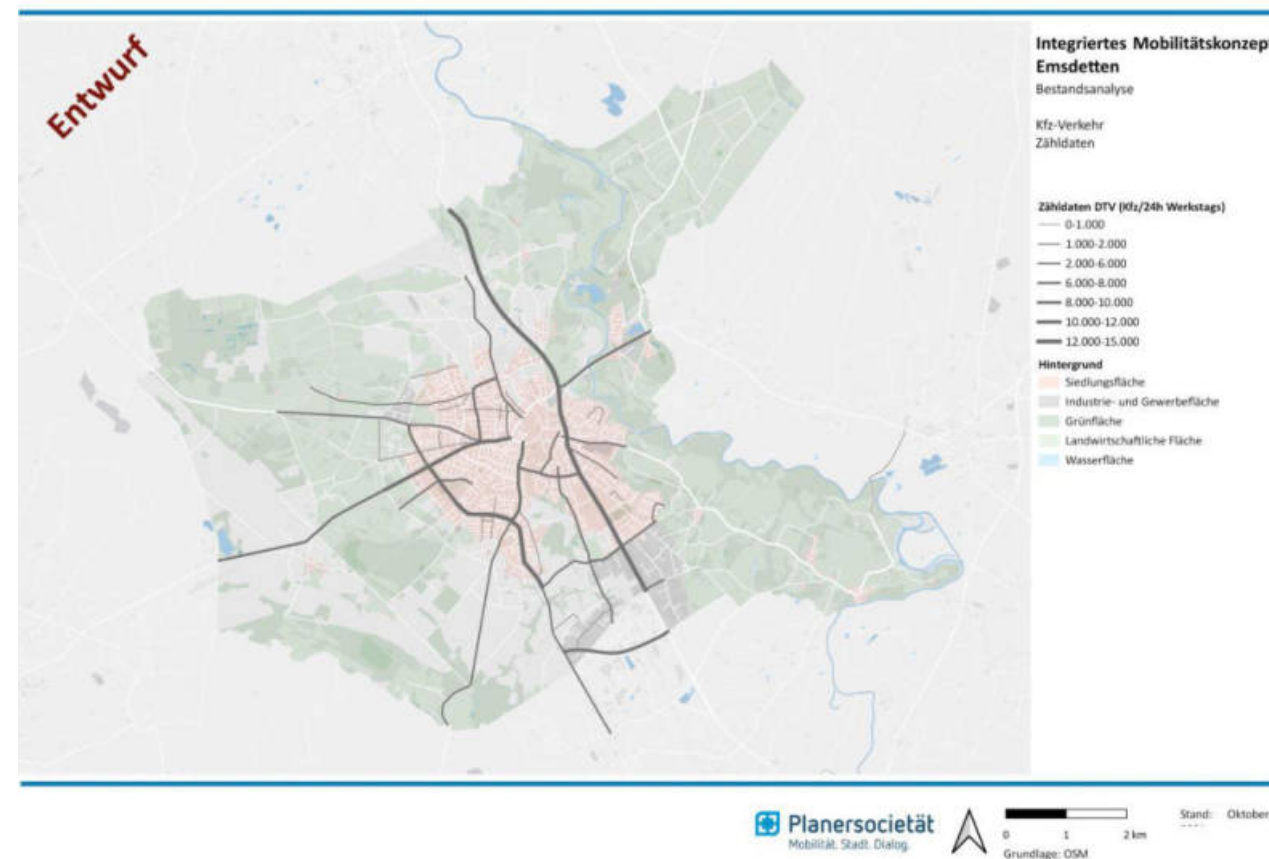
Der Straßenzug Silberweg-Taubenstraße-Lerchenfeld-Reckenfelder Straße (westliche Nord-Süd-Achse) ist die wichtigste Achse abseits des übergeordneten Straßennetzes aus und in Richtung Oberzentrum Münster und weist entsprechend hohe Kfz (und auch Schwerverkehrs-)Frequenzen auf. Hier ist die Belastung insbesondere zu Stoßzeiten des Berufsverkehrs besonders hoch, was sich in Rückstauungen zwischen der Stadtgrenze und der Kreuzung zur Nordwalder Straße auswirkt. Folge davon sind Schleichverkehre durch die umliegenden Straßen (z.B. Föhrendamm).

Auf der Ost-West-Achse (L590/B475) kommt es zu Stoßzeiten zu Rückstauungen, etwa rund um die Elber-Kreuzung (B481/B475) sowie am Postkreisel und teilweise am Kreisverkehrsplatz Buckhoffstraße/Wilhelmstraße/Kolpingstraße/Borghorster Straße.

Durchgangsverkehre

Der Straßenzug Neuenkirchener Straße-Nordwalder Straße-Wiesengrund-Sternbusch bildet eine Parallelachse zur K53. Trotz eines Verbots für Kraftfahrzeuge über 3,5 t wird er zum Teil als Alternative genutzt, was insbesondere mit dem dort stattfindenden Rad- und Fußverkehr kollidiert.

Abbildung 41 Verkehrsbelastungen





Dimensionierung und Gestaltung des Straßenraums

Die Straßen in Emsdetten sind in vielen Bereichen funktional gestaltet und somit in der Regel auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, dem zumeist 60-90 Prozent des Straßenraums zugestanden werden, wodurch auch städtebauliche und Aufenthaltsqualitäten gemindert werden. Dabei sind besonders die größeren Ausfallstraßen zu nennen. In vereinzelt Teilbereichen sind jedoch auch Ansätze integrierter Straßenraumgestaltung erkennbar (z.B. verkehrsberuhigter Bereich Am Brink, Bahnhofstraße, Achse Bahnhof - Innenstadt).

Insgesamt ist zu bemerken, dass viele Straßen meist aufgrund historischer Bebauung sehr schmal sind (insb. in den Ortsteilen), was zu schmalen Seitenräumen führt und vor allem in Verbindung mit straßenbegleitendem Parken Konflikte mit anderen Verkehrsarten bedingt und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Insbesondere an solchen Stellen könnte die Aufhebung des (harten) Trennprinzips eine Zukunftslösung darstellen.

Kreisverkehre

Des Weiteren sind vermehrt Kreisverkehre eingerichtet worden, die dazu beitragen, einen stetigen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Kreisverkehre lassen sich in drei Kategorien unterteilen: Führung Fuß- und Radverkehr im Seitenraum ohne Vorrang, Führung Fuß- und Radverkehr im Seitenraum mit Vorrang (Fußgängerüberwege und rote Radfahrerfurten) sowie Führung Radverkehr auf der Fahrbahn (mit oder ohne Fußgängerüberwegen).

Straßenzustand

Der Zustand der Straßen wird jährlich durch die Stadt Emsdetten erfasst. Hier besteht auf das Gesamtnetz bezogen aktuell wenig Handlungsdruck. Dieser ist jedoch in den Seitenräumen oftmals vorhanden.



Funktionaler Straßenraum am Knotenpunkt
Neubrückenstraße und Blumenstraße



Schmaler Seitenraum in der
Münsterstraße



Modaler Filter am Grevener Damm /
Münsterstraße



Weiche Trennung des Straßenraums
in der Rheiner Straße



Parken in der Emsdettener Innenstadt

Die Emsdettener Innenstadt verfügt über ein großes Angebot an Parkmöglichkeiten. Insgesamt weist das statische Parkleitsystem neun Parkmöglichkeiten aus, darunter die beiden Parkhäuser Wilhelmstraße und Villa Nova. Zusammengefasst sind dies ca. 1.000 Stellplätze.

Dazu kommt die P+R-Fläche am Bahnhof sowie das Parkhaus des Kaufland-Einkaufszentrums. Neben den Parkhäusern gibt es auch noch verschiedene zentrale Stellplätze in der Emsdettener Innenstadt. Zu diesen zählen u.a. der Parkplatz am Sandufer, der Frauenstraße und dem Altenwohnheim St. Josef-Stift, an denen kostenpflichtig geparkt werden kann. Rund um die Frauenstraße kam es bislang in Teilen zu Parksuchverkehren; dort wird aktuell (Anfang 2022) ein digitale Anzeige zur Steuerung und Darstellung der Auslastung installiert. Parksuchverkehre sollen dadurch minimiert werden.

Außerhalb der Innenstadt von Emsdetten kommt es dennoch punktuell zu Einschränkungen durch illegales Gehwegparken, wie auf dem Westring. Gehwegparken beeinträchtigt insbesondere den Gehkomfort. Darüber hinaus werden die Mehrzweckstreifen häufig (legal) vom ruhenden Kfz-Verkehr beansprucht (wie an der Borghorster Straße), sodass es an einigen Abschnitten zu Konflikten mit dem Radverkehr kommt.

Parkgebühren

Auf bewirtschafteten Stellplätzen ist eine Gebühr von 0,10 € pro sechs Minuten fällig. Die Höchstparkdauer beträgt dabei zwei Stunden. Kurzzeitparkende können über die so genannte „Brötchentaste“ die ersten zwölf Minuten kostenfrei parken.



Parkhaus Kaufland



Parken am Sandufer



Parken auf Mehrzweckstreifen in der
Borghorster Straße



Konfliktreiches Gehwegparken am Westring



Parkleitsystem Emsdetten

Tabelle 5 Übersicht Parkmöglichkeiten in Emsdetten

Art	Standort	Anzahl Stellplätze	gebührenpflichtig
Parkplatz	In der Lauge	55	Ja, zeitlich begrenzt
P&R	Alte Emsstraße	374	nein
Parkplatz	Hengeloplatz	105	Ja, zeitlich begrenzt
Tiefgarage	Bahnhofstraße	k. A.	k. A.
Parkplatz	Moorbrückenstraße	30	Ja, zeitlich begrenzt
Parkplatz	Mühlenstraße	25	Ja, zeitlich begrenzt
Parkhaus	Kaufland - Katthagen	k. A.	nein
Parkplatz	Altenwohnheim St. Josef-Stift Mühlenstraße	34	Ja, zeitlich begrenzt
Parkplatz	Frauenstraße	50	Ja, zeitlich begrenzt
Parkplatz	Sandufer	6	nicht für E-Autos
Parkplatz	In der Lauge	k. A.	k. A.
Parkhaus	Wilhelmstraße	164	Ja, zeitlich begrenzt
Parkplatz	Emshalle	175	Ja, zeitlich begrenzt
Parkplatz	Stroetmanns Fabrik	40	Ja, zeitlich begrenzt
Parkplatz	Feuerwache	72	Ja, zeitlich begrenzt

Verkehrssicherheit

Zwischen Januar 2016 und Jahresende 2020 gab es auf dem Emsdettener Stadtgebiet **796** Verkehrsunfälle, wovon 725 Unfälle mit Personenschäden verbunden waren. Die Unfälle gliedern sich folgendermaßen auf:

Kat. 1 (Unfall mit Getöteten): **5 Unfälle** (mit fünf getöteten Personen)

Kat. 2 (Unfall mit Schwerverletzten): **163 Unfälle** (insgesamt 169 Schwer- und 16 Leichtverletzte Personen)

Kat. 3 (Unfall mit Leichtverletzten): **557 Unfälle** (564 Leichtverletzte Personen)

Kat. 4 (Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden): **71 Unfälle**

Kat 5. & Kat. 6 (sonstige Unfall mit Sachschadensunfall): keine Unfälle

Unfallursache sind vor allem die Nichtbeachtung der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen und Fehler beim Abbiegen, also vor allem Unfälle in Kreuzungsbereichen. Insgesamt entfallen 29 Prozent der Unfälle auf diese Unfallursachen. Gefolgt von einem ungenügenden Sicherheitsabstand als Unfallursache (7%). 436 der 796 Unfälle fanden unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden und/oder Radfahrenden statt. Davon die allermeisten mit Radfahrenden (379). Somit waren Radfahrende an rund 50 Prozent aller Verkehrsunfälle in Emsdetten beteiligt. Dies deckt sich mit bundesweiten Entwicklungen. Gründe dafür sind ein steigendes Radverkehrsaufkommen (sowohl in Emsdetten, als auch bundesweit), als auch der Umstand, dass die *Radsaison* im Vergleich zu früheren Zeiten heutzutage länger ist. In einer Fünf-Jahres-Betrachtung lassen sich Entwicklungen nur schwer ablesen. Bundesweit nehmen die Unfallzahlen jedoch stetig ab – so wurde etwa im Jahr 2019 der geringste Wert seit 60 Jahren ermittelt. In Emsdetten schwanken die Unfallzahlen in den Betrachtungszeiten und finden hier im Jahr 2019 entgegen des Bundestrends einen Höchstwert innerhalb des Betrachtungszeitraums. Das Jahr 2020 ist hingegen von einem deutlich niedrigeren Unfallgeschehen gekennzeichnet – dies kann durch ein in diesem Jahr insgesamt gesunkenes Verkehrsaufkommen von Berufs- und Ausbildungsfahrten (im Zuge der Corona-Pandemie) ausgelöst worden sein.

Bei der Betrachtung der Altersgruppen fällt auf, dass es vor allem *jüngere* und *ältere* Personen sind, die das Unfallgeschehen dominieren. Hervorstechend sind die Gruppe der jungen Erwachsenen (16-20 Jahre) sowie Personen zwischen 46 und 50. Dies könnte u. a. auf die abnehmende Mobilitätsquote ab einem Alter von 50 Jahren zurückzuführen sein. Zudem ist die Anzahl der Wege von mobilen Personen zwischen 40 und 49 deutschlandweit am höchsten, wobei der Anteil des Pkws am MIV in dieser Altersgruppe mit 59 Prozent vergleichsweise hoch ist (MIV 2017, KIT 2015). Ein Blick auf die Emsdettener Unfallzahlen zeigt, dass an über der Hälfte der Verkehrsunfällen Pkw-Fahrende beteiligt waren.

Abbildung 42 Unfallzahlen - Entwicklung

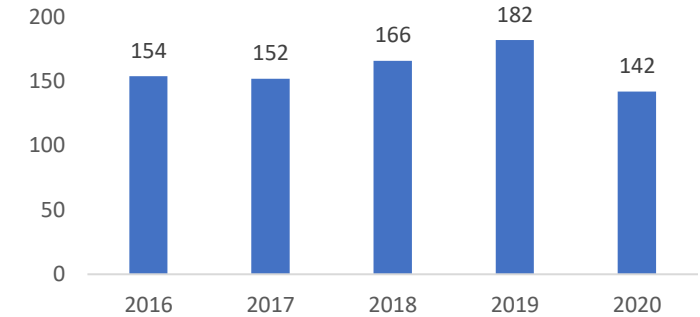
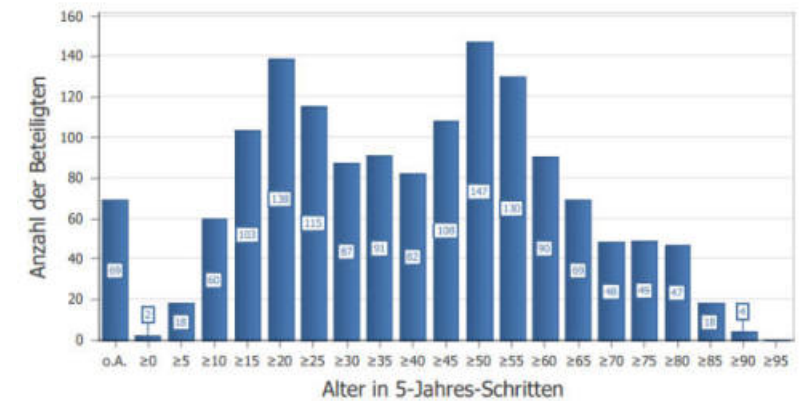


Abbildung 43

Lebensalter der Beteiligten



Onlinebeteiligung

- Sicherheit im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten (z.B. Josefschule, AWO Kinderkotten, Kinderland Familienzentrum, Gymnasium Martinum, Wilhelmschule)
- Siehe übrige Kategorien:
- Einschränkung der Sicherheit durch ruhenden Kfz-Verkehr
- Fehlende Kontrollen von Park-/Halteverboten und Rotlichtverstößen
- Zu hohe Kfz-Geschwindigkeitsniveaus bzw. Missachtung der zul. Höchstgeschwindigkeit
- Keine einheitlichen Regelungen an Kreisverkehren
- Übersichtige Führung vom Radverkehr



Fazit

Zusammenfassend ist zunächst die Kfz-Erreichbarkeit von Emsdetten hervorzuheben. Sowohl (über)regionale als auch innergemeindliche Ziele sind mit dem Kfz gut bis sehr gut zu erreichen. Der Kfz-Verkehr fließt zudem innerhalb des Stadtgebiets weitgehend ungehindert – Ausnahmen davon treten vor allem in den Stoßzeiten auf.

Ebenfalls gibt es ein breites Angebot an Parkmöglichkeiten, worunter auch zahlreiche kostenfreie Parkstände sind.

Die Straßenräume Emsdettens sind häufig sehr autodominiert und somit eher monofunktional. So sind auch die Seitenräume häufig durch parkende Pkw belegt, was zu Defiziten insb. für den Radverkehr führt.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Handlungsbedarf besteht vor allem in einer integrierten Straßenraumgestaltung, die dazu beiträgt, die unterschiedlichen Straßenraumansprüche adäquat zu berücksichtigen und dabei die Themen Nahmobilität und Aufenthaltsqualität stärker als bislang in den Fokus rückt.
- Falschparken vermeiden und verhindern
- Einhaltung von zulässigen Geschwindigkeiten

Stärken

- (Über)regionale Kfz-Erreichbarkeit gegeben
- Innergemeindliche Kfz-Erreichbarkeit sehr gut
- Leicht abnehmende Verkehrsunfallzahlen
- Ausreichendes Parkangebot in der Innenstadt
- Verkehrsberuhigung in Wohngebieten fast flächendeckend

Schwächen

- Eher funktionale Straßenraumgestaltung
- Durchgangsverkehr auf Ortsdurchfahrten
- Konflikte durch ruhenden Kfz-Verkehr: Beeinträchtigung Verkehrsfluss und –sicherheit
- Stagnierende Verunglücktenzahlen (vulnerable Gruppen)

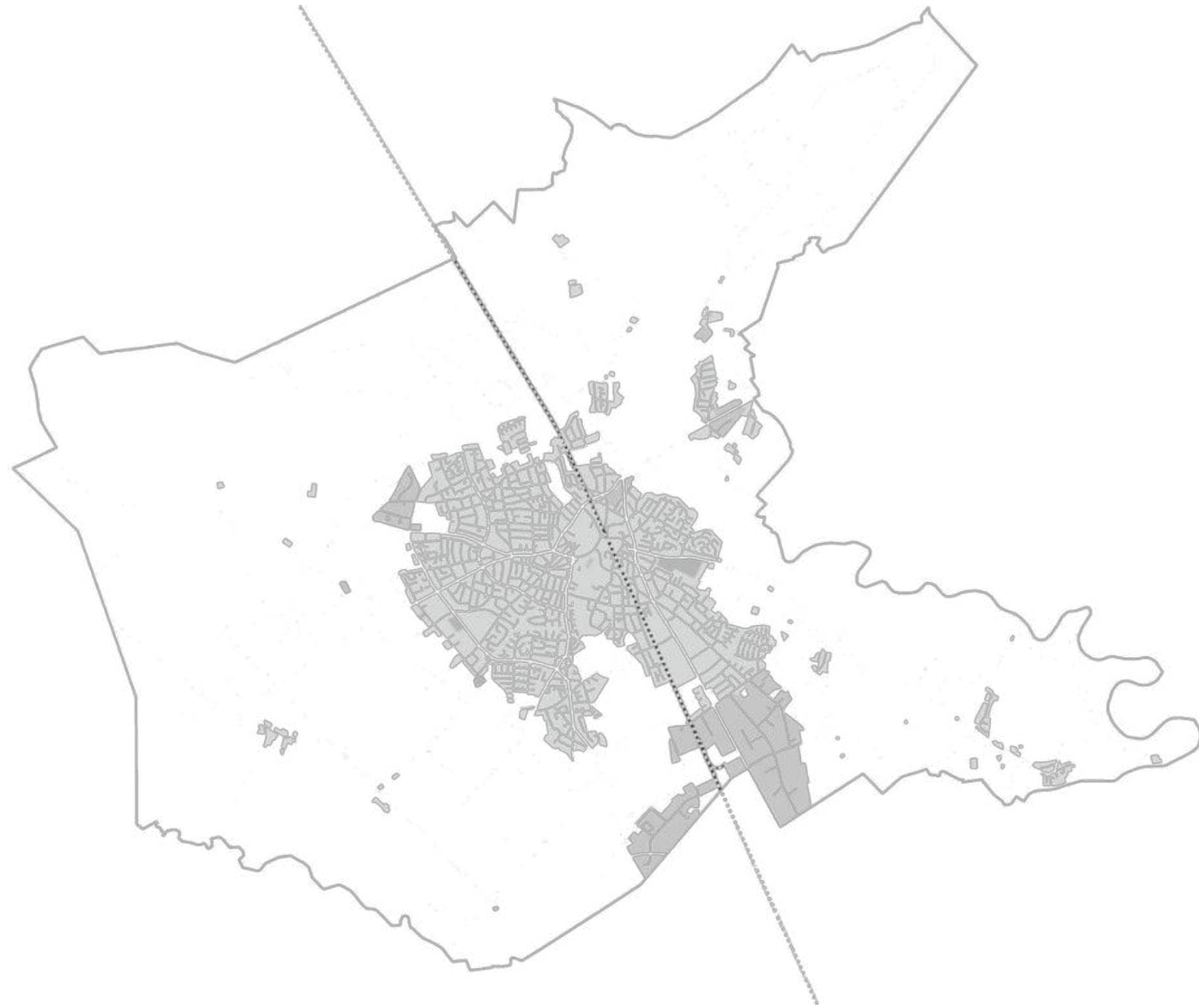
Onlinebeteiligung

- Unstimmigkeit bezüglich Ortsumgehung
- Überhöhte Geschwindigkeiten
- Wunsch nach mehr ordnungsrechtlicher Kontrolle (Geschwindigkeiten, Parken)

Verkehrssicherheit: siehe vorige Seite



7. Wirtschafts- und Güterverkehr



Wirtschafts- und Güterverkehr

Als Mittelzentrum ist Emsdetten ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Während sich viele Arbeitsplätze aus Dienstleistung und Verwaltung vorrangig in der Innenstadt ballen, befinden sich insbesondere im Süden (Industriegebiet Süd-West) und im Westen (Gewerbegebiet West-Nord und West-Süd) größere Ansammlungen von Gewerbe- und Industriebetrieben.

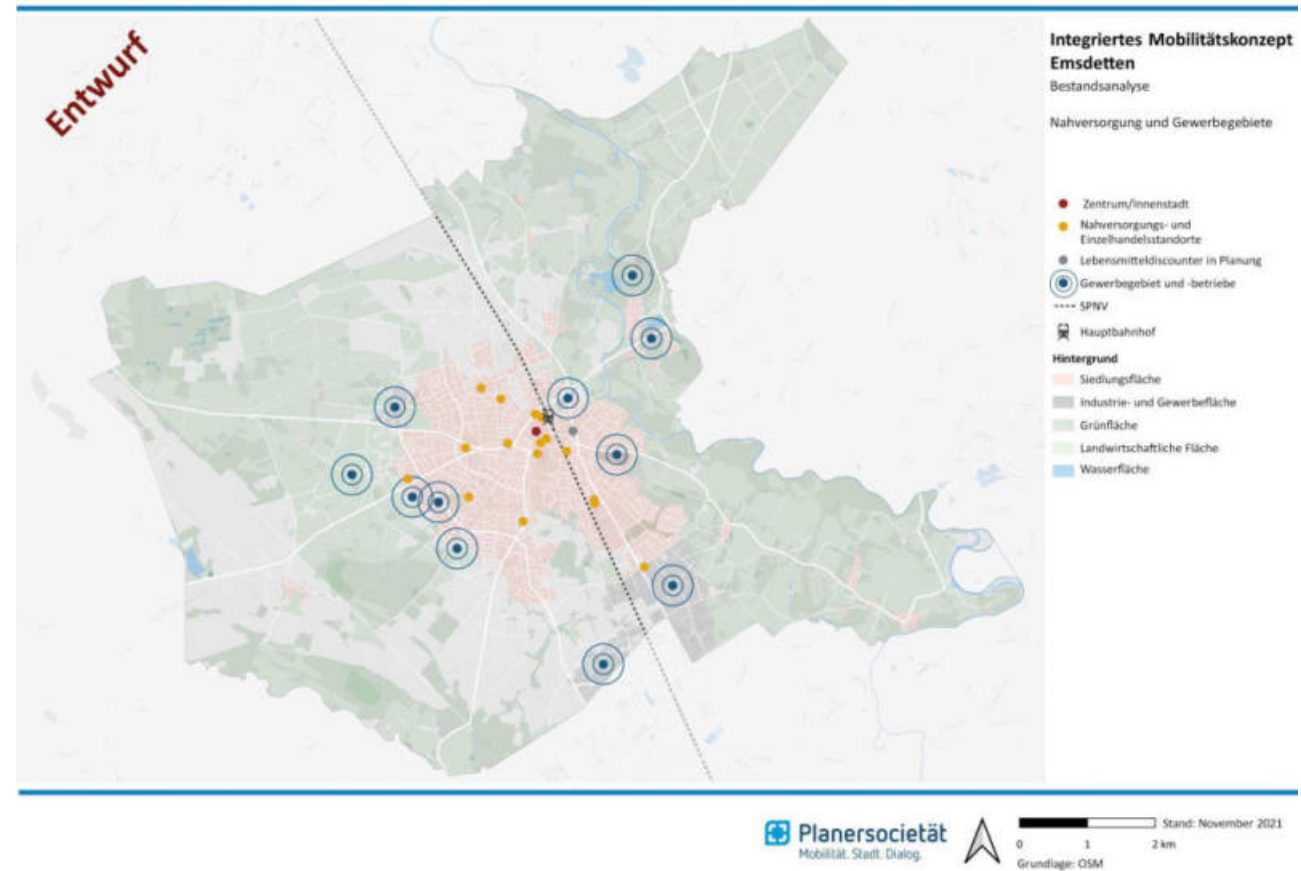
In gesamt Emsdetten gibt es ca. 3.200 angemeldete Gewerbebetriebe mit 15.056 Beschäftigten (Stand 2020). Mit 39 Prozent arbeitet der größte Anteil der Beschäftigten im produzierendem Gewerbe, welches vorrangig in den Industrie- und Gewerbegebieten ansässig ist, gefolgt von den Sektoren Dienstleistung (ca. 35 %) und Handel / Gastgewerbe (ca. 25 %).

Dies hat zum einen Schwerverkehre zur Folge, zum anderen sind es aber auch zahlreiche Pendelverkehre, die durch die Betriebe entstehen. Flächenreserven von ca. 256.000m² im Industriegebiet Süd-West und 7.500m² (Stadt Emsdetten: Stand 2018) im Gewerbegebiet West-Nord bieten große Potentiale für weitere Ansiedlungen und demnach zusätzliche Schwer- und Pendlerverkehre.

Reisezeitvergleiche Pkw zu Bahn/Bahn (Innenstadt und Gewerbegebiet im Süden)

Nebenstehende Abbildung zeigt, dass ein Teil der Arbeitsplätze Emsdettens – insbesondere die des produzierenden Gewerbes – außerhalb der Innenstadt liegen und somit weite Distanzen für bahnpendelnde Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer anfallen. Dies wurde im Kapitel Öffentlicher Personennahverkehr bereits angesprochen – hier besteht ein Mangel an attraktiven Pendelmöglichkeiten, da die Pendelzeiten Pkw zu Bus/Bahn durchgängig kürzer sind, jedoch in Teilen vergleichbar. Bei vielen Anschlüssen am Bahnhof ergeben sich jedoch größere Wartezeiten (>10 Minuten) und ein mangelnder Takt hindert verlässliches Pendeln via Bus und Zug. Auch aus Richtung Steinfurt (ohne direkte Bahnverbindung nach Emsdetten) aus ergeben sich längere Pendlerzeiten über den ÖPNV von ca. 1.5 h im Vergleich zum MIV mit 25 – 45 Minuten.

Abbildung 44 Nahversorgung und Gewerbegebiete





Industriegebiet Süd

Das Gewerbegebiet Süd befindet sich circa. fünf Kilometer südöstlich der Emsdettener Innenstadt zwischen der Bahnlinie und der Reckenfelder Straße in Stadtrandlage. Hier sind vor allem großflächigere Industriebetriebe angesiedelt. Schwerverkehre können gut über die B481 abfließen, jedoch wird ein Teil auch über die K53/Westring abgewickelt. In der Nähe befindet sich zudem der Handwerker GewerbePark

Gewerbegebiet West-Süd und West-Nord

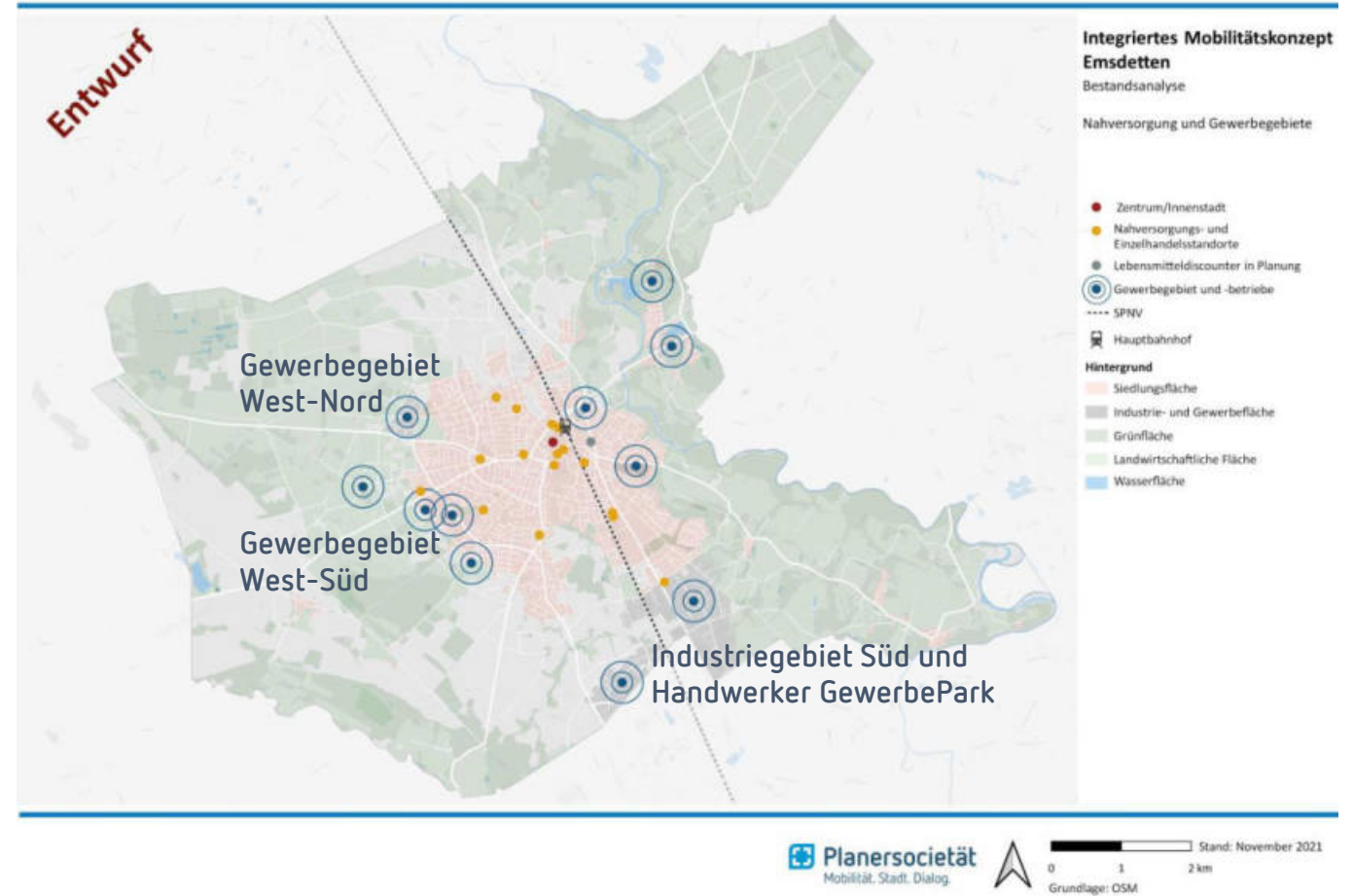
Das Gewerbegebiet West-Süd befindet sich südlich der Borghorster Straße an der westlichen Stadtgrenze Emsdetten. Der nördliche Bereich befindet sich nördlich der Neuenkirchener Straße. Für die beiden Gewerbegebiete ist der Westring von wesentlicher Bedeutung, da er Zubringer zum übergeordneten Straßennetz ist. Dies schlägt sich in den verhältnismäßig hohen Schwerverkehrsanteilen auf dieser Achse nieder.

K53n

Für beide Standorte hat die K53n wesentliche Auswirkungen, da sich auf dem heutigen Westring bereits viele Schwerverkehre ballen. Verkehrserzeugend ist dort etwa das DHL Zentrum Robert-Bosch-Straße, von wo aus Paketsendungen ins gesamte Stadtgebiet verteilt werden.

Ein Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2021 (vgl. Planungsbüro Hahm 2021: VU Neubau Kreisstraße K53n) attestiert dem Vorhaben eine hohe Entlastungswirkung der derzeitigen K53. Die Verkehrswirksamkeit der K53n wird somit als sehr hoch eingestuft – Maßstab dieser Bewertung ist die weitgehende mögliche Verlagerung der Durchgangsverkehre sowie eines (erheblichen) Anteils der Quell-Zielverkehre.

Abbildung 45 wichtige Gewerbe- und Industriegebiete





Im Vorzugs-Szenario des Gutachtens werden Entlastungen der bestehenden K53 je nach Streckenabschnitt zwischen mind. 3.800 Kfz/Tag (Reckenfelder Straße) und 6.600 Kfz/Tag (Lerchenfeld) prognostiziert. Die Entlastungswirkungen betragen für den innerörtlichen Kfz-Verkehr so im Mittel zwischen 50 Prozent und 30 Prozent und für den Lkw-Verkehr zwischen 80 Prozent und 70 Prozent (mehr als 1.200 Lkw/Tag).

Als weitere positive Aspekte werden die Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen und die Reduzierung der städtebaulichen Trennwirkung der vorhandenen K53 angeführt.

Durch die Umsetzung der K53n ergeben sich Chancen, den auf der bestehenden K53 gewonnenen Verkehrsraum umzuverteilen, neu zu gestalten und nachhaltig zu nutzen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund ein Potenzial, dass die bestehende K53 durch ein sensibles städtebauliches Umfeld führt, ein nicht zu vernachlässigender Aspekt.

Abbildung 46 Verlauf der K53n

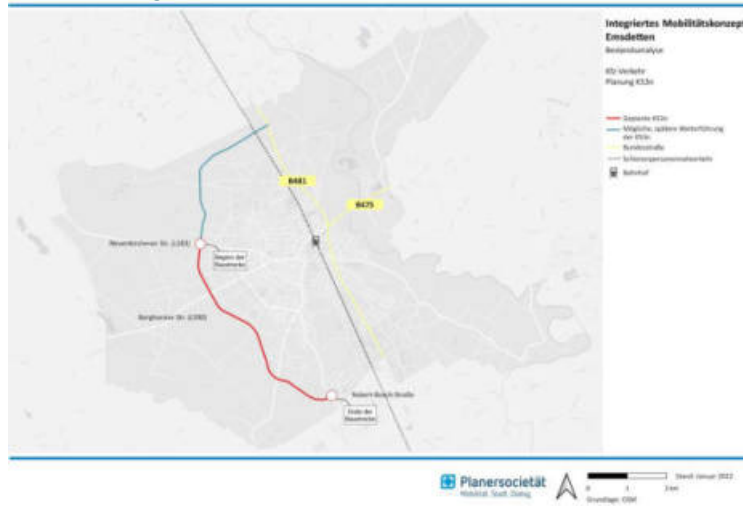
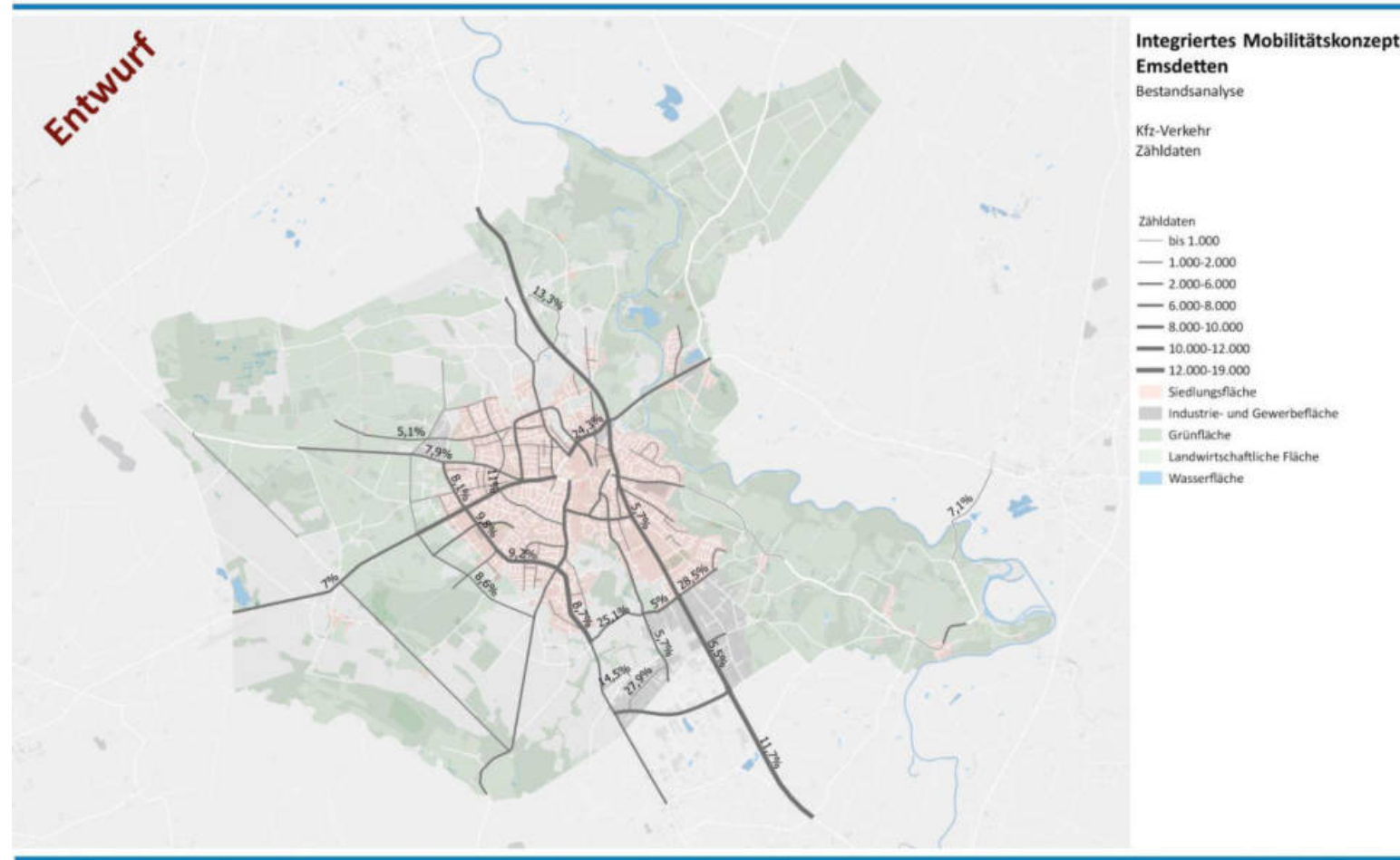


Abbildung 47 Anteil Schwerlastverkehr





Fazit

Emsdettens Gewerbe- und Industriestandorte sind grundsätzlich in einer räumlich vertretbaren Distanz zu den Siedlungsschwerpunkten. Dennoch ist insbesondere der Westring besonders zu Stoßzeiten stark belastet, was negative Auswirkungen auf die anliegende Wohnbebauung sowie Qualitätseinbußen zulasten des Fuß- und Radverkehrs hat.

Pendelnde Arbeitnehmer von Außerhalb Emsdettens haben nur rudimentäre Möglichkeiten einer autofreien Erreichbarkeit der Industrie- und Gewerbestandorte.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Verbesserung der Erreichbarkeit für Pendelnde
 - Busverkehr, ggf. flexible Bedienformen
 - Neuer Haltepunkt im Umfeld des Industriegebiet Süd
- Wirkungsanalyse zur K53n, die erhebliche Verlagerung von Schwerverkehren prognostiziert

Stärken

- Bedeutender Wirtschaftsstandort durch zahlreiche ansässige und namhafte Industrie und Gewerbe
- Schutz vor Lärm & Belastungen: Stellenweise Durchfahrtsverbote in Wohngebieten

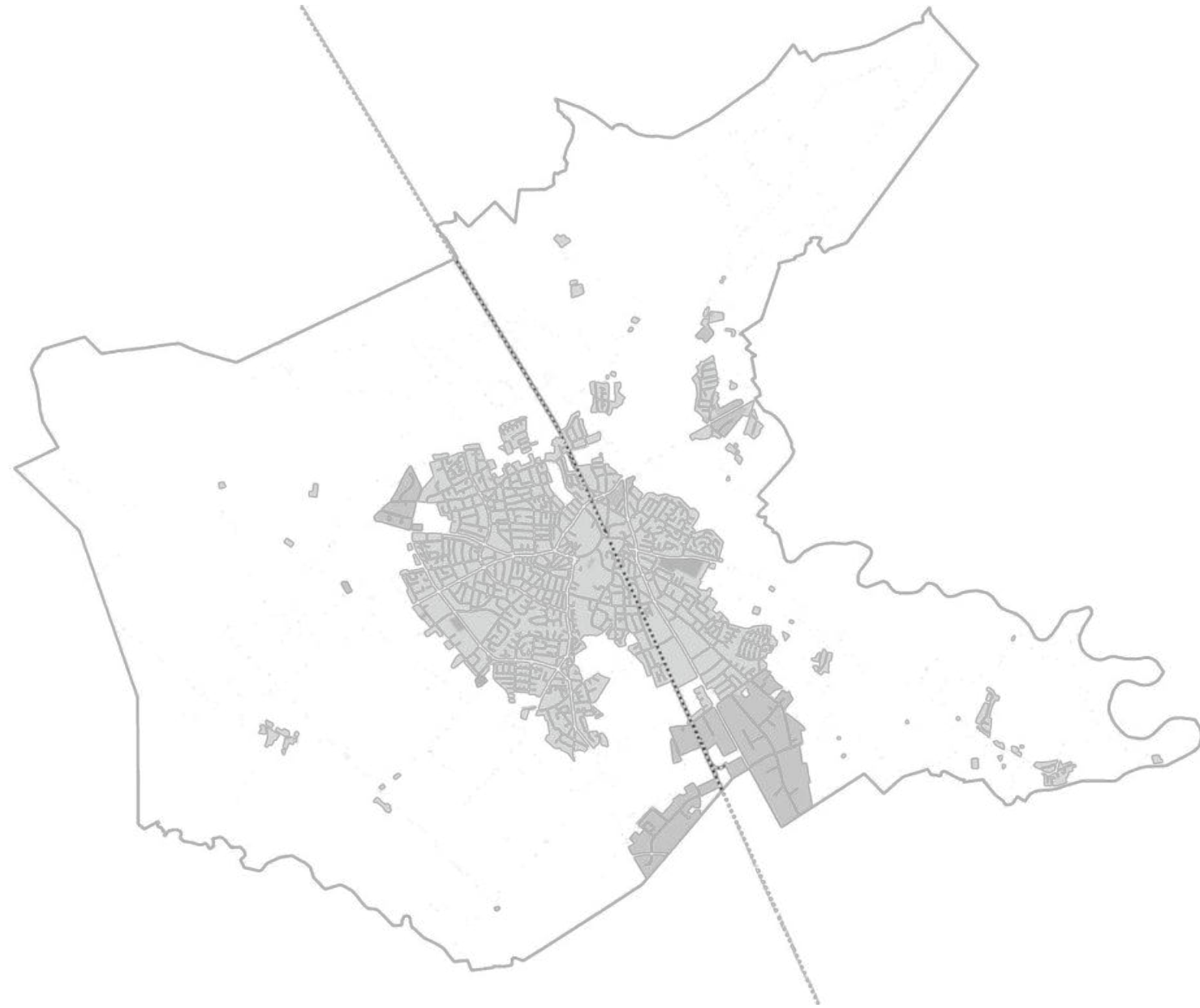
Schwächen

- Luft- und Lärmemissionen: Zu Stoßzeiten hoher Schwerverkehrsanteil auf K53
- Mangelhafte ÖPNV-Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte
- Parkende Lkw beeinträchtigen Radverkehr

Onlinebeteiligung

- Unstimmigkeit bezüglich Ortsumgebung
- Überlastung der K53 (Reckenfelder Str./Lerchenfeld/Taubenstr.)
- Verstöße gegen Durchfahrtsverbote (z.B. Grabenstr., Neubrückenstr.)
- Wunsch nach nächtlichen Durchfahrtsverboten

8. Inter- und Multimodalität



Ausstattung der Umsteigepunkte

Bisher gibt es keine Mobilstationen in Emsdetten. Jedoch gibt es bereits verschiedene Angebote, die ein bequemes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglichen. Der Emsdettener Bahnhof fungiert dabei als zentraler Umsteigepunkt im Emsdettener Stadtgebiet, der bereits erste Ansätze einer Mobilstation aufweist. Darüber hinaus gibt es insbesondere in der Kernstadt und Richtung Saerbeck immer wieder Möglichkeiten von dem Bürgerbus auf den „normalen“ Busverkehr umzusteigen, so z. B. in Hembergen.

Bike&Ride-Anlagen

Am Emsdettener Bahnhof gibt es zwei B&R-Anlagen. Das 2006 eröffnete Fahrradparkhaus bietet Platz für 1.000 Fahrräder. Aufgrund der hohen Auslastung wurde zwei Jahre später ein weiteres etwas kleineres Fahrradparkhaus mit zusätzlichen 300 Abstellmöglichkeiten errichtet. Das große Fahrradparkhaus befindet sich an Gleis 1, die zweite Anlage an Gleis 2, sodass von beiden Gleisen ein schnelles Umsteigen vom eigenen Fahrrad auf die Bahn möglich ist. Die Anlagen sind immer sehr hoch ausgelastet (vgl. Radverkehr). Bikesharing-Angebote am Bahnhof oder an Bushaltestellen gibt es nicht. An einigen Haltestellen sind Radabstellanlagen vorhanden. Diese werden aber nicht ausschließlich dazu benutzt um auf den Bus umzusteigen, sondern werden auch als normale Abstellanlagen verwendet

Park&Ride-Anlagen

Neben der B&R-Anlage gibt es am Emsdettener Bahnhof eine P&R-Anlage mit 374 kostenfreien Pkw-Parkplätzen. Die P&R-Anlage ist zusätzlich mit 4 Parkplätzen für E-Autos ausgestattet, sodass hier eine attraktive Möglichkeit geschaffen wird, auf die Bahn umzusteigen und während der Abwesenheit bequem das eigene E-Auto zu laden. Zudem wurde eine eigene E-Ladesäule für den Bürgerbus geschaffen. Im weiteren Bahnhofsumfeld befinden sich noch die Parkplätze Lauge und Hengeloplatz. Weitere P&R-Anlagen sind im Stadtgebiet nicht vorhanden. Ergänzt wird das Angebot durch eine Carsharing-Station des Anbieters wuddi sowie einer Kiss&Ride-Anlage.



Fahrradparkhaus am Emsdettener Bahnhof



P&R-Anlage am Emsdettener Bahnhof

Sharing-Angebote

In vielen deutschen Städten erhalten Aspekte der Verkehrswende und somit alternative Mobilitätsangebote einen wachsenden Stellenwert. Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel wie dem Fahrrad, Bus und Bahn oder dem Carsharing-Pkw nimmt zu, wohingegen der eigene Pkw an Bedeutung verliert. „Teilen“ statt besitzen spielt insbesondere bei jungen Menschen eine immer größere Rolle.

Sharing-Angebote, also die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen, sind komfortabel, reduzieren individuelle Mobilitätskosten und tragen zur Verkehrswende bei. Flexible Carsharing-, Bikesharing- und E-Tretroller-Angebote verringern die Abhängigkeit vom privaten Pkw und ergänzen den ÖPNV. Die Motivation keinen Pkw anzuschaffen oder einen Pkw sogar abzugeben kann dadurch erhöht werden und intermodale Wegeketten im besonderen Maß gefördert.

Dabei gibt es zwei verschiedene Arten von Sharing-Modellen. Beim klassischen stationsgebundenen Sharing wird das gewünschte Angebot an einer Station ausgeliehen und muss an dieser Station auch wieder zurückgegeben werden. Bei einem Free-Floating-System handelt es sich um im Straßenraum frei verfügbare Angebote ohne festinstallierte Stationen. Innerhalb eines festgelegten Geschäftsgebiet können u. a. Autos, Roller und Fahrräder gemietet werden und nach Ende der Fahrt innerhalb dieses Geschäftsgebiets wieder an einem beliebigen Ort abgestellt werden. Free-Floating ist dabei vorwiegend in deutschen Großstädten mit über 600.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu finden.

Die Einflussmöglichkeiten der Emsdettener Stadtverwaltung auf die Einrichtung und Umsetzung von Sharing-Angeboten orientiert sich an den gesetzlichen Regelungen für die unterschiedlichen Angebote.

In Emsdetten gibt es bisher einen Carsharing-Anbieter, das „kostenlose Kolping-Leihrad“ sowie die Möglichkeit für mehrere Tage kostenlos Lastenräder zu entleihen. Möglichkeiten für stationsbasiertes Bikesharing oder E-Tretrollersharing gibt es derzeit nicht.

Bikesharing

Bikesharing ermöglicht es innerhalb der eigenen Stadt und an unterschiedlichen Zielorten, kostengünstig und unkompliziert auf ein Fahrrad umzusteigen und vor Ort, auch ohne eigenes Auto oder Rad, flexibel mobil zu sein. Auch ohne eigenes Fahrrad können so Wege intermodal bestritten werden. Da die Fahrradmitnahme in großem Umfang im ÖPNV nicht praktikabel ist, bietet ein Bikesharing-System eine komfortable Alternative zum eigenen Fahrrad oder Pkw.

Ein Bikesharing-System gibt es in Emsdetten derzeit nicht. Über das Projekt „EmsRAD“ können jedoch Lastenräder für ein bis drei Tage bis zu zweimal im Monat ausgeliehen werden. Die Lastenräder werden von verschiedenen Eigentümerinnen und Eigentümern (Privatpersonen, Firmen, Vereinen etc.) zur Verfügung gestellt.

Carsharing

Carsharing ist die gemeinsame Nutzung von Pkws. Es kann durch private Personen, Betriebe, öffentliche Verwaltungen oder Vereine genutzt werden. Carsharing ist als ein Baustein unter vielen zu verstehen. Vorgelagert muss es darum gehen, den Umweltverbund zu fördern. Nachgelagert kann Carsharing dazu beitragen, die weiterhin notwendigen Kfz-Fahrten zu reduzieren und Parkdruck zu mindern. Die gemeinschaftliche Nutzung von Pkws reduziert langfristig den Flächenverbrauch durch ruhenden Kfz-Verkehr, was insbesondere im urbanen Umfeld und zentralen Ortslagen zielführend ist. So kann ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug je nach örtlichen Verhältnissen vier bis teilweise mehr als zehn Fahrzeuge ersetzen, da die Nutzenden vielfach ihr eigenes Auto abschaffen. Die gewonnenen Flächen stehen dann für andere Zwecke zur Verfügung.

Carsharing-Dienstleistungen spielen in Emsdetten derzeit noch keine große Rolle. In Emsdetten gibt es einen Carsharing-Anbieter (wuddi) mit einer Station im Stadtgebiet. Die Station befindet sich am Emsdettener Bahnhof. In den übrigen Stadtteilen gibt es bisher noch keine Carsharing-Standorte. Wuddi ist ein stationsgebundener Carsharing-Anbieter. Das geliehene Auto muss an derselben Station wieder zurückgegeben werden an der es auch ausgeliehen wurde, sodass One-Way-Fahrten nicht möglich sind. Demnach ist eine Nutzung von Carsharing innerhalb Emsdettens und aufgrund der kurzen Wege in der Stadt wenig attraktiv.

Mit insgesamt 2 Carsharing-Fahrzeugen im gesamten Stadtgebiet kommen damit derzeit nur rund 0,05 Carsharing-Autos auf je 1.000 Emsdettener Einwohnerinnen und Einwohner. Im Vergleich mit einer Stadt ähnlicher Größe kam Böblingen 2019 bereits auf ca. 0,34 Fahrzeuge je 1.000 Einwohnende. Kommerzielles Carsharing in einem nicht so stark verdichteten Raum mit geringen Wegestrecken wie Emsdetten umzusetzen, weist Herausforderungen auf. Für den wirtschaftlichen Betrieb ist eine Grundauslastung der Carsharing-Flotte erforderlich, die in weniger urbanen Räumen häufig nicht erreicht werden kann. In diesen Fällen ist eine Kooperation mit einem Hauptnutzenden z. B. einem Unternehmen oder der Verwaltung erforderlich. Alternative Angebote wie On-Demand-Verkehre wären weitere Möglichkeiten Autofahrten in Emsdetten zu teilen und flexibler zu gestalten.



Carsharing am Emsdettener Bahnhof

Zugangsmedium

Der Wechsel und die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel scheitert häufig an der Zugänglichkeit der verschiedenen Angebote, die durch komplexe Anmeldevorgänge oder unterschiedliche technische Plattformen erschwert wird. Vermehrt etablieren sich daher multimodale Zugangsmitteln, bei denen der Anbietende (meist ein Verkehrsverbund oder ÖV-Betreiber) die verschiedenen Angebote bündelt und ein einheitliches Preis- und Abrechnungsverfahren anbietet. Über dieses können auch zusätzliche Anreize durch Vergünstigungen geschaffen werden. Mit dem Zugangsmitteln können dann alle eingebundenen Verkehrsmittel wie z. B. der ÖPNV oder Sharing-Systeme (Leihräder, Pkw) genutzt werden.

Derzeit gibt es ein solches Zugangsmitteln in Emsdetten noch nicht und die einzelnen Mobilitätsangebote, wie der ÖPNV können nur über eigene Plattformen und Apps (z. B. WestfalenTarif-App, eezy.nrw, wuddi) gebucht werden. Unterschiedliche Ticketsysteme und Preise erschweren damit die Stärkung eines intermodalen Verkehrsverhaltens.

E-Mobilität und Ladeinfrastruktur in Emsdetten

Im Laufe der vergangenen Jahre ist die Elektromobilität durch ein stetiges Wachstum geprägt. Bei den vollelektrischen Autos (Elektroauto mit Batterie) lag der Sprung der Verkäufe von 2019 bis 2020 bundesweit sogar bei 126 Prozent. E-Autos machen jedoch am deutschen Gesamtanteil bisher nur etwa 0,6 Prozent des Pkw-Bestandes aus.

In Emsdetten gibt es insgesamt 5 Pkw-Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten im Stadtgebiet. Davon werden 4 öffentliche Ladesäulen von den Stadtwerken Emsdetten und eine Ladesäule von Procar Automobile Münsterland GmbH betrieben. Die Ladesäulen konzentrieren sich vor allem auf das Bahnhofsumfeld. Sie befinden sich u. a. am Bahnhofsvorplatz, im Parkhaus am Bahnhof und am Rathaus Parkplatz. Im gesamten Kreis Steinfurt gibt es 201 Normalladepunkte und 12 Schnellladepunkte. Auch im ÖPNV wird das Thema Elektromobilität verfolgt. Auf der Linie des Bürgerbusses BB2 wird seit 2019 ein elektrischer Bürgerbus eingesetzt. Darüber hinaus sind die Autos des Carsharing-Anbieters wuddi Elektrofahrzeuge.

Im Radverkehr ist der Anteil der Verkäufe im Bereich E-Mobilität hingegen deutlich höher. 2020 machten E-Bikes bereits rund 40 Prozent aller Fahrradverkäufe aus. Am beliebtesten sind dabei E-Trekking und E-Cityräder sowie E-Mountainbikes. Auch in Emsdetten zeigt sich dieser Trend. Mit dem Emsdettener Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenrädern bzw. Lastenanhängern konnten im Jahr 2021 26 E-Lastenräder gefördert werden. Damit ist die Zahl in den letzten Jahren stetig gestiegen (2019: 13, 2020: 16). Zudem bietet der Emsdettener Verkehrsverein 4 E-Räder zum Verleih an. Neben der Pkw-Ladeinfrastruktur gibt es zudem 6 Ladesäulen für E-Fahrräder, die von den Stadtwerken betrieben werden. Die Fahrradladestationen sind heterogen im Stadtgebiet verteilt und finden sich vermehrt auch am Stadtrand. Die gesamte Ladeinfrastruktur wird über Naturstrom versorgt.



Elektro-Ladesäulen für E-Pkw

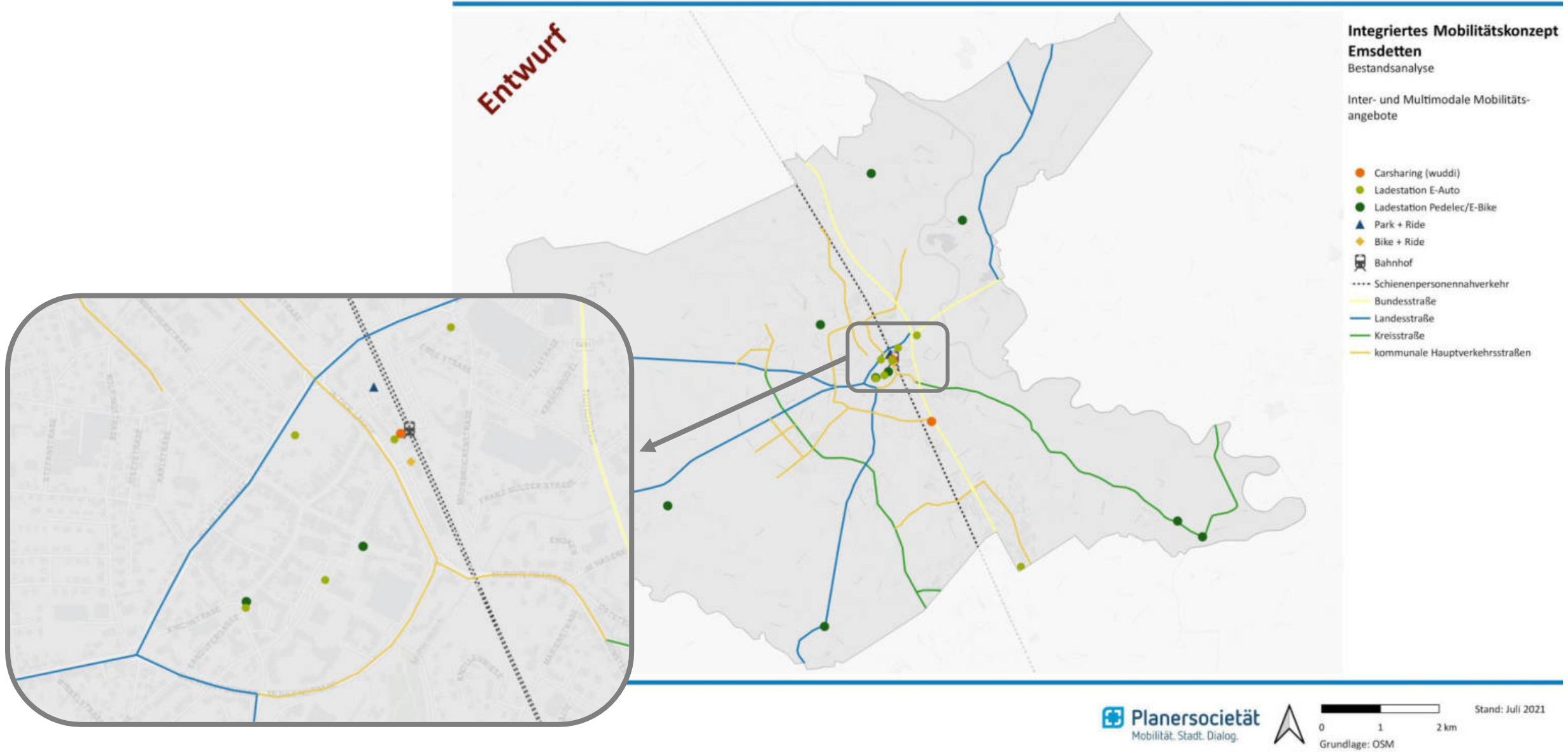


Ladesäule für den Elektro-Bürgerbus



Schließfächer mit Lademöglichkeiten für E-Bike-Akkus

Abbildung 48 Inter- und multimodale Mobilitätsangebote sowie E-Mobilität



Fazit

Zusammengefasst lassen sich insbesondere die Ansätze in der E-Mobilität betonen. In allen relevanten Handlungsfeldern (ÖPNV, Radverkehr, Kfz-Verkehr und Sharing) wurden bereits Maßnahmen wie die Einrichtungen von Ladesäulen im Stadtgebiet oder die Elektrifizierung des Bürgerbusses umgesetzt. Flächendeckend, insbesondere dezentral, fehlen Lademöglichkeiten für E-Pkws. Am Emsdettener Bahnhof sind bereits Schnittstellen für einen Umsteigepunkt erkennbar, an dem ein Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln möglich ist. An den Bushaltestellen im Stadtgebiet sind so gut wie keine Bündelung verschiedener Verkehrsmittel vorhanden. Sharing-Dienstleistungen spielen derzeit nur eine untergeordnete Rolle. Ein fehlendes multimodales Zugangsmedium mit allen Mobilitätsangeboten, welches ein einfaches Umsteigen möglich macht fehlt in Emsdetten derzeit noch.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Potenziale an Einfallstraßen, an denen schon Bus- und/oder Bürgerbushaltestellen vorhanden sind, zum Umstieg von Pkw auf Fahrrad/ÖPNV nutzen
- Möglichkeiten zum Ausbau von Carsharing, ggf. in Kooperation mit Hauptnutzer/in prüfen
- Möglichkeiten zum Aufbau eines Bikesahring-Systems/Implementierung eines Bikesharing-Anbieters prüfen
- Ausweiten von Lademöglichkeiten für E-Pkw- und E-Bikes
- Bündelung verschiedener Verkehrsmittel in einem Zugangsmedium

Stärken

- Informationen auf der Website der Stadt zu Lademöglichkeiten (Kfz + Pedelec) und Schließfächer am Bahnhof
- Bündelung von Mobilitätsangeboten am Bahnhof
- hochwertige P&R-Anlage am Bahnhof mit E-Ladesäulen
- B+R-Anlage am Bahnhof inkl. Lademöglichkeit
- Elektrifizierter Bürgerbus
- Förderung von E-Mobilität, z.B. von E-Lastenrädern
- E-Carsharing

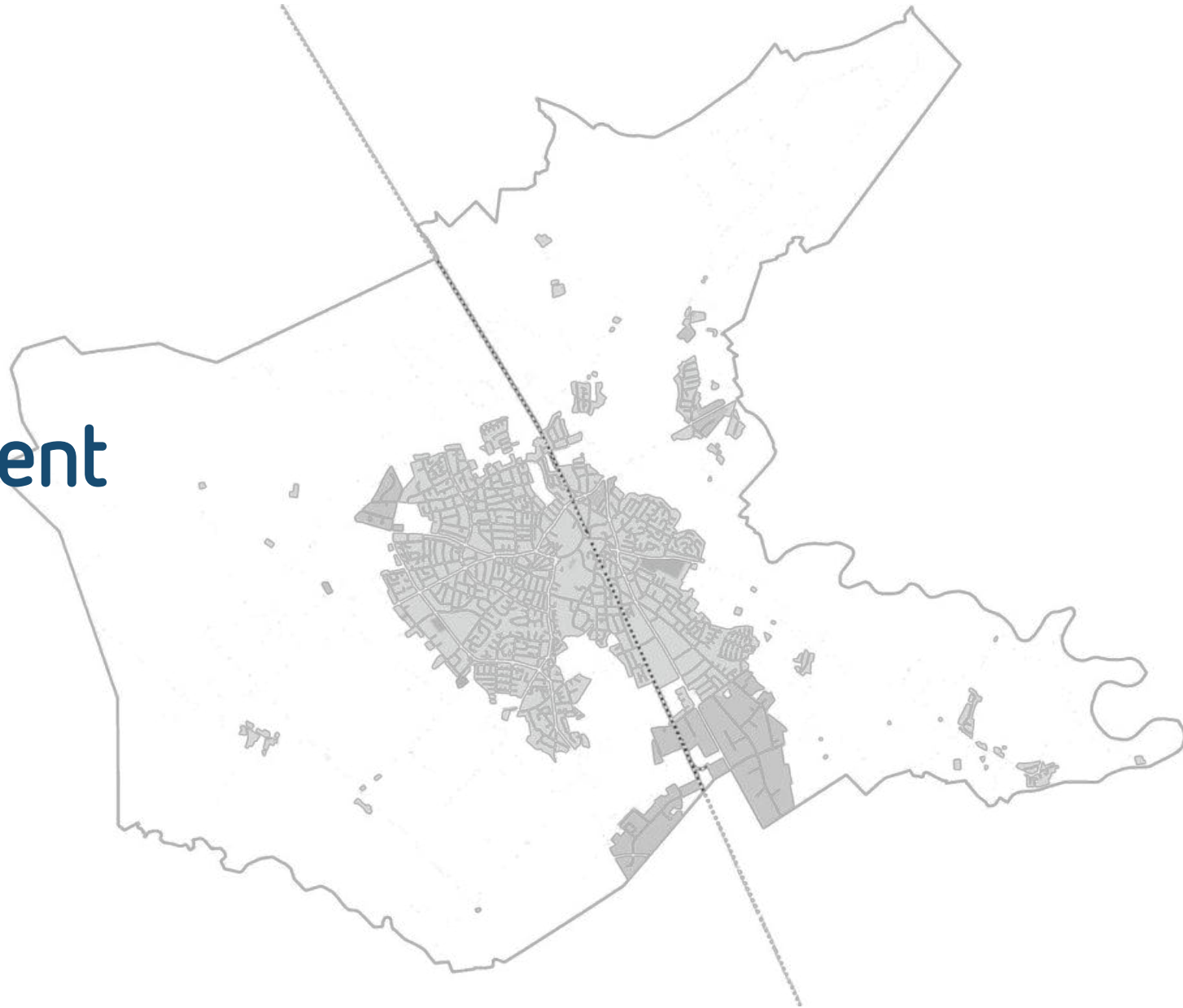
Schwächen

- Noch geringes Carsharing-Angebot
- Kein stationsgebundenes Bikesharing-System
- Bündelung inter- und multimodaler Ansätze in der Innenstadt
- Kein multimodales Zugangsmedium
- Möglichkeiten für ein multimodales Verkehrsverhalten kaum gegeben
- Fehlende dezentrale Lademöglichkeiten für E-Pkw

Onlinebeteiligung

- Wunsch nach Mitfahrerbanken/Mitfahrzentrale
- Ladesäulen in Industriegebieten und an Versorgungseinrichtungen

9. Mobilitätsmanagement und -marketing



Mobilitätsmanagement

Verkehrs- und Mobilitätsmanagement stellt eine wichtige Säule der Mobilität in Emsdetten dar. Im Gegensatz zu umfangreichen baulichen Maßnahmen, wie beispielsweise der Bau eines neuen Fahrradweges, soll mithilfe eines Verkehrs- und Mobilitätsmanagements individuelles Verhalten und Routinen in Richtung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens verändert werden.

Kommunales und regionales Mobilitätsmanagement

Das Thema Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ist in Emsdetten institutionell in der Stadtverwaltung verankert: So beschäftigt sich die zum Fachbereich III gehörende Abteilung „Stadtentwicklung und Umwelt“ mit dem Thema. In dieser ist eine eigene Stelle in Form eines kommunalen Mobilitätsmanagers angesiedelt. Mit der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes, der Kommunalauswertung des Mobilitätsverhaltens in Emsdetten und dem Projekt Klima gab es in der Vergangenheit bereits viele Ansätze des kommunalen Mobilitätsmanagements in Emsdetten aus denen u. a. der runde Tisch Mobilität entstanden ist. Darüber hinaus ist die Stadt Emsdetten 2016 als erste Kommune im Kreis Steinfurt dem Zukunftsnetz Mobilität NRW beigetreten. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät Kommunen insbesondere in den Bereichen kommunales Mobilitätsmanagement und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Im Rahmen dessen finden immer wieder Veranstaltungen wie z. B. der Rollatortag statt.

Auf regionaler Ebene arbeitet der Kreis Steinfurt im Rahmen des Mobilitätsmanagements & Verkehrsentwicklungsplanung an Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement. Im Rahmen dessen wurde ein Arbeitskreis Mobilitätsmanagement aufgebaut, der die ämterübergreifende Zusammenarbeit stärken soll. Im Vordergrund steht der Austausch über und das Initiieren neuer Mobilitätsprojekte.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement bietet Unternehmen und ihren Mitarbeitenden zahlreiche Vorteile und erzielt positive ökologische Effekte. So profitieren Unternehmen von einer höheren Gesundheit ihrer Beschäftigten, Effizienzsteigerungen und damit Kostensenkungen, einem Imagegewinn sowie Umweltwirkungen, etwa in Form von CO₂-Einsparungen. Dabei geht es zum einen um die Mobilität der Mitarbeitenden auf ihrem Weg zu Arbeit, aber auch um die Mobilität während der Arbeitszeit und die Abwicklung von Kundenverkehren.

Emsdettens Mobilitätsmanager ist Ansprechpartner für Unternehmen und öffentliche Arbeitgeber für betriebliches Mobilitätsmanagement. Eine konkrete Maßnahme im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements stellt das vom Regionalverkehr Münsterland (RVM) oder des Westfalen Tarifs zur Verfügung gestellte Job-Ticket dar. Interessierte Unternehmen und Institutionen haben dabei die Möglichkeit ein Job-Ticket zu erwerben. Das Job-Ticket ermöglicht es den teilnehmenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die vergünstigte Nutzung des ÖPNV, auch außerhalb von Fahrten von und zur Arbeitsstelle. Darüber hinaus bietet das Zukunftsnetz Mobilität für die Kommunen und Wirtschaftsförderung u.a. Fachberatungen für Unternehmen an und unterstützen bei der Ansprache.

Zudem gibt es bereits viele Ansätze zur Organisation der internen dienstlichen Mobilität der Emsdettener Stadtverwaltung. Bereits 2013 hat die Stadtverwaltung das erste E-Auto angeschafft. Bis 2019 sind mittlerweile zwei weitere hinzugekommen sowie zwei E-Bikes für die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung. Auch der Baubetriebshof wurde 2020 mit 2 Elektro-Nutzfahrzeugen und zwei E-Lastenrädern ausgestattet. Seit 2017 stehen den Mitarbeitenden 6 E-Bikes zur Verfügung. Neben dem Austausch des Fuhrparks mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen sowie einem Fokus auf E-Bikes steht die stärkere Verlagerung der dienstlichen Mobilität auf Verkehrsträger des Umweltverbundes im Vordergrund.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Viele Eltern bringen täglich ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, wodurch zu Schulbeginn und Schulende oft unübersichtliche und gefährliche Situationen vor den Schulen auftreten. Durch viele haltende Fahrzeuge werden beispielsweise die Sichtbeziehungen eingeschränkt und damit das Queren von Straßen für Kinder erschwert. Zudem kann dadurch auch die Anfahrt mit dem Bus verzögert werden, wenn Fahrzeuge im Bereich von Bushaltestellen anhalten. Diese auch unter dem Begriff „Elterntaxi“ bekannte Problematik macht die Relevanz eines schulischen Mobilitätsmanagements deutlich. So ist der tägliche Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule für Kinder und Jugendliche wichtig, um möglichst früh zu lernen, sich im Straßenverkehr zu orientieren und sicher fortzubewegen. Ein schulisches Mobilitätsmanagement setzt genau daran an, indem es unter besonderen Sicherheitsaspekten die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördert. Eine Maßnahme im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements sind Schulwegepläne. Sie bilden eine Schnittstelle zwischen infrastrukturellen Maßnahmen und Überzeugungs- und Öffentlichkeitsarbeit. Schulwegepläne zeigen Eltern und Kindern auf, welche Wege zur jeweiligen Schule am geeignetsten sind für den Weg zu Fuß oder mit dem Rad. Das Thema Schulwegepläne ist in Emsdetten derzeit noch nicht institutionell verankert. Allerdings erstellen die Schulen wie z.B. die Johannesschule selbst Schulwegepläne. Darüber hinaus spielt das Thema Verkehrserziehung an den Emsdettener Schulen bereits eine große Rolle. Im ersten Schuljahr findet in der Regel eine gemeinsame Veranstaltung mit der Verkehrspolizei statt. In dieser wird Kindern und teilweise Eltern die wichtigsten Punkte für einen sicheren Schulweg beigebracht. Begleitet von der Verkehrspolizei wird mit Schülerinnen und Schülern der dritten und/oder vierten Klassen jährlich eine Radfahrprüfung durchgeführt. Diese beinhaltet sowohl theoretische als auch praktische Module, sodass die Schülerinnen und Schüler ein sicheres Verhalten mit dem Fahrrad im Straßenverkehr erlernen. Weiterhin bietet die Polizeidirektion eine Überprüfung der Fahrräder auf ihre Verkehrssicherheit an.

Auch an den weiterführenden Schulen ist die Verkehrserziehung immer noch ein wichtiges Thema. In der jährlich stattfindenden Projektwoche beschäftigen sich die Schülerinnen und Schüler der 5. Klasse der Käthe-Kollwitz-Realschule mit Themen rund um die Verkehrserziehung.

Daraus entstanden ist u.a. die Fahrradselbsthilfewerkstatt. Die Fahrradwerkstatt kann von allen Personen der Schule kostenlos genutzt werden und soll den Schülerinnen und Schülern ein sicheres Fahrverhalten sowie das Durchführen kleinerer Reparaturen beibringen.

Die Stadt Emsdetten unterstützt Schülerinnen und Schüler bei einem sicheren Schulweg indem sie Schulwegjahreskarten (Übernahme der Fahrtkosten durch die Stadt) für Kinder und Jugendlichen ausstellt, deren Schulweg bei Grundschulen mehr als 1 km Luftlinie, bei weiterführenden Schulen mehr als 2 km Luftlinie und in der Sekundarstufe II mehr als 3 km Luftlinie entfernt ist.

Mit der Mitwirkung des Jugendamtes am Runden Tisch Mobilität in Emsdetten wurde das Thema Mobilität und Verkehr in den letzten Jahren verstärkt in die Schulen und Kindertagesstätten gebracht. So wurden 2018 bis 2019 z.B. 18 Kindertagesstätten mit Verkehrssicherheitspaketen zur spielerischen Verkehrserziehung ausgestattet.



Kinder laufen ihren Schulweg ab

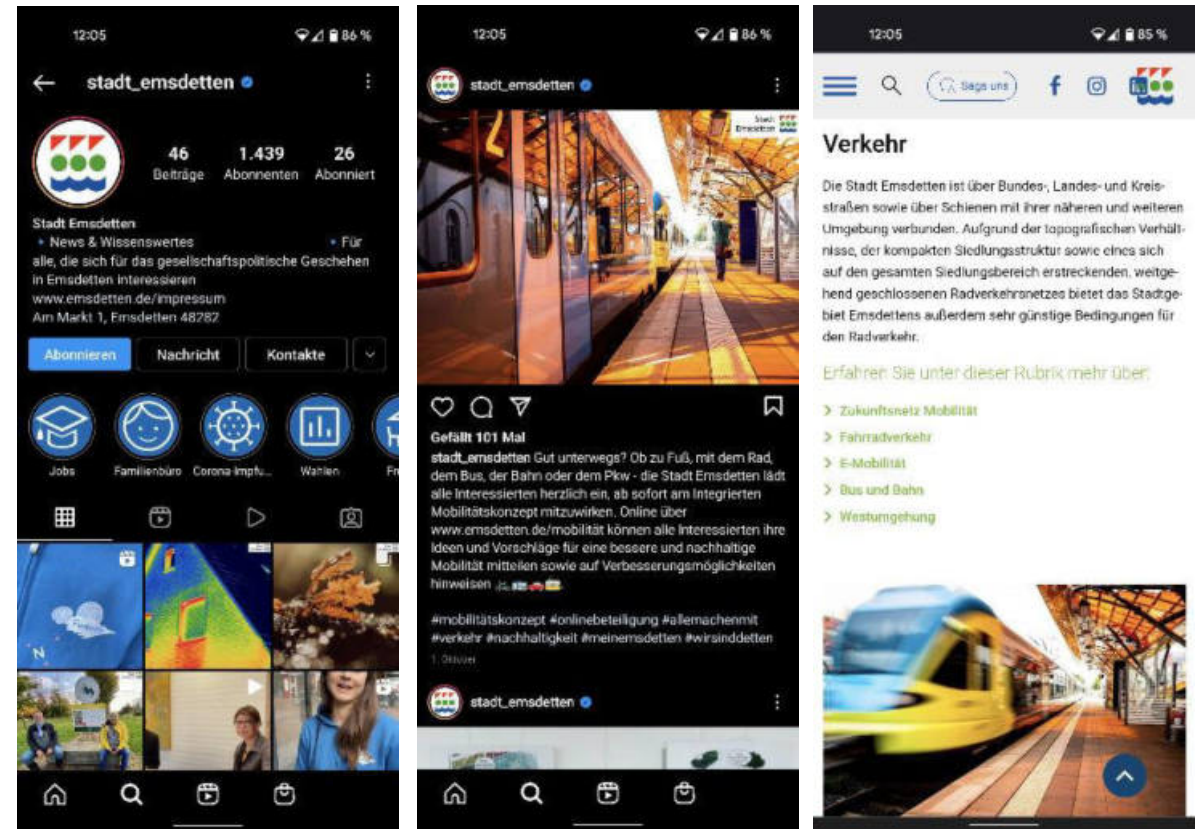
Veranstaltungen und Kampagnen

Zur Förderung des Radverkehrs bewirbt die Stadt Emsdetten u.a. die Aktion STADTRADELN, bei der alle Menschen, die in Emsdetten wohnen, arbeiten oder vereinsangehörig sind teilnehmen können. Die Teilnehmenden bilden gemeinsam Teams und tragen dabei gefahrene Kilometer online ein. Neben der Stadtverwaltung bilden auch diverse Schulen und Unternehmen in Emsdetten eigene Teams. Somit bietet die Aktion STADTRADELN sowohl Anknüpfungspunkte für ein kommunales und betriebliches als auch ein schulisches Mobilitätsmanagement. Neben diesem deutschlandweiten Event gibt es aber auch noch Emsdetten spezifische Veranstaltungen zum Thema Mobilität wie das jährliche „Anradeln“ mit kleinem Stadtfest bei der Emsdettener Acht, welche vom Verkehrsverein Emsdetten e.V. und den Radwanderfreunden Münsterland e.V. seit fast 25 Jahren organisiert wird. Zusätzlich gibt es noch das Sattelfest bei dem die gesamten Ems-Anrainer „Anradeln“ und der Austragungsort jährlich rotiert. Im Jahr 2021 hätte das Sattelfest gemeinsam mit der Emsdettener Acht in Emsdetten stattfinden sollen, wurde aber auf Grund der Corona-Pandemie auf das Jahr 2022 verschoben. Auch im Rahmen des Stadtfestes Emsdettener September gibt es immer wieder zahlreiche Aktionen und Stände, die sich z. B. mit dem Thema Nachhaltigkeit beschäftigen. Im Rahmen der Aktion „Sicher in Emsdetten“ haben Schülerinnen und Schüler gemeinsam mit Rentnerinnen und Rentnern z. B. im Jahr 2018 gemeinsam die Innenstadt auf Gefahrensituationen und gelungene Verkehrsregelungen untersucht. Auch im Jahr 2021 wurde der Förderbescheid für Verkehrssicherheitsaktionen im Rahmen von „Sicher in Emsdetten“ bewilligt. Die Veranstaltungen und Aktionen werden regelmäßig auf dem städtischen Facebook- und Instagram-Kanal sowie der Homepage beworben.

Smart City Strategie Emsdetten

Mit der 2018 beschlossenen Smart City Strategie verfolgt die Stadt Emsdetten das Ziel in Hinblick auf den Trend der Digitalisierung eine moderne und nachhaltige Stadtentwicklung zu verstetigen. Dabei stehen u.a. Themen wie die Digitalisierung der Stadtverwaltung, die effiziente und umweltschonende Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur oder die Wirtschaftsfähigkeit im Vordergrund.

Abbildung 49 Internetauftritt der Stadt Emsdetten



Fazit

In Emsdetten gibt es bereits viele Veranstaltungen und Aktionen, die auf das Thema Mobilität und das Rad fahren aufmerksam machen und dafür werben. Zur Bewerbung nutzt die Stadt Emsdetten unterschiedliche Social-Media-Kanäle. Als Mitglied des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Gründung einer AG Mobilität ist das Thema Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung verankert. Auch sind Ansätze nachhaltiger dienstlicher Mobilität durch die Bereitstellung von Fahrrädern und E-Mobilität bereits in der Stadtverwaltung sichtbar.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Kommunales Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung als Vorreiterrolle weiter ausbauen
- Betriebliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen stärken

Stärken

- Mitglied des Zukunftsnetzes Mobilität NRW
- AG Mobilität gegründet
- Teilnahme am STADTRADELN seit 2017
- Zahlreiche Verbände (z.B. Verkehrsverein Emsdetten e.V., ADFC Ortsgruppe Emsdetten)
- Breit aufgestellter Internet- und Social-Media-Auftritt
- Stelle eines städtischen Mobilitätsmanagers
- Aufklärung und Aktionen an Schulen/Schulwegeplanung
- Ansätze zur Organisation der internen dienstlichen Mobilität der Emsdettener Stadtverwaltung

Schwächen

- Betriebliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Onlinebeteiligung

- Städtische Plattform zum WallboxSharing

Anhang IX Ziele des Integrierten Mobilitätskonzeptes

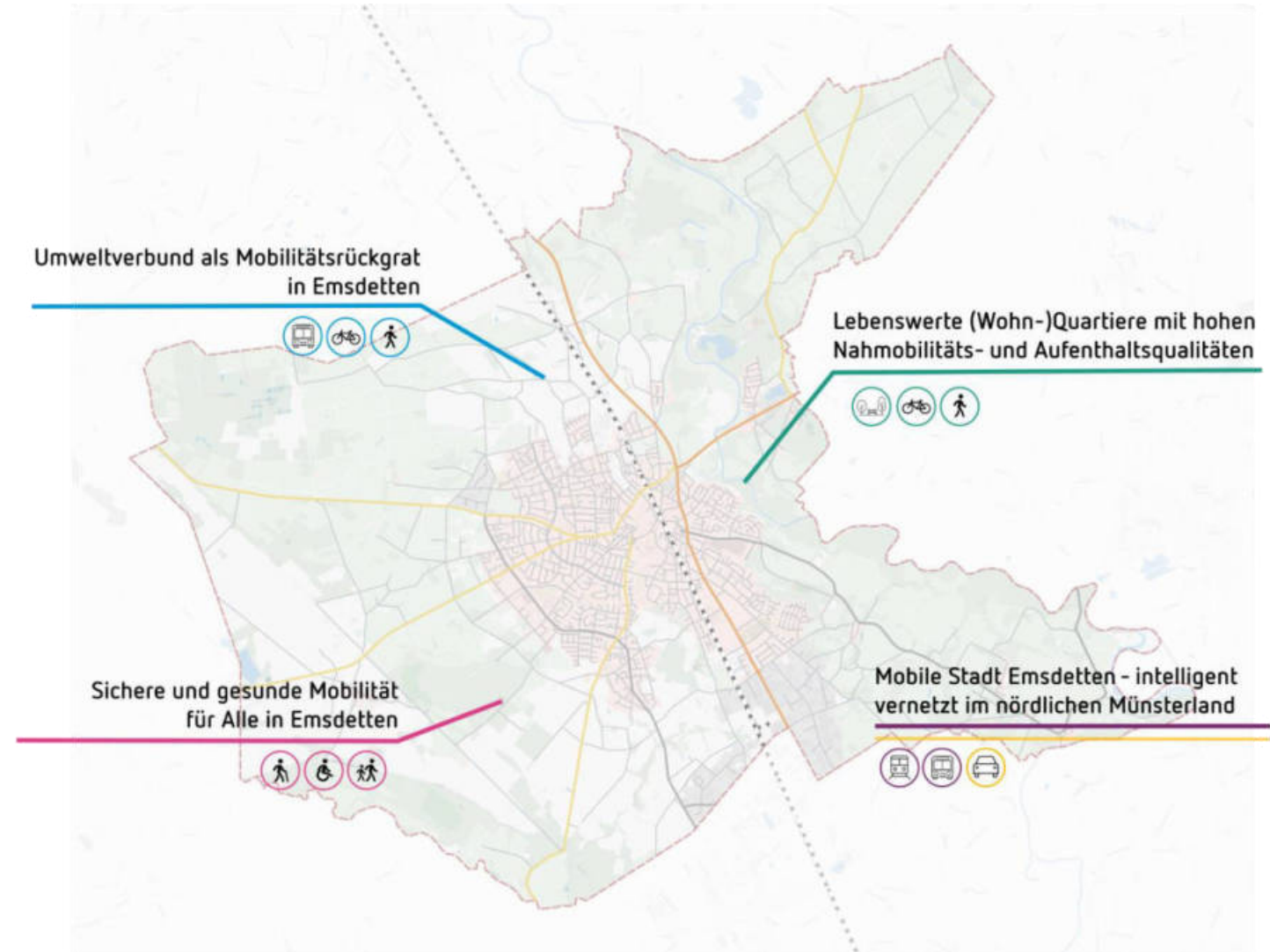
Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten

Zielkonzept



Die Stadt Emsdetten steht vor dem Hintergrund des Klimawandels, demografischer und technologischer Entwicklungen sowie sich verändernden Lebens- und Mobilitätsansprüchen vor vielfältigen Herausforderungen. Mit dem Integrierten Mobilitätskonzept möchte Emsdetten die Mobilitätswende einleiten und sich weiter als attraktiver, lebenswerter Wohn- und Arbeitsstandort entwickeln. Dazu werden die Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote sowie der Ausbau der Infrastruktur für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds in den Fokus gestellt und eine bessere Vernetzung in der Region gleichwie die lokale, lebenswerte Entwicklung der Emsdettener Quartiere angestrebt. Bei allen Planungen werden die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen, insbesondere der vulnerablen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer besonders berücksichtigt.

Dazu wurden Leitziele sowie zugehörigen Unterziele entwickelt, die auf den folgenden Seiten dargestellt sind. Diese bilden die Basis des Integrierten Mobilitätskonzepts sowie die Grundlage aller Verkehrs- und Mobilitätsplanungen in Emsdetten für die kommenden zehn bis fünfzehn Jahre.



Übersicht: Warum Oberziele?

- Oberziele formen die grundsätzliche Entwicklungsrichtung
- Sie konkretisieren die hohe strategische Bedeutung des Integrierten Mobilitätskonzepts für die nächsten 10-15 Jahre
- nicht nur kurz-, sondern auch mittel- und langfristige Maßnahmen werden auf der Basis der Ziele festgelegt → daher Vision und Perspektive wichtig
- **Unterziele:** Konkretisieren Entwicklungsrichtung des Zielkonzepts

Wie sind die Ziele hergeleitet worden?

- basieren auf der Bestandsanalyse sowie den gesammelten Rückmeldungen aus Online-Beteiligung und des Öff. Auftakt
- im Einklang mit übergeordneten Zielen und Grundsätzen (EU, Bund, Land NRW, Klimaschutzziele)
- behandeln Emsdetten-spezifische Probleme und Handlungsfelder
- Berücksichtigen Allgemeine (Mobilitäts-)trends

Warum sind Indikatoren wichtig?

- Anhand der Ziele und ihrer Indikatoren wird die Umsetzung des Konzepts überprüft sowie spür- und messbare Verbesserungen evaluiert → höhere Verbindlichkeit und kein „Schubladendokument“!
- Grundlage für Evaluation der Umsetzung des Integrierten Mobilitätskonzepts (Wirkungs- und Umsetzungsziele)

HANDLUNGSERFORDERNISSE

Wechsel auf umweltfreundliche Verkehrsträger ermöglichen

Integrierte Straßenraumgestaltung (Nahmobilität und Aufenthaltsqualität) fördern

Nahmobilitätsachsen (auch) abseits der Hauptverkehrsstraßen stärken

Verträgliche Abwicklung des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs

Gute Bedingungen für Pendler schaffen (in beide Richtungen)

Förderung kleinteiliger Strukturen hinsichtlich „Stadt der kurzen Wege“

Rückblick: Das Jahr 2021 schloss mit der Stärken- und Schwächen-Betrachtung ab. Betrachtet wurden dabei Daten wie Verkehrsmittelwahl und Bevölkerungsentwicklung sowie tiefergehend die Analyse der verschiedenen Mobilitäts- und Fortbewegungsformen (*Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Bahnverkehr, Kfz-Verkehr, Wirtschafts- und Güterverkehr, E-Mobilität, Inter- und Multimodalität, Mobilitätsmanagement und -marketing sowie Verkehrssicherheit*). Zu den Themen wurden jeweils neben den Stärken & Schwächen die **Handlungserfordernisse** formuliert.

Ausschnitte aus der Stärken-Schwächen-Analyse

Rahmenbedingungen und Trends

Neben den Handlungserfordernissen aus der Stärken-Schwächen-Analyse bilden Rahmenbedingungen und Trends Einflüsse auf das Zielsystem. Sie stehen „über“ dem Zielkonzept. Maßgebliche Rahmenbedingungen sind:

- **CO₂-Reduktion (1,5-Grad-Ziel):** Die Anstrengung zur Erreichung der Vereinbarungen der 2015er UN-Klimakonferenz
- **Verkehrssicherheit („Vision Zero“):** Das Ziel, ein Mobilitätsgeschehen ohne Todesopfer zu erreichen
- **Sicherung des Wirtschaftsstandorts:** Die Sicherung und Stärkung des Wirtschaftsstandorts Emsdetten
- **Mobilität 4.0:** Die rahmengebenden Themen und Neuerungen durch Digitalisierung und Neue Mobilitätsformen (z.B. Sharing)

Darüber hinaus bilden auch regulative Vorgaben Rahmenbedingungen. So ist der zuletzt verabschiedete Referenten-Entwurf des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) eine Art Rahmenbedingung und wird bei der Formulierung des Handlungskonzepts herangezogen.

Rahmenbedingungen und Trends

Als Zwischenschritt zwischen der Analyse und den ersten beiden Beteiligungsformaten beschäftigten sich Gutachterteam und Verwaltung mit dem Thema Trends:

Hintergrund ist, dass es neben Emsdetten-typischen Eigenschaften, Problemlagen und Herausforderungen allgemeine und mobilitätsbezogene Trends gibt, die stark von außen in Prozesse wie das Integrierte Mobilitätskonzept Einfluss ausüben. Trends, die es bei der Erstellung von Zielen, Szenarien und einem späteren Handlungskonzept zu beachten gilt.

Für die zukünftige Entwicklung der Mobilität spielt eine Vielzahl unterschiedlicher, teils exogener Faktoren auf unterschiedlichen Ebenen eine Rolle. Dazu gehören zum Beispiel technische Entwicklungen (E-Mobilität, Digitalisierung), sich verändernde Ansprüche an die Mobilität und der gesellschaftliche Wandel, neue Mobilitätsformen sowie auch bundespolitische Ziele oder Klimaschutzziele der EU. Auch wenn die Stadt Emsdetten davon teilweise nur mittelbar betroffen ist, ist das Wissen über die zukünftige Entwicklung für die mittel- bis langfristige Planung der Infrastruktur- und Stadtentwicklung sehr bedeutsam.



Eigene Darstellung nach: Zukunftsinstitut - Mobility-Trend-Map 2022 (Mobility Report 2021/22)



Übersicht: Was steht über dem Emsdettener Zielsystem? Was sind Äußere Einflüsse?

Stehen über dem Zielsystem

RAHMENBEDINGUNGEN UND TRENDS

CO₂-REDUKTION (1,5-Grad-Ziel)

VERKEHRSSICHERHEIT („Vision Zero“)

SICHERUNG DES WIRTSCHAFTSSTANDORTS

MOBILITÄT 4.0

TRENDS

REGULATIVE EBENE

Äußere Einflüsse auf das Zielsystem



Eigene Darstellung nach: Zukunftsinstitut - Mobility-Trend-Map 2022 (Mobility Report 2021/22)

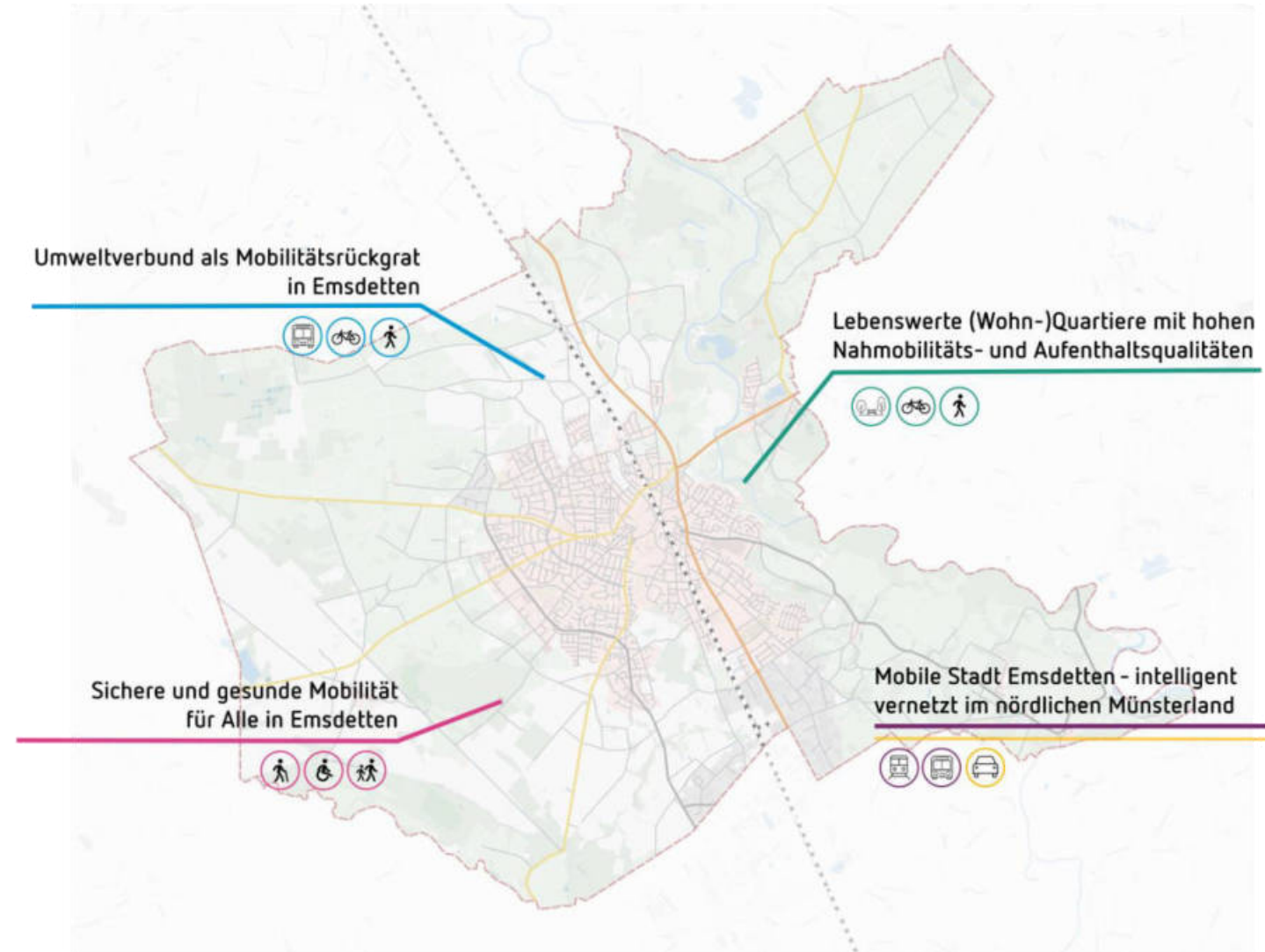
z.B. Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz



Die Handlungserfordernisse und Handlungsfelder wurden nun in vier Oberziele für das Integrierte Mobilitätskonzept übersetzt:

Die Ziele sind wichtig, um im weiteren Prozess hierauf aufbauend verschiedene Szenarien der Mobilitätsentwicklung zu erarbeiten (aus diesen soll ein Vorzugsszenario ausgewählt werden, dessen Realisierung dann durch verschiedene Schlüsselmaßnahmen vorangebracht werden soll).

Basierend auf den Analysen, den Hinweisen aus Verwaltung, Öffentlichkeit und Politik sowie den exogenen und endogenen Entwicklungen/Zielstellungen wird ein Zielbild für das Mobilitätskonzept entwickelt. Die Ziele sollen dabei zum einen als übergeordnete Schnittstelle zu den weiteren Planungen und Zielen der Stadt fungieren und gleichzeitig den Handlungsrahmen für das Integrierte Mobilitätskonzept vorgeben.



HANDLUNGSERFORDERNISSE

Wechsel auf umweltfreundliche Verkehrsträger ermöglichen

Integrierte Straßenraumgestaltung (Nahmobilität und Aufenthaltsqualität) fördern

Nahmobilitätsachsen (auch) abseits der Hauptverkehrsstraßen stärken

Verträgliche Abwicklung des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs

Gute Bedingungen für Pendler schaffen (in beide Richtungen)

Förderung kleinteiliger Strukturen hinsichtlich „Stadt der kurzen Wege“

RAHMENBEDINGUNGEN UND TRENDS

CO₂-REDUKTION (1,5-Grad-Ziel)

VERKEHRSSICHERHEIT („Vision Zero“)

SICHERUNG DES WIRTSCHAFTSSTANDORTS

MOBILITÄT 4.0

Trends

Sicherheit

Urbanisierung

Individualisierung

Konnektivität

Neue Ökologie

Gesundheit

Wandel der Geschlechterrollen

Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten

Im Rahmen einer nachhaltigen und zukunfts-orientierte Ausrichtung der Mobilität werden insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbunds – also somit der öffentliche Personennahverkehr, der Radverkehr sowie die Mobilität zu Fuß – gefördert.

Der Umweltverbund soll in Emsdetten noch attraktiver werden und eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto darstellen – auch/insb. für Arbeitspendler, aber auch für jüngere und mobilitätseingeschränkte Menschen.

Emsdetten bekennt sich dazu, die Mobilitätswende hin zu einer auf den Umweltverbund ausgerichteten Mobilität aktiv zu steuern und zu unterstützen, Mobilitätsalternativen zum Auto zu fördern und so auch zu den übergeordneten Klimaschutzzielen beizutragen.

Unterziele

- Schaffung eines hochwertigen, engmaschigen Alltags- und Freizeitwegenetzes für den Fuß- und Radverkehr zur Anbindung aller relevanten Ziele im Stadtgebiet
- Weiterentwicklung des ÖPNV durch flexible Angebote und Erschließung neuer Zielgruppen (Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler + Schülerinnen und Schüler)
- Etablierung und Integration neuer Mobilitätsformen und alternativer Antriebe als Teil der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung des Umweltverbunds
- Schaffung und Sicherung von gemeinschaftlich nutzbaren, flexiblen Mobilitätsangeboten (insb. Sharing) zur Förderung der Multimodalität
- Etablierung „neuer Mobilitätspunkte“ → nicht nur der Bahnhof als *Hub*, sondern auch in Wohnquartieren und an Arbeitsplatz-Standorten
- Verknüpfung der (umweltfreundlichen) Verkehrsmittel untereinander (auch Pkw + Rad)
- Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur in der Emsdettener Stadtgesellschaft durch Kommunikation und Mobilitätsmanagement

Beispielhafte Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Länge neuer Radverkehrsinfrastruktur

Modal Split

Einwohner mit regelmäßiger ÖPNV-Anbindung

...

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und deren Sicherstellung zugleich eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Vor dem Hintergrund sich verändernder demografischer Rahmenbedingungen, einer Alterung und Diversifizierung der Gesellschaft, aber auch gesundheitlicher Risiken, zum Beispiel durch klimatische Auswirkungen oder Bewegungsmangel, stellt die Sicherstellung und Förderung eigenständiger Mobilität für Alle ein vordergründiges Ziel der Stadt Emsdetten dar.

Neben dem Ausbau barrierefreier Verkehrsinfrastrukturen und der Erhöhung der Verkehrssicherheit sind soziale, gesundheitliche und klimarelevante Aspekte in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung einzubeziehen.

Unterziele

- Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit sowie des subjektiven Sicherheitsgefühls im Straßenverkehr
- Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet (Straßen, Wege, Bushaltestellen, Verbindungen)
- Verkehrsberuhigung und -entlastung des öffentlichen Raums (auch hinsichtlich Straßenraumaufteilung)
- Förderung gesunder und für alle verfügbarer Mobilitätsformen (Rad- und Fußverkehr)
- Reduzierung negativer Folgen von Verkehr und Mobilität (z.B. auf Lärm, Luft, Klima, Wohnverhältnisse)
- Grünstrukturen und Alltagsrouten (schonend) verknüpfen
- Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse und Bevölkerungs- und Altersgruppen bei der Mobilitätsplanung
- Schaffung einer Kultur der Rücksichtnahme

Beispielhafte Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Verkehrsunfälle, Schwerverletzte/ Tote	Entwicklung der durch Verkehr verursachten Emissionen im Stadtgebiet	Anteil barrierefreier Bushaltestellen	...
--	--	---	-----

Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Emsdetten ist ein beliebter Wohnstandort im nördlichen Teil des Münsterlands. Dieser Standortfaktor soll durch das Integrierte Mobilitätskonzept erhalten und ausgebaut werden, indem attraktive und lebenswerte Straßen, Wege und Plätze sowie eigenständige und verkehrsberuhigte (Wohn-)Quartiere wesentlicher Bestandteil der Anziehungskraft Emsdettens sind.

Daher werden in Emsdetten öffentliche Räume, Stadt- und Mobilitätsplanung zusammen gedacht und mit Umweltbelangen verzahnt. Dies betrifft wiederum auch die Stadt der kurzen Wege zum Beispiel durch gut erreichbare Nahversorgungsmöglichkeiten und eine integrierte, nachhaltige Flächenentwicklung. Vor allem Letztere soll dabei stark im Einklang mit der Klimaresilienz stehen.

Unterziele

- (Wohn-)Quartiere im Zusammenspiel mit Mobilität & Stadtplanung stärken (Integrierte Betrachtung von Stadtentwicklung und Mobilität)
- Straßen, Wege und Plätze, insbesondere in den (Wohn-)Quartieren zugunsten von Aufenthalts-, Nahmobilitäts- und Erholungsqualitäten weiterentwickeln
- Stärkung von qualitativ hochwertigen Verweil- und Ausruhmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Entwicklung und Stärkung straßenunabhängiger Alltags- und Freizeitverbindungen für den Fuß- und Radverkehr
- Minderung räumlicher Barrieren zur Stärkung von Fuß- und Radwegeverbindungen
- Schaffung/Sicherung von nahmobil erreichbaren Infrastrukturen (z.B. Nahversorgungsmöglichkeiten)
- Ausweitung gemeinsam genutzter Mobilitätsangebote auch in (Wohn-)Quartieren und damit Stärkung des nachbarschaftlichen Miteinanders

Beispielhafte Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Anteil der Nahmobilität am Modal Split bei Wegen unter 2 und unter 5 km Länge

Zufriedenheit mit Wohn- und Mobilitätssituation in Emsdetten bzw. den Quartieren

Anteil Bürger mit Nahversorgung in fußläufiger Entfernung

...

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Aus der Lage Emsdettens ergeben sich regionale Mobilitätsbedürfnisse. Mit dem Bahnhof verfügt Emsdetten über eine bedeutende Schnittstelle für die regionale Mobilität. Diese gilt es, neben der Sicherung der regionalen Erreichbarkeit über die Straße und Radwege, zu stärken und noch besser nutzbar zu machen.

Dazu ist die Anschlussmobilität an die Schiene durch lokale Mobilitätsangebote des Umweltverbunds sowie flexible Mobilitätsangebote zu fördern. Weiterhin gilt es, regionale ÖPNV-Beziehungen zu stärken oder neu auszubilden. Darüber hinaus ist ebenfalls die regionale Erreichbarkeit Emsdettens für den notwendigen Pkw-Verkehr und für Wirtschaftsverkehre zu erhalten und durch die Förderung regionaler Radwegeverbindungen weiter zu verbessern.

Besonders im Fokus sind in diesem Zielfeld die Bedürfnisse der Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland sowie der Stadt Emsdetten selber – dazu gehören etwa die Erweiterung bestehender Angebote und auch die Verknüpfung mit und durch neue Angebote.

Unterziele

- Verkehrsmittelübergreifende Verbesserung der Mobilitätsangebote für Pendelnde innerhalb von Emsdetten sowie in der Region, auch in interkommunaler Zusammenarbeit
- Weiterentwicklung und Qualitätssprung im ÖPNV und Erschließung neuer Zielgruppen (insb. in den Industrie- und Gewerbegebieten)
- Intelligente und digitale Vernetzung vorhandener und neuer Angebote
- Verbesserung der Anbindung Emsdettens an die Nachbarkommunen insbesondere im Radverkehr (regionale Radwegeverbindungen) und Verbindungen ohne Schienenverbindung
- Sicherstellung der regionalen Kfz-Erreichbarkeit und effiziente Bündelung und verträgliche Abwicklung der Kfz-Verkehre auf überörtlichen Hauptachsen
- Stärkung und Sicherung des Arbeitsstandortes Emsdetten durch eine attraktive und umweltfreundliche Anbindung an die Region in enger Zusammenarbeit der Industrie- und Gewerbebetrieben

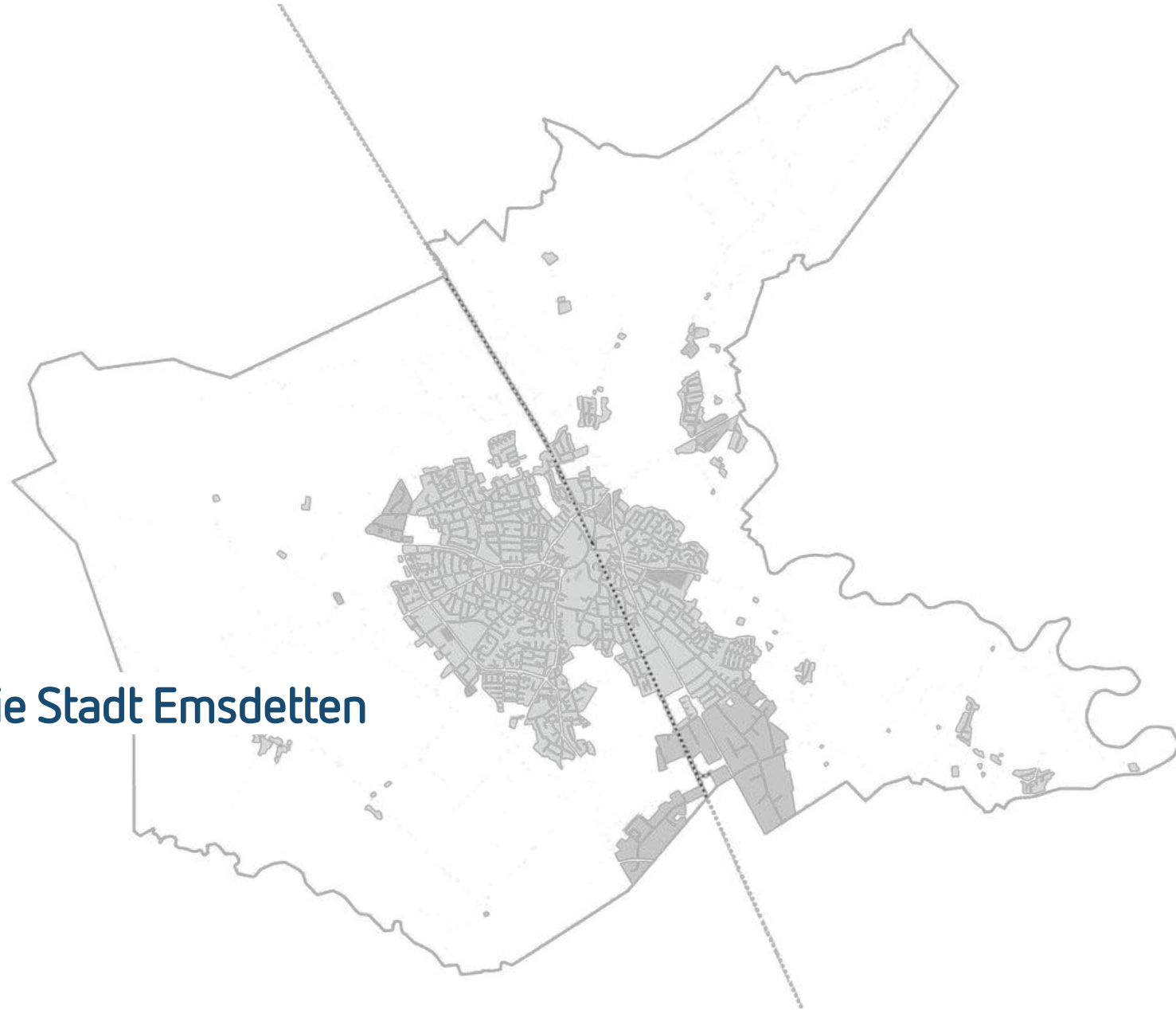
Beispielhafte Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Reisezeiten in die Nachbar-kommunen	Entwicklung Fahrgastzahlen im ÖPNV (insb. Pendelnde)	Entwicklung der baulichen Kilometer im regionalen Radwegenetz	...
-------------------------------------	--	---	-----

Anhang X Szenarienprozess

Zielszenario

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten



Wo stehen wir jetzt?

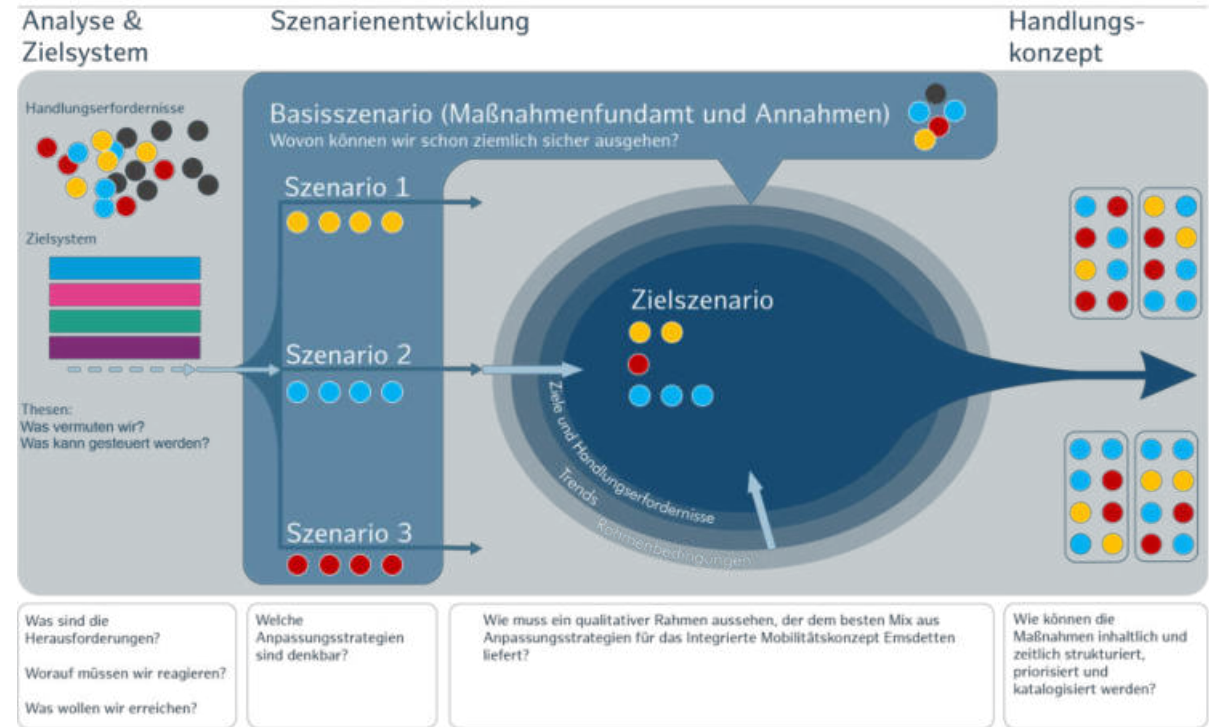


Szenarien- Einführung

Wozu benötigen wir Szenarien?

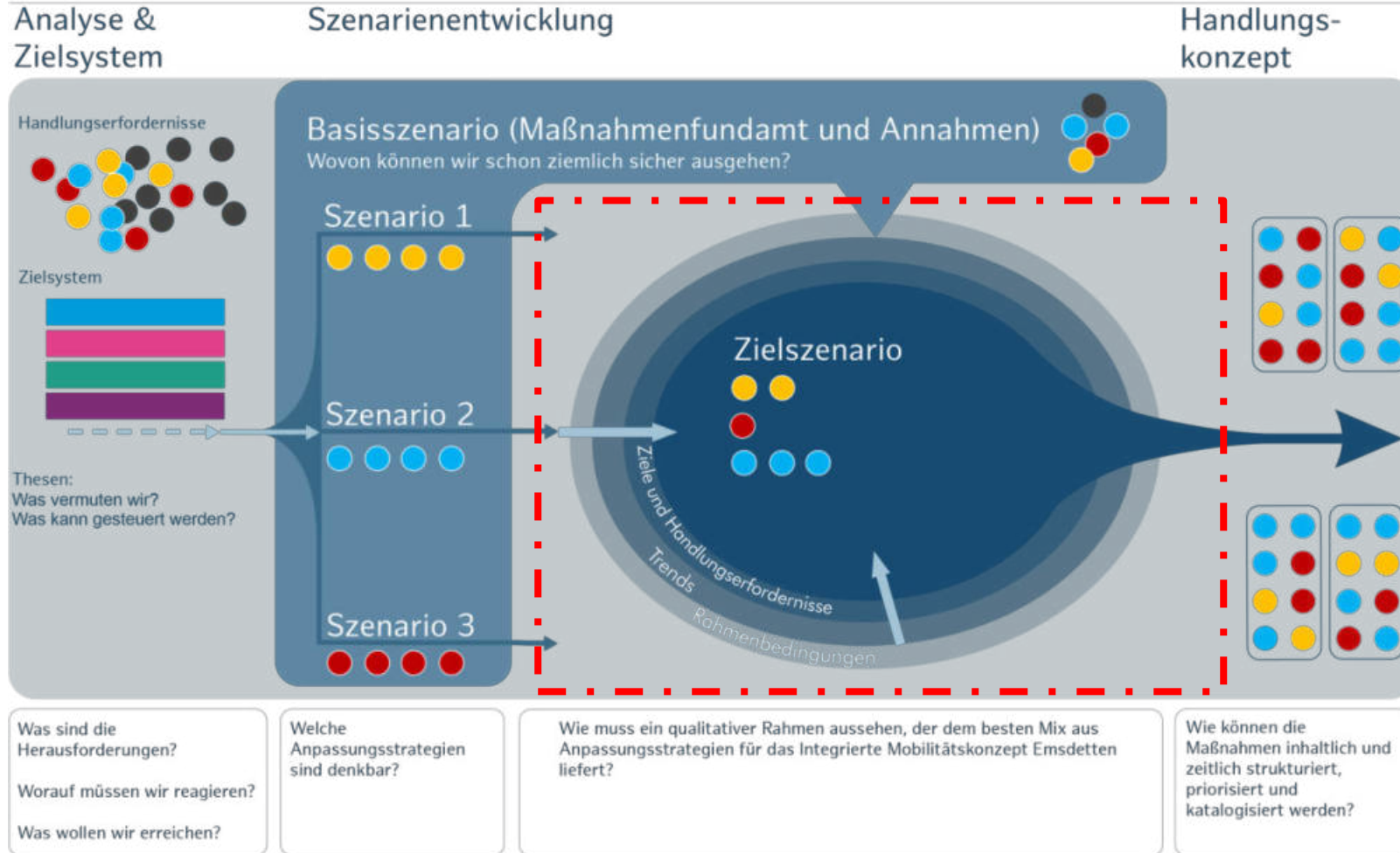
- Szenarien sind Bilder und Erzählungen möglicher Zukunftsentwürfe
- Ziele der Darstellung von Szenarien:
 - unterschiedliche Zukunftsalternativen und Möglichkeiten zu deren Gestaltung bewusst machen
 - Wirkungen (Positiv + Negative) von einzelnen Maßnahmenbündel darstellen und überprüfen
- Es gibt unterschiedliche Arten von Szenarien:
 - **Basisszenario** (ohne Maßnahmen des integrierten Mobilitätskonzeptes)
 - **Entwicklungsszenarien** (Darstellung der Wirkungen unterschiedlicher Rahmenbedingungen, z.B. Siedlungsstruktur- oder Wirtschaftsstrukturentwicklungen etc. und unterschiedlicher Maßnahmenansätze)

Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

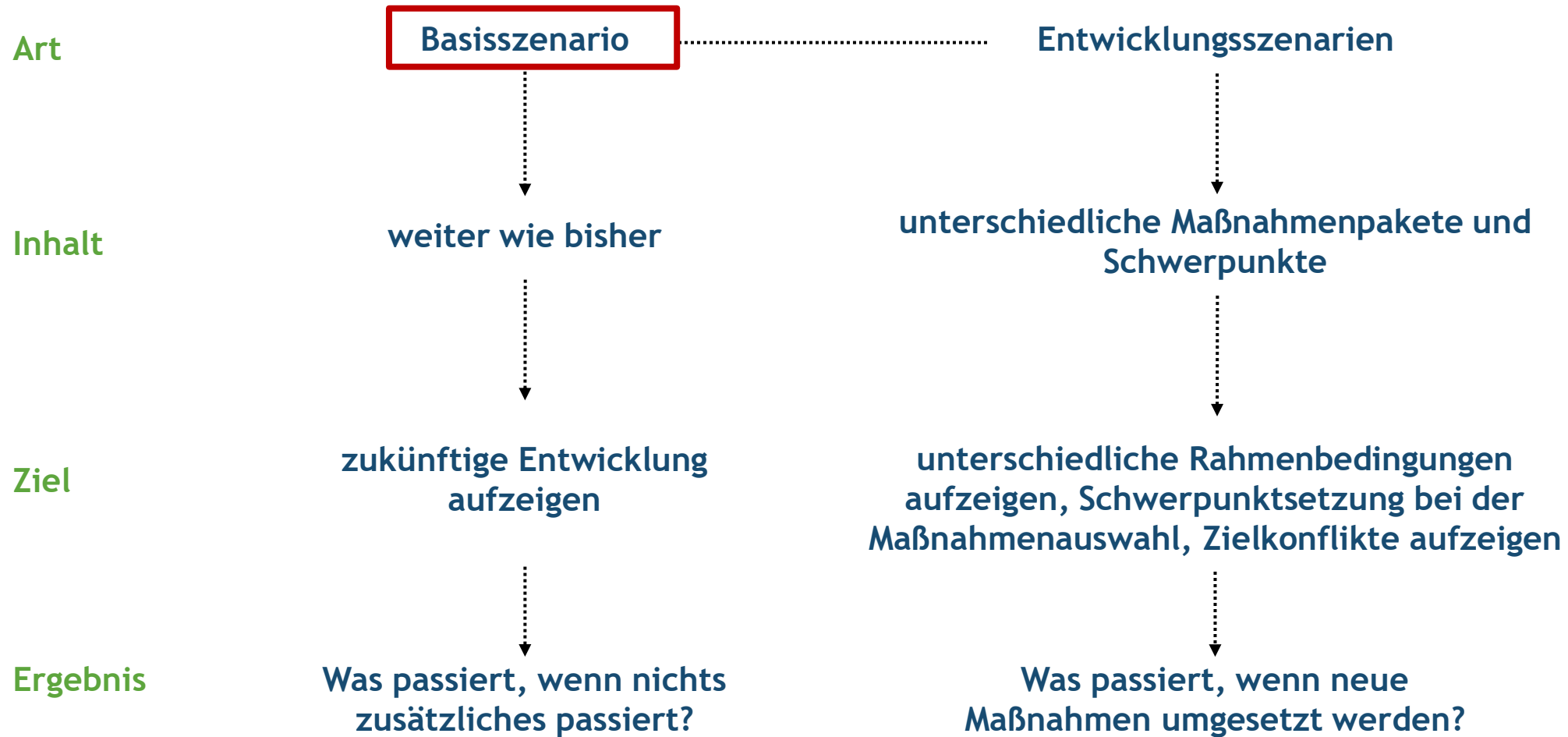


Szenarien- Einführung

Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

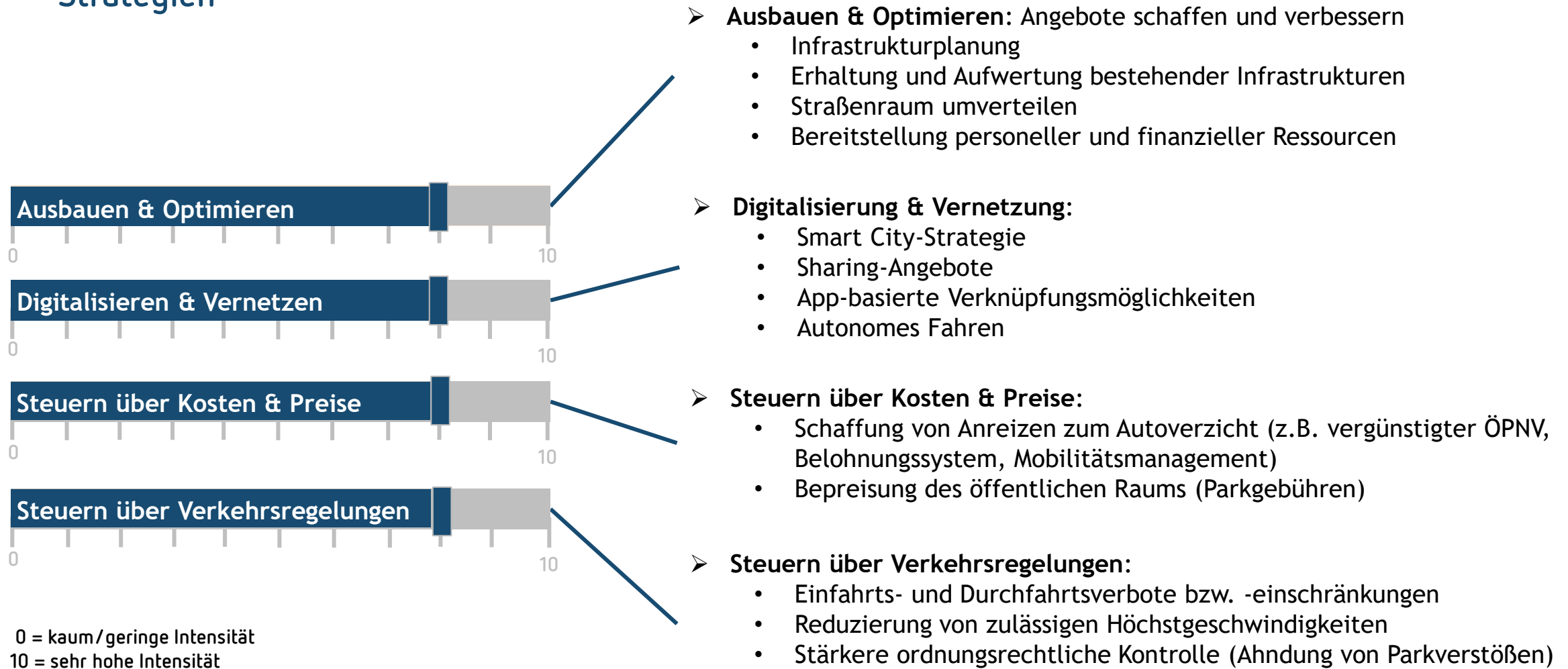


Arten von Szenarien im integrierten Mobilitätskonzept Emsdetten



Betrachtet werden in den Szenarien Strategien, die durch ihre „Regler-Einstellung“ unterschiedliche Intensitäten bedeuten

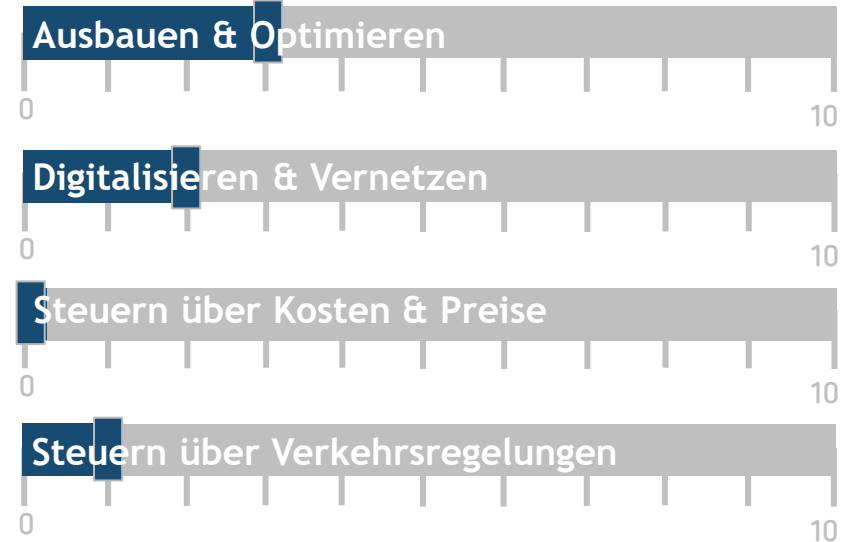
Strategien



Basisszenario (ohne Maßnahmen des integriertes Mobilitätskonzeptes)

- Entwicklung Emsdettens verläuft weiter wie bisher (Szenario baut auf aktuellen Prognosen und Trendfortschreibungen auf)
- Zusätzliche Anstrengungen, verkehrsplanerisch Einfluss zu nehmen folgen aktuellen Trends und Schwerpunktsetzungen (v.a. Fortsetzung der Förderung des Radverkehrs)
- Bezieht sich auf absehbare, siedlungsstrukturelle sowie gesellschaftliche Entwicklungen in erwartbarem Maße
- **Beispielhafte Maßnahmenansätze:**
 - Einzelmaßnahmen der Radverkehrsplanung
 - Vereinzelt Verbesserungen im ÖPNV
 - weitere Förderung der E-Mobilität
 - Förderung der Sicherheit im Umfeld von Schulen
 - Verstärkte Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit in der Mobilität- und Verkehrsplanung
- **Auswirkung auf Modal Split:**
 - Keine signifikanten Veränderungen zu erwarten

Strategien



Oberziele

Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten	mittel
Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten	mittel
Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten	mittel
Mobile Stadt Emsdetten - Intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland	mittel

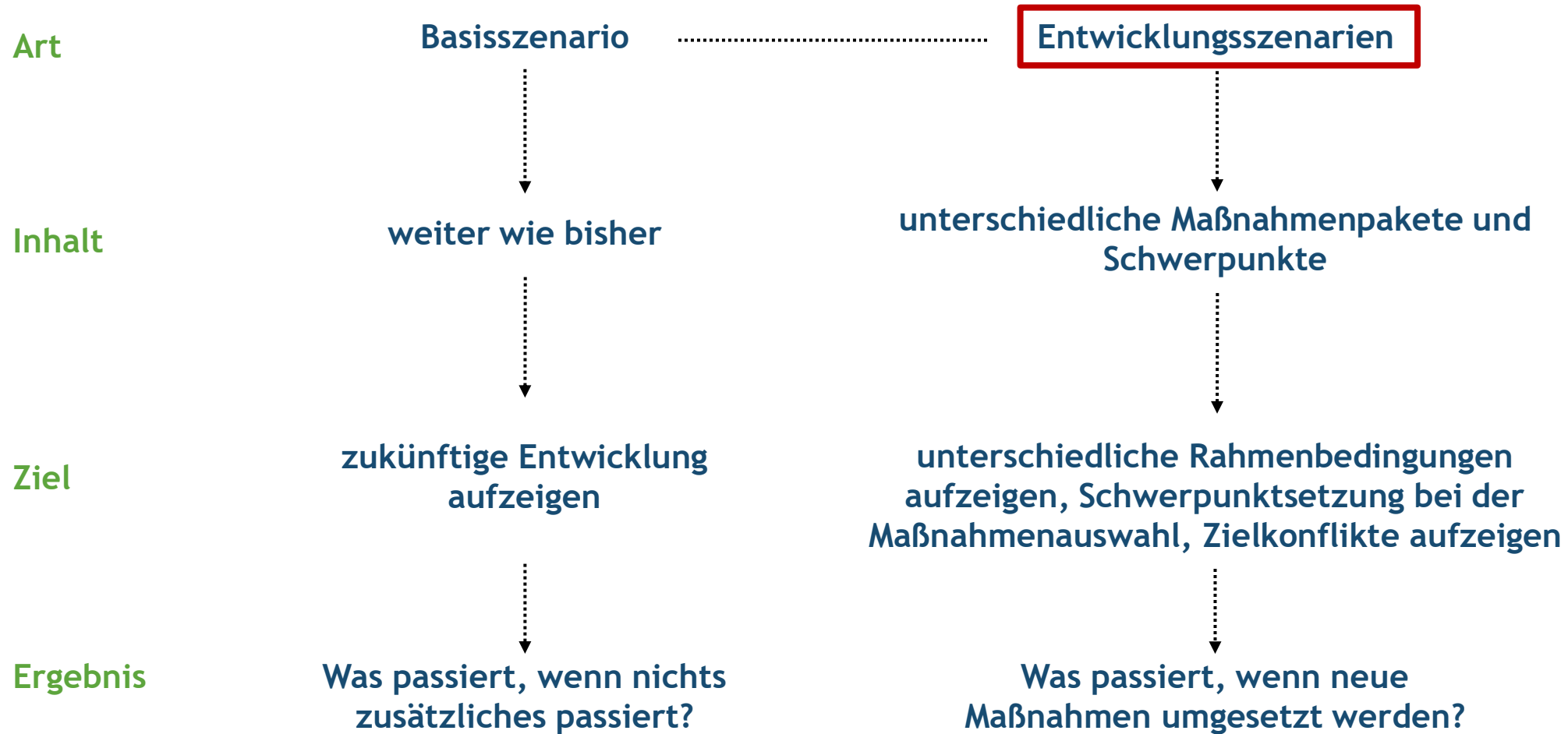
Das Gutachterteam hat insgesamt drei Entwicklungsszenarien für die Szenarien-Diskussion erarbeitet.

Ein Maximalszenario („Alles ist möglich und umsetzbar“) und zwei Alternativszenarien. Aufgabe im Lenkungskreis war es in einem ersten Schritt zu benennen, welche Handlungsstrategien/Maßnahmen für die Teilnehmenden unbedingt in einem Maximalszenario berücksichtigt werden sollten und wo sich dadurch aber auch erste Zielkonflikte ergeben.

Im zweiten Schritt wurden Schwerpunkte sowie Handlungsstrategien/Maßnahmen für ein Alternativszenario erarbeitet, wenn das Maximalszenario nicht umsetzbar ist. Abschließend hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit ihr persönliches Wunschscenario zu benennen. Auf Grundlage dieser Ergebnisse und den gutachterlichen Schlussfolgerungen wurde in Abstimmung mit der Stadt Emsdetten das Zielszenario abgeleitet.



Arten von Szenarien im integrierten Mobilitätskonzept Emsdetten



Maximalszenario

- Ausreichend finanzielle Mittel vorhanden, um die im Zielkonzept definierten Ziele und die Verkehrswende offensiv zu steuern (Angebotsplanung)
- Langfristiges Ziel: Klimaneutralität im Verkehrssektor
- Nicht nur Angebotsoffensive im Umweltverbund („Pull“), auch gewisse Komforteinschränkungen für das Auto („Push“) → Ziel Aufenthaltsqualität durch Flächenumverteilung
- **Beispielhafte Maßnahmenansätze:**
 - Angebotsoffensive im Umweltverbund
 - Etablierung alternativer Mobilitätsangebote
 - Förderung der Inter- und Multimodalität
 - Vollumfängliche Umsetzung unterstützender Konzepte (z. B. Smart City Strategie)
 - Flächenumverteilung zugunsten der Nahmobilität
 - Ausweitung E-Mobilität im öffentlichen und privaten Bereichen
 - Vermeidung von Durchgangsverkehren
- **Auswirkung auf Modal Split:**
 - Hohe Verlagerung vom Auto zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes

Strategien

Ausbauen & Optimieren



Digitalisieren & Vernetzen



Steuern über Kosten & Preise



Steuern über Verkehrsregelungen



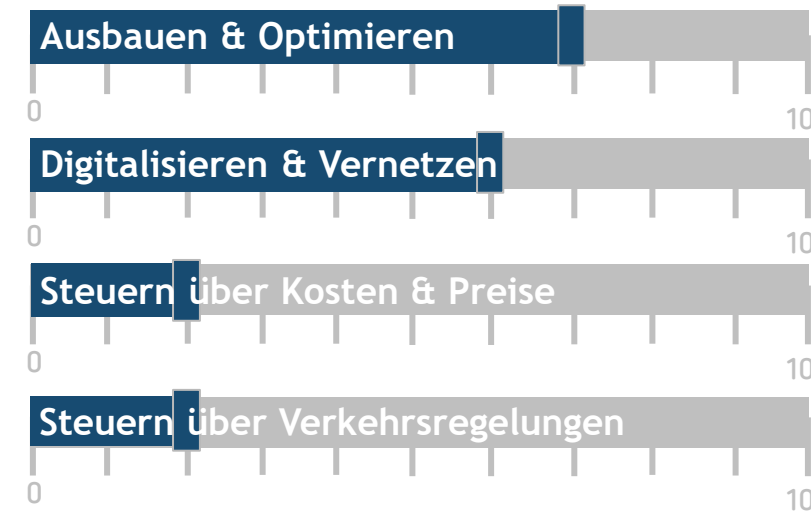
Oberziele

Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten	sehr hoch
Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten	sehr hoch
Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten	sehr hoch
Mobile Stadt Emsdetten - Intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland	sehr hoch

Mobilitätsoffensive

- Fokus auf Vergrößerung der zur Verfügung stehenden Mobilitätsoptionen
- Auf alle Ziele kann eingezahlt werden: Verbesserungen und Komfortsteigerungen für alle Verkehrsträger des Umweltverbunds
- Keine (komplett) vollständige und umfassende Mobilitätswende mit Blick auf, die im Zielkonzept definierten Ziele bis 2030/2035
- **Beispielhafte Maßnahmenansätze:**
 - Stärkung v.a. von Fahrrad und auch ÖPNV als Alternativen zum Auto, jedoch in abgeschwächter Form gegenüber dem Maximalszenario
 - Fokus auf den Radverkehr
 - Vereinzelt Flächenumverteilung zugunsten der Nahmobilität
- **Auswirkung auf Modal Split:**
 - Insbesondere das Fahrrad wird an Bedeutung gewinnen

Strategien



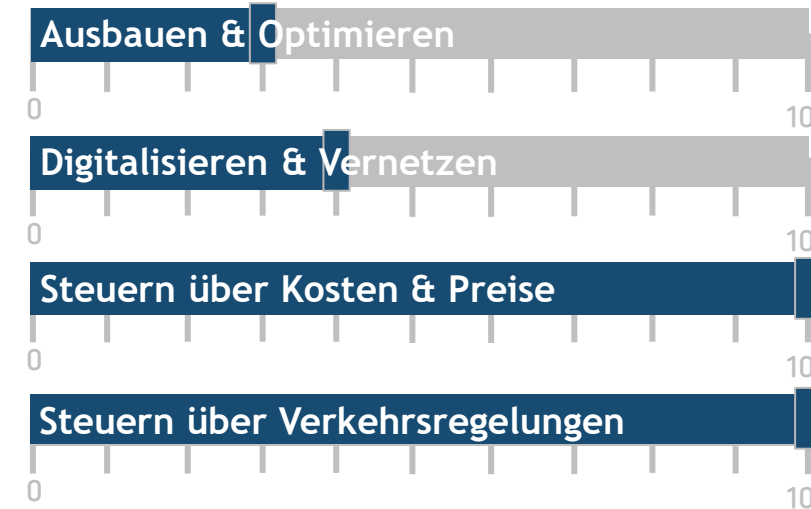
Oberziele

Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten	sehr hoch
Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten	hoch
Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten	hoch
Mobile Stadt Emsdetten - Intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland	hoch

Effiziente Mobilität

- Finanzieller Haushalt ist enger als erwartet
- Im Rahmen des Möglichen werden Maßnahmen zur Verkehrswende umgesetzt
- Anreizschaffung, um von dem eigenen Pkw auf den Umweltverbund umzusteigen, auch durch Regulierung
- **Beispielhafte Maßnahmenansätze:**
 - Punktuelle Verbesserungen im ÖPNV
 - Kurzfristige Pop Up-Konzepte
 - Durch Verkehrsregulierung werden Lenkungs- und Steuerungswirkungen im Kfz-Verkehr entfaltet
 - Entschleunigung des Verkehrs
- **Auswirkung auf Modal Split:**
 - Geringfügige Verlagerungseffekte auf den Umweltverbund

Strategien

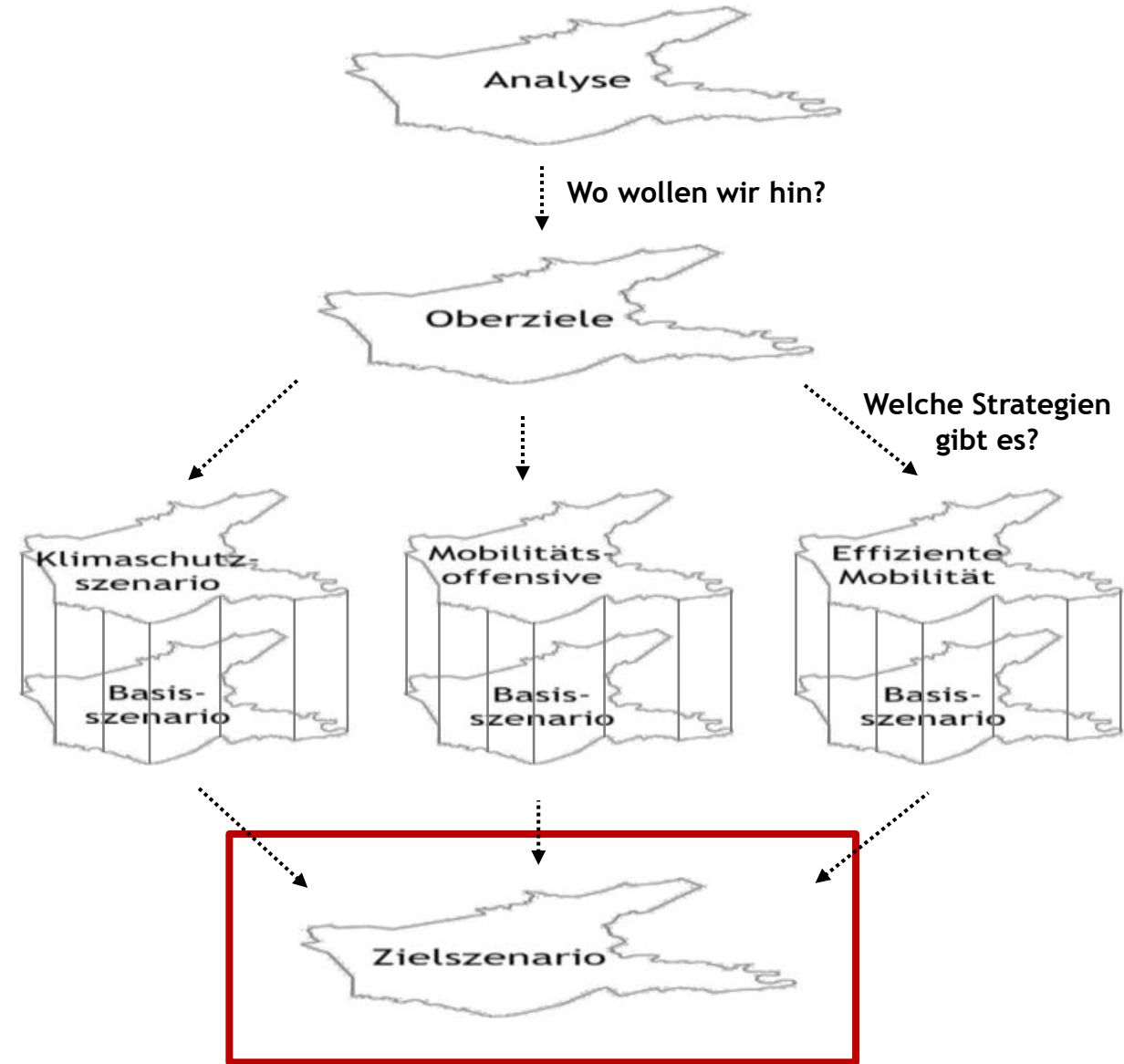
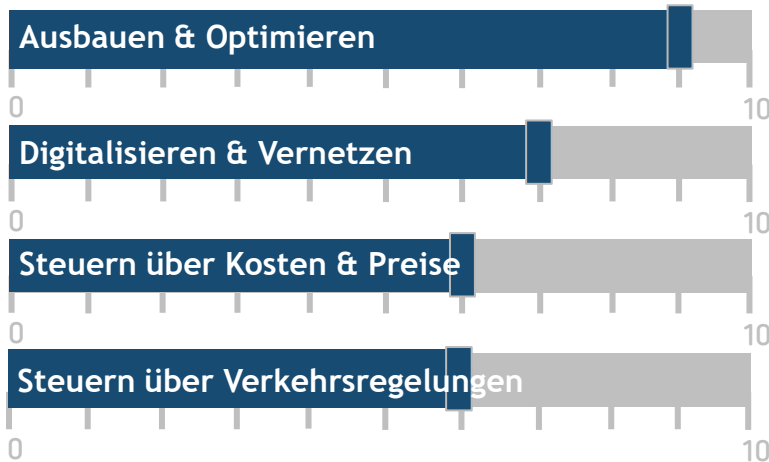


Oberziele

Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten	mittel
Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten	hoch
Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten	sehr hoch
Mobile Stadt Emsdetten - Intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland	mittel

Zielszenario

- stellt die Vorstufe und inhaltliche Fokussierung des Handlungskonzept dar
- das Basisszenario stellt die Grundlage für das Zielszenario dar
- Aus der Reglereinstellung der 4 Strategien ergeben sich Schwerpunkte für die Maßnahmenentwicklung des Zielszenarios
- Zielszenario = von jeder Strategie, jedem Szenario fließen Inhalte ein



Mobilitätsszenario Emsdetten 2035

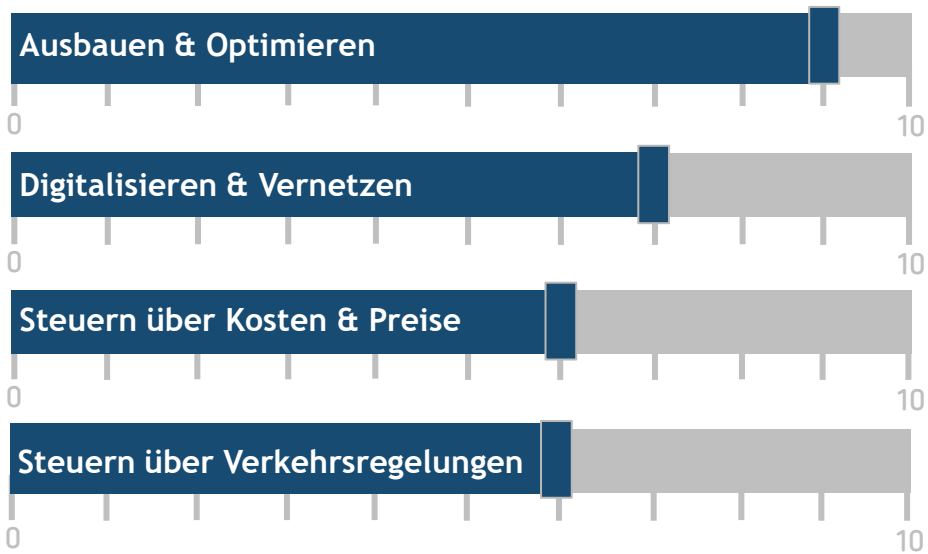
- Emsdetten setzt ausreichend finanzielle Mittel ein, um durch einen gezielten Einsatz von Pull- aber auch Push-Maßnahmen, die Verkehrswende aktiv zu steuern.
- Ein Schwerpunkt liegt dabei in der Strategie Ausbauen & Optimieren v.a. in der Angebotsplanung.
- D. h. in der Maßnahmenentwicklung geht es v. a. darum Angebote und Infrastrukturen zu schaffen und bestehende zu verbessern (z.B. durch Flächenumverteilung zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel)
- Auch den anderen Strategien wurde eine hohe Bedeutung beigemessen, sodass auch viele Ansätze aus den übrigen Strategien bei der Maßnahmenentwicklung einfließen
- Damit wird bis 2035 bereits ein großer Schritt in Richtung Klimaneutralität des Verkehrssektors bestritten.
- Strebt perspektivisch das Maximalszenario an

Emsdetten 2035



Mobilitätsszenario Emsdetten 2035

Strategien



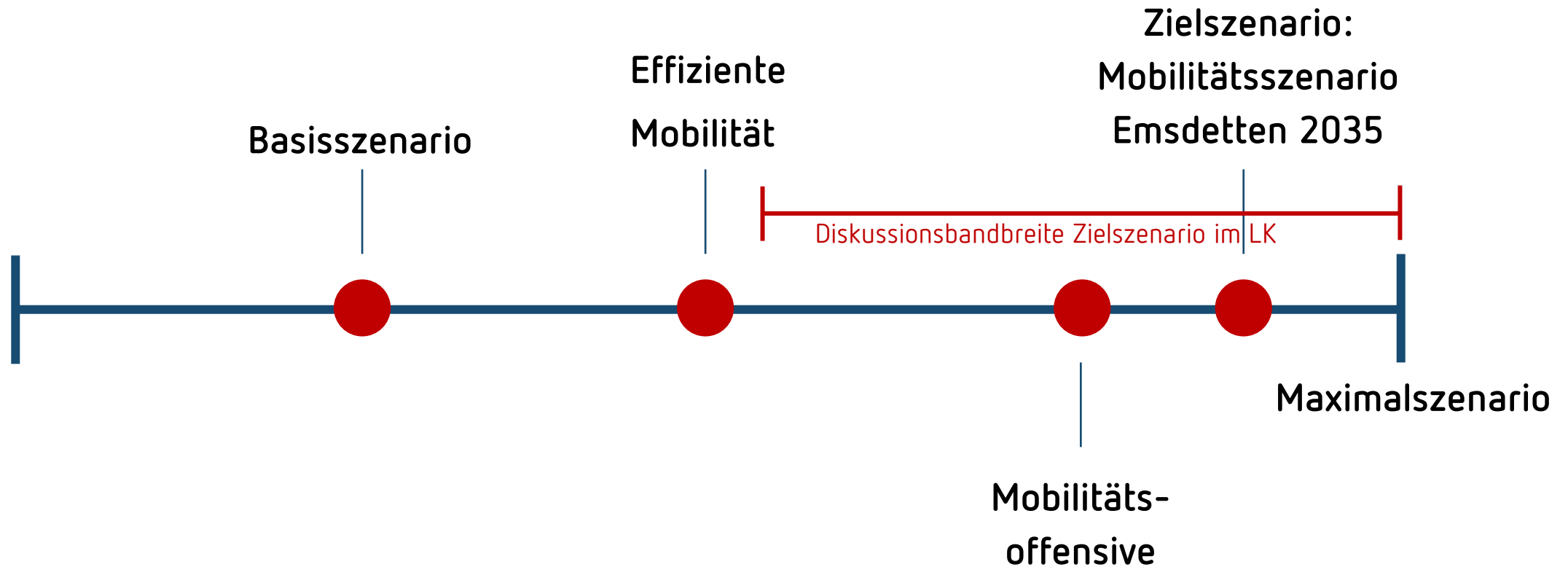
Oberziele

Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten	sehr hoch
Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten	hoch
Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten	sehr hoch
Mobile Stadt Emsdetten - intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland	hoch

Emsdetten 2035



Szenarienintensität



Zielszenario (mit Beispielmaßnahmen, die umfassende Maßnahmendiskussion folgt in den nächsten Prozessschritten)

- Hoher Einsatz finanzieller Mittel möglich/nötig, Angebotsplanung, Mix aus Push- und Pull-Maßnahmen



Es werden neue qualitativ hochwertige Angebote geschaffen & bestehende Angebote verbessert. So soll ein breiter Mobilitätsmix zur Verfügung stehen:

- Aktive Angebotsplanung im Umweltverbund („Angebotsoffensive“ Fußverkehr: Querungen und Gehwegbreiten; Radverkehr: hochwertige Infrastruktur & Fahrradstraßen; Taktverbesserungen im ÖPNV, Weiterentwicklung des ÖPNV durch flexible Bedienformen und Erschließung neuer Zielgruppen (Industriegebiet Süd und Gewerbegebiete West)
- Qualitätssprung Barrierefreiheit im Öffentlichen Raum
- Implementierung neuer / alternativer Angebote (z.B. Sharing, On Demand-Verkehre im ÖPNV)
- Bestehende Infrastruktur qualitativ aufwerten (Untergrundbeschaffenheit von Radwegen, Instandhaltung von Fahrbahnen, Beschilderung)
- Abbau räumliche Barrieren und Engstellen
- Ausweitung E-Mobilität im öffentlichen und privaten Bereich
- Umverteilung des Straßenraums zugunsten der Nahmobilität
- Verkehrssicherheitsstrategie
- Verbesserung der Anbindung Emsdetten an die Nachbarkommunen insbesondere im Radverkehr (regionale Radwegeverbindungen) und Verbindungen ohne Schienenverbindung



Es werden Anreize zum Autoverzicht geschaffen. Ziel ist es nicht, den privaten Kfz-Verkehr einzuschränken, sondern viel mehr die Alternativen konkurrenzfähiger hinsichtlich Zugänglichkeit, Zeit & Kosten zu gestalten:

- Aktives Mobilitätsmanagement (v.a. betriebliches + schulisches Mobilitätsmanagement)
- Vergünstigter / stärker subventionierter ÖPNV
- Kostenfreies Parken in der Innenstadt zeitlich einschränken
- Kampagnen für den Fuß- und Radverkehr (Reparatur-Aktionstage, Fußverkehrs-Checks)



Im Digitalen und Analogen sollen neue und bestehende Angebote (besser) vernetzt werden. Hier werden vor allem neue (digitale) Technologien verwendet, um Zugänglichkeit, Attraktivität, Bekanntheit und Effizienz der Mobilitätsangebote zu erhöhen:

- Smart City Strategie
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Stadt-Umland-Kooperationen und bessere Verknüpfung („Stadt-Umland-Mobilitätsforum“)
- Schnittstellenübergreifende App (Parkplatzauslastungen, ÖPNV-Echtzeitdaten, Sharing-Angebote)



Auf regulativer Ebene werden Maßnahmen getroffen, welche die Qualitäten des öffentlichen Raums stärken und alle Verkehrsteilnehmenden schützen und das verkehrliche Miteinander stärken:

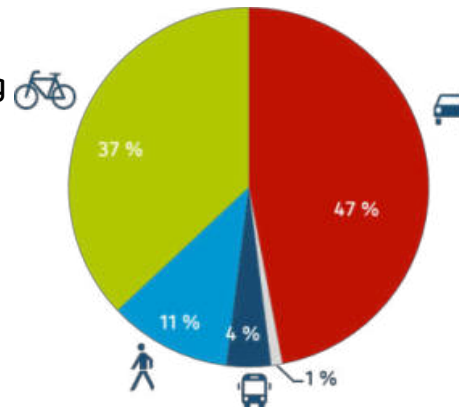
- Reduzierung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- Stärkere ordnungsrechtliche Kontrolle
- stadtverträgliche City-Logistik und Lieferverkehre
- Einfahrts- und Durchfahrtsverbote bzw. -einschränkungen
- Modale Filter zur Verhinderung von Durchgangsverkehren
- Kurzfristige Pop Up-Lösungen zur Erprobung von neuen Elementen (z.B. Modale Filter, Fahrradstraßen)
- Verkehrsleitsystem/Lkw-Führungsnetz

Zielszenario

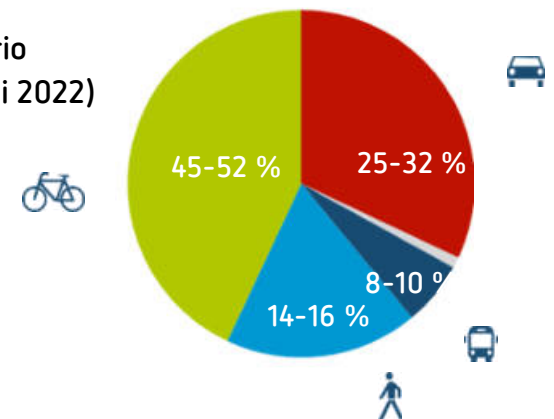
Das entwickelte Zielszenario mit seinen Schwerpunkten und Strategien hat zu seinen Auswirkungen auf den zukünftigen Modal Split in Emsdetten sowie auf die Erreichung der erarbeiteten Unterziele. Auf den folgenden Folien ist dargestellt, durch welche der vier Strategien des Zielszenarios, die einzelnen Unterziele und demnach die Oberziele erreicht werden können. Dabei handelt es sich um die gutachterliche, qualitative Einschätzung auf Grundlage der vorangegangenen Analyse. Je nach Unterziel können diese durch unterschiedliche Strategien und Maßnahmenansätze erreicht werden. Mit Hilfe der Strategie *Ausbauen & Optimieren* können bspw. deutlich mehr Unterziele erreicht werden als z. B. mit der Strategie *Steuern über Kosten & Preise*. Dies spiegelt auch die erarbeitete Schwerpunktsetzung des Zielszenarios wieder und zeigt die Bedeutung der Strategie *Ausbauen & Optimieren* auf.

Durch die Umsetzung des Zielszenarios soll sich bis 2035 der Modal Split in Emsdetten verändern. Der Modal Split des Zielszenarios zeigt auf, wie sich dieser durch die Maßnahmen des Zielszenarios verändern kann. Es werden keine Zielwerte beschlossen. Für die Prognose wurde zum einen der Status Quo (Stand: Haushaltsbefragung 2011, Aktualisierung derzeit am laufen) sowie Kennwerte aus der Wissenschaft* herangezogen. Insbesondere bei der Verlagerung von Pkw-Fahrten unter 5 Kilometer gibt es in Emsdetten große Potenziale einen Modal Shift hin zum Rad- und Fußverkehr zu erzielen. Da Emsdetten bereits heute einen hohen Anteil im Radverkehr verzeichnen kann, wird dort ein besonderes Entwicklungspotenzial gesehen. Da der ÖPNV in Emsdetten im Vergleich zu anderen Städten und Gesamtdeutschland eher eine untergeordnete Rolle spielt, werden in diesem ein etwas geringeres aber dennoch hohes Steigerungspotenzial gesehen. Die Zielwerte sind als erster Zwischenstand zu verstehen, da diese nach Auswertung der laufenden Haushaltsbefragung noch einmal überprüft und ggf. angepasst werden.

Status-Quo
(Haushaltsbefragung
2011)



Zielszenario
(Stand Mai 2022)



* u. a. Umweltbundesamt (2010): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale.

Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten

Unterziel	Strategien			
	Ausbauen & Optimieren	Digitalisieren & Vernetzen	Steuern über Kosten	Steuern über Verkehrsregelung
Schaffung eines hochwertigen, engmaschigen Alltags- und Freizeitwegenetzes für den Fuß- und Radverkehr zur Anbindung aller relevanten Ziele im Stadtgebiet	sehr hoch	mittel	neutral	mittel
Weiterentwicklung des ÖPNV durch flexible Angebote und Erschließung neuer Zielgruppen (Arbeitspendler + Schülerinnen und Schüler)	sehr hoch	hoch	mittel	neutral
Etablierung „neuer Mobilitätspunkte“ → nicht nur der Bahnhof als Hub, sondern auch in Wohnquartieren und an Arbeitsplatz-Standorten	hoch	hoch	mittel	neutral
Verknüpfung der (umweltfreundlichen) Verkehrsmittel untereinander (auch Pkw + Rad)	mittel	sehr hoch	mittel	neutral
Etablierung und Integration neuer Mobilitätsformen und alternativer Antriebe als Teil der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung des Umweltverbunds	sehr hoch	hoch	hoch	neutral
Schaffung und Sicherung von gemeinschaftlich nutzbaren, flexiblen Mobilitätsangeboten (insb. Sharing) zur Förderung der Multimodalität	sehr hoch	hoch	mittel	neutral
Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur in der Emsdettener Stadtgesellschaft durch Kommunikation und Mobilitätsmanagement	mittel	hoch	hoch	neutral

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Unterziel	Strategien			
	Ausbauen & Optimieren	Digitalisieren & Vernetzen	Steuern über Kosten	Steuern über Verkehrsregelung
Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit sowie des subjektiven Sicherheitsgefühls im Straßenverkehr	hoch	neutral	neutral	sehr hoch
Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet (Straßen, Wege, Bushaltestellen, Verbindungen)	sehr hoch	mittel	neutral	mittel
Verkehrsberuhigung und -entlastung des öffentlichen Raums (auch hinsichtlich Straßenraumaufteilung)	hoch	neutral	mittel	sehr hoch
Förderung gesunder Mobilitätsformen und für alle verfügbarer Mobilitätsformen (Rad- und Fußverkehr)	sehr hoch	hoch	mittel	mittel
Grünstrukturen und Alltagsrouten (schonend) verknüpfen	sehr hoch	hoch	neutral	mittel
Reduzierung negativer Folgen von Verkehr und Mobilität (z.B. auf Lärm, Luft, Klima, Wohnverhältnisse)	sehr hoch	hoch	neutral	hoch
Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse und Bevölkerungs- und Altersgruppen bei der Mobilitätsplanung	sehr hoch	hoch	neutral	hoch
Schaffung einer Kultur der Rücksichtnahme	mittel	neutral	neutral	hoch

Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Unterziel	Strategien			
	Ausbauen & Optimieren	Digitalisieren & Vernetzen	Steuern über Kosten	Steuern über Verkehrsregelung
Straßen, Wege und Plätze, insbesondere in den (Wohn-)Quartieren zugunsten von Aufenthalts-, Nahmobilitäts- und Erholungsqualitäten weiterentwickeln	hoch	neutral	mittel	sehr hoch
Stärkung von qualitativ hochwertigen Verweil- und Ausruhmöglichkeiten im öffentlichen Raum	mittel	neutral	mittel	sehr hoch
Ausweitung gemeinsam genutzter Mobilitätsangebote auch in (Wohn-)Quartieren und damit Stärkung des nachbarschaftlichen Miteinanders	hoch	hoch	mittel	mittel
Schaffung/Sicherung von nahmobil erreichbaren Infrastrukturen (z.B. Nahversorgungsmöglichkeiten)	sehr hoch	mittel	neutral	neutral
Entwicklung und Stärkung straßenunabhängiger Alltags- und Freizeitverbindungen für den Fuß- und Radverkehr	sehr hoch	hoch	neutral	mittel
Minderung räumlicher Barrieren zur Stärkung von Fuß- und Radwegeverbindungen	hoch	hoch	neutral	mittel
(Wohn-)Quartiere im Zusammenspiel mit Mobilität & Stadtplanung stärken (Integrierte Betrachtung von Stadtentwicklung und Mobilität)	mittel	hoch	neutral	mittel

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Unterziel	Strategien			
	Ausbauen & Optimieren	Digitalisieren & Vernetzen	Steuern über Kosten	Steuern über Verkehrsregelung
Verkehrsmittelübergreifende Verbesserung der Mobilitätsangebote für Pendelnde innerhalb von Emsdetten sowie in der Region, auch in interkommunaler Zusammenarbeit	sehr hoch	hoch	mittel	neutral
Stärkung und Sicherung des Arbeitsstandortes Emsdetten durch eine attraktive und umweltfreundliche Anbindung an die Region in enger Zusammenarbeit der Industrie und Gewerbebetrieben	sehr hoch	hoch	mittel	neutral
Intelligente und digitale Vernetzung vorhandener und neuer Angebote	neutral	sehr hoch	neutral	neutral
Sicherstellung der regionalen Pkw-Erreichbarkeit und effiziente Bündelung und verträgliche Abwicklung der Kfz-Verkehre auf den überörtlichen Hauptachsen	sehr hoch	mittel	neutral	hoch
Weiterentwicklung und Qualitätssprung im ÖPNV und Erschließung neuer Zielgruppen (insb. in den Industrie und Gewerbegebieten)	sehr hoch	hoch	mittel	neutral
Verbesserung der Anbindung Emsdettens an die Nachbarkommunen insbesondere im Radverkehr (regionale Radwegeverbindungen) und Verbindungen ohne Schienenverbindung	sehr hoch	mittel	neutral	neutral

Anhang XI Maßnahmensteckbriefe



Maßnahmensteckbriefe (Stand 23.11.22)

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten

Steckbrief-Bewertung



Übersicht Handlungskonzept Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Übergeordnete Maßnahmen

Nr.	Schlüssel- maßnahme	Titel Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Finanzierungsaufwand	Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten	Personalintensität
1		Stärkung des Mobilitätsmanagements	Hoch				
1.1		Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements	Sehr hoch	Kurzfristig	Niedrig	Mittel	Mittel
1.2		Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements	Sehr hoch	Kurzfristig	Niedrig	Gering	Mittel
1.3		Verstetigung der interkommunalen Zusammenarbeit	Hoch	Kurzfristig	Niedrig	Mittel	Mittel
2		Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrssicherheit	Sehr hoch				
2.1	X	Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit	Sehr hoch	Kurzfristig	Niedrig	Hoch	Gering
2.2		Aufstellung und Umsetzung einer ganzheitlichen Verkehrssicherheitsstrategie	Sehr hoch	Daueraufgabe	Mittel	Hoch	Hoch
2.3		Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung	Hoch	Daueraufgabe	Niedrig	Mittel	Hoch

Übersicht Handlungskonzept Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Ausbauen & Optimieren

Nr.	Schlüssel- maßnahme	Titel Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Finanzierungsaufwand	Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten	Personalintensität
3		Barriere- und hindernisarme Gestaltung öffentlicher Räume	Sehr hoch	Daueraufgabe	niedrig	Mittel	Mittel
4		Qualifizierung des Radverkehrs	Sehr hoch				
4.1	X	Ausbau und Umsetzung des Radroutennetzes	Sehr hoch	Langfristig	Sehr hoch	Mittel	Hoch
4.1.1		Ausweisung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen	Sehr hoch	Kurz- bis Mittelfristig	Hoch	Mittel	Hoch
4.1.2		Weiterverfolgung eines interkommunalen Radverkehrsnetzes	Sehr hoch	Mittelfristig	Mittel	Gering	Mittel
4.2		Ausbau von Radabstellanlagen	Mittel	Kurzfristig	Mittel	Hoch	Mittel
4.3		Qualität und Service im Radverkehr	Hoch	Kurzfristig	Mittel	Hoch	Gering
5		Qualifizierung des Fußverkehrs	Sehr hoch				
5.1	X	Barrierearme & attraktive Fußwegenetze	Sehr hoch	Mittelfristig	Hoch	Mittel	Mittel
5.2		Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten	Sehr hoch	Mittelfristig	Hoch	Mittel	Mittel
5.3		Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW	Mittel	Daueraufgabe	Niedrig	Hoch	Mittel
6		Integrierte Knotenpunktgestaltung	Hoch	Mittelfristig	Hoch	Gering	Hoch
7		Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen	Hoch	Daueraufgabe	Mittel	Hoch	Hoch
8		Angebotsausweitung im ÖPNV	Hoch				
8.1		Einheitliche Taktung und Taktverdichtung im Busverkehr	Hoch	Mittelfristig	Hoch	Gering	Mittel
8.2	X	Verbesserte Anbindung des Industriegebiets Süd	Sehr hoch	Mittelfristig	Hoch	Mittel	Hoch
8.3		Verbesserung der ÖV-Anbindungen mit den Nachbargemeinden	Hoch	Langfristig	Sehr hoch	Mittel	Gering
8.4		Qualitative Aufwertung von Bushaltestellen	Hoch	Mittelfristig	Hoch	Mittel	Gering
9		Ausbau und Förderung alternativer Antriebe	Hoch	Mittelfristig	Mittel	Gering	Gering
10		Stadtverträgliche City-Logistik	Mittel	Mittelfristig	Mittel	Gering	Gering

Digitalisieren & Vernetzen

Nr.	Schlüssel- maßnahme	Titel Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Finanzierungsaufwand	Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten	Personalintensität
11		Ausbau von Sharing-Angeboten	Mittel				
11.1		Aufbau eine städtischen Lastenrad-Sharing-Systems	Mittel	Kurz- bis mittelfristig	Mittel	Mittel	Mittel
11.2		Ausbau des stationsbasierten Carsharing-Angebots	Mittel	Mittelfristig	Hoch	Mittel	Gering
12	X	Einrichtung von Mobilstationen	Sehr Hoch	Kurz- bis mittelfristig	Hoch	Mittel	Mittel
13		Erweiterung des Stadtbusverkehrs als flexible Bedienform	Mittel	Mittel- bis langfristig	Hoch	Mittel	Mittel
14		Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum	Mittel	Kurzfristig	Mittel	Hoch	Mittel
15		Einführung eines digitales Parkleitsystems	Mittel	Kurz- bis mittelfristig	Mittel	Hoch	Mittel
16		Entwicklung einer schnittstellenübergreifenden (Mobilitäts-)App	Mittel	Kurzfristig	Niedrig	Mittel	Gering

Steuern über Kosten & Preise

Nr.	Schlüssel- maßnahme	Titel Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Finanzierungsaufwand	Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten	Personalintensität
17		Weiterentwicklung der Tarifstruktur	Mittel	Mittelfristig	Hoch	Gering	Gering
18		Ausweitung städtischer Förderprogramme	Mittel	Daueraufgabe	Niedrig	Mittel	Mittel

Steuern über Verkehrsregelungen

Nr.	Schlüssel- maßnahme	Titel Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Finanzierungsaufwand	Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten	Personalintensität
19		Anpassung von Geschwindigkeitsregelungen	Sehr hoch	Mittelfristig	Niedrig	Gering	Mittel
19.1		Verkehrsversuche	Hoch	Mittelfristig	Hoch	Mittel	Hoch
20		Verkehrslenkungskonzept	Hoch	Mittelfristig	Mittel	Hoch	Gering
21		Ordnung des Parkens	Mittel	Mittelfristig	Hoch	Mittel	Mittel
22	X	Aufwertung von Straßenräumen und Wohnquartieren	Sehr hoch	Mittel- bis langfristig	Hoch	Hoch	Hoch

Maßnahmensteckbrief Entwurf

Mittel
Hoch
Sehr hoch
Schlüsselmaßnahme

Maßnahmennummer und Titel

Priorisierung 

Zeitraumen 

Bausteine

- ...
- ...

Beschreibung
...

Kurzfristig (bis 2025)
Mittelfristig (bis 2030)
Langfristig (bis 2035)
Daueraufgabe

Gesamtkostenschätzung:
niedrig < 100.000 €
mittel 100.000-500.000 €
hoch 500.000-1.000.000 €
sehr hoch > 1.000.000 €

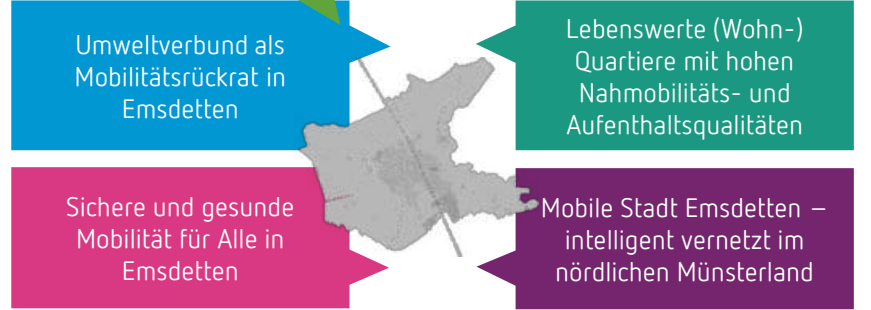
Kosten

und Fördermöglichkeit

Gering
Mittel
Hoch

Personalintensität

Zielerreichung



Schnittstellen und Bezugspunkte

Wirkungen und Effekte

Beispiele (best practices) oder Aktuelles

Akteure

Gering
Mittel
Hoch

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten

1. Stärkung des Mobilitätsmanagements

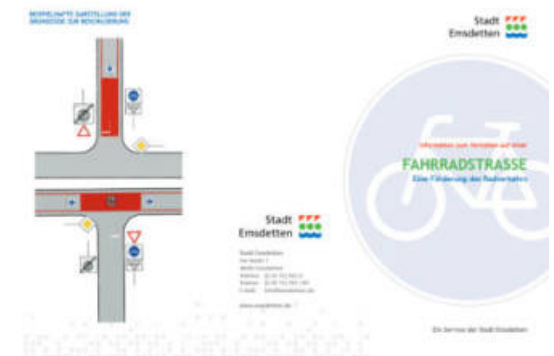
Beschreibung

Mehr Information, mehr Werbung, mehr Nutzung. Eine bessere Kommunikation macht die vorhandenen und zukünftigen Mobilitätsangebote bekannter. Mobilitätsmanagement nimmt dabei eine entscheidende Rolle ein und lässt sich unterteilen in den kommunalen, den betrieblichen und den schulischen Bereich.

Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, alte Denk- und Verhaltensmuster bei den Menschen durch gezielte Information und Kommunikation zu durchbrechen und eine Verhaltensänderung herbeizuführen. Dies betrifft hier das Mobilitätsverhalten. Durch Einzelmaßnahmen im Mobilitätsmanagement lässt sich das individuelle Mobilitätsverhalten der Emsdettenerinnen und Emsdettener beeinflussen und umweltfreundlicher gestalten. Die Gründe für das Mobilitätsverhalten unterscheiden sich je nach Zielgruppe deutlich. Unterschiedliche Zielgruppen müssen im Rahmen des Mobilitätsmanagements explizit angesprochen, gehört und informiert werden. Daher müssen beispielsweise für Schülerinnen und Schüler andere Maßnahmen ergriffen werden als für Berufstätige.



© Planersocietät



© Stadt Emsdetten

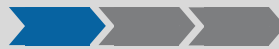
Übergeordnete Maßnahmen

1.1 Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Stadt Emsdetten benennt Ansprechpartner/-in für die Schulen
- Stadt Emsdetten organisiert und stellt den Schulen Informationsmaterial zur Verfügung, die diese den Schüler/-innen und Eltern bereitstellen

Wo?

- Grundschulen: Emanuel-von-Ketteler-Schule, Schule Hollingen, Johannesschule, Josefschule, Kardinal-von-Galen-Schule, Wilhelmschule, Peter-Pan-Schule
- Weiterführende Schulen: Marien-Hauptschule, Geschwister-Scholl-Realschule, Käthe-Kollwitz-Realschule, Gymnasium Martinum
- Kindertagesstätten

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Schulisches Mobilitätsmanagement kann die klimafreundliche Organisation der alltäglichen Schulwege unterstützen. Das Mobilitätsverhalten der Kinder wird maßgeblich durch die Eltern beeinflusst. Eine besondere Chance des schulischen Mobilitätsmanagements ist die Sensibilisierung der Schülerinnen und Schüler für klimafreundliche Mobilität und die Multiplikation an ihre Eltern. Bereits organisatorische Maßnahmen können einen großen Effekt erzielen.

Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements:

- Verkehrserziehung im Unterricht
- Einrichtung von Elternhaltestellen
- Erarbeitung eines Laufbusses, inkl. Belohnungssystem
- Weiterhin Nutzung von Aktions- und Mobilitätswochen wie „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“, Europäische Mobilitätswoche
- Regelmäßiger Informationsflyer / Teil der Schülerzeitung
- Fahrradwerkstatt-AG auch an anderen Schulen einführen



© Planersocietät

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 2.2 Aufstellung einer ganzheitlichen Verkehrssicherheitsstrategie
- 5.3 Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW

Wirkungen und Effekte

- Schülerverkehr umweltfreundlich und verkehrssicherer abwickeln
- Kinder früh mit Themen der nachhaltigen Mobilität vertraut machen

Umsetzungshinweis

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät Kommunen im Bereich des zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements. Die Kommunalberatung beinhaltet das Bereitstellen von Unterlagen und Unterrichtsmaterialien, die Einführung von Programmen wie „Geh-Spaß statt Elterntaxi“ sowie die Möglichkeit, an Fortbildungen teilzunehmen.

Akteure Stadt Emsdetten, Bildungseinrichtungen, Polizei, Kreis-Verkehrswacht Steinfurt e.V., Zukunftsnetz Mobilität NRW

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



Übergeordnete Maßnahmen

1.2 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Priorisierung



Zeitraumen



Beschreibung

Betriebliches Mobilitätsmanagement ermöglicht Vorteile für Beschäftigte, effektive betriebswirtschaftliche Kostenreduzierungen und eine personenbezogene CO₂-Reduzierung. Mit der Förderung aktiver Mobilität der Beschäftigten sind auch gesundheitsfördernde Effekte verbunden, die sich auf verringerte krankheitsbedingte Ausfallzeiten auswirken. Zudem kann die ÖPNV-Nutzung erhöht und die Ausweitung der Angebote geprüft werden. Durch ein attraktives betriebliches Mobilitätsmanagement der Unternehmen können sich die Wettbewerbschancen um Fachkräfte erhöhen und durch moderne Mobilitätsangebote das innovative und moderne Image der Unternehmen gestärkt werden. Die Stadt Emsdetten fungiert hierbei vorrangig als Initiator und Multiplikator für betriebliches Mobilitätsmanagement in lokal ansässigen Betrieben.

Neben den Unternehmen vor Ort nehmen auch die Verwaltung und kommunale Einrichtungen eine wichtige Vorbildfunktion im Betrieblichen Mobilitätsmanagement ein, indem sie eigene Aktivitäten durchführen und das kommunale Mobilitätsmanagement stärken. Emsdetten setzt bereits ein aktives kommunales Mobilitätsmanagement um.

Bausteine

- Schaffung eines Beratungs- und Informationsangebots zu verschiedenen Möglichkeiten:
 - E-Mobilität (Fördermöglichkeiten, Umsetzungsberatung)
 - JobTicket (vergünstigtes Jahresabo für Bus und Bahn)
 - JobRad (Fahrrad-Leasing)
 - Parkgebühren auf Firmenparkplätzen
 - Duschmöglichkeiten
 - Subventionierung Fahrtkosten pro Kilometer mit Fahrrad einführen bzw. erhöhen (Kilometerpauschale für Dienstfahrten mit dem eigenen Rad)
- Benennung einer Ansprechperson, die eine aktive Ansprache der Arbeitgebenden vornimmt
- Integration der Thematik in bestehende Formate bspw. das Wirtschaftsfrühstück und den runden Tisch „Nachhaltigkeit in Unternehmen“
- Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung und den städtischen Betrieben fortführen, z. B. eine Neuanschaffung von Kfz mit Verbrennermotoren, Tele-Arbeit-Konzepte

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 2.1 Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit
- 8.2 Verbesserte Anbindung des Industriegebiets Süd
- 10 Stadtverträgliche City-Logistik
- 11 Ausbau von Sharing-Angeboten

Wirkungen und Effekte

- Förderung einer effizienten Mobilität für Arbeits- und Dienstwege
- Attraktivitätssteigerung der Emsdettener Unternehmen
- Gesundheitsförderung der Mitarbeitenden

Umsetzungshinweis

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät Kommunen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements und stellt entsprechende Unterlagen zur Verfügung. Hierzu zählen unter anderem ein Handbuch für Dienstadleasing und ein umfassendes Handbuch für betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen.

Akteure

Stadt Emsdetten, Wirtschaftsförderung Emsdetten, E.E.M, Betriebe, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



Übergeordnete Maßnahmen

1.3 Verstärkung der interkommunalen Zusammenarbeit

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Einrichtung eines interkommunalen ständigen Runden Tisches Mobilität und Aktivierung und Vernetzung der Akteure
- Erörterung regionaler Schwerpunktbereiche und Erarbeitung einer interkommunalen Strategie
- Entwicklung gemeinsamer Ziele und Aufgaben z.B.:
 - Abstimmung zu interkommunalen Radrouten
 - Abstimmung der ÖPNV-Planung mit Umlandkommunen
- Identifizierung kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen und Klärung von Zuständigkeiten

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Die interkommunale Zusammenarbeit bietet sich insbesondere zwischen Städten und Gemeinden mit starken Verflechtungen, wie es in Emsdetten der Fall ist, an. Ziel ist es, mit der Einrichtung eines interkommunalen ständigen Runden Tisches Mobilität, insbesondere eine Stärkung der interkommunalen Abstimmung zu Themen der nachhaltigen Mobilität zu erreichen.

Gemeinsame Planungen ermöglichen dabei eine erhöhte Wirksamkeit und Kostenreduzierung durch die Teilung der Kosten. Es werden Doppelstrukturen vermieden und spezialisiertes Knowhow in der Region vorgehalten. Eine enge Kooperation mit anderen Fachplanungen (Stadt- und Kreisplanung, Wirtschaftsförderungen etc.) gewährleistet einen interdisziplinären Mehrwert für die interkommunale Zusammenarbeit. Emsdetten kann so mit den umliegenden Städten und Gemeinden Erfahrungen austauschen, Knowhow zentral bereitstellen oder Planungsleistungen bündeln.

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 4.1 Ausbau und Umsetzung des Radroutennetzes
- 8.1 Einheitliche Taktung und Taktverdichtung im Busverkehr
- 8.3 Verbesserung der ÖV-Anbindungen mit den Nachbargemeinden

Wirkungen und Effekte

- neue Planungskultur und Aufbau von Knowhow
- Information
- Sensibilisierung der Akteure

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Beispiel

2019 wurde das erste interkommunale Mobilitätsnetzwerk in Deutschland gegründet. Dabei haben sich die 10 Städte und Gemeinden Kehl, Offenburg, Lahr, Gengenbach, Rheinau, Willstätt, Neuried, Appenweiler, Schutterwald und Friesenheim zusammengeschlossen, um Nahmobilitätsangebote über die Gemarkungsgrenzen hinaus zu schaffen. Schwerpunkte in der Zusammenarbeit liegen in:

- der Schaffung eines zusammenhängenden Radwegenetzes zwischen allen Städten und Gemeinden,
- der Einrichtung von Mobilitätsstationen,
- sowie der Entwicklung einer regionalen Mobilitäts-App in Kooperation mit dem Ortenaukreis.

Gefördert wird das Projekt vom Bundeswirtschaftsministerium. 2021 hat das Mobilitätsnetzwerk den Bundeswettbewerb „Gemeinsam erfolgreich. Mobil in ländlichen Räumen“ gewonnen.

Akteure

Stadt Emsdetten, Kreis Steinfurt, Nachbarkommunen

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



Ausbauen & Optimieren

2. Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrssicherheit

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen erzielen dann Erfolge im Hinblick auf Verkehrsverlagerungen, wenn die Veränderungen bei den potentiellen Nutzenden bekannt sind und wahrgenommen werden. Ziel von Öffentlichkeitsarbeit muss es sein, die notwendige Mobilitätswende zu vermitteln. Daher müssen durch dauerhafte öffentliche Präsenz von Mobilitätsthemen, bspw. in Form spezifischer Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit, die Mobilitätsangebote als Alternative zur reinen MIV-Nutzung bekannt gemacht werden. Die Öffentlichkeitsarbeit soll ebenfalls dazu beitragen, das Verständnis für anstehende infrastrukturelle Maßnahmen zu erhöhen, möglichst Sympathien zu wecken und im Idealfall eine Identifikation der Anliegender mit den Veränderungen, auch im Sinne des Klimaschutzes, zu unterstützen. Bei der Ausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit ist zu berücksichtigen, welche Kommunikationsziele verfolgt, welche Zielgruppen angesprochen und wie und mit welchen Methoden kommuniziert werden soll.

Insbesondere im städtischen Bereich häufen sich aufgrund der räumlichen Konzentration der Verkehrsteilnehmenden, Verkehrsarten und der unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den Straßenraum die Konfliktsituationen, die z.T. zu Unfällen führen. Bei diesen sind oftmals ungeschützte bzw. besonders schutzbedürftige Personengruppen wie z.B. Kinder, Senioren, Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende betroffen. Für die Gesellschaft sollte insbesondere das Vermeiden von Unfällen mit getöteten und verletzten Personen oberste Priorität haben („Vision zero“). Daraus leitet sich im Verkehrsbereich einerseits die Verpflichtung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmenden ab, sich so zu verhalten, dass niemand geschädigt oder gefährdet wird (§1 StVO). Zum anderen kommt den staatlichen Institutionen aber auch ein besonderer Schutzauftrag zu. Dieser manifestiert sich in der Pflicht zu sicherer Gestaltung und Unterhaltung der Verkehrswege und der Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufs durch alle und für alle Verkehrsteilnehmenden. Dazu ist neben der sicheren Gestaltung der Verkehrswege und des Verkehrsablaufs auch eine ständige Vergegenwärtigung des Themas in der Gesellschaft erforderlich. Positiv besetzte Aspekte wie Rücksichtnahme, Verantwortungsbewusstsein und Einsicht sollten dabei besonders in den Vordergrund gestellt werden.



Übergeordnete Maßnahmen

2.1 Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Strategie für Öffentlichkeitsarbeit konzipieren (Art, Häufigkeit, Medien), inkl. regelmäßiger Kampagnen
- Bewerbung für Wettbewerbe und Mobilitätsveranstaltungen wie das Stadtradeln, Emsdettener 8 fortführen und intensivieren
- Öffentlichkeitswirksame Kommunikation der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept in Strategie einbinden
- Neubürgermarketing mit Mobilitäts-Infoblatt, Vergünstigungen und Gutscheinen für Mobilitätsangebote einführen

Kosten



und Fördermöglichkeit

nein

Personalintensität



Beschreibung

Um das Thema Mobilität in all seinen Facetten erlebbar zu machen, sollte die Stadt Emsdetten ihre Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Mobilität intensivieren und die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen von Kampagnen (z.B. das jährlich durchgeführte Stadtradeln) einbinden.

Die Stadt Emsdetten bewirbt und vermarktet Mobilitätsangebote, die neu entwickelt werden, bei denen es Neuerungen gibt und für die es noch kein Marketing gibt. Die Öffentlichkeitsarbeit bewirbt auf verschiedenen Kanälen Informationen zur Nutzung von Mobilitätsangeboten, Wettbewerben und Veranstaltungen, vermarktet zielgruppenspezifische Angebote und erhöht die Aufmerksamkeit für den Mobilitätsverbund durch qualitative Kampagnen.

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.1 Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements
- 1.2 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 2.2 Aufstellung einer ganzheitlichen Verkehrssicherheitsstrategie
14. Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum

Wirkungen und Effekte

- Förderung einer effizienten Mobilität durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und Servicedienstleistungen

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Beispiel

2021 hat die Stadt Ludwigsburg eine Kampagne zur nachhaltigen Mobilität unter dem #LBKommtGutAn ins Leben gerufen. Ziel der Kampagne ist es die Bürgerinnen und Bürger der Stadt auf alternative Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen und sie für diese zu begeistern.

Im Mittelpunkt der Kampagne stehen die Menschen vor Ort. Auf den Plakaten werden Bürgerinnen und Bürger, die in ihrem Alltag nachhaltig unterwegs sind oder aber auch der Oberbürgermeister, der für alternative Mobilitätsangebote wirbt, gezeigt. Ergänzt wird die Kampagne durch Icons mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, die die täglichen Auswahlmöglichkeiten aufzeigen sollen.

Gestartet wurde die Kampagne mit einer „Danke-Aktion“ für Alle, die bereits umweltfreundlich unterwegs sind (z. B. Verschenkung von Sattelschonern für Radfahrende). Zudem wurde der Start der Kampagne mit einer Bewerbung einer Mobilitätswoche kombiniert.

Akteure

Stadt Emsdetten, Verkehrsverein

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



Übergeordnete Maßnahmen

2.2 Aufstellung und Umsetzung einer ganzheitlichen Verkehrssicherheitsstrategie

Priorisierung 

Zeitraumen

Daueraufgabe

Beschreibung

Mit einer Verkehrssicherheitsstrategie wird das Ziel verfolgt die Verkehrssicherheit in Emsdetten für alle Verkehrsteilnehmenden dauerhaft zu erhöhen und zentrale Leitlinien zu erarbeiten.

Das Aufstellen einer ganzheitlichen Verkehrssicherheitsstrategie sollte über ein Netzwerk aus relevanten Institutionen, Verbänden und Akteuren sowie über einen regelmäßigen Austausch geschehen. Die Netzwerkbildung sowie ein regelmäßiges Monitoring sollten von der Stadt Emsdetten initiiert und vorbereitet werden. Dabei sollte die Verkehrsunfallkommission als wichtiger Akteur laufend einbezogen werden.

Kosten (jährlich) 

und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität 

Bausteine

- Institutionalisation der Verkehrssicherheitsarbeit (u.a. stärkere Zusammenarbeit der Akteure) mit Schaffung einer Schnittstelle zur Unfallkommission
- Öffentlichkeitsarbeit: z. B. Information über geänderte Verkehrsführung in Form von Flyern, auf der Homepage oder dem Social Media Auftritt der Stadt
- Kampagnen zu verkehrssicherheitsrelevanten Themen (Plakate, Infoblätter) und zielgruppenspezifische Ansätze:
 - „Dooring“, Türöffnungsunfälle
 - Verhalten auf Radfahr- und Schutzstreifen,
 - Angebot für Überprüfung der Kfz-Fahrtüchtigkeit: kostenlose und ständige Angebote von Fahrsicherheitstrainings für Seniorinnen und Senioren zur freiwilligen Überprüfung der Fahrtüchtigkeit,
 - E-Bikes-Schulung für Seniorinnen und Senioren
 - Informationsangebote über alternative Mobilitätsangebote für Seniorinnen und Senioren
 - Radschule für Kinder und Jugendliche.
- Erarbeitung einer speziellen Kampagne zum Verkehrsverhalten und der Verkehrsführung im Fokusraum Innenstadt

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.1 Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements
- 2.3 Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung
- 14. Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum

Wirkungen und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Emsdettener Stadtgebiet
- Wichtiger Schritt in Richtung Vision Zero
- Sensibilisierung unterschiedlicher Zielgruppen
- Präventives Handeln

Beispiele

- Flyer „Information zum Verhalten auf einer Fahrradstraße“
- Flyer Verkehrsregeln im Kreisverkehr
- Erläuterungsvideo zum Thema Radwegebenutzungspflicht der Stadt Emsdetten

Akteure

Stadt Emsdetten, Polizei, Kreis-Verkehrswacht Steinfurt e.V., Kreis Steinfurt, Schulen, Kitas

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten 

Übergeordnete Maßnahmen

2.3 Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung

Priorisierung



Zeitraumen

Daueraufgabe

Umsetzungshinweise

Fehlverhalten im Straßenverkehr verursacht Konflikte, die ein nicht unerhebliches Risiko für die Verkehrssicherheit darstellen. Häufig kommt dieses Fehlverhalten an den immer gleichen Stellen im Straßennetz vor. Daher müssen entweder die Gründe für das Fehlverhalten beseitigt oder aber, und das ist der Ansatz dieser Maßnahme, das Fehlverhalten durch eine entsprechende Verkehrsüberwachung regelmäßig sanktioniert werden.

An besonders neuralgischen Punkten, z. B. im Bereich von Schulen, bietet sich die Durchführung einer Verkehrsschau an. Bei der Verkehrsschau werden der Zustand und die Sichtbarkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, sowie die Sichtfelder geprüft. Darüber hinaus wird das Erfordernis von Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen oder baulichen Maßnahmen zur Sicherung von gefährlichen Stellen beurteilt. An der Verkehrsschau müssen sich die Straßenbaubehörden und die Polizei unter Leitung der Straßenverkehrsbehörden beteiligen.

Beschreibung

Viele Verkehrsunfälle geschehen, weil Menschen sich bewusst oder unbewusst verkehrsregelwidrig verhalten. Schwerpunkt dieser Maßnahmen ist deswegen eine intensivere Kontrolle des Verkehrsgeschehens aller Verkehrsteilnehmenden. Für eine nachhaltige Verhaltensänderung ist die Ahndung von verkehrsregelwidrigem Verhalten entscheidend. Dafür sind höhere Ressourcen bei der Straßenverkehrsbehörde und für das jeweilige Aufgabenfeld, auch bei der Polizei, erforderlich.

Darüber hinaus empfiehlt sich an Unfallhäufungsstellen an bestehenden Knotenpunkten anlassbezogene Bestandsaudits durchzuführen und größere Umbaumaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen durch Sicherheitsauditoren zu begleiten.

Bausteine

- Intensivierung von Verkehrskontrollen:
 - Kontrolle von Falschparkenden
 - Schwerpunktkontrollen vor Schulen
 - Kontrolle von Gehwegparken
- Vorschläge für den Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen/ Dialogdisplays in Abstimmung mit der Polizei
- Eingliederung des Themas im Rahmen der Verkehrssicherheitsstrategie (s. 2.1):
 - Präventive Ansätze in Abstimmung mit der Polizei und der Verkehrsunfallkommission erarbeiten, um Verkehrsverhalten nicht nur kurzfristig, sondern möglichst nachhaltig zu beeinflussen

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.1 Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements
- 2.2 Aufstellung einer ganzheitlichen Verkehrssicherheitsstrategie
14. Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum

Wirkungen und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Emsdettener Stadtgebiet
- Wichtiger Schritt in Richtung Vision Zero
- Sensibilisierung unterschiedlicher Zielgruppen
- Präventives Handeln

Kosten (jährlich anfallende Personalkosten)



und Fördermöglichkeit

nein

Personalintensität



Akteure

Stadt Emsdetten (ruhender Verkehr), Polizei (fließender Verkehr), Straßenbaulastträger, Bezirksregierung

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



3. Barriere- und hindernisarme Gestaltung öffentlicher Räume

Priorisierung



Zeitraumen

Daueraufgabe

Bausteine

- Verpflichtung zur Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen
- Fester Haushaltsansatz pro Jahr für infrastrukturelle Anpassungen im bestehenden Netz
- Bordsteinabsenkungsprogramm
- Barrierefreie Querungen: Einrichtung eines taktilen Leitsystems und differenzierte Bordhöhen an Querungen
- Barrierefreie Bushaltestellen
- Überprüfung und ggf. Entfernung/Verlegung von Stadtmobiliar
- Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei der Installation temporärer Einrichtungen (z. B. Weihnachtsdekoration, Werbeschilder)

Kosten (jährlich)



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Eine barrierefreie Gestaltung ist für viele Menschen bereits jetzt eine notwendige Voraussetzung für eine eigenständige Mobilität. Dieser Umstand wird sich vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung Deutschlands weiter verstärken. Dabei geht es bei einer barriere- und hindernisarmen Gestaltung nicht nur um Personen mit Mobilitätseinschränkungen sondern auch z. B. um Eltern mit Kinderwagen oder Personen mit psychischen Beeinträchtigungen.

Die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen bei Neu- und Umbaumaßnahmen unter Beteiligung des Inklusions- und Seniorenbeirats ist sowohl durch die Stadt Emsdetten als auch dritte Bauträger grundsätzlich vollumfänglich sicherzustellen. Dies trifft insbesondere im Bereich sensibler Einrichtungen (z. B. Krankenhaus, Senioreneinrichtungen, Kitas, Schulen, öffentliche Plätze) zu. Ebenfalls betroffen sind Mobilitätseinrichtungen wie Bushaltestellen und der Bahnhof. Die Teilhabe am öffentlichen Leben und an der Mobilität muss durch den Abbau von Barrieren größtmöglich erreicht werden.

Barrieren können dabei vielschichtig sein: fehlende Absenkung von Bordsteinen, fehlende Orientierungsmöglichkeiten für Sehingeschränkte (taktile Leitsysteme, Kanten, Mauern, etc.), zu schmale Gehwege oder schadhafte und unebene Oberflächen.



Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 5.1 Barrierearme & attraktive Fußwegenetze
- 5.2 Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
6. Integrierte Knotenpunktgestaltung
7. Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen

Wirkungen und Effekte

- Gewährleistung der selbstbestimmten Mobilität für viele Zielgruppen
- Verbesserung der Mobilität von Seniorinnen und Senioren, Kindern und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Aktuelles

In Emsdetten wird bereits jedes Jahr für folgende Umsetzungen ein bestimmter Anteil bereitgestellt: Barrierearme Bushaltestellen, Seniorenbänke mit kontrastreicher Gestaltung, Schrägbordsteine an Grundstückszufahrten

Akteure

Stadt Emsdetten, Straßenbaulastträger,
Inklusionsbeirat, Seniorenbeirat

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



4. Qualifizierung des Radverkehrs

Einleitung – Standards für den Radverkehr

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) stellen ein technisches Regelwerk für die Planung und den Bau von Radverkehrsinfrastrukturen dar, auf das in der StVO verwiesen wird. Die Stadt Emsdetten verpflichtet sich bei Neubaumaßnahmen, die Standards der ERA und das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) einzuhalten und wo möglich größere Breitenmaße umzusetzen. Zudem erfolgt eine kontinuierliche Aufwertung der Wegeinfrastruktur im Bestand in Anlehnung an die Standards der ERA und dem FaNaG NRW. Hierbei sind individuelle Lösungen für die Radrouten zu finden. Liegt ein breiter Straßenquerschnitt vor, dann kann beispielsweise durch die Umverteilung von Flächen eine den aktuellen Standards entsprechende Radverkehrsanlage entstehen. Ein Beispiel hierfür ist die Umgestaltung eines Mehrzweckstreifens zu einem Radfahrstreifen. Ist der vorhandene Straßenraum begrenzt, wie beispielsweise auf der Amtmann-Schipper-Straße, ist meist kein Platz für ausreichend breite Radverkehrsanlagen. In diesen Fällen ist sicherzustellen, dass der Radverkehr sicher im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Hierzu tragen die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, das Markieren von Rad-Piktogrammen, das Anbringen von Hinweisschildern und weitere sensibilisierende Öffentlichkeitsarbeit bei.

Im Hinblick auf die Gestaltung der Radverkehrsanlagen gilt, dass ebene, griffige und widerstandsarme Oberflächen das Radfahren attraktiv und sicher machen. Asphaltdecken erfüllen die genannten Anforderungen am besten und werden deswegen als Standard empfohlen. Auch fadenloses Betonsteinpflaster erfüllt die genannten Anforderungen relativ gut und kann alternativ genutzt werden, vor allem in städtebaulich sensibleren Bereichen.

Mischverkehr



Fahrradstraße



Schutzstreifen



Radfahrstreifen



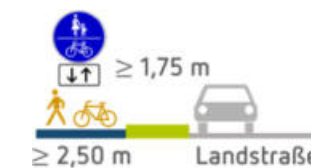
Einrichtungsweg innerorts



Gemeinsamer Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr innerorts



Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr außerorts



Land- und Forstwirtschaftlicher Weg



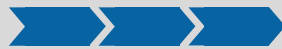
Ausbauen & Optimieren

4.1 Ausbau und Umsetzung des Radroutennetzes

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Identifizierung von Netzlücken und Handlungsbedarfen im Radroutennetz
- Prioritätenbildung (z.B. Unfälle, fehlende Infrastruktur, Verbindungsfunktion, Potenziale)
- Implementierung von sicheren Radverkehrsinfrastrukturen gemäß den aktuellen Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Prüfung der Radwege-Benutzungspflichten
- Ertüchtigung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr (Vertiefung im Rahmen des Wirtschaftswegekonzepts)
- Bewerbung konkurrenzfähiger und konfliktfreier Achsen für den Radverkehr

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Ein sicheres und attraktives Radroutennetz ist Grundvoraussetzung für die regelmäßige Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel. Das städtische Radroutennetz besitzt eine hohe Verbindungs- und Erschließungswirkung und berücksichtigt die wichtigsten, radaffinen Zielorte (z. B. Bahnhof, Schulen, Innenstadt, Wohnen, Arbeiten, Freizeit). Alle Ortschaften im Emsdettener Stadtgebiet sind über eine Radroute an die Kernstadt angebunden und auch Verbindungen und Anknüpfungspunkte an die Nachbarkommunen werden berücksichtigt.

Das Radroutennetz soll sukzessive umgesetzt werden und gilt als Bedarfsplan für die Radverkehrsplanung. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur muss sich dabei mindestens an den aktuellen Standards der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) orientieren. Die Führungsform ist dabei so zu wählen, dass mindestens eine Gleichrangigkeit zum Kfz-Verkehr erreicht wird. Eine Benachteiligung des Fuß- und Radverkehrs soll vermieden werden. Generell ist eine Trennung vom Fußverkehr insbesondere in innerstädtischen Lagen zu empfehlen und auf gemeinsame Geh- und Radwege sollte innerorts eher verzichtet werden. In jedem Fall sind Seitenabstände zum ruhenden Verkehr (Dooring-Zone) einzuhalten.

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 4.3 Qualität und Service im Radverkehr
- 5.1 Barrierearme & attraktive Fußwegenetze
- 5.2 Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
- 6 Integrierte Knotenpunktgestaltung
- 7 Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen

Wirkungen und Effekte

- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Rad Imagegewinn
- Gesundheitsförderung
- Stärkung der Mobilitätskultur
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung des Stadtklimas
- Erhöhung der Lebensqualität

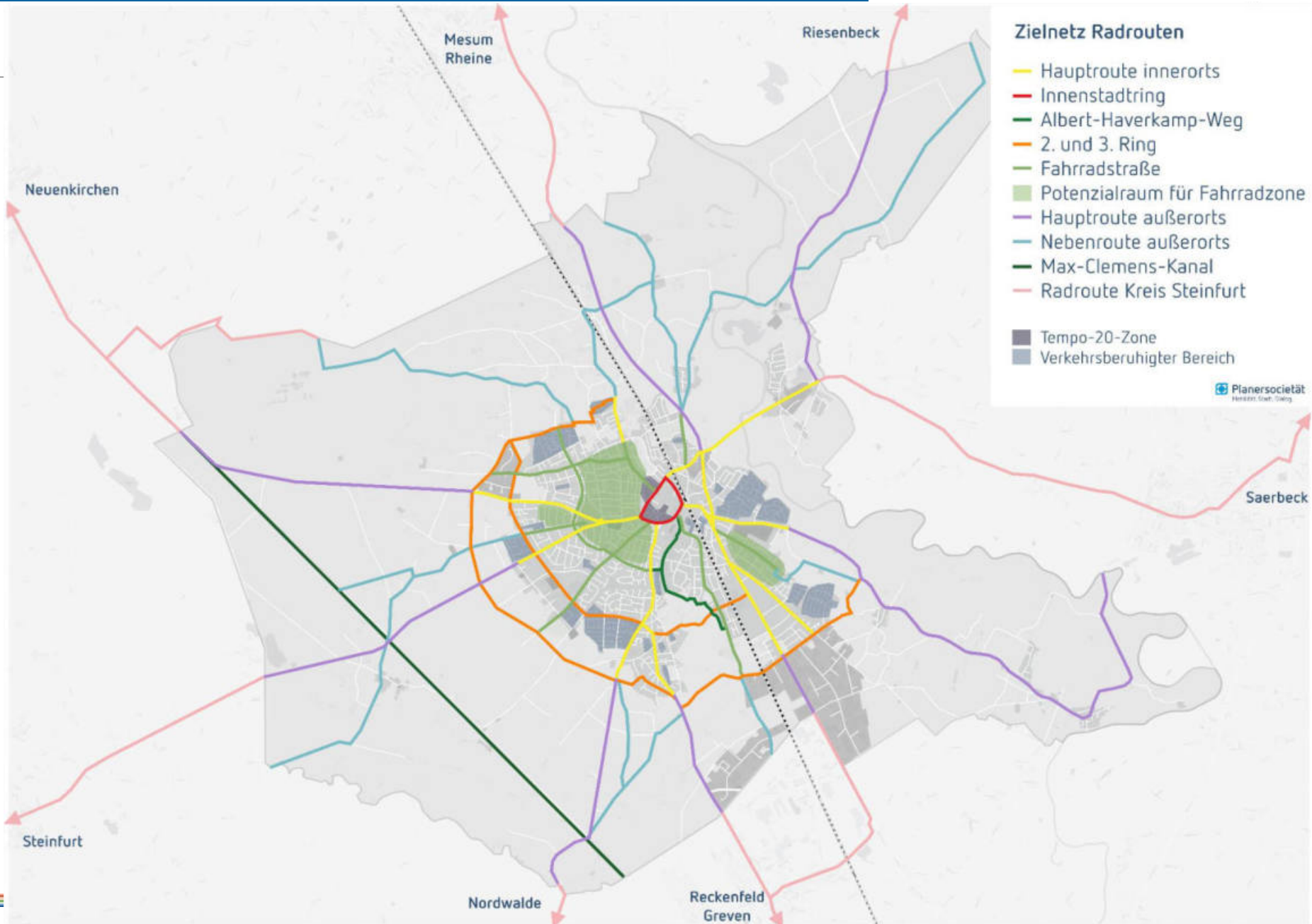
Akteure

Stadt Emsdetten, Straßenbaulastträger

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



4.1 Ausbau und Umsetzung des Radroutennetzes



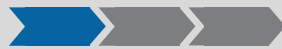
Ausbauen & Optimieren

4.1.1 Ausweisung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Überprüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen inkl. erforderlicher Verkehrsuntersuchungen
- Beschilderung mit Zeichen 244.1 / 244.3 StVO und ggf. Ausnahmeregelungen für anderen Fahrzeugverkehr mit Zusatzzeichen
- Bevorrechtigung an Knotenpunkten prüfen und einrichten
- Anbringen von (farblichen) Bodenmarkierungen und Piktogrammen gemäß eines stadtweit einheitlichen Konzepts nach den „Grundzügen für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Emsdetten“
- Begleitung der Neuausweisung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen durch Öffentlichkeitsarbeit z.B. Installation von (temporären) Hinweisen zu den Verkehrsregeln

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Das Radroutennetz beinhaltet ein sternförmiges Netz an Fahrradstraßen und zusätzliche Potenzialräume für Fahrradzonen. Fahrradstraßen und -zonen sind in bestehenden Quartieren geeignete Instrumente, um durch Bevorrechtigung die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr zu erhöhen.

Die begrenzten Straßenräume in Emsdetten bieten häufig wenig Raum zur Anlage gesicherter Radverkehrsführungen im Straßen- oder Seitenraum. Das Ergebnis gezielter Verkehrsuntersuchungen kann sein, dass gerade bei der Radverkehrsführung im Mischverkehr, die Ausweisung von Fahrradstraßen oder Fahrradzonen ein probates Mittel zur Radverkehrsförderung darstellen.

Durch das Ausweisen einer Fahrradstraße wird eine Straße umgewidmet und ausschließlich für den Radverkehr freigegeben. Zusatzschilder erlauben ggf. auch die Benutzung durch andere Verkehrsteilnehmende, es wird jedoch Tempo 30 vorausgesetzt. Weitere Freiheiten wie das Fahren nebeneinander verbessern den Fahrkomfort für Radfahrende.

Eine einheitliche sowie ausreichende Markierung von Fahrradstraßen erhöht die Sicherheit der Radfahrenden und verdeutlicht den Verlauf. Es wird eine wiedererkennbare Gestaltung gemäß der „Grundzüge für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Emsdetten“ entwickelt.

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

4.2 Ausbau von Radabstellanlagen

4.3 Qualität und Service im Radverkehr

Aktuelles

Ein Vorreiter für die Ausweisung von Fahrradstraßen in Emsdetten ist die Umwidmung des Goldbergwegs. Die Umwidmung zur Fahrradstraße inklusive der gestalterischen Einzelmaßnahmen befindet sich aktuell in der Umsetzung. Dafür wurden Richtlinien gemäß den „Grundzügen für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Emsdetten“ festgelegt.

Umsetzungshinweis

Durch die Novelle der VwV-StVO durch den Bundesrat 2021 wurde die Einrichtung von Fahrradstraßen maßgeblich vereinfacht. Diese dürfen nun dort angeordnet werden, wo aufgrund der Netzbedeutung für den Radverkehr eine gute Radverkehrsinfrastruktur erforderlich ist. Darüber hinaus wurden 2020 Fahrradzonen in die StVO mit aufgenommen. Diese stellen eine flächenmäßige Erweiterung der nur streckenmäßig anzuordnenden Fahrradstraßen dar.

Akteure

Stadt Emsdetten, Straßenbaulastträger

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



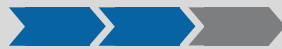
Ausbauen & Optimieren

4.1.2 Weiterverfolgung eines interkommunalen Radverkehrsnetzes

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Ausbau bzw. Verdichtung bestehender Radverbindungen zu angrenzenden Kommunen nach entwickelten Standards sowie Abstimmungen mit den betroffenen Kommunen
- Umsetzung des Maßnahmenplans aus dem Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt für die Stadt Emsdetten
- Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt
- Öffentlichkeitswirksame Darstellung der neuen Radverbindungen und eine gute Informationsverbreitung über Beschilderung

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Unter anderem aufgrund der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrrädern gewinnen gut ausgebaute Radrouten für Berufspendelnde auf Entfernungen jenseits der fünf Kilometer an Bedeutung. Um eine echte Alternative zum Pkw-Verkehr darzustellen, muss die Radverkehrsinfrastruktur innerorts wie auch über die Stadtgrenzen hinausgehend durchgängig eine hohe Qualität aufweisen. Hierfür sieht das Radroutennetz gut ausgebaute Radrouten in die Nachbarkommunen vor, welche möglichst umwegfrei geführt werden mit dem Ziel, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr auch auf größeren Entfernungen zu schaffen.

Gemäß dem Radverkehrsnetz aus dem 2020 veröffentlichten Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt wird der Ausbau von Stadtgrenzen überschreitenden Radwegeverbindungen angestrebt. Die Stadt Emsdetten setzt sich für die Umsetzung der in diesem Radverkehrskonzept geplanten Maßnahmen, die innerhalb der Stadtgrenzen liegen, bei dem Straßenbaulastträger ein. Die Maßnahmen beziehen sich vorrangig auf die Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur entlang der klassifizierten Straßen in die Nachbarkommunen. Somit unterstützt die Stadt die Bestrebungen zum interkommunalen Ausbau und setzt die Voraussetzungen für eine entsprechende Infrastruktur auf dem eigenen Stadtgebiet fest.

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.3 Verstetigung der interkommunalen Zusammenarbeit
- 4.3 Qualität und Service im Radverkehr
- 7. Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen

Umsetzungshinweis

Das 2020 veröffentlichte Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt sieht für jede Kommune einen Maßnahmenplan vor. Basierend auf einer Bestandsanalyse werden darin Maßnahmen inklusive Priorisierung, Kostenschätzung und Musterlösungen aufgezeigt. Das Maßnahmenkatalog für das Emsdettener Stadtgebiet umfasst 23 Maßnahmen.



Akteure

Stadt Emsdetten, Kreis Steinfurt, Nachbarkommunen, Straßenbaulastträger

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



4.2 Ausbau von Radabstellanlagen

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Qualitativer und quantitativer Ausbau von Radabstellanlagen unter Berücksichtigung bestehender und neuer Anforderungen (Fahrradtypen) an zentralen Orten sowie in urbanen Wohnquartieren
- Integration von Vorgaben in Bezug auf den Radverkehr in kommunale Stellplatzsatzung, um den Aufbau von Radabstellanlagen auf Privatgrundstücken voranzutreiben
- Dauerhafte Instandhaltung bestehender und neu geschaffener Radabstellanlagen

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen ist eine wichtige infrastrukturelle Rahmenbedingung für die Fahrradnutzung. Nutzende sollen ihr Rad an den Quell- und Zielorten des Radverkehrs sicher, standfest, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abstellen können. Radabstellanlagen sollten an zukünftig steigende Ansprüche angepasst und mit Anlehnbügeln ausgestattet sein, um ein sicheres und schonendes Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen. Insbesondere an Orten mit erwartbarer höherer Standzeit sollten weitere Ausstattungsmerkmale ergänzt werden. Ein witterungsgeschützter Unterstand ist zu empfehlen, ebenso ein Kontingent an Radabstellanlagen mit erhöhtem Sicherheitskomfort, wie Fahrradboxen, die auch für Elektrokleinstfahrzeuge geeignet sind und Ladevorrichtungen aufweisen.

An wichtigen multimodalen Umstiegs- und Zielpunkten sollten Fahrradabstellanlagen in Mobilstationen integriert werden, die auch Warte- und E-Lademöglichkeiten bieten. Sichere und attraktive Abstellanlagen sollen Radfahrende nicht nur im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen, sondern auch an Bildungs-, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie in Wohnquartieren, v.a. für Mehrfamilienhäuser.

Neben der Schaffung neuer Radabstellanlagen ist auch die Unterhaltung bestehender Anlagen ein wichtiger Bestandteil. Die bestehenden Anlagen sollten regelmäßig geprüft und bei Bedarf modernisiert bzw. an die zu entwickelnden Kriterien angepasst werden.

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 4.3 Qualität und Service im Radverkehr
- 8.4 Qualitative Aufwertung von Bushaltestellen
- 11.1 Aufbau einer städtischen Lastenrad-Sharing-Systems
- 12. Einrichtung von Mobilstationen

Wirkungen und Effekte

- Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Radverkehr und für verschiedene Fahrradtypen
- Attraktivierung des Radverkehrs durch sichere Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zielorten
- Förderung der Inter- und Multimodalität

Akteure

Stadt Emsdetten, Gewerbetreibende, Eigentümerinnen und Eigentümer

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten

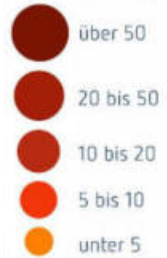


4.2 Ausbau von Radabstellanlagen

Fokus Innenstadt

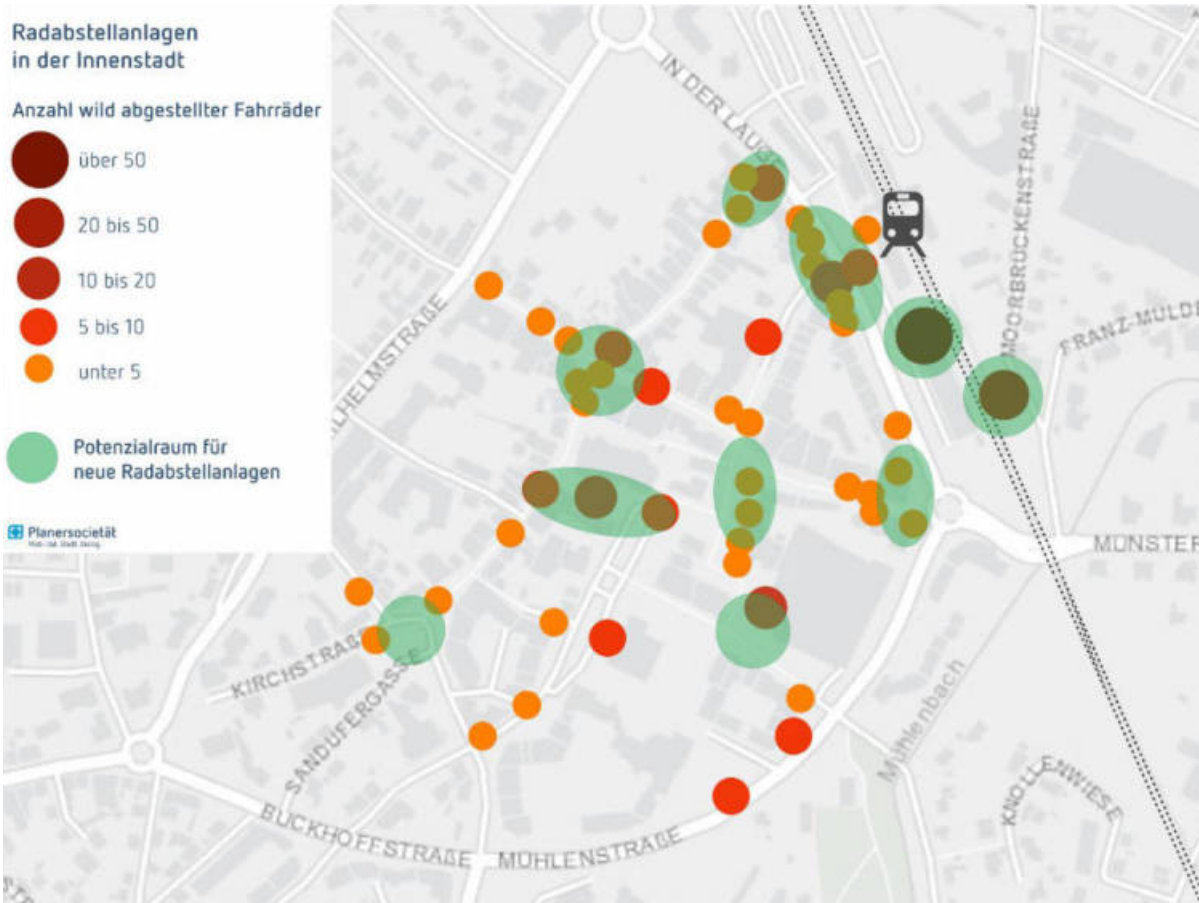
Radabstellanlagen in der Innenstadt

Anzahl wild abgestellter Fahrräder



Potenzialraum für neue Radabstellanlagen








































Planersocietät



Qualitätsstandards Beispielhafte Darstellung

-  Reine Anschlussfunktion
-  Abgeschlossene Anlage (z. B. Fahrradbox)
-  Überdachte Anlage
-  Luftpumpe
-  Werkzeug
-  Lademöglichkeit
-  Gepäckaufbewahrung
-  Abstellanlagen für Lastenräder
-  Besonderer Service (z. B. Reparatur, Waschanlage)

© Planersocietät

	Zielort	Parkdauer	Grundbedarf an Ausstattungselementen	Mögliche ergänzende Elemente
Wohnen	Dichte Wohngebiete ohne eigene Stellplätze/Garagen/ o. ä	Dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage)	  	
		Besucherinnen und Besucher, Parken für mehrere Stunden		
Verknüpfung ÖPNV / Bikes + Räder	Bahnhöfe mit RE-Halt (Service-Station)		     	
		Bahnhofsvorplatz/-umfeld	Mehrere Stunden, Tagesparken	    
	Bushaltestelle			
	Wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz		 	
Einkaufen	Innenstadt - Allgemein	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.		
	Innenstadt - Ausgewählte Standorte	Längere Erledigung, mehrere Std.	    	
	zentrale Versorgungsbereiche/ Einzelhandelsschwerpunkte	Längere Erledigung, mehrere Std., kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.	   	
	Nahversorger/ zentrale Versorgungsbereiche	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.	  	
Bildungseinrichtungen	Weiterführende Schulen, Berufsschulen, Grundschulen	Mehrere Stunden, Tagesparken	  	 

4.3 Qualität und Service im Radverkehr

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- SB - Radservicestationen
- Haltegriffe an Lichtsignalanlagen
- Wurf-Mülleimer entlang des Radroutennetzes
- Radzählsäulen auf wichtigen Routen des Radroutennetzes
- Bei der Einrichtung von Baustellen oder veranstaltungsbedingten Umleitungen sind Radwege von Absperrgittern, Bakenfüßen, u.Ä. freizuhalten (RSA)
- Frühzeitige Einbeziehung des Radverkehrs bei der Planung von Baustellen und entsprechende Gestaltung der Baustellen (Hinweisschilder oder Markierungen für die Radverkehrsführung)

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Service- und Dienstleistungen sind einfache Maßnahmen, die Nutzungshemmnisse des Radfahrens abbauen können und das Radfahren komfortabler und angenehmer gestalten. Gleichzeitig dienen sie der Wertschätzung der Radfahrenden und können „neue Nutzerinnen und Nutzer“ dauerhaft vom Radfahren überzeugen.

Zur Umsetzung dieser Maßnahme eignen sich dezentrale Service-Angebote, die prioritär entlang des definierten Radroutennetzes entstehen sollten. Hierzu zählen etwa Radzählsäulen, Haltegriffe bzw. Fußstützen an Knotenpunkten, angewinkelte Mülleimer oder öffentliche Luftpumpen, sodass das Radfahren in Emsdetten attraktiver wird.

Bei Baustellen, die die Radverkehrsführung beeinträchtigen, ist der Radverkehr in die Planung einzubeziehen. Baustellen müssen für Radfahrende früh erkennbar sein, um Umwege oder Unfälle zu vermeiden. Hinweisschilder mit Umfahrungshinweisen sind frühzeitig anzubringen oder temporäre Markierungen/Radverkehrsführungen im Bereich der Baustelle herzustellen.

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten



Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 4.1 Ausbau und Umsetzung des Radroutennetzes
- 4.2 Ausbau von Radabstellanlagen

Wirkungen und Effekte

- Abbau von Nutzungshemmnissen des Radfahrens
- Steigerung des Komforts des Radfahrens
- Rad Imagegewinn
- Stärkung der Mobilitätskultur

Beispiel

Im Emsdettener Stadtgebiet wurden fünf Haltegriffe für Radfahrende an Lichtsignalanlagen angebracht und aktuell erprobt.



© Stadt Emsdetten

Akteure

Stadt Emsdetten, Kreis Steinfurt, Straßenbaulastträger

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



5. Qualifizierung des Fußverkehrs

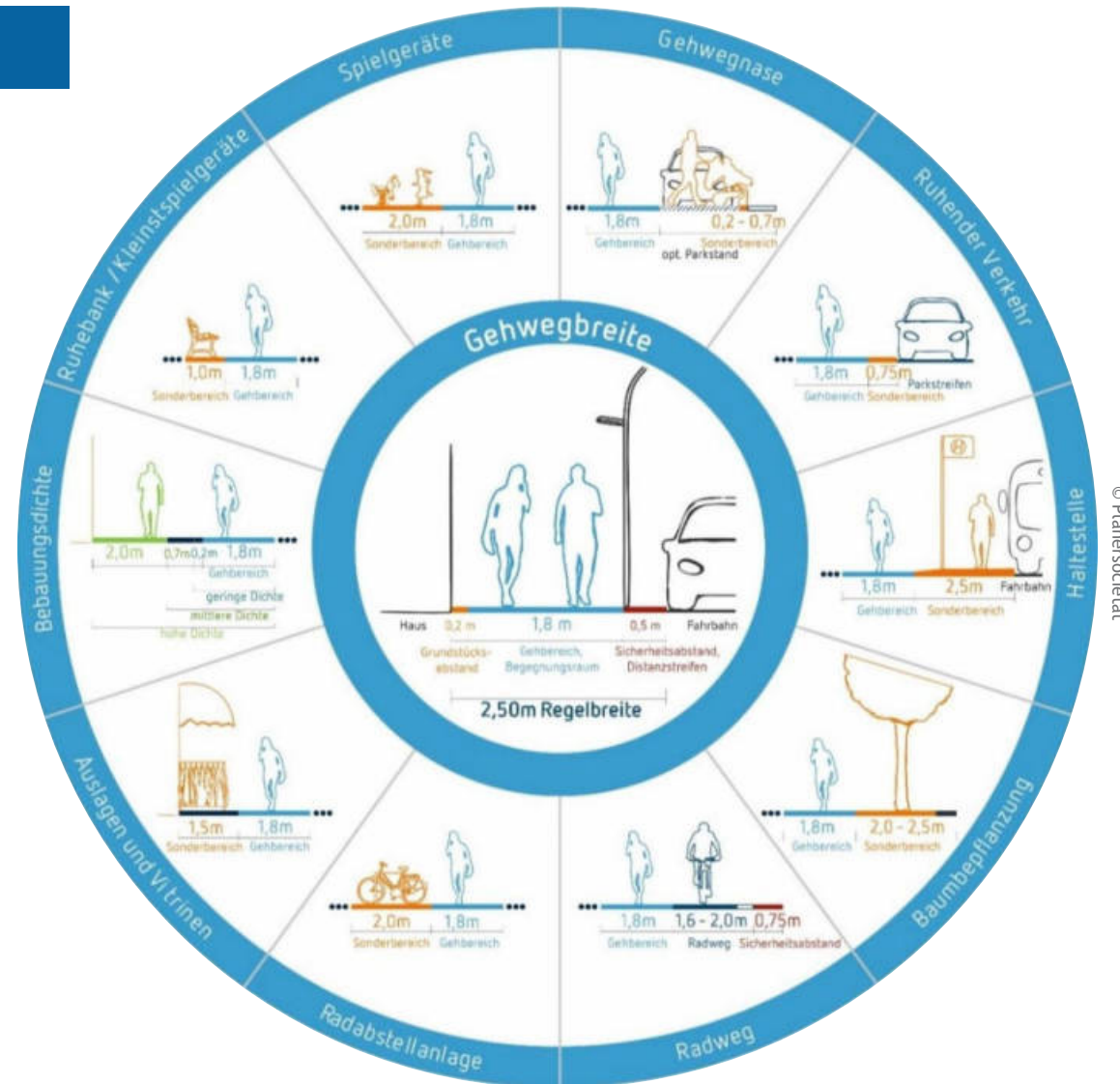
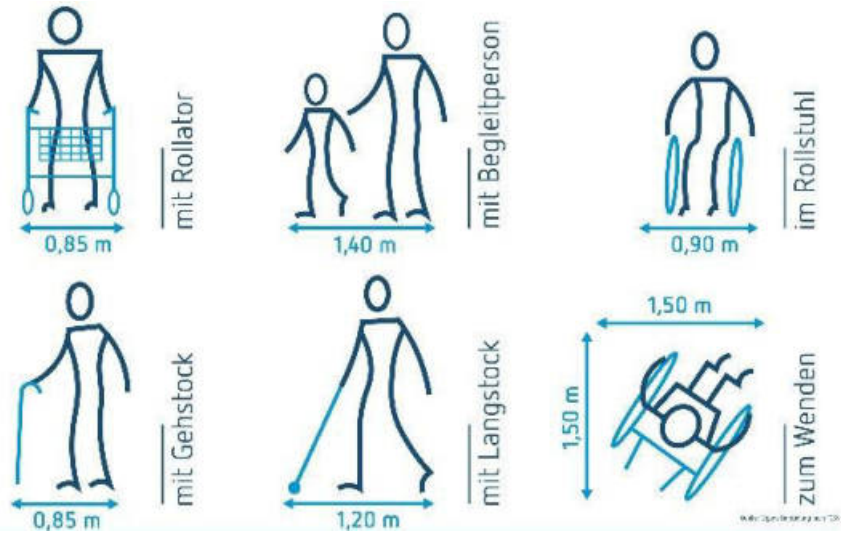
Einleitung – Standards für den Fußverkehr

Die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur hängt eng mit den Gestaltungselementen des Straßenquerschnitts und des Freiraums zusammen. Neben einer städtebaulich gut proportionierten Straßenraumaufteilung (z. B. im Verhältnis 30 % Seitenraum / 40 % Fahrbahn / 30 % Seitenraum; vgl. FGSV 2006) spielen die Begrünung, selbsterklärende Wegführungen, Vermeidung von Umwegen, Barrierefreiheit, die verkehrliche und soziale Sicherheit (soziale Kontrolle durch Anwohnende, Belebtheit, Beleuchtung etc.) eine wesentliche Rolle. Nach §25 Abs. 1 StVO müssen Fußgänger Gehwege benutzen. Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, und dürfen bis zum vollendeten 10. Lebensjahr den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen. Gleichzeitig müssen Gehwege den Nutzungsansprüchen von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen sowie Personen mit Kinderwägen oder Gepäck gerecht werden. Die Breite von Gehwegen ist daher ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Um dies zu ermöglichen muss jedoch eine ausreichende Breite der Gehwege vorhanden sein. Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m). In Bestandsgebieten lässt die Anordnung der Häuser und die damit begrenzten Platzverhältnisse jedoch nicht immer zu, dass die Gehwege durchgehend mit einer Breite von 2,50 m errichtet werden. Gleichzeitig empfehlen die FGSV und das FaNaG eine Trennung der Verkehrsarten, um Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden. Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel (FGSV 2006: 81ff). Eine Abwägung zwischen den Belangen des Fuß-, Kfz- und Radverkehrs sowie von Begrünung ist daher häufig notwendig.

Bei Neu- und Umbaumaßnahmen verpflichtet sie die Stadt Emsdetten die Standards der FGSV und das FaNaG einzuhalten und wo möglich größere Breitenmaße umzusetzen. Zudem erfolgt eine kontinuierliche Aufwertung der Wegeinfrastruktur im Bestand in Anlehnung an die Standards der FGSV und dem FaNaG NRW.

Element	Empfehlung
Fußwegenetz	Innerorts grundsätzlich in allen Straßen beidseits, ausgenommen sehr gering belastete Wohnstraßen, landwirtschaftliche Wege und verkehrsberuhigte Bereiche.
Signalplanung	Querung in einem Zug, Mindestfreigabezeit entspricht mind. Räumzeit bis zur Mitte der letzten Richtungsfahrbahn. Sperrzeiten über 40 s vermeiden (Rotlichtakzeptanz), aber abhängig von der Leistungsfähigkeit
Gehwegbreite	Nutzungsangepasst, Regelmaß 2,50 m, bei intensiver Seitenraumnutzung größere Breiten, Mindestmaß 1,80 m nur in Ausnahmefällen und bei geringer Frequenz
Querungsstellen	Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen und im Umfeld von Haltestellen und sensiblen Einrichtungen
Barrierefreiheit	Bordabsenkungen an allen Querungsstellen. Taktiles Leitsystem an allen Querungshilfen, im Wohnstraßennetz nach Bedarf
Radverkehr	Gemeinsame Führung innerorts nur in Ausnahmefällen abseits des Radhauptnetzes
Sitzgelegenheiten	An Hauptfußwegen in Abhängigkeit der Standortverfügbarkeit und der Nutzungsfrequenz ungefähr alle 300 m.

5. Qualifizierung des Fußverkehrs



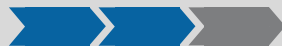
Ausbauen & Optimieren

5.1 Barrierearme & attraktive Fußwegenetze

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Qualifizierung des Hauptwegenetzes unter Beachtung der Planungsparameter im Fußverkehr
- Sukzessive Errichtung von ausgewiesenen Sitz- und Spielrouten
- Erarbeitung von konkreten und einheitlichen Wegweisungselementen v.a. der attraktiven Sitz- und Spielrouten als Wegeverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen und wichtiger Zielorte
- Fortführung: Umsetzung von jährlich 10 Ruhebänke

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Ein engmaschiges Fußwegenetz ist die Grundlage für kurze Wege, insbesondere in Wohnquartieren. Emsdettens Stadtstruktur bietet eine gute Voraussetzung zur Stärkung des Fußverkehrs. Neben der Schließung von wesentlichen Netzlücken gilt es auch bestehende Wegeverbindungen gestalterisch sowie infrastrukturell aufzuwerten.

Die Qualifizierung von Wegeverbindungen und die Aufwertung der Aufenthaltsqualität soll Nutzungshemmnissen entgegenwirken und die „Freude“ bzw. Selbstverständlichkeit des Zu-Fuß-Gehens stärken. Die Weiterentwicklung einzelner Routen zu spezifischen, zielgruppenorientierten Sitz- und Spielrouten kann die Wegeverbindung perspektivisch weiter qualifizieren. In regelmäßigen Abständen befinden sich auf diesen Routen Sitz- oder Spielmöglichkeiten.



© Planersocietät

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 3. Barriere- und hindernisarme Gestaltung öffentlicher Räume
- 5.2 Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
- 7 Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen

Wirkungen und Effekte

- Steigerung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität durch abseits des MIV geführter Wege
- Weitere Attraktionspunkte für Touristen

Beispiel

Im Modellprojekt „Frankfurt - Nordend: Vernetzte Spiel- und Begegnungsräume“ ging es um die Vernetzung und Aufwertung von öffentlichen Räumen z. B. durch Sitzrouten. Das Projekt hat gezeigt, dass durch die Umgestaltung von Zwischenräumen neue Aufenthaltsqualitäten in Alltagsräumen und entlang der Wege geschaffen werden konnten.

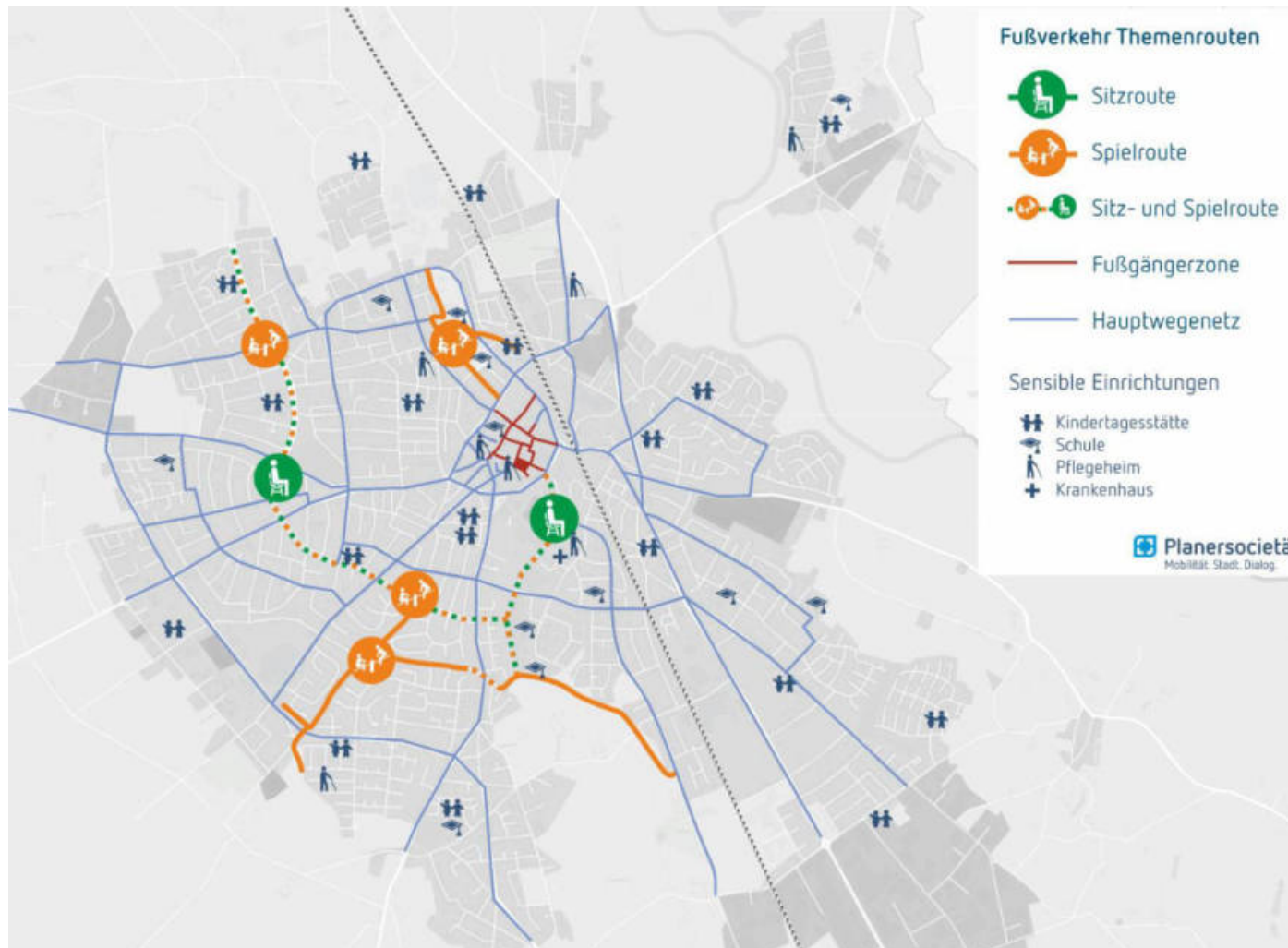
Akteure

Straßenbaulastträger, Straßen.NRW, Kreis Steinfurt, Stadt Emsdetten

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



5.1 Barrierefreie & attraktive Fußwegenetze



Sitzroute Mühlenbach: im verdichteten Bereich zwischen Hof Deitmar und dem UKM als Aufwertung des Wanderwegs Emsdetten-Hengelo



© Stadt Emsdetten

Sitz- und Spielroute Grünring, Westring, Droste-Hülshoff-Allee: Umgestaltung zur Fahrradstraße mit Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße, ermöglicht die Stärkung des Fußwegs als Sitzroute



Spielroute Mühlenbach: Verknüpfung der Spielplätze an der Schillerstraße und Lerchenfeld/Brookweg untereinander sowie mit dem Schulstandort Geschwister-Scholl-Schule und Peter-Pan-Schule über ein abseits des MIV geführten Wegenetzes. Anbindung an die Sitzroute Grünring, Westring, Droste-Hülshoff-Allee



© Planersocietät

Spielroute Martinum: Verknüpfung der Angebote des Gymnasiums Martinum, mit der Wilhelmschule bis in die Innenstadt



5.2 Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- **Aufwertung bestehender Querungshilfen** durch:
 - Barrierefreie Gestaltung durch taktile Leitelemente und akustische Elemente
 - Einrichtung vorgezogener Seitenräume zur Stärkung der Sichtbeziehung
 - Ausreichende Dimensionierung der Aufstellbereiche
 - Möglichst Verkürzung der Wartezeiten an LSA-gesteuerten Querungen
- **Einrichtung neuer Querungsmöglichkeiten** für eine möglichst direkte und gleichzeitig verkehrssichere Wegeführung, da im Fußverkehr umwegige Führungen häufig nicht entsprechend angenommen werden.

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

In Emsdetten gibt es ein bedeutendes Netz an Hauptverkehrs-, Ortsteilverbindungs- und Sammelstraßen, welche aufgrund der zum Teil hohen Kfz-Verkehrsmengen und der Straßenbreite in einigen Bereichen eine hohe Trennwirkung entfalten.

Querungsmöglichkeiten (wie Querungshilfen in Form von Mittelinseln oder Mittelstreifen, Fußgänger-Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwegen) erleichtern die Querung für den Fuß- und auch Radverkehr. Insbesondere mit Blick auf wichtige Fuß- und Radverbindungen und die Erreichbarkeit von relevanten Zielen (z. B. Schulen, Innenstadt, Bahnhof) stellen Querungsanlagen ein wichtiges Element dar, um Netzlücken zu schließen. An Ortseingängen spielt der Wechsel von einseitig begleitenden Radwegen (außerorts) zu einer beidseitigen Radverkehrsführung (innerorts) zusätzlich eine wichtige Rolle.

In Emsdetten existieren vereinzelt Bereiche, in denen es nur wenige oder keine Querungsmöglichkeiten gibt, obwohl ein Querungsbedarf besteht. Durch den Ausbau und die Aufwertung von Querungsmöglichkeiten wird die Barrierewirkung von Straßen reduziert und die sichere Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger ermöglicht.

Neben der Einrichtung neuer Querungsmöglichkeiten bedarf es ebenso der Optimierung bestehender Anlagen. Diese sind hinsichtlich der aktuellen Mobilitätsbedürfnisse und -ansprüche von Seiten der Nutzenden zu prüfen, bspw. ein ausreichend dimensionierter Aufstellbereich für Lastenräder. Zudem ist zu untersuchen, ob die Lage der Querungsmöglichkeit ggf. ein verkehrswidriges Verhalten induziert, bspw. das Radfahren auf der falschen Straßenseite.

Umweltverbund als Mobilitätsrückrat in Emsdetten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten



Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 3. Barriere- und hindernisarme Gestaltung öffentlicher Räume
- 4.1 Ausbau und Umsetzung des Radroutennetzes
- 5.1 Barrierearme & attraktive Fußwegenetze

Wirkungen und Effekte

- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Verbesserung der Durchgängigkeit von Fuß- und Radverkehrsverbindungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Ausweitung der Barrierefreiheit
- Reduzierung von straßenräumlichen Trennwirkungen
- Entschleunigung des Kfz-Verkehrs




Akteure

Stadt Emsdetten, Straßenbaulastträger

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



5.2 Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten

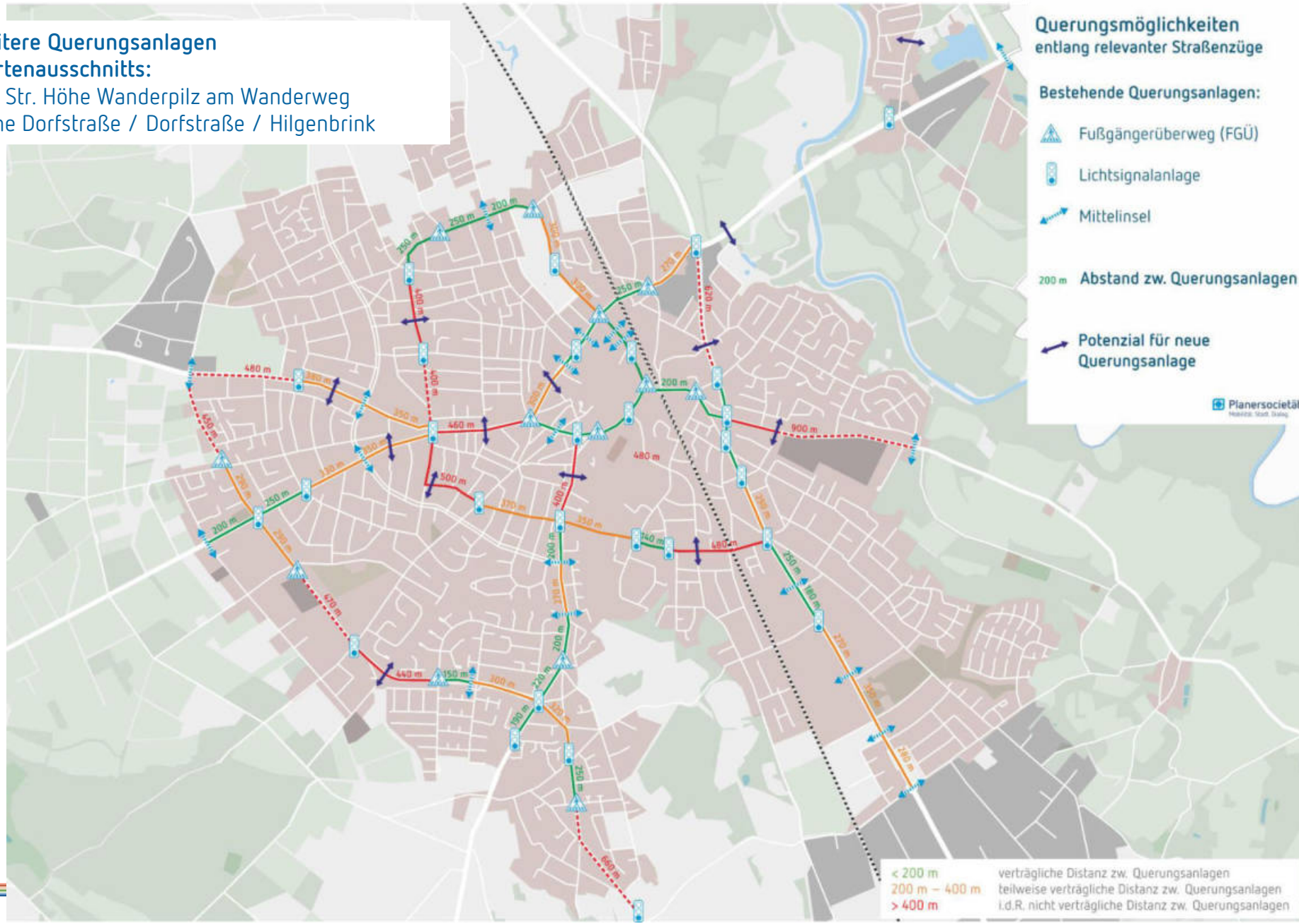
	Art der Querung	Beschreibung
Fußbedarfs-LSA		<p>Eigenschaft: zeitlich getrennt von anderen Verkehrsarten</p> <p>Geeignet bei: hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit unregelmäßiger Querungsbedarf</p> <p>Weitere Hinweise: kurze Wartezeiten (ca. 15 Sek.) nach Bedarfsanmeldung erhöhen Attraktivität u. Beachtung der LSA und somit Verkehrssicherheit</p>
Bahnübergang		<p>Eigenschaft: zeitlich getrennt vom Bahnverkehr, zeitgleich mit anderen Verkehrsarten, eigene Gehspur</p> <p>Geeignet bei: an Bahnübergängen, alternativ sind Über- / Unterführungen zu prüfen</p> <p>Weitere Hinweise: besondere Berücksichtigung der Barrierefreiheit (Schienen als Hindernis)</p>
Fußgängerüberweg		<p>Eigenschaft: Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p>Geeignet bei: mittlerer Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit regelmäßiger, punktueller Querungsbedarf</p> <p>Weitere Hinweise: zusätzlich zur Beschilderung kann die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr durch Fahrbahneinengungen und/oder Mittelseln erhöht werden.</p>

	Art der Querung	Beschreibung
Gehwegüberfahrt		<p>Eigenschaft: Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p>Geeignet bei: Querung von Einmündungen von Nebenstraßen,</p> <p>Weitere Hinweise: trägt zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei</p>
Mittelsel		<p>Eigenschaft: ohne Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p>Geeignet bei: mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit; regelmäßiger, punktueller Querungsbedarf</p> <p>Weitere Hinweise: großes Potential zur Aufwertung des öffentlichen Raums, Ortseingangssituationen</p>

5.2 Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten

Potenziale für weitere Querungsanlagen
außerhalb des Kartenausschnitts:

- Neuenkirchener Str. Höhe Wanderpilz am Wanderweg
- Hembergen Höhe Dorfstraße / Dorfstraße / Hilgenbrink



5.3 Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW

Priorisierung



Zeitraumen

Daueraufgabe

Bausteine

- Bewerbung um eine professionelle Begleitung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW und einem Fachbüro im Rahmen der Fördermaßnahme Fußverkehrs-Check NRW
 - Voraussetzung: Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW (ist gegeben, da Emsdetten bereits Mitglied ist)
- Anschließend: Durchführung eines eigenständigen Fußverkehrs-Check mithilfe des Leitfadens vom Zukunftsnetz Mobilität NRW

Beschreibung

Die Fußverkehrs-Checks haben sich als partizipatives Verfahren sowie als Einstiegsinstrument für eine kommunale Fußverkehrsförderung seit 2015 bereits in Baden-Württemberg sehr bewährt. Das Bundesland NRW folgt dem Vorbild von Baden-Württemberg und führt seit dem Jahr 2019 ebenfalls Fußverkehrs-Checks durch.

Fußverkehrs-Checks bieten eine kostengünstige und niedrigschwellige Möglichkeit, einen Prozess zur Förderung des Fußverkehrs zu initiieren, erste Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs umzusetzen, die Verwaltung und Politik für die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden zu sensibilisieren und gleichzeitig die Zielgruppe (besser) zu beteiligen. Der Fußverkehrs-Check setzt sich aus einem Auftakt- und Abschlussworkshop sowie zwei Begehungen zusammen.

Auf Quartiersebene werden auf dieser Grundlage konkrete Hinweise und Maßnahmenvorschläge für die Verbesserung des Fußverkehrs (bspw. auch unter Mithilfe eines Fachbüros) entwickelt.



© Planersocietät

Umweltverbund als Mobilitätsrückrat in Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Wirkungen und Effekte

- Vertiefung der Fußverkehrsförderung
- Sensibilisierung der Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Politik für die Belange des Fußverkehrs
- Aufzeigen erster kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 3. Barriere- und hindernisarme Gestaltung öffentlicher Räume
- 5.1 Barrierearme & attraktive Fußwegenetze
- 5.2 Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
- 7. Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen

Beispiele

- Fußverkehrschecks in Nordrhein-Westfalen
- Fußverkehrschecks in Baden-Württemberg
- Fußverkehrschecks in St. Leon-Rot

Akteure

Stadt Emsdetten, Zukunftsnetz NRW

Personalintensität



Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



6. Integrierte Knotenpunktgestaltung

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Ermittlung des Umgestaltungsbedarfs und Priorisierung der Knotenpunkte, auch in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren und Verbänden
- Bereitstellung jährlicher Haushaltsmittel
- Umgestaltung der Knotenpunkte mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Eine integrierte Knotenpunktgestaltung gewährleistet ein sicheres, barrierefreies, eindeutiges und möglichst umwegfreies Passieren für den Fuß- und Radverkehr an Knotenpunkten. Bei der Gestaltung von Knotenpunkten ist deshalb eine eindeutige Flächenzuweisung für die unterschiedlichen Verkehrsarten sicherzustellen und zudem darauf zu achten, dass an den entsprechenden Stellen eine erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist. Dabei sollte die Gestaltung der Knotenpunkte möglichst einheitlich geregelt sein, um Missverständnisse vorzubeugen und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Folgende Prämissen der Knotenpunktgestaltung sind einzuhalten:

- Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit
- Stärkung der Sichtbeziehungen
- Klare Kommunikation: Bevorrechtigungen sowie Einordnungs- und Abbiegemöglichkeiten müssen durch entsprechende Beschilderungen und oder Fahrbahnmarkierungen klar erkennbar sein. Dabei ist aus Sicht des Fußverkehrs die sichere Querbarkeit aller Knotenarme zu gewährleisten.
- Direkte Wegführung: für den Radverkehr bspw. durch direkte Linksabbiegespuren, für den Fußverkehr bspw. durch das Ermöglichen der Querung von mehrspurigen Straßen in einem Zug oder auch Diagonalquerungen.
- Barrierefreie Gestaltung
- Sichere Aufstell- und Schutzräume: ausreichend dimensionierte Bereiche für den Radverkehr und Fußverkehr (Lastenräder, Anhänger, Kinderwagen etc.)

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten



Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 3. Barriere- und hindernisarme Gestaltung öffentlicher Räume
- 4.1 Ausbau und Umsetzung des Radroutennetzes
- 4.3 Qualität und Service im Radverkehr
- 5.1 Barrierearme & attraktive Fußwegenetze
- 5.2 Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten

Wirkungen und Effekte

- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Ausweitung der Barrierefreiheit

Akteure

Stadt Emsdetten, Straßenbaulastträger, Polizei

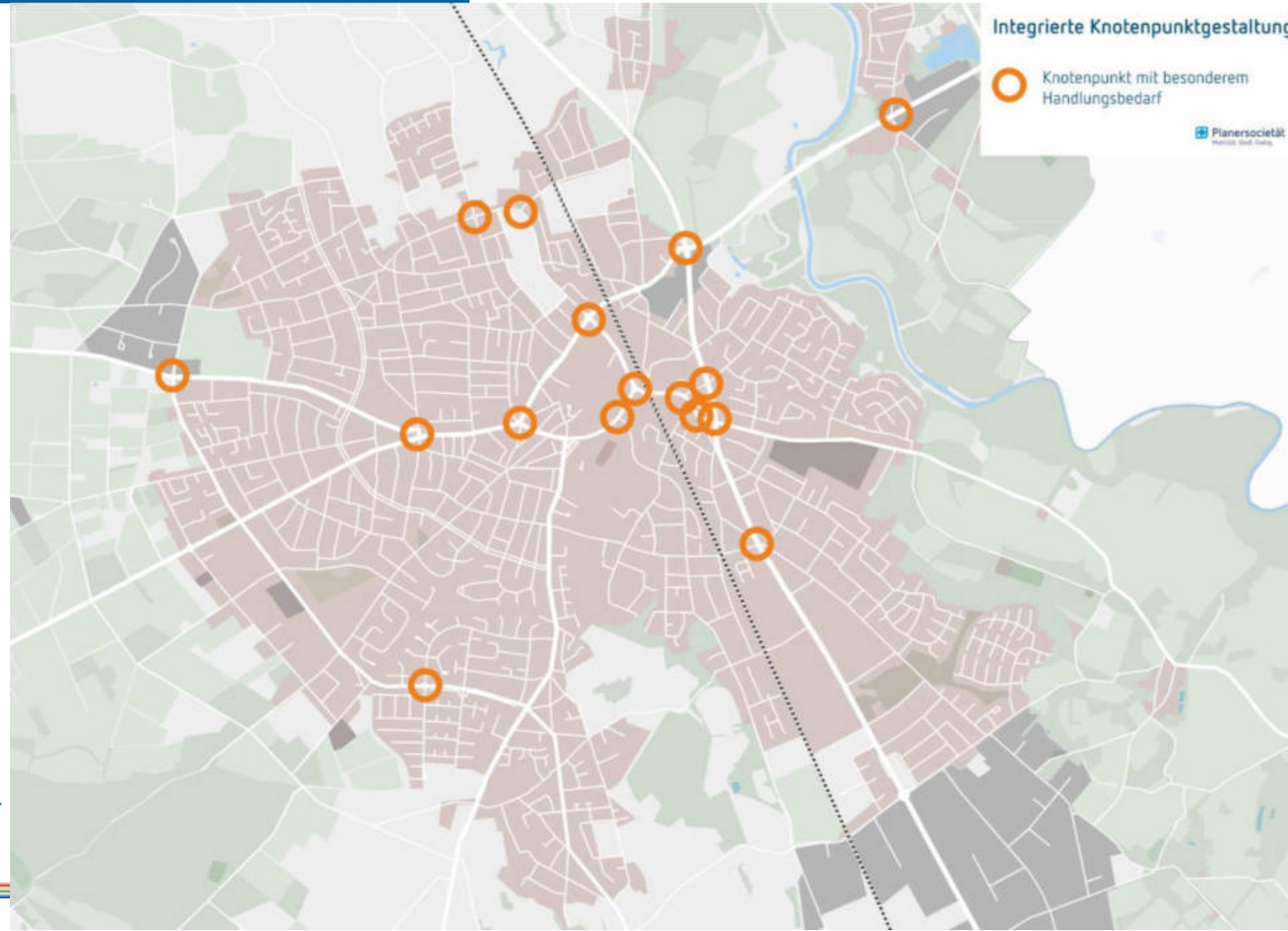
Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



6. Integrierte Knotenpunktgestaltung

Auswahl von Knotenpunkten mit besonderem Handlungsbedarf

- B 481/Hansestraße
- B 481/Im Hagenkamp
- B 481/Hemberger Damm/Neubrückenstraße
- B 481/B 475/Elbersstraße
- B 475/Kettelerstraße/Lütkenfelde
- Mühlenstraße/Bachstraße
- Hansestraße/Münsterstraße
- Münsterstraße/Im Hagenkamp
- Neuenkirchener Straße/Silberweg/Lange Water
- Amtmann-Schipper-Str./Borghorster Str./Neuenkirchener Straße
- In der Lauge/Diekstraße mit Bezug FGÜ
- Kreisverkehr: Elbersstraße/In der Lauge/
- Kreisverkehr: Amtmann-Schipper-Str./Rheiner Str./In der Lauge
- Kreisverkehr: L 590 Buckhoffstraße/Wilhelmstraße/Kolpingstraße
- Kreisverkehr: Mühlenstraße/In der Lauge/Münsterstraße
- Kreisverkehr: Lerchenfeld/Max-Liebermann-Str./Richard-Wagner-Str.



Ausbauen & Optimieren

7. Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen

Priorisierung

Zeitraumen Daueraufgabe

- Bausteine**
- Konsequente Fortführung des Winter- und Räumdienstes - Priorisierung auf Schulwegen und Vorrangnetz
 - Fortführung der Prüfung der Geh- und Radwege im Hinblick auf Mängel
 - Fortführung und stärkere Bewerbung der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger über den Mängelmelder

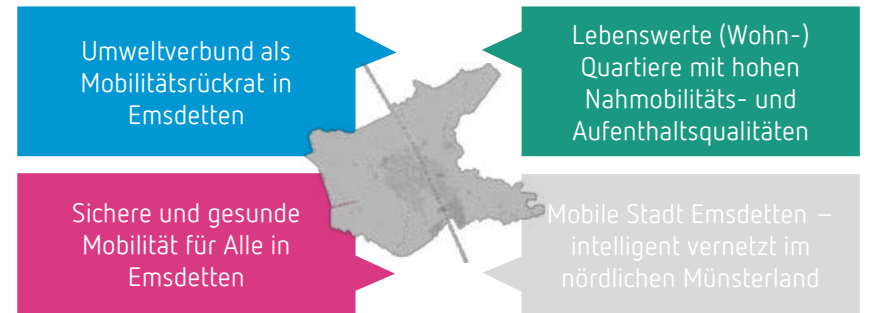
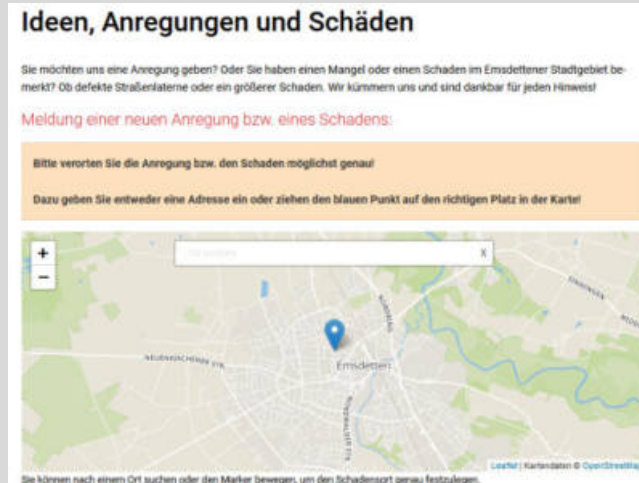
Kosten (jährliche Personal- und Instandhaltungskosten)

und Fördermöglichkeit nein

Personalintensität

Beschreibung
Die Infrastruktur für den Fuß- und den Radverkehr bedarf einer kontinuierlichen Fortführung der Pflege und Instandhaltung, um die Nutzung für unterschiedliche Zielgruppen gewährleisten zu können.

Die Stadt Emsdetten gewährleistet weiterhin die systematische Pflege und Begehrbarkeit durch Instandhaltung (Organisation der Radwegereinigung, regelmäßiger Grünschnitt, zeitnahe Beseitigung von Belagsmängeln, Laub im Herbst und Winterdienst auf Alltagswegen und wichtigen Fußwegeverbindungen).



- Schnittstellen und Bezugspunkte**
- 3. Barriere- und hindernisarme Gestaltung öffentlicher Räume
 - 4.3 Qualität und Service im Radverkehr
 - 5.1 Barrierearme & attraktive Fußwegernetze

- Wirkungen und Effekte**
- Gesellschaftliche Teilhabe: Barrierefreiheit
 - Sicherstellung der Verkehrssicherheit
 - Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Beispiel
Mit dem Emsdettener Mängelmelder gibt es bereits eine Möglichkeit Ideen, Anregungen und Schäden im Emsdettener Stadtgebiet an die Stadtverwaltung zu übermitteln. Dabei können z. B. Hinweise zu Straßenschäden, Beleuchtung oder Bewuchs eingereicht werden.

Akteure Stadt Emsdetten

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten

8. Angebotsausweitung im ÖPNV

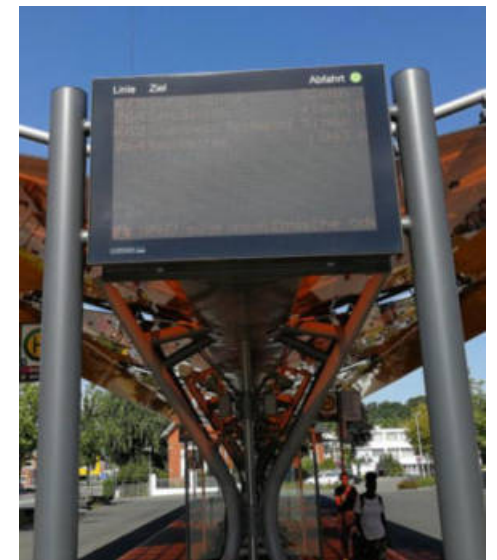
Beschreibung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune. Innerhalb der Stadt Emsdetten findet ÖPNV ausschließlich als Busverkehr statt. Über den Bahnhof besteht Zugang zum regionalen Zugverkehr. Um wahlfreie Verkehrsteilnehmende zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen, muss der ÖPNV eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum Pkw besitzen: hohe Haltestellendichte, dichtes Linien- und Fahrtenangebot, attraktive Tarife. Dies gilt sowohl für den innerstädtischen Verkehr als auch für die zahlreichen Pendler aus der Region. Auf der anderen Seite dürfen Verkehrsteilnehmende ohne Wahlmöglichkeit nicht durch lückenhaften ÖPNV von der Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben ausgeschlossen werden. Daher gilt es, räumliche und zeitliche Lücken im städtischen und regionalen ÖPNV-Fahrplan zu schließen. Die Zugänglichkeit für Personen mit reduzierter Mobilität ist weiter zu verbessern.

Nur ein sehr geringer Teil der Wege innerhalb Emsdettens werden derzeit mit dem Bus zurückgelegt. Hingegen hat der Bahnhof Emsdettens, und in Teilen auch der regionale Busverkehr, eine hohe Bedeutung für den Pendelverkehr. Dennoch wird insbesondere durch fortschreitenden demografischen Wandel die Gruppe der Personen, die auf öffentlichen Verkehr angewiesen sind, zunehmend größer, so dass hier Handlungsdruck besteht. Ebenso geht es darum, die Potenziale des gut frequentierten Bahnhofs mit den Arbeitsstandorten in den Gewerbegebieten Süd und West besser zu verknüpfen. Der ÖPNV muss zukünftig somit deutlich attraktiver und v.a. flexibler gestaltet werden, um neben den anderen Verkehrsmitteln ein Rückgrat der Mobilität zu bilden. Zielgruppen des ÖPNVs sind insbesondere ältere Menschen, Schülerinnen und Schüler sowie Pendelnde. Die Maßnahme zielt daher auf zwei Ebenen ab: die Verbesserung der Bedienung des ÖPNVs, eine bessere Verbindung der Arbeitsplatzstandorte sowie die bessere ÖPNV-Anbindung an und mit den Nachbargemeinden. Darüber hinaus geht es um eine generelle qualitative Aufwertung des ÖPNVs. Eng zusammenhängend mit der Angebotsausweitung im ÖPNV ist die Einrichtung von Mobilstationen (Maßnahme 12) sowie eine perspektivische Erweiterung des Stadtbusverkehrs als flexible Bedienform (Maßnahme 13)



© Planersocietät



© Stadt Emsdetten

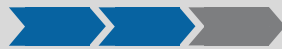
Ausbauen & Optimieren

8.1 Einheitliche Taktung und Taktverdichtung im Busverkehr

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- stadtweit 30-Minuten-Takt
- Vereinheitlichung des Taktes /
- Integraler Taktfahrplan
- bei erhöhter Nachfrage Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt
- Ausbau des Fahrtenangebots in den Schwachverkehrszeiten: Angebotsausweitung in Randzeiten (Abendstunden und Wochenende)

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Die prinzipiell zahlreichen Linien des Busverkehrs in Emsdetten verkehren lediglich im 60-Minutentakt, teilweise sogar noch seltener. Vor allem morgens und in den Abendstunden ist das Angebot stark ausgedünnt. Die Maßnahme dient dazu, ein attraktives und verlässliches Angebot im ÖPNV aufzubauen. Die Maßnahme zielt darauf ab, den Busverkehr hinsichtlich seiner Taktung und Bedienzeiten zu vereinheitlichen.

Anzustreben ist ein stadtweiter 30-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit (6:30 bis 19:30 Uhr) bzw. ein 60-Minutentakt in der Nebenverkehrszeit (wochentags 5:00-6:30 und 19:30-23:00 Uhr und am Wochenende ganztägig) sowie der Ausbau der Fahrtangebote in den Schwachverkehrszeiten. Die Busse sollten zudem am Emsdettener Bahnhof so ankommen und abfahren, dass ein Wechsel zur vollen Stunde bzw. zur halben Stunde möglich ist (Beispiel: Ankunft x:58/Abfahrt x:02). Bei dadurch erzeugter höherer Nachfrage, kann das 30/60-Modell auf einen 15/30-Takt erhöht werden.



© Planersocietät

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

12. Einrichtung von Mobilstationen
13. Erweiterung des Stadtbusverkehrs als flexible Bedienform

Wirkungen und Effekte

- Sicherung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am Verkehr
- Bessere Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte
- Förderung der Inter- und Multimodalität
- Förderung des Wirtschaftsstandorts Emsdetten

Umsetzungshinweis

Gemeinsam mit der RVM und dem Kreis wird die Stadt Emsdetten prüfen, inwieweit und zu welchen Konditionen eine Taktverdichtung und Ausweitung der Angebotszeiten möglich ist. Darüber hinaus wird die Stadt beim nächsten Nahverkehrsplan den Wunsch nach einem einheitlichen und dichteren Takt in Emsdetten vorbringen.

Akteure

RVM, Bürgerbus, Stadt Emsdetten, Kreis Steinfurt

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



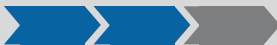
Ausbauen & Optimieren

8.2 Verbesserte Anbindung des Industriegebiets Süd

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Rücksprache mit Unternehmen inwieweit eine neue Stadtbuslinie für Pendelnde attraktiv ist
- Klärung der Fahrtzeiten und des Linienverlaufs
- Prüfung der Realisierbarkeit eines neuen RB Haltepunkts „Industriegebiet Süd“

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Pendelnde Arbeitnehmer von Außerhalb haben nur rudimentäre Möglichkeiten einer autofreien Erreichbarkeit der Industrie- und Gewerbestandorte.

Vorgeschlagen wird daher eine **zusätzliche Stadtbuslinie** zur Anbindung insbesondere des Industriegebiets Süd. Hier bestehen Kombiniermöglichkeiten mit einer durchgängigen Verbindung vom Bahnhof Emsdetten über das Industriegebiet Süd bis zum Haltepunkt Reckenfeld. Die Bedienung dieser Linie kann anders als der Stadtbusverkehr (8.1) vor allem auf die Kernarbeitsbeginn- und endzeiten abgestimmt sein. Hierbei sind vor allem die lokalen Betriebe als Inputgeber einzubinden, um die Stadtbuslinie als eine Art Pendel-Shuttle attraktiv für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auszugestalten.

Perspektivisch kann durch einen eigenen **Regionalbahn-Haltepunkt „Industriegebiet Süd“** eine qualitativ hochwertige Anbindung geschaffen werden. Hier sollte in einem ersten Schritt eine Potenzialanalyse inklusive Befragungen durchgeführt werden. Dieses mögliche zusätzliche Fahrgastpotenzial muss im Folgenden dann abgewogen werden mit den dadurch resultierenden verlängerten Reisegeschwindigkeiten sowie den Anschlussmöglichkeiten an den größeren Verknüpfungs-Bahnhöfen (z.B. Münster [Westf.] Hbf.)

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 4.1 Ausbau und Umsetzung des Radroutennetzes
- Alternativ: Bikesharing-Testphase, in der in einem gesonderten Bereich im Fahrradparkhaus am Bahnhof durch Betriebe gesponsorte Fahrräder bereitstehen

Wirkungen und Effekte

- Bessere Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte
- Förderung der Inter- und Multimodalität
- Förderung des Wirtschaftsstandorts Emsdetten

Umsetzungshinweis

Es gibt keine Vorgaben seitens der Deutschen Bahn zu Mindestabständen zwischen Regionalbahn-Haltepunkten. Es muss eine Abwägung zwischen dem zusätzlichen Fahrgastpotenzial und der Verlängerung der Reisegeschwindigkeit für Durchfahrende sowie dem hohen Abstimmungsbedarf des Betriebsprogramms erfolgen.

Akteure

RVM, Stadt Emsdetten, Kreis Steinfurt, Betriebe des Industrie- und Gewerbegebiets Süd, Land NRW, DB Netz

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



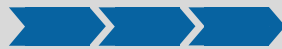
Ausbauen & Optimieren

8.3 Verbesserung der ÖV-Anbindungen mit den Nachbargemeinden

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Verbesserung und Vereinheitlichung der Taktung in Nachbarkommunen
- Taktabstimmung der Regionalbuslinien: Einheitlicher Takt (30/60) und einem Taktfahrplan mit Zentrum Bahnhof Emsdetten (bspw. Ankunft X:58; Abfahrt X:02)

Beschreibung

Die aktuell sieben Linien des Regionalbusverkehrs (u.a. in Richtung Saerbeck, Reckenfeld, Nordwalde, Greven und Neuenkirchen) sind hinsichtlich ihrer Taktungen vergleichsweise dichter als die des Emsdettener Stadtbusverkehrs. Teilweise gibt es jedoch auch Linien, wie bspw. in Richtung Neuenkirchen, auf denen es lediglich sieben Fahrtangebote werktags gibt und damit kein attraktives Angebot, vor allem für Berufstätige, darstellt.

Ähnlich wie beim Stadtbusverkehr (siehe Maßnahme 8.1) geht es hier vor allem um die Verbesserung und Vereinheitlichung der Taktung. Auch hier wird ein 30/60-Modell vorgeschlagen. Ebenfalls soll der Umstieg am Emsdettener Bahnhof auch zwischen den Regionalbuslinien (untereinander) und mit dem Stadtbusverkehr erreicht werden. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf den Relationen, auf denen es keinen parallelen Schienenverkehr gibt, also Saerbeck, Burgsteinfurt, Steinfurt und Neuenkirchen.

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Umweltverbund als
Mobilitätsrückgrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.3 Verstetigung der interkommunalen Zusammenarbeit
- 8.1 Einheitliche Taktung und Taktverdichtung im Busverkehr
- 8.4 Qualitative Aufwertung von Bushaltestellen

Wirkungen und Effekte

- Sicherung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am Verkehr
- Bessere Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte
- Förderung der Inter- und Multimodalität
- Förderung des Wirtschaftsstandorts Emsdetten

Akteure

Stadt Emsdetten, RVM, Straßenbaulastträger

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten

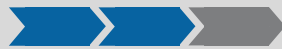


8.4 Qualitative Aufwertung von Bushaltestellen

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Festlegung von Standards in Bezug auf Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen (u.a. Komfort, Informationsangebot)
- Gewährleistung einer ausreichend breiten und schwellenfreien Zuwegung
- Der Einbau von witterungsbeständigen, taktilen und kontrastreichen Bodenelementen gewährleistet die erforderliche Orientierung für blinde und sehbehinderte Personen
- Einbau eines erhöhten Bordes (zur Minimierung des Höhenunterschieds zur Fahrzeugin- bzw. Fahrzeugausstiegsante) und ausreichende Bewegungsflächen für gehbehinderte Personen erforderlich
- Fahrplaninformationen: gut lesbare und verständliche Aushänge, ggf. Infosäule mit elektronischer Fahrplanauskunft (optisch) und Möglichkeit einer Audio-Information über Abfahrten und andere Informationen (z.B. Verspätung, Fahrzeugausfall) schaffen
- Bereitstellung einer Sitzmöglichkeit

Beschreibung

Öffentliche Verkehrsmittel sind für mobilitätseingeschränkte Personen oftmals unverzichtbarer Bestandteil ihrer Mobilität. Daher sollten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs über einen barrierefreien Zugang verfügen und in ein barrierefreies Wegenetz eingebunden sein. Neben der Zuwegung ist vor allem auch die Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen entscheidend sowie die Gewährleistung einer ausreichenden Aus-/Beleuchtung.



© Stadt Emsdetten

Kosten



und Fördermöglichkeit ja

Personalintensität



Umweltverbund als Mobilitätsrückrat in Emsdetten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 12. Einrichtung von Mobilstationen, falls die betreffenden Haltepunkte als Mobilstationen ausgebaut werden sollen

Wirkungen und Effekte

- Sicherung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am Verkehr
- Ausweitung der Barrierefreiheit

Relevante Richtlinien

- BMVBS (2010): ÖPNV: Planung für ältere Menschen. Ein Leitfaden für die Praxis
- DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, Teil 3)
- DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum)
- FGVS - EAÖ (Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs)
- FGVS - H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen)

Akteure

Stadt Emsdetten, Straßenbaulastträger, RVM

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



9. Ausbau und Förderung alternativer Antriebe

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Beratung für Private und Gewerbliche Nutzer bezüglich Ladeinfrastruktur im privaten Raum
- Forcierung der schrittweisen Elektrifizierung des Busverkehrs in Emsdetten
- Umstellung des städtischen Fuhrparks auf alternative Antriebe
- Sukzessive Umsetzung neuer Ladeinfrastruktur
- Ausbau Ladeinfrastruktur auf städtischen Liegenschaften vorantreiben
- Prüfung des Infrastrukturbedarfs und Potenziale zur Nutzung der Brennstoffzelle: Möglichkeiten zur Installation von Wasserstofftankstellen im Stadtgebiet
- Integration in Kampagnen und Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit z. B. bei Einführung alternativer Antriebsformen wie einer Wasserstofftankstelle

Beschreibung

Durch den Ausbau und die Förderung alternativer Antriebe wird ein aktuelles Thema in der öffentlichen Wahrnehmung forciert. Dies ist vor allem zur Erreichung der Klimaschutzziele relevant.

Deshalb baut die Stadt Emsdetten die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge bedarfsorientiert und nachhaltig aus. Neben der Elektromobilität werden fortlaufend weitere Antriebs-technologien (z. B. Wasserstoff), die sich künftig u. U. vor allem für den öffentlichen Verkehr anbieten, geprüft.

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.2 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 2.1 Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit
- 12. Einrichtung von Mobilstationen

Wirkungen und Effekte

- Beitrag zur Erreichung von Klimaschutzzielen
- Lärmreduzierung und Luftreinhaltung

Aktuelles

Die Stadt Emsdetten geht als Vorreiter voran und schafft 6 E-Ladesäulen für ihre Mitarbeitenden. Der städtische Fuhrpark wird sukzessive auf elektrische Antriebe umgestellt.

Akteure

Stadt Emsdetten, Stadtwerke Emsdetten

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



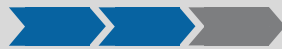
Ausbauen & Optimieren

10. Stadtverträgliche City-Logistik

Priorisierung



Zeitraumen



Beschreibung

Um negative Wirkungen auf Stadt und Bevölkerung durch Lieferverkehre zu reduzieren und zugleich die Erreichbarkeit zu erhalten, sollten Möglichkeiten für die verträgliche Organisation von Lieferverkehren langfristig und bedarfsorientiert mitberücksichtigt werden.

Dazu können die Einrichtung eines städtischen Lieferroutenkonzepts, Liefer- und Ladezonen sowie die Erprobung von innovativen Konzepten, um die Belieferung auf der letzten Meile zu bündeln und auf nachhaltige Verkehrsmittel zu verlagern, zählen. Fördermöglichkeiten und Anreize für lokale Betriebe sind hierzu eine weitere Ergänzung.



© Planersocietät

Bausteine

- Strukturelle Vorbereitung auf ggf. eintretende Anforderlichkeit neuer Ansätze der City-Logistik zur verträglichen Abwicklung der Lieferverkehre:
- Identifizierung erster Bereiche für die Erprobung alternativer Zustellmöglichkeiten z. B. Lastenrad-Einsatz oder Lade- und Lieferzonen
- frühzeitige Einbindung der Unternehmen vor Ort
- Beteiligung von Gewerbetreibenden bei der Planung und Durchführung von Informationsveranstaltungen zu den Möglichkeiten neuer Konzepte
- Erprobung von Stadtteilboxen in zentralen öffentlichen Orten und Wohnquartieren
- Langfristig Erstellung eines Logistikkonzept

Kosten



und Fördermöglichkeit ja

Personalintensität



Umweltverbund als Mobilitätsrückrat in Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 1.2 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 9. Ausbau und Förderung alternativer Antriebe
- 12. Einrichtung von Mobilstationen

Wirkungen und Effekte

- Lärmreduzierung und Luftreinhaltung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und den umliegenden Bereichen

Beispiel

Im Rahmen des EU-Förderprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ wurde in der Dortmunder Innenstadt ein Jahr lang ein Mikrodepot von den Paketdiensten Amazon Logistics, DPD, GLS und UPS gemeinsam genutzt. Nach Projektende führten die Paketdienste das Projekt mit eigenen Lösungen weiter. Derzeit sind die Stadt Dortmund, die IHK und die Paketdienste gemeinsam auf Standortsuche um perspektivisch ein erneutes "multi user" einzurichten.

Akteure

Stadt Emsdetten, Mobilitätsdienstleister, Lokale Akteure

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



11. Ausbau von Sharing-Angeboten

Beschreibung

Die Flexibilität und Multimodalität von Wegekettens stellt ein wichtiges Kriterium für einen attraktiven Umweltverbund dar. Ein wachsender Trend ist die geteilte Mobilität (Shared Mobility), in der mehrere Personen sich die Nutzung eines individuellen Verkehrsmittels teilen. Zu den gängigen Verkehrsmitteln von Sharing-Angeboten zählen Fahrräder, Pkw, Roller oder E-Scooter. Durch das Sharing-Prinzip „Benutzen statt Besitzen“ kann die Mobilität nachhaltiger gestaltet werden, indem Kfz-Fahrten mit einem umweltfreundlicheren Verkehrsmittel ersetzt werden oder die Anzahl an privaten Pkw reduziert werden. Eine Reduzierung der Anzahl privater Pkw hat wiederum zur Folge, dass Straßen und Parkplätze frei werden für andere Verkehrsmittel oder andere Nutzungen, die die Lebensqualität in Städten erhöhen. Insofern sind Sharing-Angebote sowohl zur Bewältigung von Teilstrecken des täglichen Berufs- oder Ausbildungsweges als auch zur gelegentlichen Nutzung oder zum Warentransport ein wichtiger Bestandteil nachhaltiger Mobilität.



© Planersocietät

Digitalisieren & Vernetzen

11.1 Aufbau eines städtischen Lastenrad-Sharing-Systems

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Identifizierung von geeigneten Standorten für ein Lastenradverleihsystem
- Ausbau des Leihfahrradsystems durch Errichtung der Stationen (z.B. Überdachung, Markierung, Aufstellbereiche, sichere Abstellmöglichkeiten, Ladeinfrastruktur, usw.)
- Integration in Mobilstationen
- Bewerbung des Verleihsystems
- Evaluation und Wartung des Verleihsystems



Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Zur Attraktivitätssteigerung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und zur Erleichterung einer multimodalen Organisation von Wegekettens wird der Aufbau eines Lastenrad-Verleihsystems in Emsdetten empfohlen. Im Vergleich zu regulären Fahrrädern sind Lastenräder mit einem höheren finanziellen Aufwand verbunden und das sichere Parken kann zu einer Herausforderung werden. Durch das Verleihen und Teilen von Lastenrädern entfallen für die Nutzenden diese Hürden. Zudem kann eine verstärkte Sharingkultur im Gegensatz zu einer Besitzkultur mit potenziell abstrahlenden Effekten auf die gemeinsame Nutzung von Pkw etabliert werden.

Das (elektrische) Lastenrad-Sharing-System sollte stationsbasiert sein, um Nutzungskonflikte durch „wild“ abgestellte Fahrräder auf Gehwegen zu vermeiden. Der Fokus der Standorte für die Stationen des Verleihsystems liegt dabei in den Wohnquartieren, von wo aus ein Großteil aller Wegekettens beginnt. Die Hauptzielgruppe des Lastenrad-Verleihsystems sind somit die Emsdettener Bewohnerinnen und Bewohner, die mit dem Lastenrad alltäglichen Erledigungen nachgehen und diese direkt am Wohnort starten und enden können.

Für ein Lastenradverleihsystem, dass sich vor allem an privat Nutzende richtet, ist es wichtig, die Nähe zu Wohnorten zu berücksichtigen, da vor und nach der Benutzung meist noch dieser Weg zu bewältigen sein wird. Es bietet sich somit an, eine Integration von Lastenfahrrädern an Mobilstationen im Umfeld von Wohngebieten anzustreben.

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

12. Einrichtung von Mobilstationen

Wirkungen und Effekte

- Schaffung einer Sharingkultur
- Förderung der Inter- und Multimodalität

Beispiele

Im Rahmen des Projekts „Triangel“ im Kreis Steinfurt wurde in Ochtrup ein Bikesharing-Angebot geschaffen. Neben normalen Fahrrädern am Bahnhof können dabei in Kooperation mit dem ansässigen Designer Outlet zwei Lastenräder ausgeliehen werden.

In Nordrhein-Westfalen ist der Anbieter *sigo* bereits an vielen Orten vertreten. Das Lastenrad-Sharing-System richtet sich an Kommunen, Wohnungsgesellschaften, Wohnungsgenossenschaften und private Unternehmen. Die Nutzung kann somit öffentlich oder auch exklusiv für Bewohner/-innen möglich sein. An den Stationen werden die Lastenräder über induktive Ladestationen geladen und gleichzeitig gesichert.

Akteure

Stadt Emsdetten, Immobilien-/Wohnungsunternehmen,
Einzelhandel, Externe Anbieter

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



11.2 Ausbau des stationsbasierten Carsharing-Angebots

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Kooperation mit geeigneten Carsharing-Anbietern zum Ausbau eines Carsharing-Angebots
- Kooperationen mit ansässigen Unternehmen
- Integration in Wohnungsbauvorhaben
- Abstimmung und Kooperation mit Nachbarkommunen für ein kreisweites Angebot
- Identifizierung geeigneter Standorte im Emsdettener Stadtgebiet
- Bewerbung des Angebots

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Mehr Carsharing bedeutet weniger Privatfahrzeuge und damit weniger Umweltbelastung. Daher baut die Stadt Emsdetten das stationsbasierte Carsharing-Angebot weiter aus und bewirbt es stärker.

Aufgrund des Umstands, dass Carsharing in Emsdetten noch wenig verbreitet ist, können sich Potenziale insbesondere im Zusammenhang mit größeren Wohnungsbauvorhaben oder Siedlungsprojekten und ggf. der kommunalen Stellplatzsatzung ergeben. Darüber hinaus kann Carsharing auch als Teil des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagement sinnvoll integriert werden. Hierbei ist zu prüfen, ob die große ansässige Unternehmen als Ankermieter zum Aufbau eines Carsharing-Systems beitragen können.

Relevant ist zudem die interkommunale Kooperation und Abstimmung mit den Umlandkommunen, sodass ein möglichst kreisweites Sharing-Angebot entsteht. Dadurch kann das Carsharing eine geeignete Alternative zum Öffentlichen Verkehr in Randzeiten darstellen.

Umweltverbund als Mobilitätsrückrat in Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

12. Einrichtung von Mobilstationen

Wirkungen und Effekte

- Schaffung einer Sharingkultur
- Reduzierung der Anzahl an Privatfahrzeugen

Beispiel

Der Carsharing-Anbieter *Stadtteilauto* vernetzt mehrere Städte miteinander. Bisher gibt es Stadtteilautos in Münster, im Münsterland (z.B. Steinfurt und Borghorst), in Hamm und in Soest. Der Carsharing-Anbieter verzeichnet rund 7.000 Nutzerinnen und Nutzer. Das Carsharing umfasst verschiedene Fahrzeugtypen, die per App oder Telefon stationsbasiert ausgeliehen werden können.

Akteure

Stadt Emsdetten, Kreis Steinfurt, Externe Anbieter

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



12. Einrichtung von Mobilstationen

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Installation eines ersten Pilot-Standorts (z. B. Bahnhof), inkl. Marketing und Evaluation
- Eingabe der weiteren Wünsche bei der Bedarfsabfrage für Mobilstationen des Kreis Steinfurt
- Umsetzung weiterer Standorte und Etablierung von neuen Mobilitätsangeboten
- Ergänzung durch weitere Service-Leistungen wie Fahrrad-Luftstationen, Werkzeugsäule etc.
- Ansprechende und einheitliche Gestaltung nach dem Corporate Design von „mobil.nrw“

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität

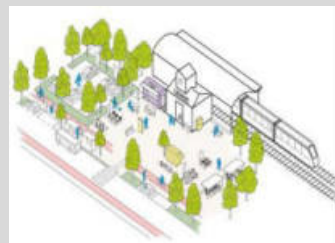


Beschreibung

Mobilstationen dienen als Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Zuordnung. Die Bereitstellung von Mobilitätsalternativen kann dazu beitragen, die Abhängigkeit von einem Verkehrsmittel, in der Regel dem privaten Pkw, zu verringern.

Dafür müssen Angebote für unterschiedliche Wegeziele und -zwecke, (z.B. Angebote für den Warentransport, Angebote für Tagesrandzeiten, gutes oder schlechtes Wetter, Nah- oder Fernziele etc.) zur Verfügung stehen, sodass möglichst viele individuelle Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden können und eine echte Wahlfreiheit des Verkehrsmittels geschaffen wird. Dabei wird der Bahnhof als große Mobilstation weiter ausgebaut und um weitere Stationen in dezentralen Siedlungsbereichen ergänzt:

- Hembergen
- Sinnigen
- Hollingen
- Industriegebiet Süd
- Grüning/Käthe-Kollwitz-Straße
- UKM Marienhospital Steinfurt



Umweltverbund als Mobilitätsrückrat in Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 8.4. Qualitative Aufwertung von Bushaltestellen
- 11. Ausbau von Sharing-Angeboten
- 16. Entwicklung einer schnittstellenübergreifenden (Mobilitäts-)App

Wirkungen und Effekte

- Bündelung von Mobilitätsangeboten und bessere Vernetzung
- Förderung der Inter- und Multimodalität
- Imagegewinn

Beispiele

- Mobilstationen und Quartiers-Hubs Wuppertal
- mobil.punkte Bremen
- Mobilstation Erfstadt

Akteure

Stadt Emsdetten, Mobilitätsdienstleister, Kreis Steinfurt, Lokale Akteure

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten

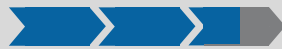


13. Erweiterung des Stadtbusverkehrs als flexible Bedienform

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Prüfung der Fördermöglichkeiten für alternative Bedienformen
- Prüfung und Abstimmung eines geeigneten Modells als Umgestaltung oder Ergänzung des ÖPNV mit dem RVM

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Flexible Bedienformen – oder auch ÖPNV On Demand („Auf Bestellung“) zielen darauf ab, den Busverkehr effizienter zu gestalten und trotz einer im Tagesverlauf stark schwankenden Nachfrage an den ÖPNV ein dennoch attraktives Angebot bereitzuhalten. Die Eckdaten eines flexiblen Bedienangebots sind:

- Buchung von Fahrten per App und Telefon
- Möglichkeit von spontanen Fahrten
- Ermöglichung von Querverbindungen, die bislang im Stadtbusverkehr nicht vorhanden sind
- Anbindung an Spät- und Frühzüge am Emsdettener Bahnhof, die durch die gegenwärtige Taktung nicht erreichbar wären.

Die Stadt Emsdetten prüft verschiedene Möglichkeiten, das bestehende ÖPNV-Angebot in Emsdetten als On-Demand-Angebote umzugestalten oder zu ergänzen. Ggf. ist eine Umstellung schwach nachgefragter Linie mit vordergründiger Erschließungsfunktion möglich. Hierbei kann auch die Anbindung des Industriegebiets Süd (8.2) im Rahmen einer Prüfung solcher Angebote berücksichtigt werden.

Umweltverbund als Mobilitätsrückrat in Emsdetten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 8.2 Verbesserte Anbindung des Industriegebiets Süd

Wirkungen und Effekte

- Sicherung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am Verkehr
- Bessere Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte
- Stadtbusverkehr für eine breitere Zielgruppe attraktiver gestalten
- Stärkung des Busses als Alltagsverkehrsmittel

Beispiel

Ein aktuelles Beispiel bildet die Stadt Gronau: hier wurde im Rahmen eines Förderprojekts ein On-Demand-Angebot als Ergänzung zu Schwachverkehrszeiten implementiert.

Akteure

RVM, Stadt Emsdetten

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



14. Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Erfassung vorhandener Anzeigetafeln: Einspeisung relevanter Informationen, wie z. B. die Abfahrtszeiten der Bahn
- Identifizierung weiterer Standorte und Errichtung von weiteren Anzeigetafeln oder Informationsstelen, z. B. Am Markt oder Am Sandufer
- Entwicklung eines Mobilitäts-Dashboard als zentrales Tool des Verkehrsmanagements
- Erarbeitung digitale und analoge ÖPNV-Netzkarte
- Erarbeitung eines barrierefreien Stadtplans mit barrierefreien Routen in der Stadt
- Laufende Ergänzung und Aktualisierung der Wheelmap

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Gut aufbereitete, sichtbare und aktuelle Informationen über vorhandene Mobilitätsangebote sind essenziell für die Nutzung und Attraktivität dieser. Die Sichtbarmachung von Informationen über Abfahrtszeiten z. B. der Bahn oder der Linienverlauf des Bus sind erste wichtige Schritte, um insbesondere den ÖPNV in Emsdetten, auch für Touristen, sichtbarer zu gestalten. Zudem stellt das Internet das wesentliche Informationsmedium der heutigen Zeit dar, daher sind online verfügbare Informationen ein unverzichtbares Element der Öffentlichkeitsarbeit.

Ziel ist es, mit einem Mobilitätsdashboard die relevanten Informationen zum aktuellen Mobilitätsgeschehen und den städtischen Planungen auf anschauliche Art bereitzustellen und Interaktionsmöglichkeiten anzubieten. Eine barrierearme Nutzung der Daten durch Verwaltung, Politik und die Bürgerinnen und Bürgern wird angestrebt.

Beispiel

Anfang 2022 hat die Stadt Aachen das stadteigene Mobilitätsdashboard ins Leben gerufen. Hier sind für alle Bürgerinnen und Bürger sowie die Mitarbeitenden alle Daten rund um das Thema Verkehr gebündelt zu finden. Folgende Informationen sind abrufbar: Wetter, Parkplätze in Straßen und Parkhäusern, E-Ladestationen, Fahrradaufkommen, Car-/ Bike-Sharing inkl. direkter Buchungsmöglichkeit, ÖPNV Abfahrtsmonitor, Verkehrslage, Fahrplanänderungen, Baustellen

Umweltverbund als Mobilitätsrückrat in Emsdetten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 8.4. Qualitative Aufwertung von Bushaltestellen
- 15. Digitales Parkleitsystem
- 16. Entwicklung einer schnittstellenübergreifenden (Mobilitäts-)App

Wirkungen und Effekte

- Bessere Sichtbarkeit und Übersicht über die einzelnen Mobilitätsangebote
- Nutzung von Mobilitätsdaten für Evaluation und Forschung

Akteure

Stadt Emsdetten, Mobilitätsdienstleister, RVM, Bürgerbus

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



15. Einführung eines digitalen Parkleitsystems

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Analog zur Frauenstraße führt die Stadt Emsdetten schrittweise an Parkplätzen und in Parkbauten Smart Parking ein
- Bestehende analoge Anzeigen wie an der Münsterstraße und Elbersstraße werden durch digitale Anzeigen ersetzt
- An den Stadteingängen werden zusätzliche digitale Parkleitsysteme ergänzt

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Mit einem Parkleitsystem werden Autofahrende möglichst auf direktem Wege zum Zielparkplatz geleitet, sodass Parksuchverkehre minimiert werden. Neben Zeitersparnissen für die Autofahrenden können so stadtbildprägende und sensible Bereiche von Kfz-Verkehren entlastet werden.

Die Stadt Emsdetten entwickelt das bestehende, bisher noch überwiegend analoge, Parkleitsystem zu einem digitalen Parkleitsystem weiter. Dabei kann an das bereits umgesetzte Smart Parking auf der Frauenstraße (s. Aktuelles) angesetzt werden. Die Einführung eines digitalen Parkleitsystems ist an die Ordnung des Parkens (Maßnahme 21) gekoppelt.



© Stadt Emsdetten

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 14. Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum
- 16. Entwicklung einer schnittstellenübergreifenden Mobilitäts-App
- 21. Ordnung des Parkens

Wirkungen und Effekte

- Vermeidung von Parksuchverkehren, insbesondere auch von Nicht-Emsdettener/-innen
- Bündelung von Parken auf bestimmten Flächen bzw. in Parkbauten

Aktuelles

Die Stadt Emsdetten hat bereits 2021 Smart Parking in der Frauenstraße als Pilotprojekt im Rahmen der SmartCity-Strategie eingeführt. Dabei werden über eine digitale Info-Tafel potentielle freie Parkplätze angezeigt. Das Sandufer folgt als zweites Projekt.

Akteure

Stadt Emsdetten

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



16. Entwicklung einer schnittstellenübergreifenden (Mobilitäts-)App

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Schrittweise Einführung einer schnittstellenübergreifenden App (z. B. Fahrtberechtigungen auf dem Handy)
- Einbezug aller Verkehrsunternehmen (RVM), der Anbieter von Sharing-Systemen (wuddi, zukünftig sharenow) und ggf. weiterer Partner
- Nutzung der gewonnenen Daten zur kontinuierlichen Verbesserung und Optimierung der Verkehrsangebote
- Integration weiterer Informationen und Dienstleistungen, wie den Mängelmelder oder privates Wallbox-Sharing

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Häufig scheitert die Nutzung des ÖPNV oder von Sharing-Systemen an intransparenten Tarifsystemen, komplexen Anmeldevorgängen oder unterschiedlichen technischen Plattformen. Mit einer angebotsübergreifenden Buchungs-Plattform (Bus, Carsharing, Lastenrad-Sharing), die Standorte identifiziert, Routenvorschläge als auch Buchungs- und Bezahlvorgänge integriert, können diese Probleme schrittweise aufgelöst werden. Darüber hinaus wird durch die gewonnenen Daten ein großer Nutzen erzielt. Diese können für die Analyse des Nutzerverhaltens und die Verbesserung der vorhandenen Angebote herangezogen werden.

Beispiel

In der Münsterländer-Mobilitäts-App BuBiM sind verschiedenste Angebote für die Nutzung oder Auskunft von Mobilitätsangeboten gebündelt. Dazu zählen: Echtzeit-Abfahrten, Haltestellen-Suche, interaktive Übersichtskarte, Buchung von Handy-Tickets, personalisierte Auskünfte (z.B. Fahrradmitnahme, Barrierefreiheit), Anzeige von Carsharing-Standorten und Fahrradverleihen.

Umweltverbund als Mobilitätsrückrat in Emsdetten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7. Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen
- 11.1 Aufbau eines städtischen Lastenrad-Sharing-Systems
- 11.2 Ausbau des stationsbasierten Carsharing-Angebots
- 12. Einrichtung von Mobilstationen
- 14. Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum

Wirkungen und Effekte

- Vermeidung von Doppelstrukturen und vereinfachte Zugänglichkeit zu unterschiedlichen Mobilitätsangeboten durch Bündelung in einem Zugangs-Medium
- Abbau von Nutzungshemmnissen und Förderung der Inter- und Multimodalität
- Synergien für Planung durch Datenverfügbarkeit

Akteure

Stadt Emsdetten

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten

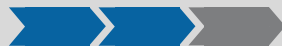


17. Weiterentwicklung der Tarifstruktur

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Klärung der Weiterentwicklung der Tarifstruktur nach Einführung eines bundesweit gültigen 49-Euro-Monatstickets
- Gestaltungsspielräume der Stadt begrenzt, aber sie setzt sich bei Verhandlungen zur zukünftigen Gestaltung der Tarife für günstigere und angepasste (in Hinblick auf das 49€-Ticket) Ticketmodelle ein, z. B. günstigere Tagestickets innerhalb Emsdettens
- Klärung der Anpassung des Mobitickets als Reaktion auf die Einführung eines bundesweit gültigen und vergünstigten Nahverkehrstickets
- Vergünstigung im Bürgerbus beibehalten (ab 2023: im Abo Emsdetten 5 € und Emsdetten inkl. Saerbeck 10€) und weitere Vergünstigung prüfen
- Bei Verhandlungen zur zukünftigen Tarifgestaltung auf Umsetzung der folgenden Bausteine hinwirken: Einführung von Tarifangeboten für bestimmte Zielgruppen, Kostenfreie Nutzung des lokalen Busverkehrs an Aktionstagen, Prüfung von weiteren Sondertickets/Aktionen im Stadtgebiet

Beschreibung

Ein übersichtliches, intuitives Tarifsystem mit angemessenen Fahrpreisen ist ein bedeutender Baustein eines ganzheitlich hochwertigen ÖPNV-Angebots. In Emsdetten besitzen derzeit nur 13 Prozent der Personen ab 6 Jahren eine Zeitkarte für den ÖPNV. Mit der Einführung des 49-Euro-Tickets, welches deutschlandweit nutzbar sein wird, werden viele Ticketmodelle preislich nicht mehr konkurrenzfähig und attraktiv sein. Zwar ist der Einfluss der Stadt Emsdetten aufgrund der Zuständigkeit der RVM für die Tarife gering, dennoch können über Politik und Arbeitsgespräche Emsdetten-spezifische Inhalte eingebracht werden. Die Stadt Emsdetten setzt sich dabei für preislich attraktive Ticketmodelle, wie z. B. die Anpassung des Mobitickets ein.

Aktuelles

Die Bundesregierung hat mit dem Deutschlandticket ein Nachfolgemodell für das 9-Euro-Ticket beschlossen, welches im gesamten Deutschen Nahverkehr in den Bussen und Bahnen gilt. Eine kostenlose Fahrradmitnahme ist, wie bei dem Vorgängermodell, derzeit nicht vorgesehen. Das 49-Euro-Ticket wird im Monatsabo erhältlich sein und damit deutlich günstiger als viele bisher geltenden Abo-Modelle in deutschen Großräumen. Die Einführung ist für Frühjahr 2023 geplant, frühestens zum 01. Januar 2023.

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 8.1 Einheitliche Taktung und Taktverdichtung im Busverkehr
- 13 Erweiterung des Stadtbusverkehrs als flexible Bedienform
- 16. Entwicklung einer schnittstellenübergreifenden (Mobilitäts-)App

Wirkungen und Effekte

- Attraktivierung des ÖPNV als kostengünstiges Verkehrsmittel
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Potenzial für zielgruppenorientierte Angebote

Kosten



und Fördermöglichkeit

nein

Personalintensität



Akteure

RVM, Bürgerbus, Kreis Steinfurt, Stadt Emsdetten

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



18. Ausweitung städtischer Förderprogramme

Priorisierung



Zeitraumen

Daueraufgabe

Beispiel

„Mobil ohne (eigenes) Auto“ Stadt Freiburg

Im Klimaquartier Waldsee erhalten die ersten 10 Haushalte, die ihr Auto für einen Monat stehen lassen, ein umfassendes kostenfreies Mobilitätspaket mit Angeboten wie vergünstigte oder kostenlose Car- und Bikesharing-Angebote sowie eine Regio-Karte. Die Autos werden während des Zeitraumes in dem Parkhaus der Hochschule Littenweiler abgestellt. Über den Beginn des Testzeitraumes können die Teilnehmenden frei entscheiden.

Das Förderprogramm wird vom Umweltschutzamt der Stadt Freiburg betreut. Kooperationspartner sind Frelö (Fahrradverleihsystem der Freiburger Verkehrs AG), Freiburger Verkehrs-AG, Stadtmobil, Grüne Flotte (jeweils Carsharing) und dem Regio-Verkehrsverbund Freiburg.

Beschreibung

Um Bürgerinnen und Bürger bei einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten zu unterstützen, spielen städtische Förderprogramme eine wichtige Rolle. Neben der Fortführung und finanziellen Erweiterung des bestehenden Lastenrad- und Lastenanhänger-Förderprogramms könnte die Stadt Emsdetten weitere Förderprogramme z. B. in dem Bereich alternative Antriebstechnologien ins Leben rufen. Mit einer Förderung sollen Anreize und ein niedrighschwelliger Einstieg bei der Erprobung und dem Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote geschaffen werden.

Bausteine

- Fortführung und finanzielle Aufstockung des Lastenrad- und Lastenanhänger-Förderprogramms
- Erweiterung des Lastenrad-Förderprogramms um Pedelecs
- Möglichkeiten zur Einrichtung neuer Förderprogramme prüfen, z. B.:
 - Erarbeitung eines kostenloses Mobilitätspaketes (z. B. kostenloses Bürgerbus-Ticket, Carsharing-Zugang) für Haushalte, die einen Monat ihr Auto freiwillig stehen lassen
 - Erarbeitung eines städtischen Förderprogramms für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien

Umweltverbund als Mobilitätsrückrat in Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-) Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 11.1 Aufbau eines städtischen Lastenrad-Sharing-Systems
- 11.2 Ausbau des stationsbasierten Carsharing-Angebots
- 12 Einrichtung von Mobilstationen

Wirkungen und Effekte

- verbesserter Zugang und Nutzung von Förderprogrammen
- Abbau finanzieller Barrieren bei der Nutzung neuer Mobilitätslösungen
- Förderung von Innovation und Effizienz im Mobilitätsbereich

Kosten (jährlich)



und Fördermöglichkeit

nein

Personalintensität



Akteure

Stadt Emsdetten

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



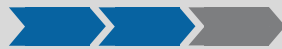
Steuern über Verkehrsregelungen

19. Anpassung von Geschwindigkeitsregelungen

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Anschluss an Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr“
- Fortlaufende Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen
- Langfristig: Flächendeckende Einführung von Tempo 30

Kosten



und Fördermöglichkeit

nein

Personalintensität



Beschreibung

Langfristig strebt die Stadt Emsdetten die flächendeckende Einführung von Tempo 30 an. Die Voraussetzung dafür ist eine Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO), die eine begründungsfreie Anordnung von flächendeckend Tempo 30 zulassen muss.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist nach der StVO aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie des Lärmschutzes bei Vorliegen definierter Kriterien (z.B. Verkehrssicherheit, sensible Umfeldnutzung, Lärm) zulässig und ggf. auch geboten. Die endgültige Abwägung obliegt der Straßenverkehrsbehörde.

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind in einigen Abschnitten in Emsdetten zu prüfen. Dabei kommen zunächst die sensiblen Bereiche (Umfeld Bildungs-, Pflege- und Betreuungseinrichtungen) in Frage. Zur Verflüssigung des Kfz-Verkehrs ist von häufigen Tempowechseln abzusehen und eine möglichst einheitliche zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Straßenzügen anzustreben.

Beispiel

In den Städten Oslo und Helsinki ist Tempo 30 seit 2019 die Regel. Seit der Einführung der flächendeckenden Geschwindigkeitsregelung gab es in beiden Städten keine tödlich verunglückten Radfahrenden oder Zu-Fuß-Gehenden. Diese Beispiele verdeutlichen, dass somit neben einer gesteigerten Lebensqualität die Verkehrssicherheit deutlich zunimmt.

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Wirkungen und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Steigerung der Umfeldverträglichkeit von Straßen
- Verringerung der Lärmbelastung
- Steigerung der Lebensqualität

Umsetzungshinweis

Mit Perspektive auf die Zukunft können sich, abhängig von weiteren möglichen Änderungen in der StVO, zusätzliche Anwendungsspielräume für Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz ergeben – auch für Straßenabschnitte, auf denen Geschwindigkeitsbeschränkungen heute noch an den rechtlichen Rahmenbedingungen scheitern. Daher ist die Prüfung von Tempo 30 als Maßnahme zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs eine Daueraufgabe unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen u.a. der Rechtsgrundlage § 45 (9) 6 StVO.

Akteure

Stadt Emsdetten, Straßenverkehrsbehörde

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



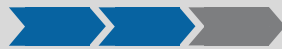
Steuern über Verkehrsregelungen

19.1 Verkehrsversuche

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Identifizierung geeigneter Projekte
- Maßnahmenplanung des Verkehrsversuchs
- Abstimmung mit Behörden und Betroffenen (ggf. Beteiligung von Akteursgruppen)
- Vorbereitende Pressearbeit und Ankündigungsbeschilderung
- Umsetzung der infrastrukturellen Veränderungen: Beschilderung und Markierung der Maßnahmen
- Einsatz flankierender Maßnahmen z.B. Mobiliar
- Fortlaufende Kommunikation während der Umsetzung
- Dokumentation und Evaluation der Maßnahmen

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Verkehrsversuche stellen die zeitweilige Erprobung von verkehrsregelnden Maßnahmen dar. Durch sie können die Auswirkung und der Nutzen von progressiven Maßnahmen erforscht werden. Potenzielle Maßnahmen sind dabei z. B. Geschwindigkeitsanpassungen, geschützte Radwege, Diagonalsperren, Einbahnstraßen (echt und unecht) und die Sperrung von Durchfahrten. In der Regel weisen Verkehrsversuche mehr Fläche dem Rad- und Fußverkehr zu und schaffen Aufenthalts- und Begegnungsräume.

Durch Verkehrsversuche kann die Akzeptanz von Maßnahmen erhöht und gleichzeitig schwer prognostizierbare Verlagerungseffekte oder unerwünschte Nebeneffekte (Schleichverkehre) beobachtet werden. Wird die erprobte Maßnahme in der Summe positiv bewertet, sollte diese dauerhaft eingeführt und entsprechende bauliche Maßnahmen umgesetzt werden. Verkehrsversuche sollten durch flankierende Maßnahmen und Aktionen öffentlichkeitswirksam gestaltet werden z.B. Möblierung, Begrünung, Straßenfest.



© Planersocietät

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Wirkungen und Effekte

- Erkenntnisgewinn durch Erprobung von progressiven Maßnahmen
- Steigerung der Akzeptanz
- Erhöhung der Lebensqualität

Umsetzungshinweis

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW verleiht im Rahmen des Projekts Stadt-Terrassen mobiles Stadtmobiliar an Kommunen, die Verkehrsversuche durchführen. Im Stadtmobiliar enthalten sind Sitzgelegenheiten, Radabstellanlagen, Werkzeugsäulen, Pflanzkästen und mehr. Von diesem Stadtmobiliar machte z.B. die südlich von Emsdetten liegende Stadt Greven für den im Jahr 2022 durchgeführten Verkehrsversuch Gebrauch.

Das Zukunftsnetz hat zudem einen Leitfaden für Stadtexperimente veröffentlicht, in dem die einzelne Schritte von Verkehrsversuchen und Best Practices vorgestellt werden.

Akteure

Stadt Emsdetten, Anliegende,
Zukunftsnetz Mobilität NRW

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten

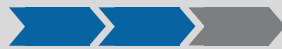


20. Verkehrslenkungskonzept

Priorisierung



Zeitraumen



Zu prüfende Hinweise der Emsdettener Bürgerinnen und Bürger

- Lkw-Verkehrslenkung über Amtmann-Schipper-Straße anstatt über Rheiner Straße
- Verlagerung des Verkehrs von Münsterstr./Hansestr. auf den Hagenkamp mit einem Kreisverkehr
- Kolpingstraße als Einbahnstraße
- Entlastung Dreihuesweg und Föhrendamm
- Durchfahrt Hemberger Damm unattraktiv machen
- Verkehrsschild Lkw-Durchfahrtsverbot in der Westumer Landstraße bereits auf Höhe der Amtmann-Schipper-Straße anbringen
- Friedenstraße als Einbahnstraße
- Alle Straßen zwischen Amtmann-Schipper-Str. und Kolpingstr. zu Einbahnstraßen
- Ertüchtigung Hollingen
- Grafensteinweg ggf. Einbahnstraße oder Anliegerstraße

Beschreibung

Durch eine gezielte Verkehrslenkung kann der Kfz-Verkehr in Wohnquartieren verringert, die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärm- und Luftschadstoffbelastung reduziert werden. Hierfür müssen Durchgangsverkehre vermieden werden. Durch die Änderung der Verkehrsführung, beispielsweise mittels Einbahnstraßenregelungen oder Durchfahrtsverboten, kann der Verkehrsfluss umgeleitet werden. Eine besondere Rolle spielt hierbei der Schwerlastverkehr, für den ein Lkw-Führungsnetz zu entwickeln ist. In jedem Fall ist die Erreichbarkeit der Stadt zu sichern. Die Stadt Emsdetten beauftragt die Erstellung eines Verkehrslenkungskonzeptes. In diesem sind unter anderem die häufig genannten Vorschläge der Emsdettener Bürgerinnen und Bürger zu prüfen.

Bausteine

- Beauftragung eines Verkehrslenkungskonzeptes mit den Zielen:
 - Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Wohnquartieren
 - Entwicklung eines Lkw-Führungsnetzes
 - Sicherstellung der Erreichbarkeit
 - Aufzeigen und Abwägung von Verlagerungseffekten
 - Ggf. Erstellung eines Verkehrsmodells

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 10. Stadtverträgliche City-Logistik
- 22. Aufwertung von Straßenräumen und Wohnquartieren

Wirkungen und Effekte

- Steigerung der Lebensqualität
- Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Akteure

Stadt Emsdetten

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



Steuern über Verkehrsregelungen

21. Ordnung des Parkens

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Konzentration des Parkens in den privaten Raum
- Parkraummanagement: Einführung „Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ (VZ 1053-30)
- Laufende Umwidmung der Mehrzweckstreifen zu Gunsten des Radverkehrs
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit: Zielt auf die Aufklärung der geltenden Regelungen zum Parken ab und vermittelt den Mehrwert für alle Betroffenen.
- Einhaltung und Überprüfung des Parkens im Rahmen der Maßnahme 2.3

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Eine Entlastung der Straßenräume vom Parkdruck ist eine Grundlage, um den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu fördern und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Gleichzeitig trägt die Stärkung des Radverkehrs und ÖPNV dazu bei, dass das Auto weniger genutzt wird und der Parkdruck sinkt.

In Emsdetten kommt es teilweise zu Konflikten zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und anderen Straßenraumsprüchen. Mit der Neuorganisation des Kfz-Parkens kann bisher zum Parken genutzter Raum der Nahmobilität zur Verfügung gestellt werden. Die Stadt Emsdetten setzt daher geeignete Maßnahmen zur Ordnung des Parkens im öffentlichen Raum um.

Dazu zählt z. B. die Einführung von „Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ (VZ 1053-30). Eine klare Kennzeichnung und Beschilderung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum wirkt ungeordnetem Parken entgegen. Die Kennzeichnung von Parkständen ist insbesondere bei einem erhöhten Bedarf im öffentlichen Raum durch Anliegende zu empfehlen. Dieser zeigt sich gerade bei fehlenden oder nicht ausreichend vorhandenen Parkmöglichkeiten im privaten Raum. Weiterhin sollten Kreuzungs- und Einmündungsbereiche z. B. durch den Einsatz von Radabstellanlagen von ruhendem Kfz-Verkehr freigehalten werden.

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 2.1 Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit
- 2.3 Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung
- 3. Barriere- und hindernisarme Gestaltung öffentlicher Räume
- 15. Einführung eines digitalen Parkleitsystems

Wirkungen und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch klare Sichtbeziehungen und der Vermeidung von gefährlichen Parkmanövern
- Mehr Platz für Nahmobilität und Aufenthaltsqualität

Beispiel Die Stadt Münster hat 2022 im Rahmen des Modellprojekts „Faires Parken“ mit der Umgestaltung der Melcherstraße begonnen. Bisher war diese Straße durch auf Gehwegen parkende Kfz geprägt. Zukünftig sollen Kfz lediglich innerhalb markierter Parkflächen im Seitenraum stehen dürfen. Bei der Einrichtung der markierten Parkflächen wird stets eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,60 Metern gewährleistet.

Akteure

Stadt Emsdetten, Baulastträger

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



22. Aufwertung von Straßenräumen und Wohnquartieren

Priorisierung



Zeitraumen



Bausteine

- Analyse u. Potenzialermittlung
- Entwicklung von Verbesserungsvarianten für die Straßenräume unter Einbeziehung aller Nutzungsansprüche und ausgehend vom Prinzip der städtebaulichen Bemessung
- Einbezug der Anliegenden und Abstimmung von Realisierungschancen sowie -risiken
- Umsetzung im Rahmen der anstehenden Straßenerneuerungszyklen oder auch als eigenes Projekt
- Mögliche Bausteine der Verkehrsberuhigung: Fahrbahnmarkierung, Poller, Fahrradbügel, Modale Filter, Diagonalsperren, Bodenschwellen/-kissen, Belagwechsel, Fahrbahneinengungen
- Prämisse für die Planungen neuer Wohnquartiere: Lebensqualität und Aufenthaltsqualität stehen über den Anforderungen des Kfz-Verkehrs

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



Beschreibung

Ziel einer Aufwertung der Straßenräume ist es, ihre unterschiedlichen Funktionen sowie die Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden und Anliegenden miteinander in Einklang zu bringen. Nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung sind Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die Fahrbahn zu erzielen. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs sowie weiterer Seitenraumaktivitäten zu betrachten sind und diese Flächenansprüche erst nachgeordnet mit den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs in Einklang gebracht werden. Diese Grundsätze sollten für alle innerstädtischen Straßenräume gelten. Vor allem bei der Planung neuer Wohnquartiere ist frühzeitig bei der Planung des öffentlichen Straßenraums darauf zu achten, dass Lebensqualität und Aufenthaltsqualität über den Anforderungen des Kfz-Verkehrs stehen.

Die Straßen im Wohnumfeld sind der tägliche Lebensraum der Anwohnenden. Neben ihrer Funktion als Verkehrsstraße - hierbei ist gleichermaßen der Kfz-, Fuß- und Radverkehr gemeint - übernehmen Wohnstraßen in besonderem Maß sozialisierende, kommunikative und integrierende Funktionen. Durch eine weitgehend monofunktionale Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr sind viele Wohnstraßen sowohl optisch als auch funktional unattraktiv. Neben kostenintensiven Möglichkeiten, die eher für Neubaumaßnahmen oder ohnehin anstehende Umbauarbeiten in Wohnstraßen in Frage kommen (z. B. niveaugleicher Ausbau mit integrierten Spiel- und Aufenthaltsbereichen sowie Begrünung), gibt es einfache und flexible Maßnahmen für Bestandsstraßen, die schneller umgesetzt werden können und im Problemfall auch abgeändert oder wieder rückgängig gemacht werden können.

Umweltverbund als
Mobilitätsrückrat in
Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)
Quartiere mit hohen
Nahmobilitäts- und
Aufenthaltsqualitäten

Sichere und gesunde
Mobilität für Alle in
Emsdetten

Mobile Stadt Emsdetten –
intelligent vernetzt im
nördlichen Münsterland

Schnittstellen und Bezugspunkte

3. Barriere- und hindernisarme Gestaltung öffentlicher Räume
4. Qualifizierung des Radverkehrs
5. Qualifizierung des Fußverkehrs
19. Anpassung von Geschwindigkeitsregelungen

Wirkungen und Effekte

- Steigerung der Lebensqualität
- Reduzierung der Lärmbelastung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Steigerung der Umfeldverträglichkeit von Straßen

Verortung für die ersten Prüfaufträge

- Innerorts: Querstraße, Frischholt, Kanalweg, Erzweg, Lindenstraße, Kettelerstraße, Eisengraben, Wildgrund
- Außerorts: Hemberger Damm, Austum
- Begrünung von Straßenzügen z.B. Reckenfelder Straße

Akteure

Stadt Emsdetten, Straßenbaulastträger, Anliegende

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten

