



Maßnahmensteckbriefe (Stand 23.11.22)

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten

Steckbrief-Bewertung

<p>Priorisierung der Maßnahme (auch im Hinblick auf die Zielerreichung)</p>	 Schlüsselmaßnahme  mittlere Priorität  hohe Priorität  sehr hohe Priorität	<p>Wirkungen und Effekte</p>	<p>Welche Effekte werden durch die Maßnahme erzielt.</p>
<p>Umsetzungshorizont (in Hinblick auf die Fertigstellung)</p>	 Kurzfristige Umsetzung (bis 2025)  Mittelfristige Umsetzung (bis 2030)  Langfristige Umsetzung (bis 2035)	<p>Schnittstellen und Bezugspunkte</p>	<p>Bezug zu weiteren Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept</p>
<p>Kosten (in Abhängigkeit der Maßnahmenart werden die Gesamt- oder jährlichen Kosten angegeben)</p>	<p>Daueraufgabe</p>  niedrig < 100.000 €  mittel 100.000-500.000 €  hoch 500.000-1.000.000 €  sehr hoch > 1.000.000 €	<p>Zielerreichung</p>	<p>Auf welche Oberziele zählt die Maßnahme ein.</p>
<p>Fördermöglichkeiten</p>	<p>Welche Fördermöglichkeiten eignen sich für die Maßnahme.</p>	<p>Akteure</p>	<p>Hauptinitiator/Koordinator und weitere Akteure benennen</p>
		<p>Einflussmöglichkeiten der Stadt Emsdetten</p>	 gering  mittel  hoch
		<p>Personalintensität</p>	 gering  mittel  hoch

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

Übersicht Handlungskonzept Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

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 

Beschreibung
...

Zeitraumen 

Bausteine
• ...
• ...

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 €

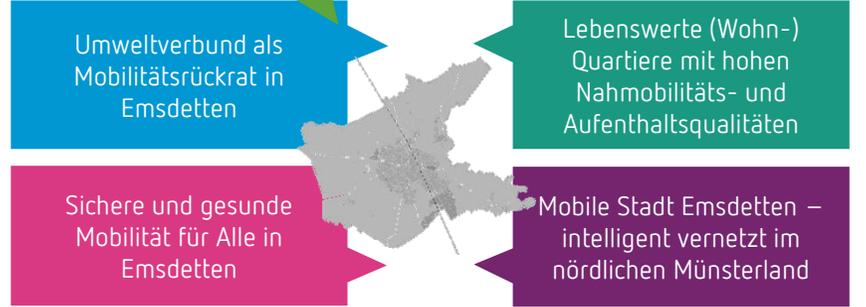
Kosten 

und Fördermöglichkeit

Gering
Mittel
Hoch

Personalintensität 

Zielerreichung



Schnittstellen und Bezugspunkte

Wirkungen und Effekte

Beispiele (best practices) oder Aktuelles

Akteure

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten 

Gering
Mittel
Hoch

Ausbauen & Optimieren

1. Stärkung des Mobilitätsmanagements

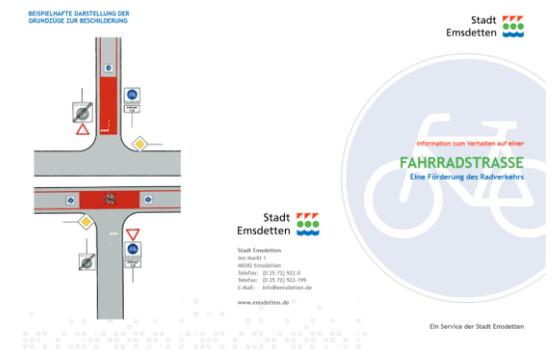
Beschreibung

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



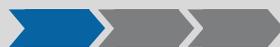
Übergeordnete Maßnahmen

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 Anliegenden 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.



© Planersocietät



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. Verschonung von Sattelschonern für Radfahrende). Zudem wurde der Start der Kampagne mit einer Bewerbung einer Mobilitätswoche kombiniert.

Akteure

Stadt Emsdetten, Verkehrsverein

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



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



Ausbauen & Optimieren

3. Barriere- und hindernisarme Gestaltung öffentlicher Räume

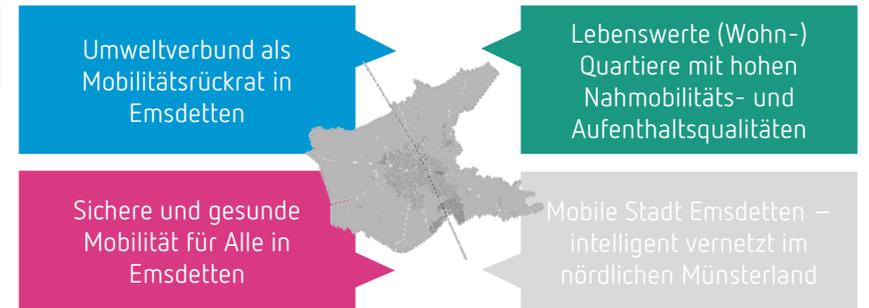
Priorisierung	■ ■ ■
Zeitraumen	Daueraufgabe
Bausteine	<ul style="list-style-type: none"> • Verpflichtung zur Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen • Fester Haushaltsansatz pro Jahr für infrastrukturelle Anpassungen im bestehenden Netz • Bordsteinabsenkungsprogramm • 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.



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

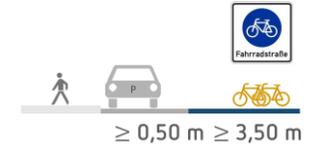
Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) stellen ein technisches Regelwerk für die Planung und den Bau von Radverkehrsinfrastrukturen dar, auf das in der StVO verwiesen wird. Die Stadt Emsdetten verpflichtet sich bei Neubaumaßnahmen, 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 fassenloses Betonsteinpflaster erfüllt die genannten Anforderungen relativ gut und kann alternativ genutzt werden, vor allem in städtebaulich sensibleren Bereichen.

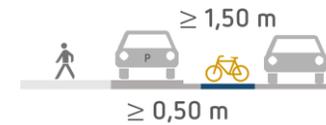
Mischverkehr



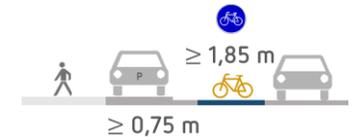
Fahrradstraße



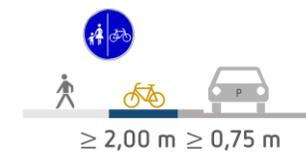
Schutzstreifen



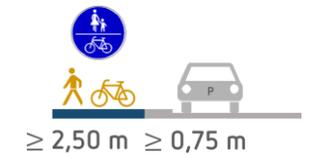
Radfahrstreifen



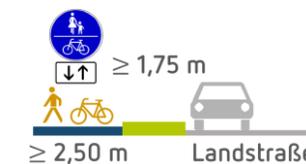
Einrichtungsweg innerorts



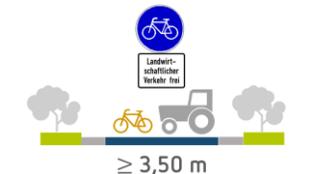
Gemeinsamer Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr innerorts



Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr außerorts



Land- und Forstwirtschaftlicher Weg



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

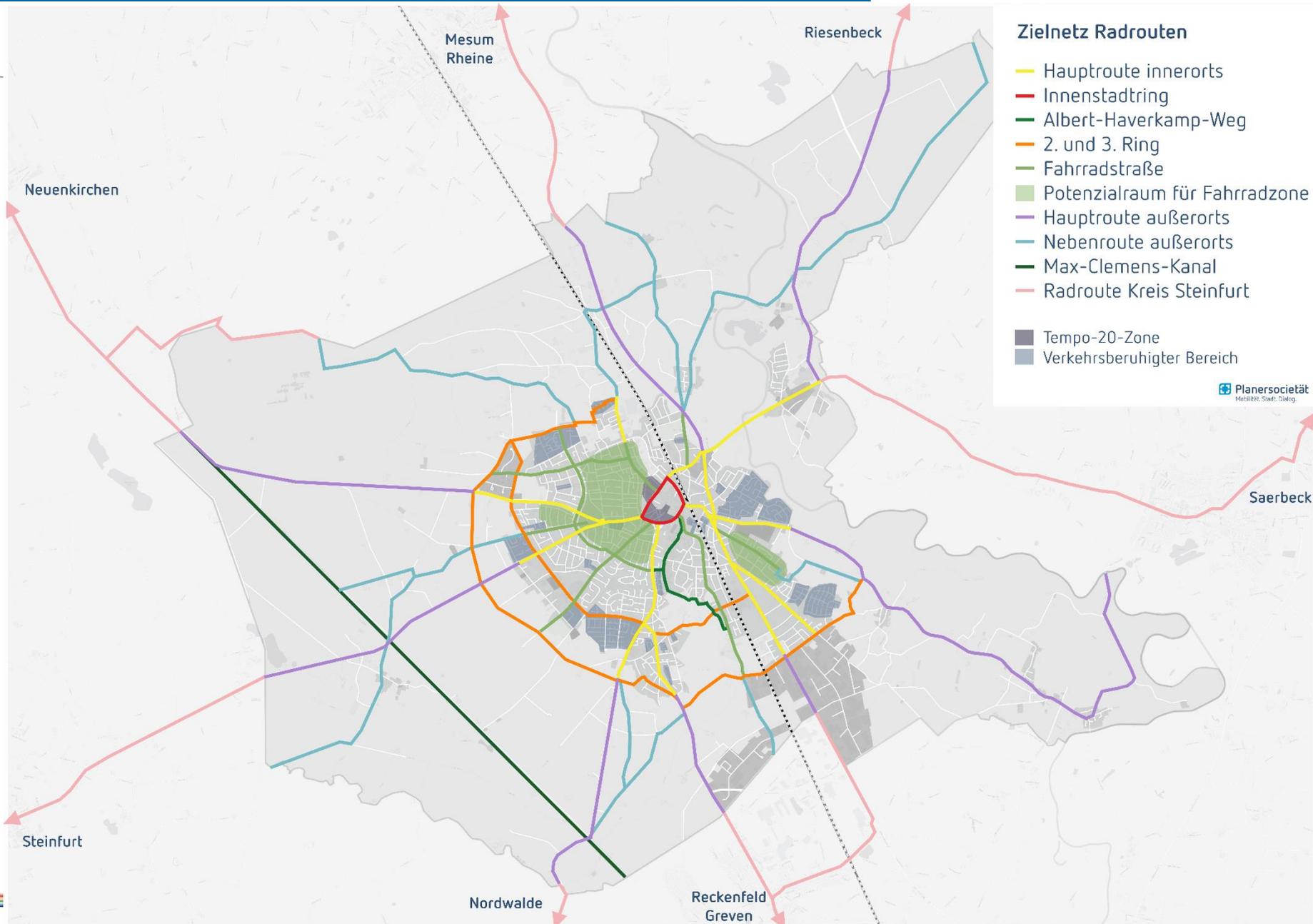
Akteure

Stadt Emsdetten, Straßenbaulastträger

Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



4.1 Ausbau und Umsetzung des Radroutennetzes



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

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

- 4.2 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



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 umwegefrei 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

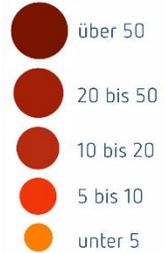


4.2 Ausbau von Radabstellanlagen

Fokus Innenstadt

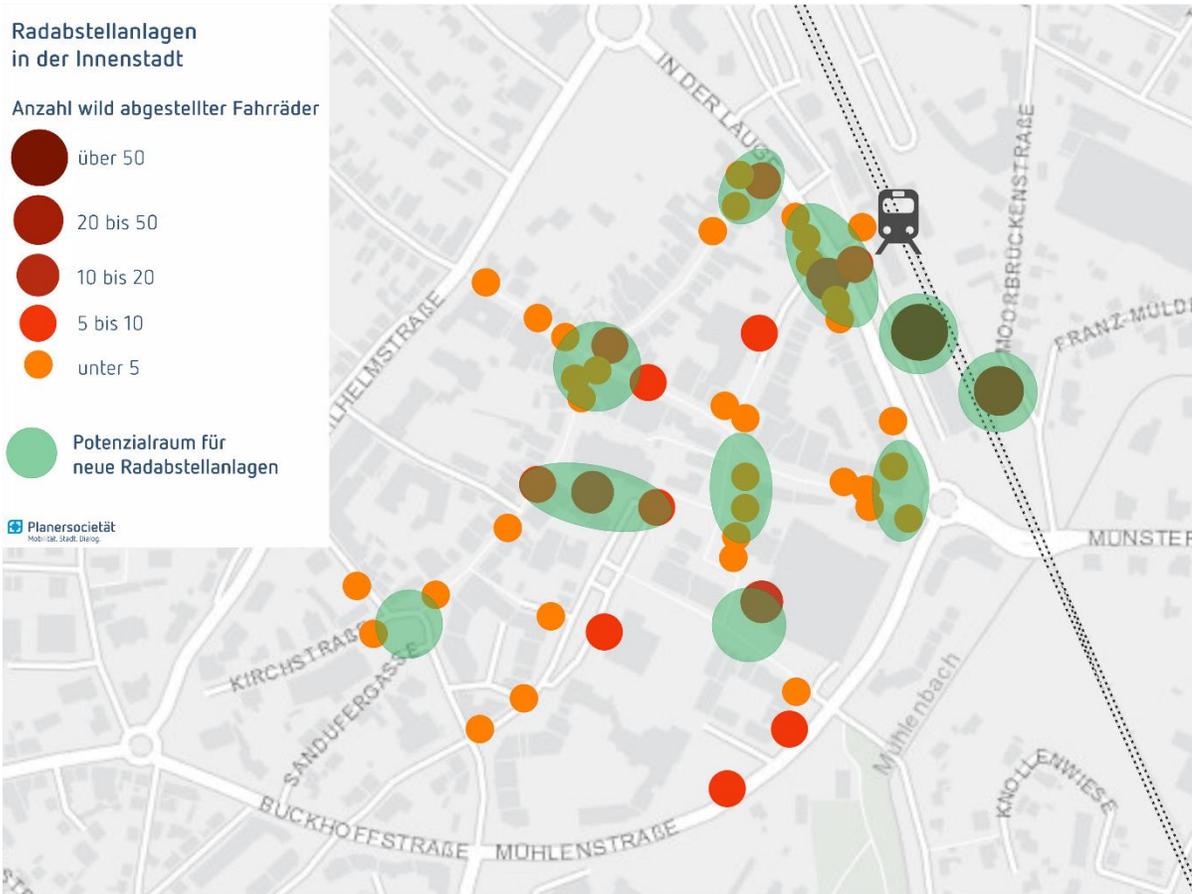
Radabstellanlagen in der Innenstadt

Anzahl wild abgestellter Fahrräder



Potenzialraum für neue Radabstellanlagen

Planersocietät



Qualitätsstandards Beispielhafte Darstellung

-  Reine Anschließfunktion
-  Abgeschlossene Anlage (z. B. Fahrradbox)
-  Überdachte Anlage
-  Luftpumpe
-  Werkzeug
-  Lademöglichkeit
-  Gepäckaufbewahrung
-  Abstellanlagen für Lastenräder
-  Besonderer Service (z. B. Reparatur, Waschanlage)

	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 / Bike + Ride	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

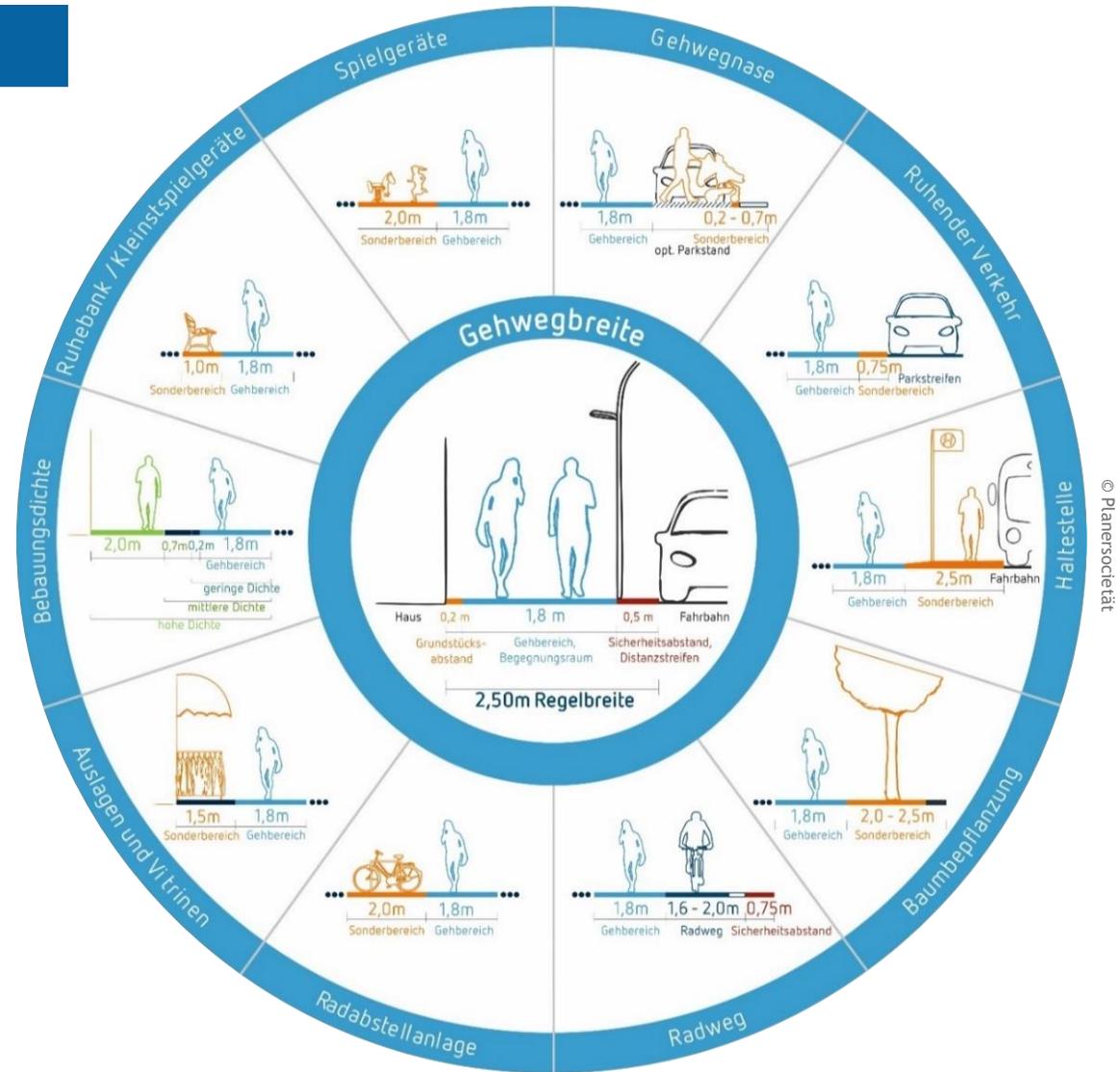
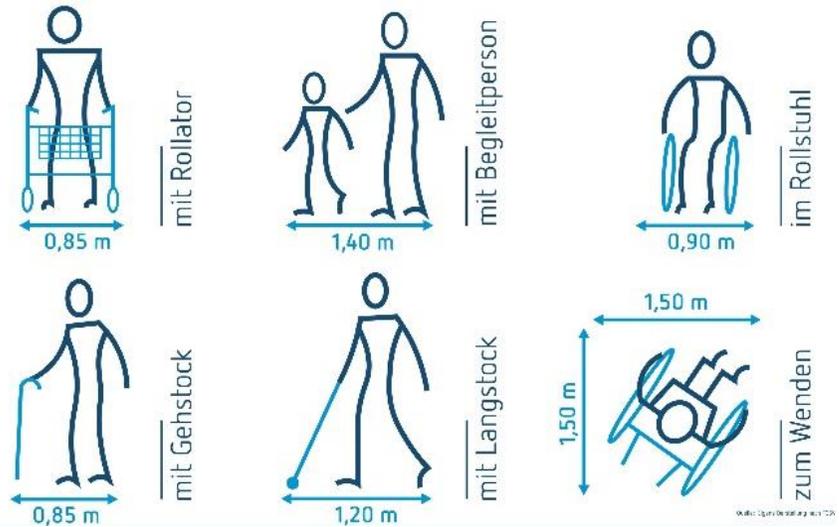
Einleitung – Standards für den Fußverkehr

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.

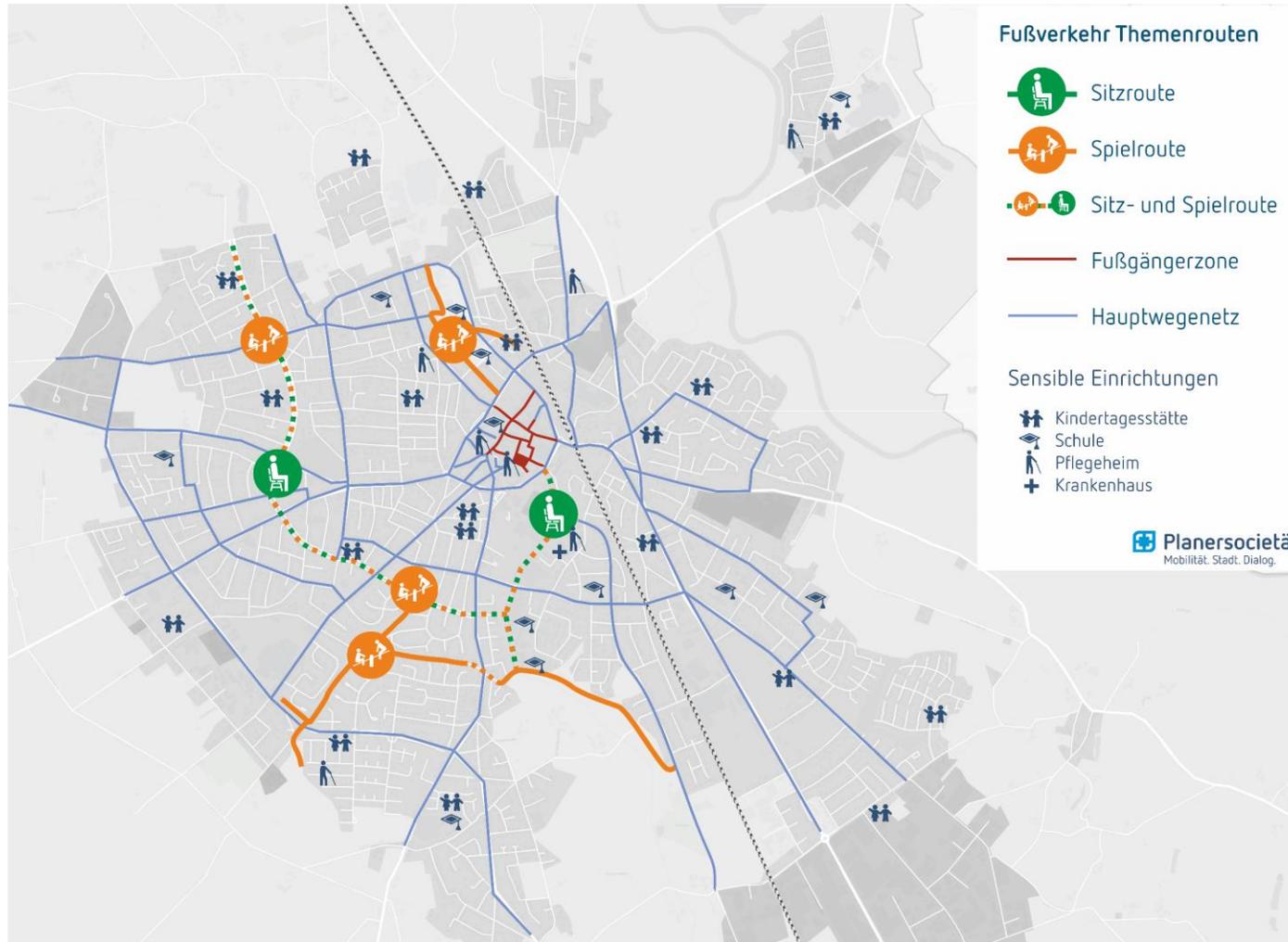
Akteure

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

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

Spielroute Martinum: Verknüpfung der Angebote des Gymnasiums Martinum, mit der Wilhelmschule bis in die Innenstadt



© Stadt Emsdetten



© Planersocietät



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 Wegführung, 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

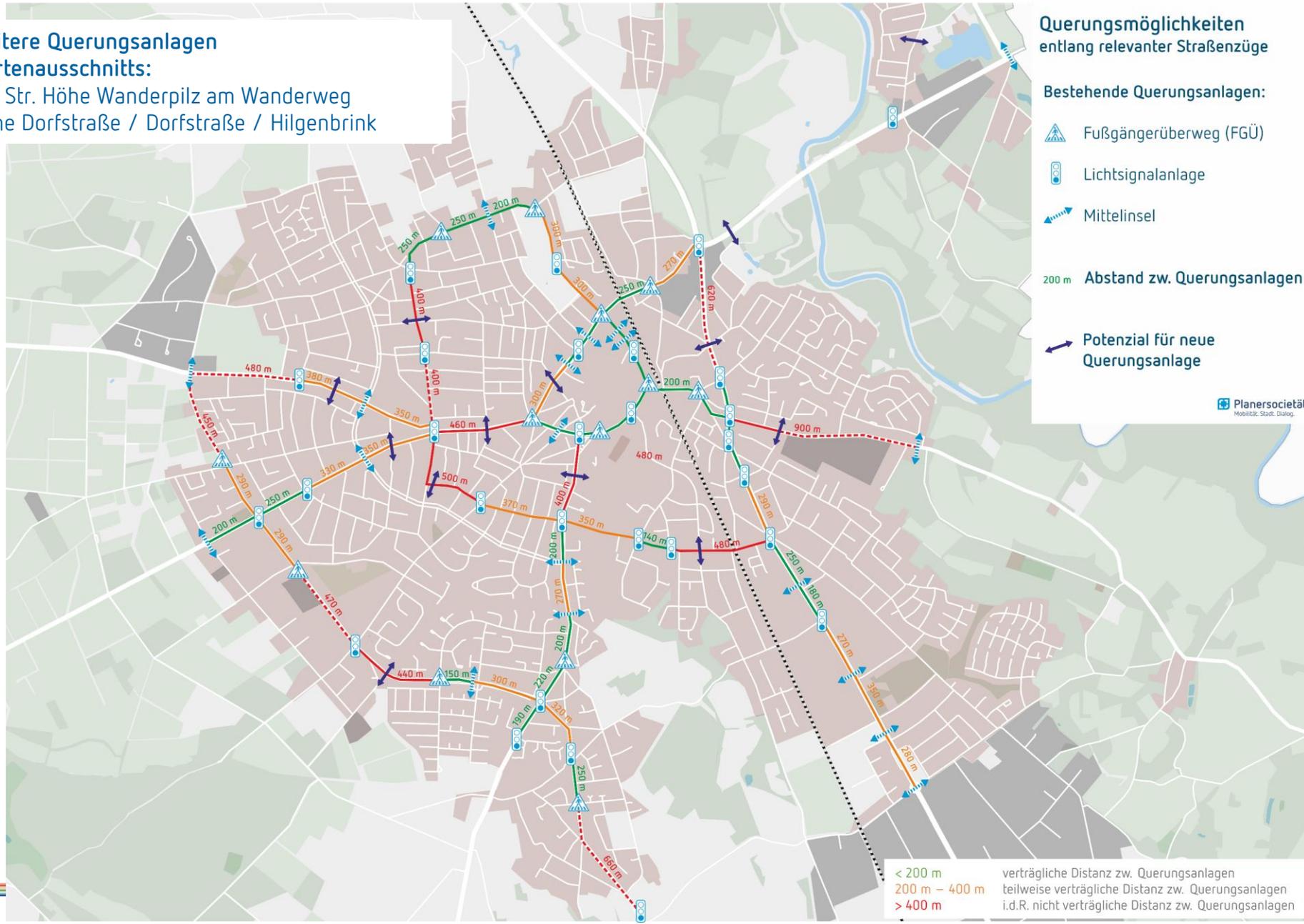
	Art der Querung	Beschreibung
Fußbedarfs-LSA		<p>Eigenschaft: zeitlich getrennt von anderen Verkehrsarten</p> <p>Geeignet bei: hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit unregelmäßiger Querungsbedarf</p> <p>Weitere Hinweise: kurze Wartezeiten (ca. 15 Sek.) nach Bedarfsanmeldung erhöhen Attraktivität u. 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



Ausbauen & Optimieren

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

Kosten (jährlich)



und Fördermöglichkeit

ja

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

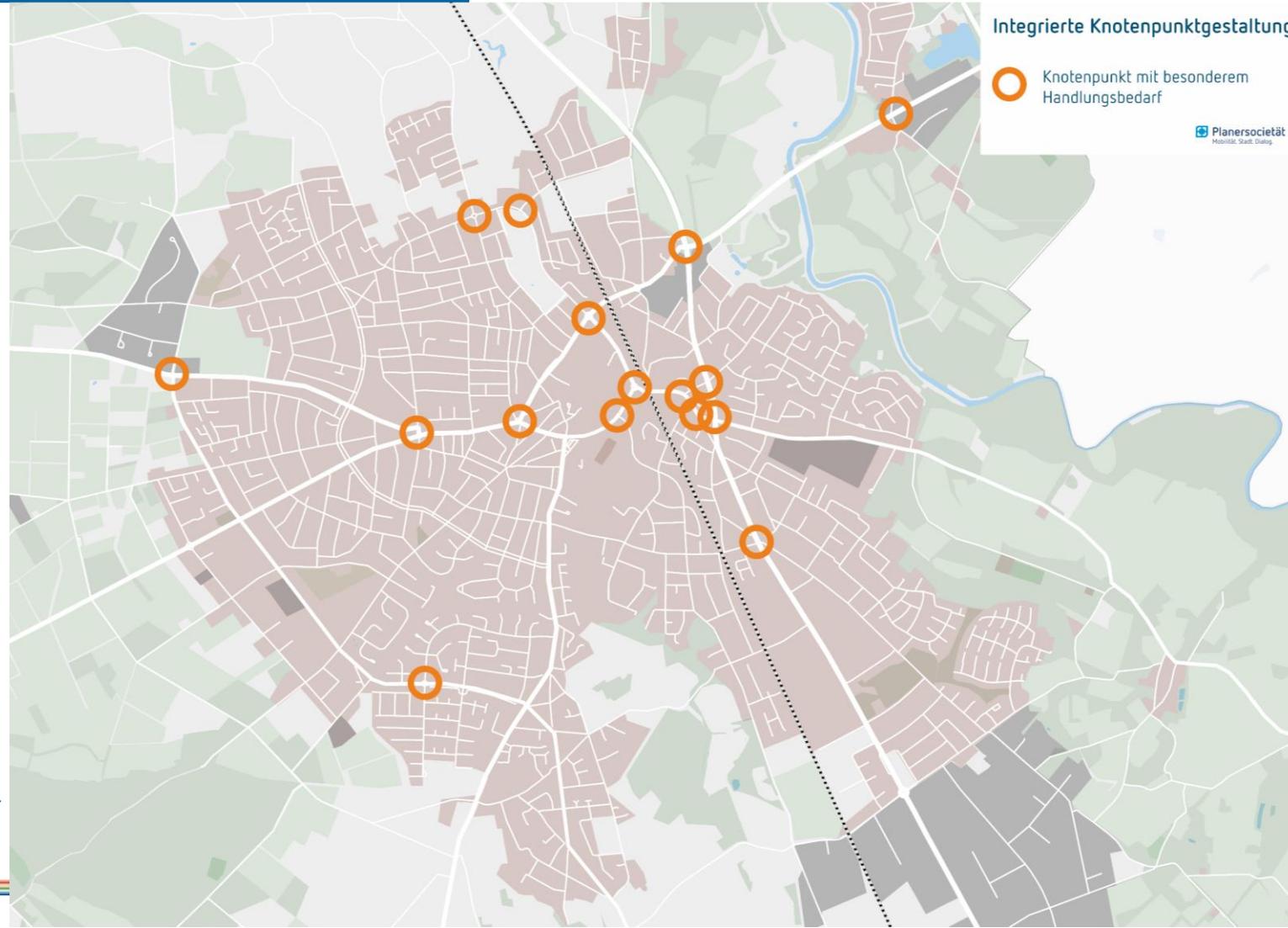
Einflussmöglichkeit der Stadt Emsdetten



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).

Ideen, Anregungen und Schäden

Sie möchten uns eine Anregung geben? Oder Sie haben einen Mangel oder einen Schaden im Emsdettener Stadtgebiet bemerkt? Ob defekte Straßenlaterne oder ein größerer Schaden. Wir kümmern uns und sind dankbar für jeden Hinweis!

Meldung einer neuen Anregung bzw. eines Schadens:

Bitte verorten Sie die Anregung bzw. den Schaden möglichst genau!

Dazu geben Sie entweder eine Adresse ein oder ziehen den blauen Punkt auf den richtigen Platz in der Karte!



© Stadt Emsdetten

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
- 4.3 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

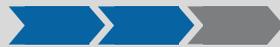
Ausbauen & Optimieren

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

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
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



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

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
- 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



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)

Kosten



und Fördermöglichkeit

ja

Personalintensität



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.

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

- 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. Fahrzeugausstiegskante) 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)
- FGSV - EAÖ (Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs)
- FGSV - 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

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 Wegekettten 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 Wegekettten 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

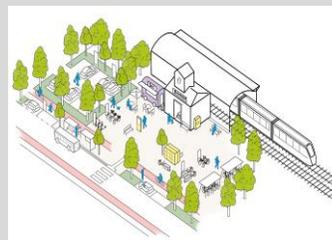


Beschreibung

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
- Sinningen
- 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-Netz Karte
- 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



Digitalisieren & Vernetzen

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

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

- 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

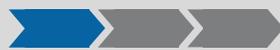


16. Entwicklung einer schnittstellenübergreifenden (Mobilitäts-)App

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 gewonnen 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 scheidet 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



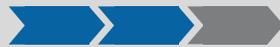
Steuern über Verkehrsregelungen

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



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



Steuern über Verkehrsregelungen

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

