

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten



Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität

08.02.2022

Vorstellung des Projektteams mit Schwerpunkten



TOLLERORT – entwickeln & beteiligen:
Erfahrung, Empathie und Kreativität in
Prozessgestaltung und Moderation



M.Sc. Kevin Hillen
Stadt- und Verkehrsplaner
Projektleitung
Mobilitätskonzepte



Dipl.-Volkswirtin Mone Böcker
Gesellschafterin und Moderatorin
Prozessberatung, Konzeption und Moderation,
Akteursanalyse, Öffentlichkeitsarbeit



M.Sc. Carola Baier
Verkehrsplanerin,
Team Mobilitätskonzepte



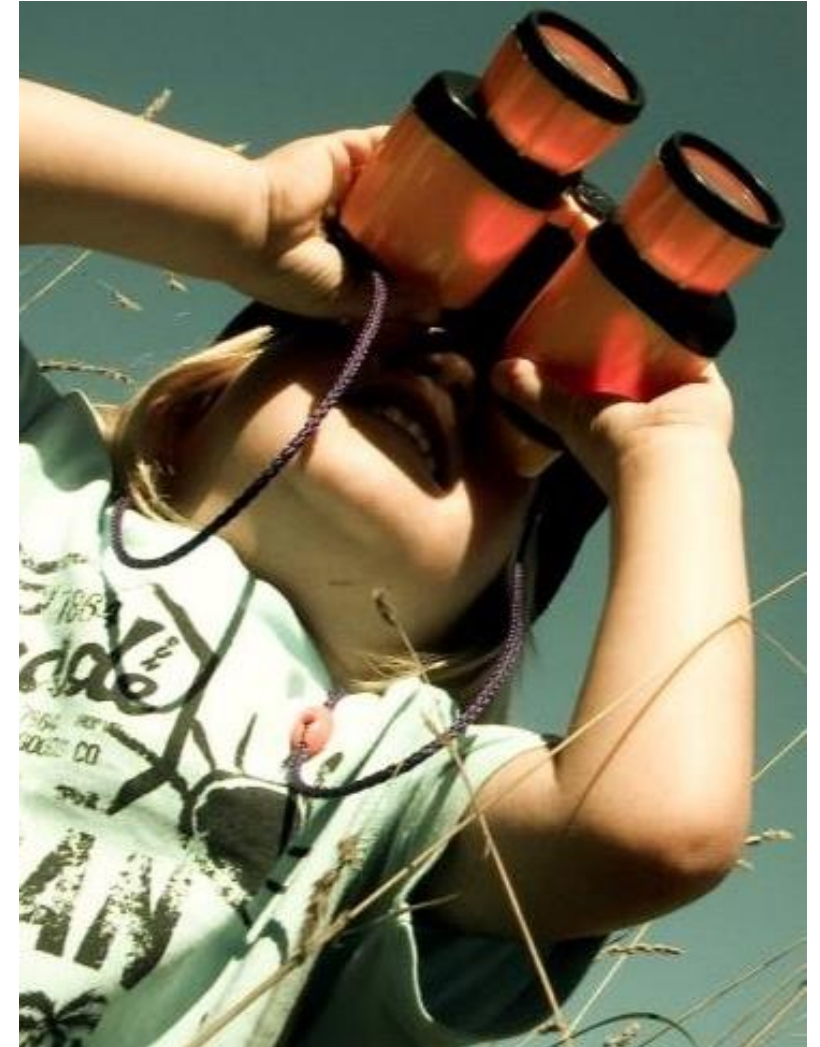
M.Sc. Stadtplanung Karina Meißner
Quartiersmanagerin und Moderatorin
Kompetenzteam Digitale Beteiligung
Konzeption, Moderation und Dokumentation,
Kinder- und Jugendbeteiligung



M.Sc. Ilka Bürling
Stadtplanerin und
Geographin,
Team Mobilitätskonzepte

Wo wir im Prozess stehen

- Beteiligung: Öffentliches Forum und Kinder- und Jugendbeteiligung
- Stärken und Schwächen (exemplarische Vorstellung und Rückfragen)
- Ausblick: Zielkonzept für das Integrierte Mobilitätskonzept



Überblick Beteiligungskonzept

projektinterne Beteiligung

Projektarbeitsgruppe

- verwaltungsinternes, beratendes Arbeitsgremium

Lenkungskreis

- strategische Prozessberatung
- verschiedene Vertreterinnen und Vertreter der Stadtgesellschaft

öffentliche Beteiligung

2 gesamtstädtische Foren

- 1. Forum: Information und erste Ergebnisvorstellung; Definition von Zielen und Strategien

Online-Beteiligung

- Oktober/November 2021
- Ideen- und Mängelsammlung

Kinder- und Jugendbeteiligung

- nach Konstitution des Kinder und Jugendrates
- „unzensurierte“ Perspektive von Kindern und Jugendlichen

Öffentlichkeitsarbeit

laufende Pressearbeit

- Unterstützung bei Textbausteinen für Pressemitteilungen und Beiträge in Sozialen Medien

Bewerbung

- Empfehlungen zu Information über Plakatierungen und Postkarten

Öffentliche Forum vom 11. Dezember 2021

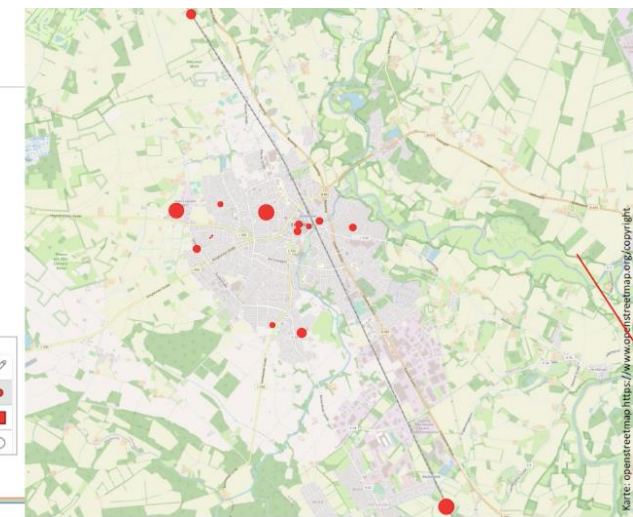
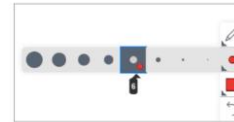
- ca. 50 Teilnehmende (Großteil wohnt im Kerngebiet von Emsdetten)
- mit 49 % gaben die meisten Teilnehmenden an im Alltag überwiegend das Fahrrad zu nutzen
- Vorstellung der Stärken & Schwächen
- Umformulierung von „Ist“-Thesen in „Soll“-Thesen in kleineren Diskussionsgruppen
 - Ist: heutige (Mobilitäts-)Alltags-Probleme
 - Soll: Wunschzustand 2035

Öffentlicher Auftakt

Abfrage:

Wo wohnen Sie?

Bitte Stift rechts in der
Werkzeugleiste aktivieren.
Strichstärke 6:



Öffentlicher Auftakt

Ablauf und Themen

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

14-17 Uhr



Öffentlicher Auftakt Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Was ist ein Integriertes Mobilitätskonzept?

- Gesamtstrategie
- Rahmenbedingungen, Lösungsvorschläge und Eckpunkte
- Realistische Umsetzungsstrategie
- dialog- und zugleich zielorientiertes Vorgehen



Kinder- und Jugendbeteiligung

Kinder- und Jugendkonferenz

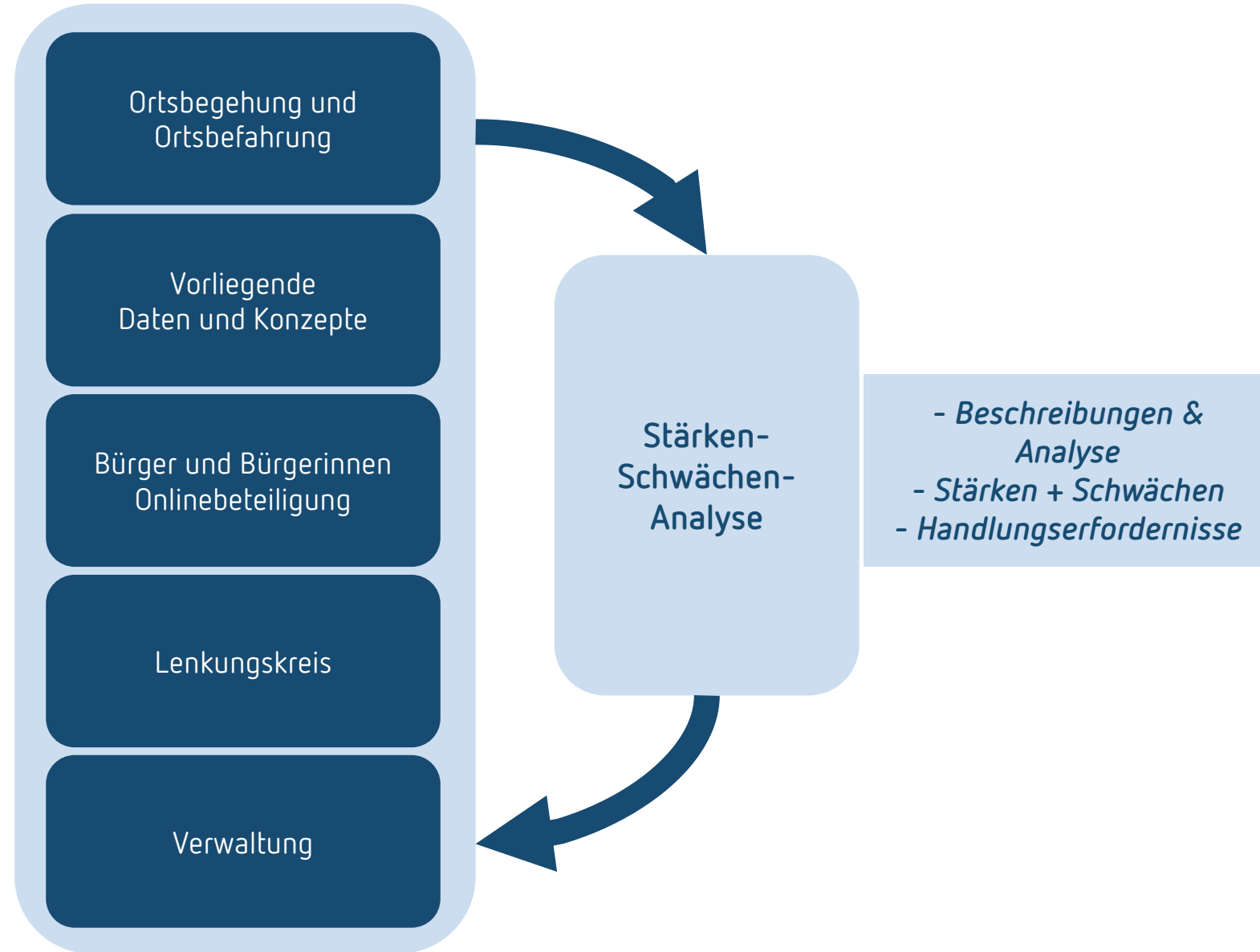
- Schulkinder mehrerer Schulen haben sich und Thesen für die Mobilität in Emsdetten 2035 erarbeitet
- Diskutiert wurde mit Expertinnen und Experten aus der Verwaltung, dem Zukunftsnetz NRW, den Stadtwerken sowie der RVM

Beteiligung der Grundschulen

- Grundschulkinder haben sich mit einem Verkehrs-ABC beschäftigt und ihre Begriffe und Gedanken zur Mobilität in Emsdetten 2035 durch gezeichnete Vorher/Nachher-Bilder präsentiert

Stärken und Schwächen

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

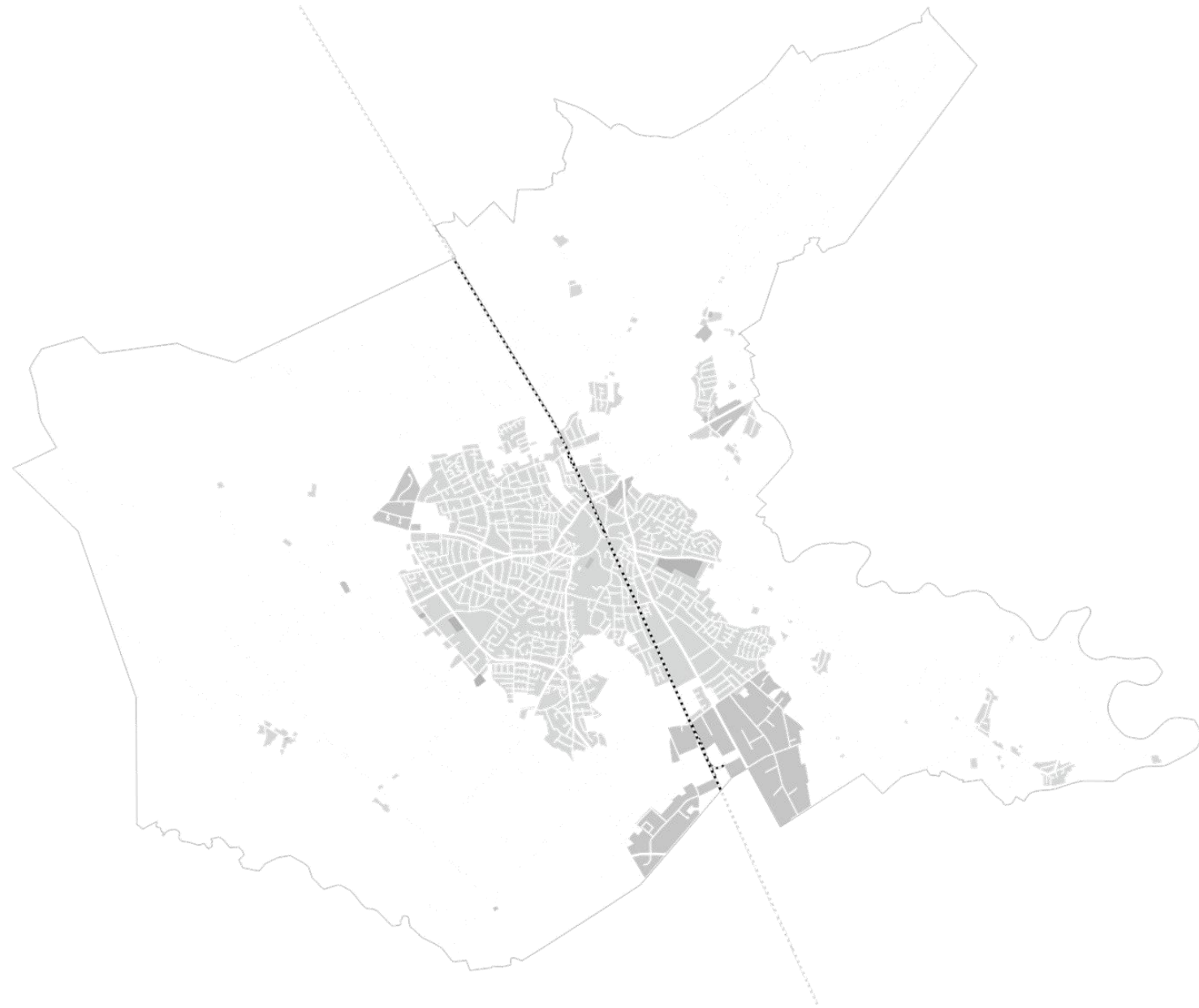


Ergebnis: 100seitiges Analysedokument mit konkreten Handlungserfordernissen und Handlungserfordernisse und Handlungsfeldern



4. Radverkehr

Beispielhaft für Bestandsanalyse



Fortbewegung mit dem Fahrrad

Das Radfahren bietet unterschiedliche verkehrliche Vorteile gegenüber dem motorisierten Verkehr. Zum einen fördert das Radfahren die aktive Bewegung und leistet somit einen positiven Beitrag zur Gesundheit. Zum anderen benötigt der Radverkehr im Vergleich zum motorisierten Verkehr deutlich weniger Fläche und verursacht keine Lärm- und Luftbelastung. Darüber hinaus bestehen kaum organisatorische Zugangsbarrieren in Form von Führerscheinprüfungen oder Nutzungshemmnisse wie dem Wissen über Tarife und Fahrpläne. Die ökonomischen Zugangsbarrieren beim Kauf eines Fahrrads sind darüber hinaus einmalig und vergleichsweise marginal. Gegenüber dem Fußverkehr ist die um rund ein Vierfaches erhöhte Durchschnittsgeschwindigkeit hervorzuheben, die den Aktionsradius bei gleichem Zeitaufwand deutlich vergrößert.

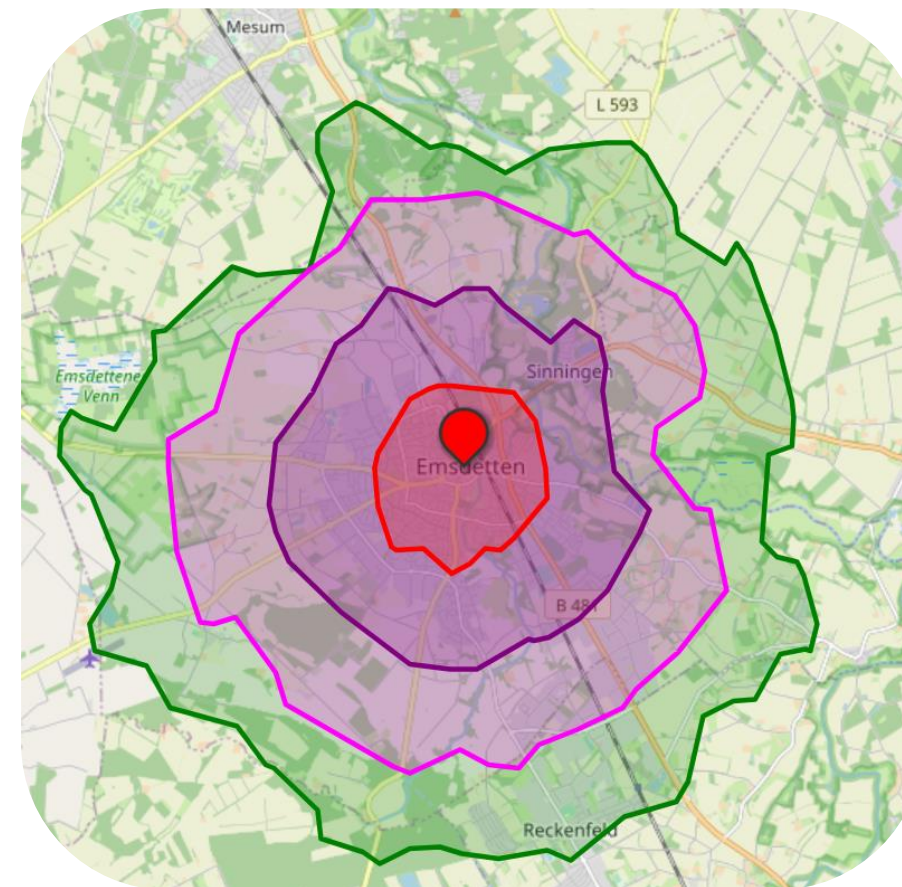
Radverkehr in Emsdetten

Die Stadt Emsdetten bietet aufgrund seiner kompakten und ebenen Beschaffenheit gute Grundvoraussetzungen für die Radverkehrsförderung. Das Zentrum ist aus allen Ortsteilen mit dem Rad in unter 15 Minuten zu erreichen. Die einzige Ausnahme bildet der im Osten gelegene Ortsteil Hembergen. Speziell Wege mit einer Länge von unter fünf Kilometern sind dafür geeignet, mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden. Mit dem Pedelec sind auch größere Distanzen im Alltagsverkehr kein Hindernis.

Eine weitere gute Voraussetzung für die Radverkehrsförderung in Emsdetten ist der im bundesweiten Vergleich bereits hohe Radverkehrsanteil am Modal Split (vgl. 2.1).

Allgemeines

Abbildung 15 Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad



- **20 min** ⇒ 76.03 km² & Einwohner: 41989
- **15 min** ⇒ 45.54 km² & Einwohner: 35434
- **10 min** ⇒ 20.19 km² & Einwohner: 28044
- **5 min** ⇒ 4.74 km² & Einwohner: 12274

Quelle: Openrouteservice 2021



Der Zweck des Radfahrens ist grundsätzlich in zielgerichteten, zügige **Alltagsverkehre** sowie **Freizeitverkehre** zu unterteilen.

Im **Alltagsverkehr** ist es wichtig, dass Radfahrende schnell, direkt, komfortabel und sicher an ihr Ziel gelangen. Die Netzanforderungen im Alltagsverkehr orientieren sich daher an Quell- und Zielpunkten, zu denen u.a. Wohnorte, Arbeitsorte, Versorgungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen und ÖV-Haltestellen zählen. In jedem Fall ist es erforderlich, die Nutzungsansprüche von unterschiedlichen Personengruppen zu berücksichtigen. Dazu zählen Kinder, Jugendliche und Erwachsene sowie Seniorinnen und Senioren.

Im **Freizeitverkehr** und zu touristischen Zwecken wird das Fahrrad von Personen in einem breiten Spektrum eingesetzt. Auf den Fahrten zu Freizeitzielen steht neben dem touristisch wertvollen Ziel auch der Weg im Vordergrund. Die Bewegung kann dabei sogar ohne festes Ziel als reiner Selbstzweck dienen. Nutzerinnen und Nutzer sind dabei unempfindlicher gegenüber Streckenführungen, die nicht den direktesten Weg nehmen. Relevanter für diese Personengruppe ist hingegen die Wegweisung.

Breiten

Komfortable Breiten für den Radverkehr sind erforderlich, um sichere Überholvorgänge zu ermöglichen und ausreichende Ausweichräume bei plötzlich auftretenden Hindernissen zu ermöglichen. Entsprechend dimensionierte Radverkehrsanlagen tragen so zum Ziel einer **fehlerverzeihenden Infrastruktur** bei, bei der individuelle Verhaltensfehler nicht zu Unfällen führen müssen. Außerdem ermöglichen breite Radverkehrsanlagen ein kommunikatives Nebeneinanderfahren, was das Radfahren deutlich attraktiver macht. Innerorts orientieren sich die Breitenempfehlungen an den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) als Stand der Technik. Dabei sind unter anderem ausreichende Abstände zum ruhenden ($\geq 0,75$ m) und fließenden Kfz-Verkehr ($\geq 0,5$ m) zu beachten.

Oberflächen

Ebene, griffige und widerstandsarme Oberflächen machen das Radfahren attraktiv und sicher. Asphaltdecken erfüllen die genannten Anforderungen am besten, aber auch faserloses Betonsteinpflaster erfüllt die Anforderungen relativ gut und kann alternativ in städtebaulich sensibleren Bereichen genutzt werden. Wassergebundene Decken sind im Alltagsradverkehr ungeeignet (Staub, Schlamm), sind wartungsintensiv und können nicht maschinell gereinigt und gewartet werden (Reinigung und Winterdienst). Wegen der massiven Auswaschungen durch Erosion und die daraus entstehenden Gefahrenstellen, verbieten sich wassergebundene Decken oder gar Kiesschüttungen in allen Gefällebereichen.

Markierung und Beleuchtung

Markierungen sind eine Grundvoraussetzung für die Sicherheit im Radverkehr. Sie gewährleisten eine eindeutige Abgrenzung und Abhebung vom Kfz- und Fußverkehr. Sowohl in Kreuzungsbereichen als auch entlang der Radinfrastruktur wird durch eine geeignete Markierung das Konfliktpotenzial gesenkt.

Eine Beleuchtung ist notwendig, um auch bei frühen oder späten Fahrten zur Arbeit oder zur Schule jederzeit sicher zum Ziel zu kommen. Ergänzend und dort, wo keine Beleuchtung zum Einsatz kommt, wird außerorts auf Radwegen eine reflektierende Randmarkierung empfohlen, um den Wegverlauf bei Dunkelheit sicher zu erkennen.

Winterdienst und Pflege

Für die angestrebte ganzjährige sichere Nutzbarkeit sind Radwege verstärkt zu pflegen und zu reinigen. Überwuchs im Frühjahr und Sommer, Laub im Herbst und Schnee im Winter sind prioritär zu entfernen, da Radwege im Gegensatz zu Kfz-Straßen deutlich weniger durch die Fahrräder freigefahren werden. Auch saisonale Effekte wie Verschmutzungen durch die Land- oder Forstwirtschaft müssen für ein sicheres Radwegenetz kurzfristig beseitigt werden. Die Priorisierung des Winterdienstes und der Pflege sollte sich an der Netzhierarchisierung orientieren.



Der Fahrradmarkt erlebt in Deutschland zurzeit einen regelrechten Aufschwung durch den „Verkaufsboom“ von Pedelecs. Im Jahr 2020 wurden deutschlandweit ca. 1.950.000 Pedelecs und E-Bikes verkauft, wodurch sich der Wachstumstrend seit 2007 dauerhaft fortsetzt. Jedes dritte verkaufte Zweirad im Jahr 2020 war mit einem Elektromotor ausgestattet. Das Wachstum ist u. a. darauf zurückzuführen, dass die zunehmende Angebotsvielfalt im Fahrradmarkt auch im Pedelec-Bereich zu finden ist. Neben bekannten Cityrädern finden Elektromotoren ihren Einsatz auch bei Mountainbikes, Trekkingrädern oder Lastenrädern, wodurch eine immer breitere und auch jüngere Zielgruppe angesprochen wird.

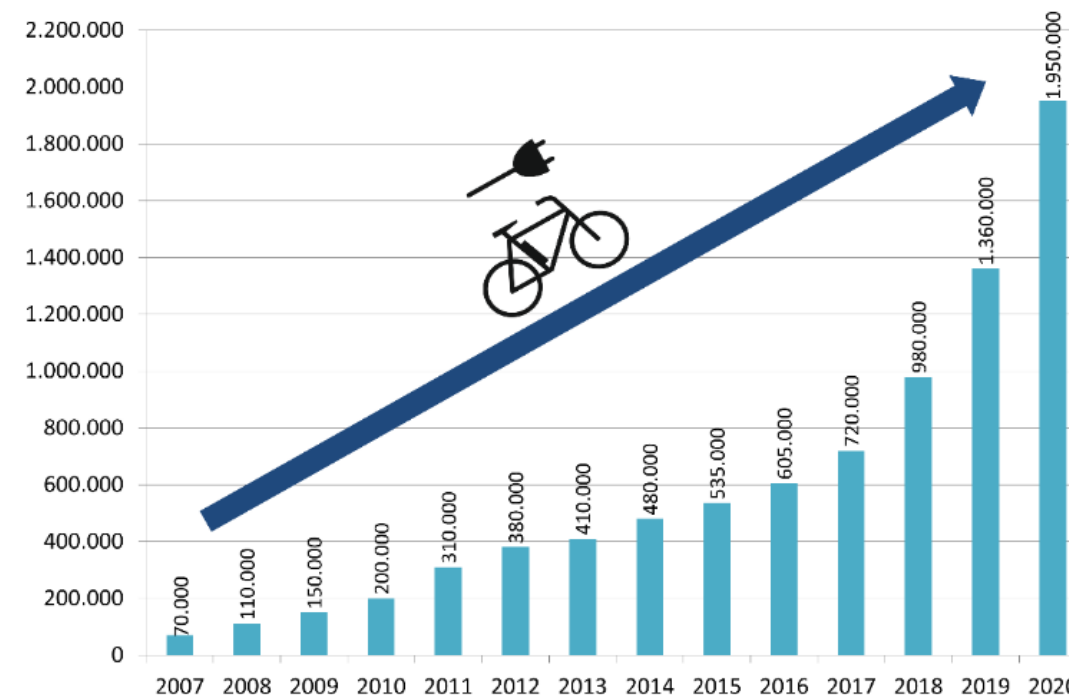
Neben der zunehmenden Modellvielfalt erweitert ein Pedelec die Nutzungsmöglichkeiten eines Fahrrads generell hinsichtlich folgender Aspekte:

- Zurücklegen größerer Distanzen bei geringerem Kraftaufwand (5 bis 20 km),
- Transport größerer Lasten sowie
- leichteres Überwinden von (natürlichen) Höhenunterschieden oder Gegenwind.

Hierdurch ergeben sich Möglichkeiten für unterschiedliche Einsatzzwecke, die bisher häufig mit dem privaten Pkw erfüllt wurden, z. B. Weg zur Arbeit, (Groß-)Einkauf, Kindertransport. Aber auch im gewerblichen Bereich können insbesondere elektrifizierte Lastenräder v. a. bei KEP-Diensten bisherige Kfz-Fahrten ersetzen und somit die CO₂-Emissionen senken.

Gleichwohl muss hierbei berücksichtigt werden, dass bestimmte Grundvoraussetzungen hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur bzw. -konzeption erfüllt sein sollten. Anforderungen an die elektrifizierte Radverkehrsanlagen, die hohe Fahrgeschwindigkeiten (25 km/h) ermöglichen sollten. Pedelec-Fahrende fahren im Durchschnitt 3 km/h schneller als normale Radfahrende der gleichen Altersgruppe. So erhöhen sich die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen unterschiedlichen Typen an Radfahrenden, aber auch zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr. Es ist also mit häufigeren Überholvorgängen zu rechnen. Insbesondere bei zunehmenden Pedelec-Verkehren sollten von planerischer Seite daher Empfehlungen für Radverkehrsanlagen größtmöglich berücksichtigt werden, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten.

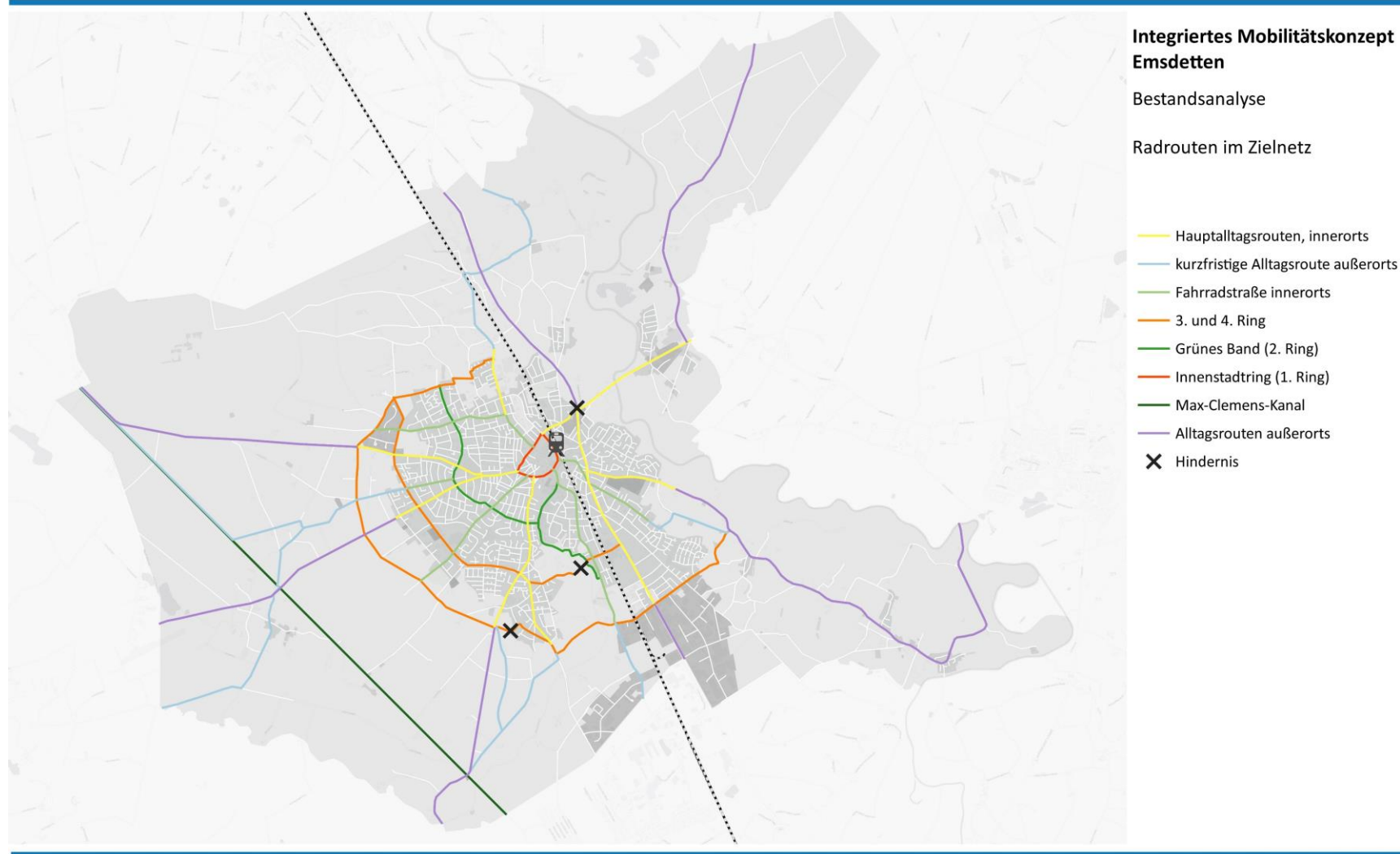
Abbildung 16 Bundesweiter Verkauf von Pedelecs und E-Bikes



Quelle: Planersocietät nach ZIV 2021



Abbildung 17 Radrouten im Zielnetz



Identifizierte Hindernisse bzw. Netzlücken (von Norden nach Süden)

- Beschilderung, die das Ende des gemeinsamen Geh- und Radweg kennzeichnet. Kein Schild für den Beginn eines Radweges vorhanden.



- Brücke ist beidseitig gesperrt



- Keine Streckenverbindung vorhanden

Darstellung der (aktuellen)Radrouten





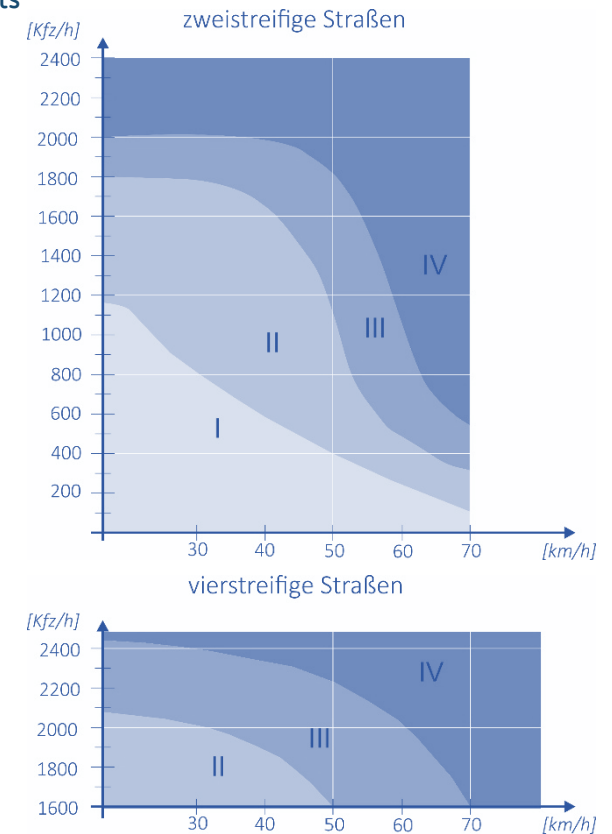
Führungsformen und Verkehrssicherheit

Neben der Wegelänge ist bei der Verkehrsmittelwahl auch die Fahrradfreundlichkeit der Infrastruktur entscheidend. Die Mehrheit der Bevölkerung ist zwar interessiert am Radfahren, lässt sich durch fehlende oder ungenügende Radverkehrsinfrastrukturen sowie stressige Verkehrssituationen jedoch davon abhalten.

Maßgeblich für die empfohlene Führungsform des Radverkehrs ist die Kfz-Belastung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Neben diesen beiden Faktoren nimmt zudem die Flächenverfügbarkeit zwangsweise eine Rolle bei der Planung von Radverkehrsanlagen ein. Ist aufgrund von unzureichender Flächenverfügbarkeit keine Neuaufteilung des Straßenraums möglich, gilt es, den Radverkehr bestmöglich in bestehende Systeme zu integrieren. Entscheidend dabei ist, dass die Qualität der Radinfrastruktur trotz dessen hoch ist und der Radverkehr ausreichend sichtbar gemacht wird. Dies gilt nicht nur für Kreuzungsbereiche, sondern auch an Einmündungen, Zufahrten und ggf. auf der Fahrbahn.

In Verbindung mit dem Thema Führungsformen ist der Aspekt der Verkehrssicherheit zu erwähnen. Das Fahrrad ist ein Fahrzeug und soll daher in der Regel die Fahrbahn nutzen, soweit es die verkehrlichen Umstände erlauben. Das Unfallaufkommen auf der Fahrbahn ist statistisch betrachtet geringer als beim Radfahren im Seitenraum. Der entscheidende Grund hierfür ist die bessere Sichtbarkeit der Radfahrenden für den motorisierten Verkehr, insbesondere beim Abbiegevorgang in Kreuzungsbereichen und Einmündungen. Im Radverkehr stimmt allerdings häufig das subjektive nicht mit dem objektiven Sicherheitsgefühl überein, denn vor allem unsichere und ältere Radfahrende bevorzugen die getrennte Führung vom Rad- und Kfz-Verkehr.

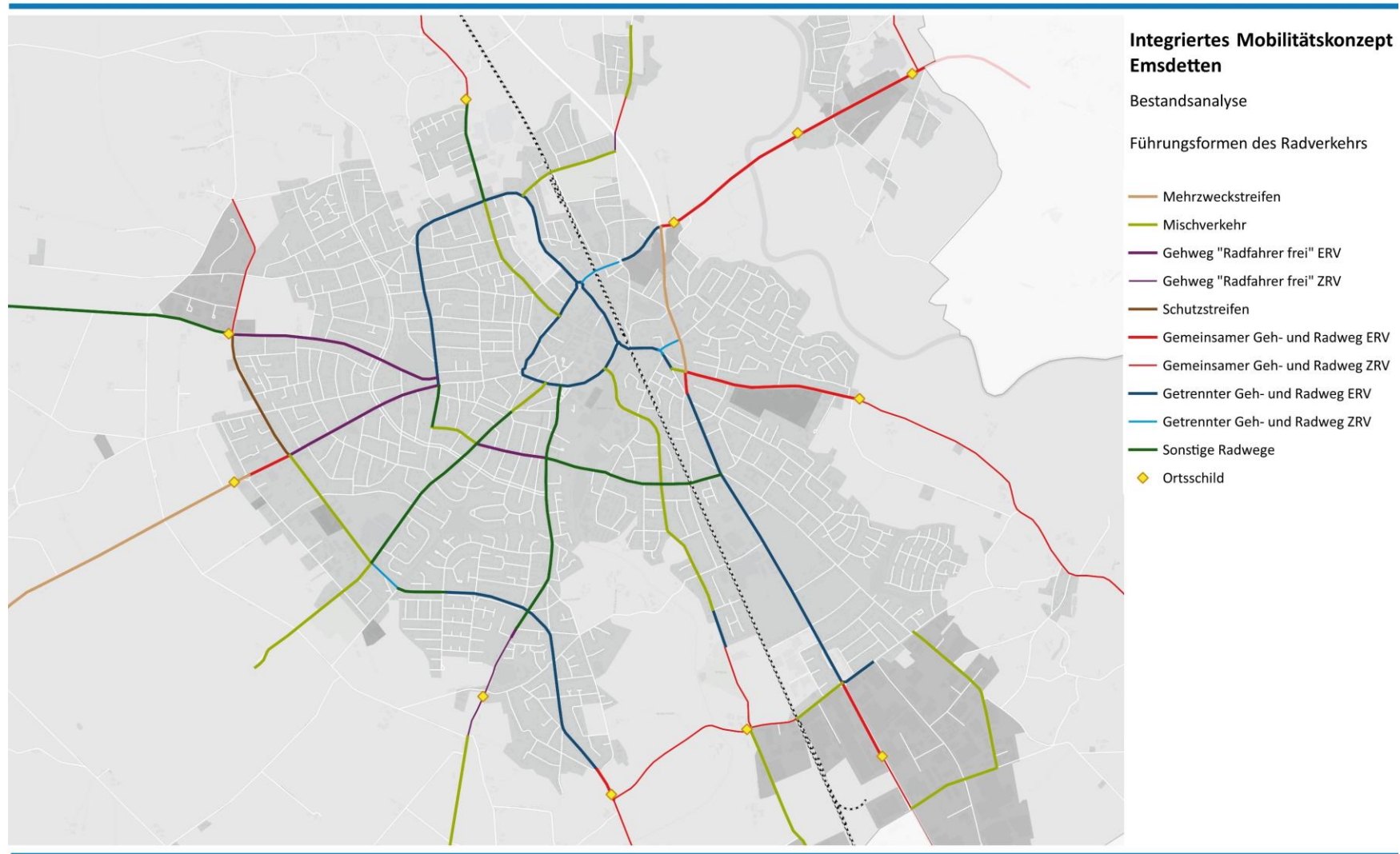
Abbildung 18 Belastungsbereiche für die Radverkehrsinfrastruktur innerorts



- I** Mischverkehr auf der Fahrbahn; benutzungspflichtige Radwege sind nicht zulässig
- II** Schutzstreifen; „Radfahrer frei“ auf Gehweg
- III** Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr empfohlen (Radweg, Radfahrstreifen)
- IV** Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr unerlässlich (Radweg, Radfahrstreifen)



Abbildung 19 Führungsformen des Radverkehrs



Führungsformen/
Verkehrssicherheit





Mischverkehr in Emsdetten (innerorts)

z.B. Am Strietbach, Blumenstr., Rheiner Str., Brookweg



- Besonderheit in Emsdetten: Mehrzweckstreifen (tlw. mit Gehweg „Radverkehr frei“)

z.B. Borghorster Str., Neuenkirchener Str., Taubenstr.



Verschiedene Führungsformen vor Ort



Schutzstreifen (innerorts)

Mindestens 1,25 m breite Schutzstreifen kommen dort zum Einsatz, wo bauliche Radwege oder Radfahrstreifen räumlich nicht umsetzbar sind. Ihr Einsatz ist an Maximalmengen des Kfz-Verkehrs gebunden. Ab 7,0 m Fahrbahnbreite sind beidseitige Schutzstreifen möglich, darunter können bis zu einer minimalen Fahrbahnbreite von ca. 6,0 m einseitige Schutzstreifen (z. B. bergauf) mit Piktogrammketten (bergab) kombiniert werden. In Einzelfällen werden Schutzstreifen als Notlösung vorgeschlagen, wenn die Verkehrsbelastung eigentlich einen Radweg oder Radfahrstreifen erfordern, dieser aber räumlich nicht unterzubringen ist. Diese Fälle sind im Einzelfall zu prüfen.

- Breite Schutzstreifen (inkl. 0,12 m Schmalstrich):
 - Regelmaß: 1,25 m
 - Besser: $\geq 1,75$ m für bessere Überholmöglichkeiten des Radverkehrs
- Verbleibende Kernfahrbahnbreite: 4,5 m
- $\geq 0,75$ m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke (Fahrbahnniveau)
- Rotfärbung bei Einfahrten und in Kreuzungen prüfen
- Einseitige Schutzstreifen oder Kombinationen mit Piktogrammketten bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,0 m und 7,5 m

Abbildung 23 Musterquerschnitt beidseitiger Schutzstreifen

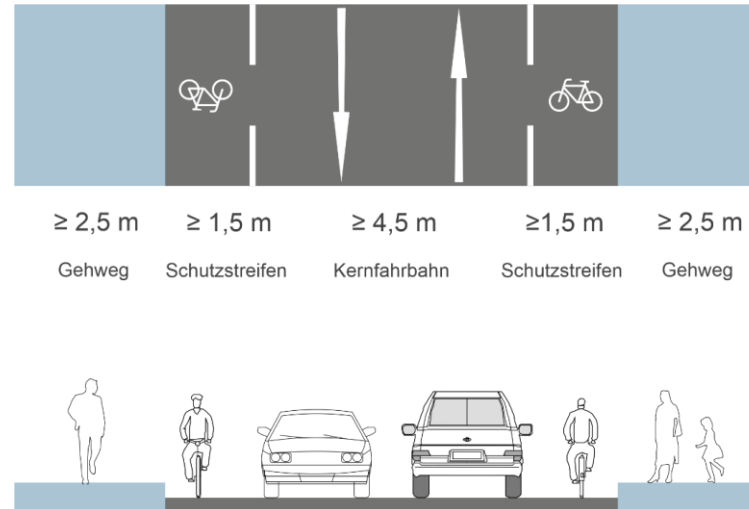


Abbildung 24 Musterquerschnitt einseitiger Schutzstreifen und Piktogrammkette

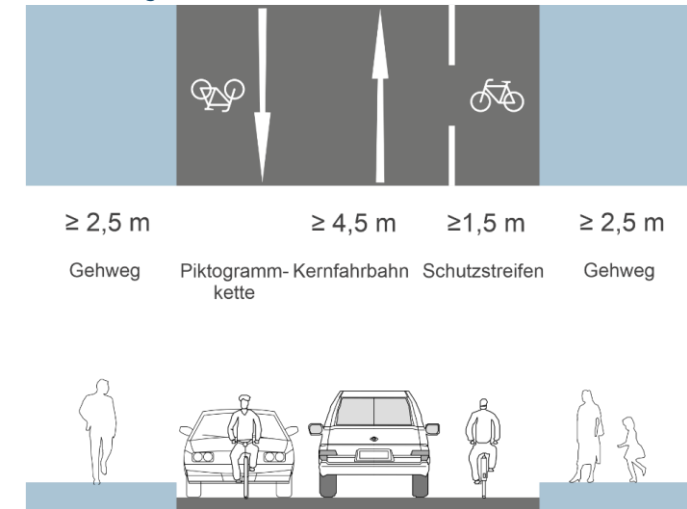
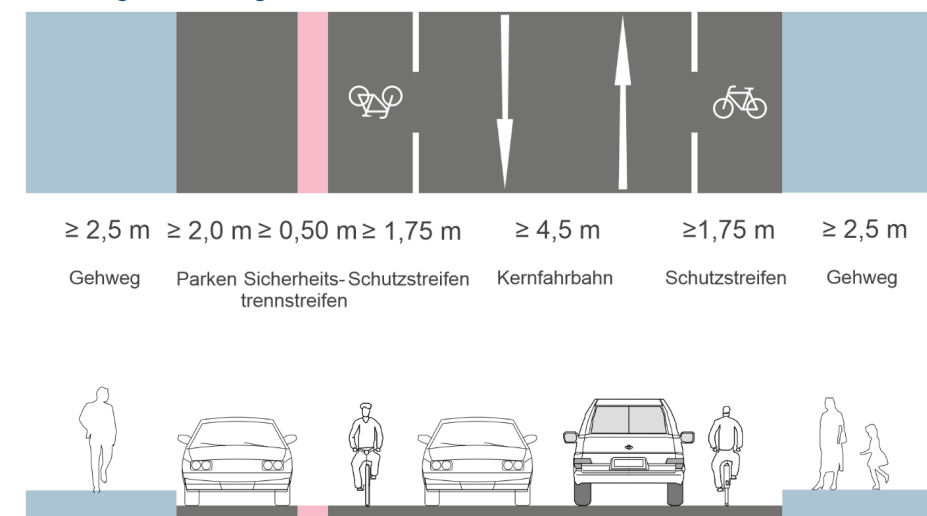


Abbildung 25 Musterquerschnitt beidseitiger Schutzstreifen mit einseitiger Parkmöglichkeit



Ideal-Anforderungen an die jeweilige Führungsform

Radabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Das Rad sollte hierbei an den Quell- und Zielorten des Radverkehrs sicher, standfest, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abstellbar sein. Mit dem steigenden Anschaffungswert erhöhen sich speziell bei Pedelecs die Anforderungen an die Dimensionen und Sicherheit der Abstellmöglichkeiten.

Detaillierte **Empfehlungen für Radabstellanlagen** enthalten die einschlägigen Regelwerke:

- Guter und sicherer Halt aller Fahrradgrößen und -typen ohne Beschädigungsgefahr an Fahrrad oder Teilen der Abstellanlage.
- Gute Zugänglichkeit zum bequemen Ein- und Ausparken mit ausreichendem Bewegungsspielraum, Achsenabstände der Fahrradhalter mind. 1 Meter, besser 1,5 Meter.
- Ausreichender Diebstahlschutz durch Anschließmöglichkeit des Rahmens, sofern das Fahrrad nicht komplett eingeschlossen werden kann.
- Einfache Reinigung und sicherer Betrieb durch übersichtliche Gestaltung, ausreichende lichte Höhe bei Überdachung und Vermeidung von scharfen Kanten und Sturzgefahren.
- Gute Installationsmöglichkeiten durch vielseitig geeignete Anlehn- und Anschließmöglichkeiten der Fahrräder an der Radabstellanlage (z. B. durch zusätzlichen Unterholm).

Im Straßenraum weist vor allem die Häufung von wild abgestellten Fahrrädern auf das Fehlen geeigneter Abstellanlagen hin. Wild abgestellte Fahrräder werden entweder gar nicht angeschlossen oder an nicht dafür vorgesehenen Objekten abgestellt. Ein Grund hierfür kann neben den fehlenden oder nicht ausreichenden Abstellmöglichkeiten eine zu große Entfernung zwischen Zielort und bestehenden Abstellanlagen sein. Je nach Zweck tolerieren die Nutzerinnen und Nutzer unterschiedliche Entfernungen. Während bei einer kurzen Erledigung mit maximal einer Stunde Dauer in der Regel eine Entfernung von lediglich 10 m akzeptiert wird, steigt die Toleranzgrenze bei längeren Erledigungen auf 25 m und für Tagesparken ggf. mit zusätzlichen

Abstellanlagen bis zu 100 m.



B+R-
Anlage

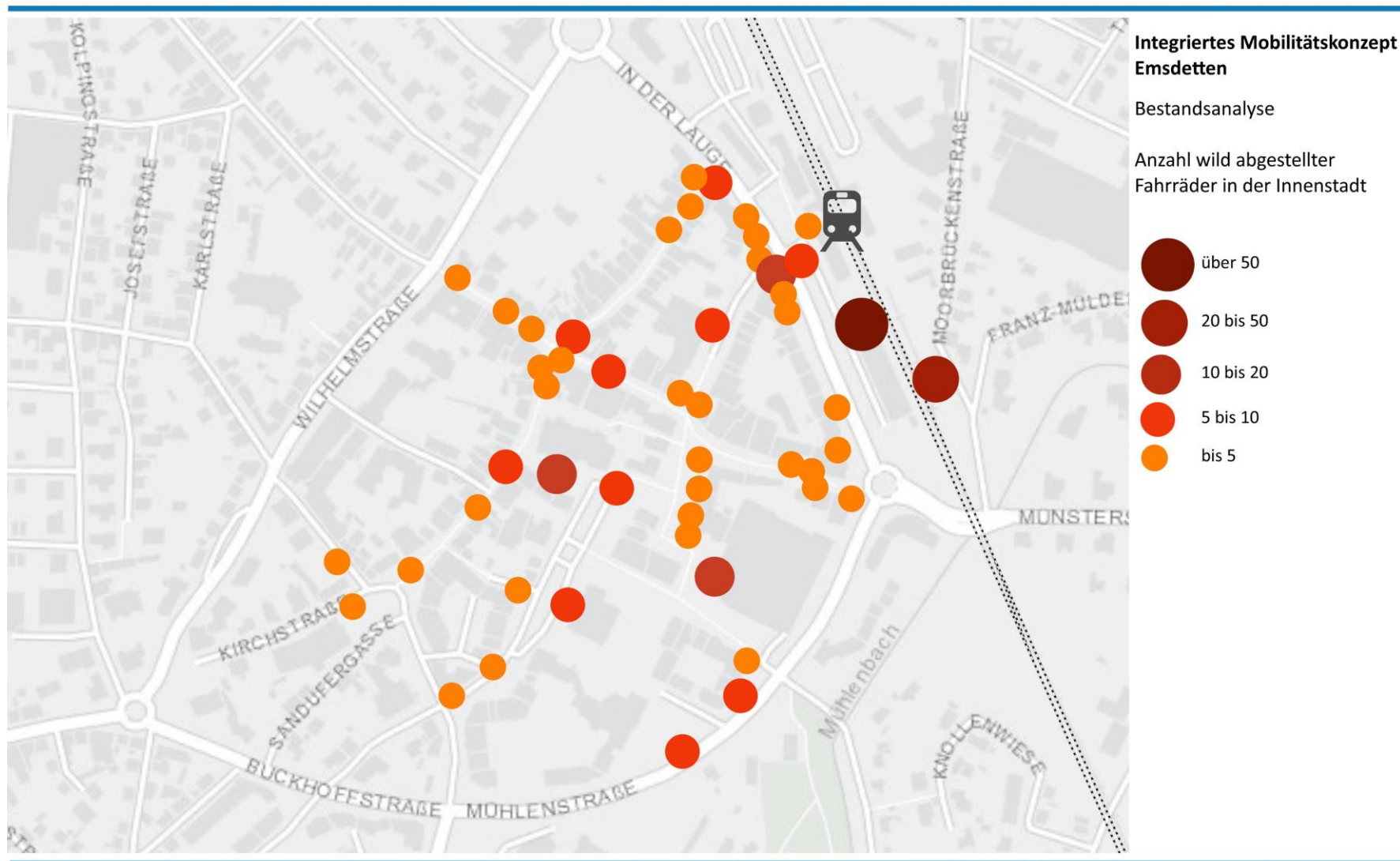


Kirchstraß



Abstellanlagen

Abbildung 33 Anzahl wild abgestellter Fahrräder in der Innenstadt





ADFC-Fahrradklimatest 2020

Der ADFC-Fahrradklimatest wird seit 1998 alle zwei Jahre durchgeführt und soll einen Status über die Fahrradfreundlichkeit der Kommunen darstellen. Durch die Abfrage spezifischer Belange anhand eines Fragebogens soll so der „Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland“ (vgl. ADFC, 2021) abgebildet werden. Emsdetten hat 2020 neben 1.023 weiteren Städten und Gemeinden zum vierten Mal an der Umfrage teilgenommen.

Die insgesamt rund 230.000 Bürgerinnen und Bürger, die sich an dem ADFC-Fahrradklimatest beteiligten, haben die Fahrradfreundlichkeit in Deutschland im Durchschnitt mit 3,9 bewertet, es herrscht somit eine ausreichende Zufriedenheit bei den Radfahrenden.

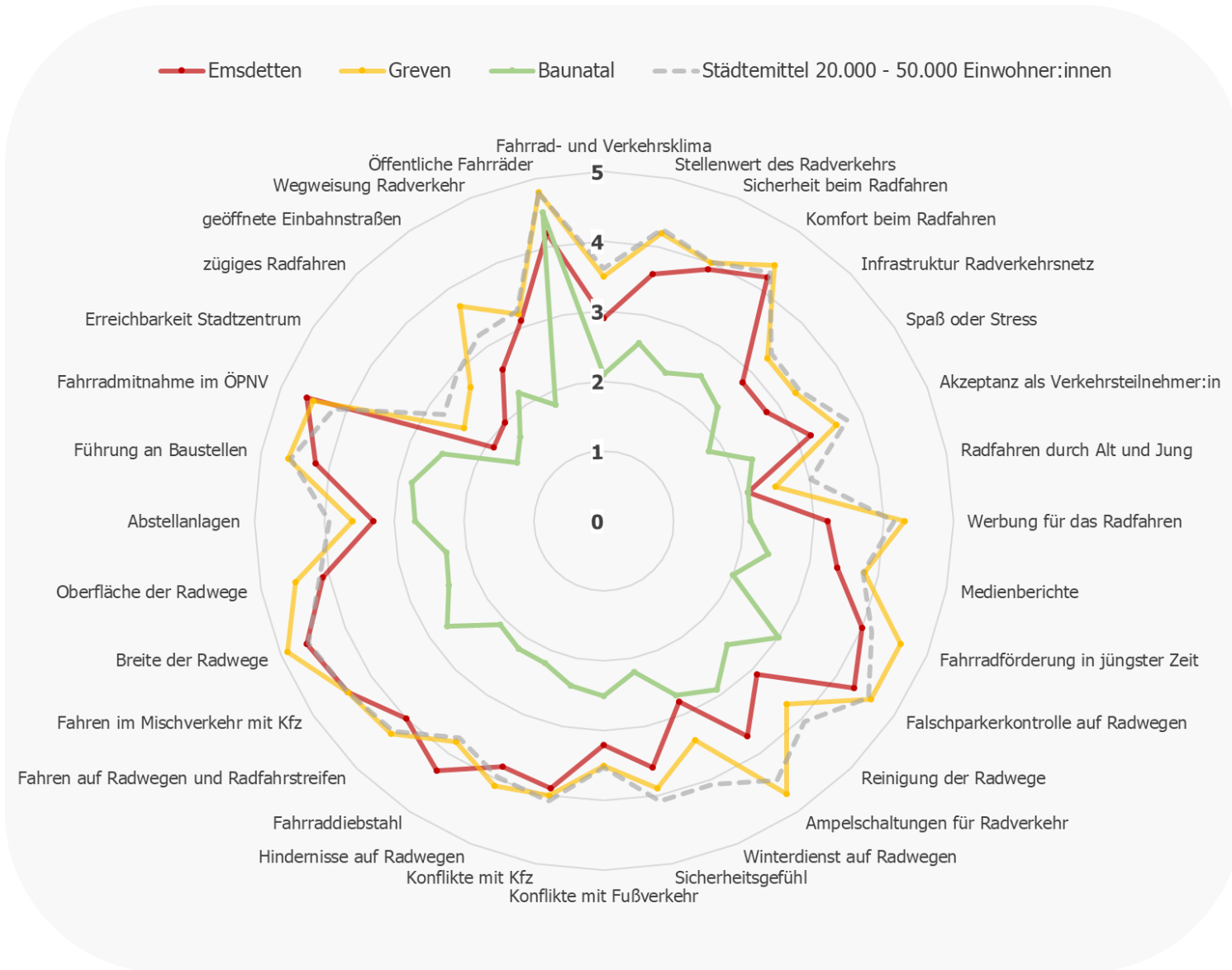
Emsdetten im Fahrradklimatest

Mit einer Gesamtbewertung des Radverkehrs mit der Note 3,46 belegt Emsdetten in der Ortsgrößenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern deutschlandweit Platz 36 von 415, in Nordrhein-Westfalen den 15. von 116 Plätzen. Die 328 Teilnehmenden bewerteten den Zustand des Radverkehrs in Emsdetten damit besser als der deutschlandweite Durchschnitt. Besonders positiv wurde die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Note 1,9), das zügige Vorankommen (Note 2,0) sowie das Radfahren durch Alt und Jung (Note 2,1) bewertet. Eine eher negative Benotung erhielt der Radverkehr in Emsdetten in Bezug auf die Breiten der Radwege (Note 4,6), die Fahrradmitnahme im ÖV (Note 4,6), das Fahren im Mischverkehr mit Kfz (Note 4,4) sowie das Thema Fahrraddiebstahl (Note 4,3).

Der Fahrradklimatest trägt dazu bei, sowohl die Schwächen als auch Stärken des Radverkehrs innerhalb der Gemeinde zu identifizieren und dementsprechend Handlungserfordernisse aufzudecken.

Fahrradklimatest

Abbildung 35 Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests 2021





Fazit

Die kurzen Entfernungen und die geographische Beschaffenheit bieten gute Voraussetzungen für die Radverkehrsförderung in Emsdetten. Begünstigt wird dies zudem durch die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt und den hohen Radverkehrsanteil. Der hohe Radverkehrsanteil kombiniert mit der bestehenden Durchlässigkeit der Emsdettener Innenstadt bewirken, dass bereits viele Bewohnerinnen und Bewohner das Fahrrad für den Weg zum Stadtzentrum und Bahnhof nutzen. Gleichzeitig führt dies jedoch dazu, dass in diesem Bereich eine hohe Anzahl an wild abgestellten Fahrrädern andere Verkehrsteilnehmende stellenweise einschränkt und eine Herausforderung darstellt. Weitere Defizite lassen sich hinsichtlich der Qualitäten und Einheitlichkeit der Radverkehrsanlagen identifizieren, was eine negative Beeinflussung des Fahrkomforts bedingt. In Emsdetten ist die Varianz an Führungsformen hoch und es besteht offenkundig eine Unsicherheit über die Verkehrsrechte und -regeln des Radverkehrs. Das Radfahren in Emsdetten ist folglich für viele Bewohnerinnen und Bewohner nicht intuitiv möglich.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Einheitlichkeit in Führungsformen und Qualität der Radinfrastruktur
- Schaffung eines durchgängigen Fahrkomforts
- Netzlückenschließung
- Schaffung ausreichender und anwendungsgerechter Radabstellmöglichkeiten
- Schaffung eines breiten Verständnisses bezüglich Benutzungspflicht und Mischverkehr
- Schaffung eines rücksichtsvollen Miteinander zwischen Rad- und Fußverkehr sowie Rad- und Kfz-Verkehr

Stärken

- + Hoher Radverkehrsanteil und gutes Fahrradklima
- + Gute Bedingungen Fahrradparken in der Innenstadt und am Bahnhof hinsichtlich Qualität und Zugänglichkeit (dennoch viele wild abgestellte Fahrräder)
- + Planung der Blumenstraße und des Goldbergwegs als Fahrradstraßen
- + Durchlässigkeit der Innenstadt durch geöffnete Fußgängerzone
- + Vorhandene Radwegebeschilderung
- + Lademöglichkeiten für E-Bikes stellenweise vorhanden
- + Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenfahrrädern (+Anhängern) der Stadt wurde gut angenommen und voll ausgeschöpft
- + Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Emsdettener Acht, STADTRADELN)

Schwächen

- Unkenntnis und Missverständnis bzgl. Benutzungspflicht von Wegen und Fahren auf der Fahrbahn
- Fehlende Einheitlichkeit der einzelnen Führungsformen
- Oftmals schmale Radwege neben schmalen Gehwegen als Konfliktstellen aufgrund schmaler Straßenquerschnitte
- Gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs streckenweise als Konfliktstelle
- Mehrzweckstreifen als zusätzlicher Konfliktherd
- Unterschiedliche Qualitäten der Radverkehrsanlagen und stellenweise Mängel (Unzureichende Breite, Belagsschäden, Fehlende optische Erkennbarkeit, Fehlender Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn oder parkenden Kfz und Radweg, Fehlende fahrdynamische Absenkung an Kreuzungen und Einmündungen mit 0-Absenkung)

Onlinebeteiligung

- Unkenntnis und Missverständnis bzgl. Benutzungspflicht von Wegen und Fahren auf der Fahrbahn
- Flächenkonkurrenz zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr
- Gefährliche Nutzung der Mehrzweckstreifen – Konflikte durch ruhenden Kfz-Verkehr
- Mangelnde Rücksicht des Radverkehrs in der Fußgängerzone
- Einführung von Fahrradstraßen (z.B. Föhrendamm, Schützenstr., Rheiner Str.)
- Radwege oft „Buckel- und Slalompisten“ (z.B. Borghorster Str.)
- Unklare bzw. gefährliche Führung an Kreuzungen (z.B. Lange Water, Hansestr./Münsterstr.)
- Wunsch nach einheitlicher Führungsform und Vorfahrtsregelung an allen Kreisverkehren

Ihre Rückfragen

Ausblick / Nächster Schritt: Von der Analyse zum Zielkonzept

Vorstellung + Diskussion im nächsten Lenkungsreis für
das Integrierte Mobilitätskonzept

HANDLUNGSERFORDERNISSE

Wechsel auf umweltfreundliche
Verkehrsträger ermöglichen

Integrierte Straßenraumgestaltung
(Nahmobilität und
Aufenthaltsqualität) fördern

Nahmobilitätsachsen (auch) abseits
der Hauptverkehrsstraßen stärken

Verträgliche Abwicklung des Kfz-
und Wirtschaftsverkehrs

Gute Bedingungen für Pendler
schaffen (in beide Richtungen)

Förderung kleinteiliger Strukturen
hinsichtlich „Stadt der kurzen Wege“

Handlungserfordernisse als Fazit

→ Nächster Schritt: Rückkopplung
mit Trends

Vorstellung + Diskussion im nächsten Lenkungsreis für
das Integrierte Mobilitätskonzept

Soziales



Stadt- und
Straßenräume



Wirtschaft



Neue Mobilität und
Digitalisierung



Umweltverbund



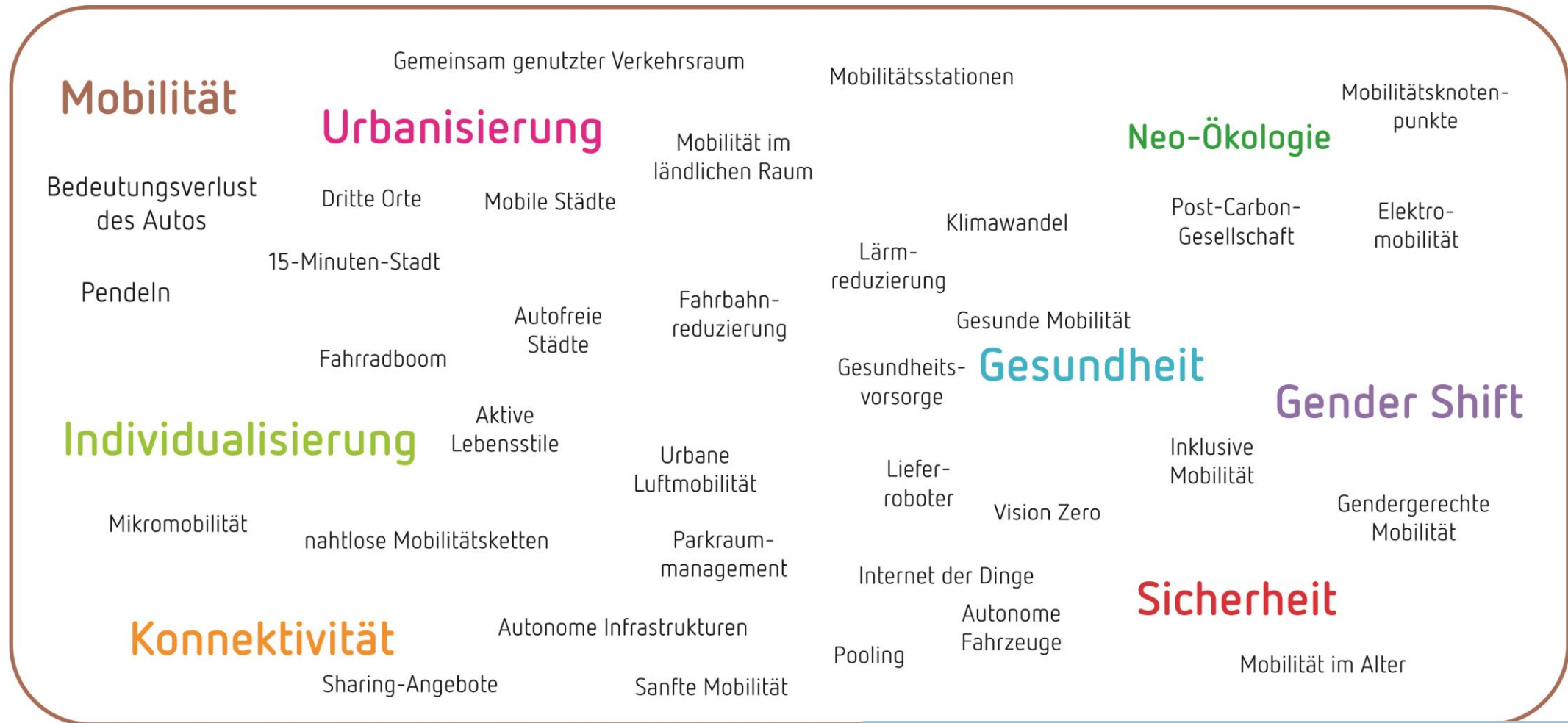
Klima und Umwelt



Vorstellung + Diskussion im nächsten Lenkungsreis für
das Integrierte Mobilitätskonzept

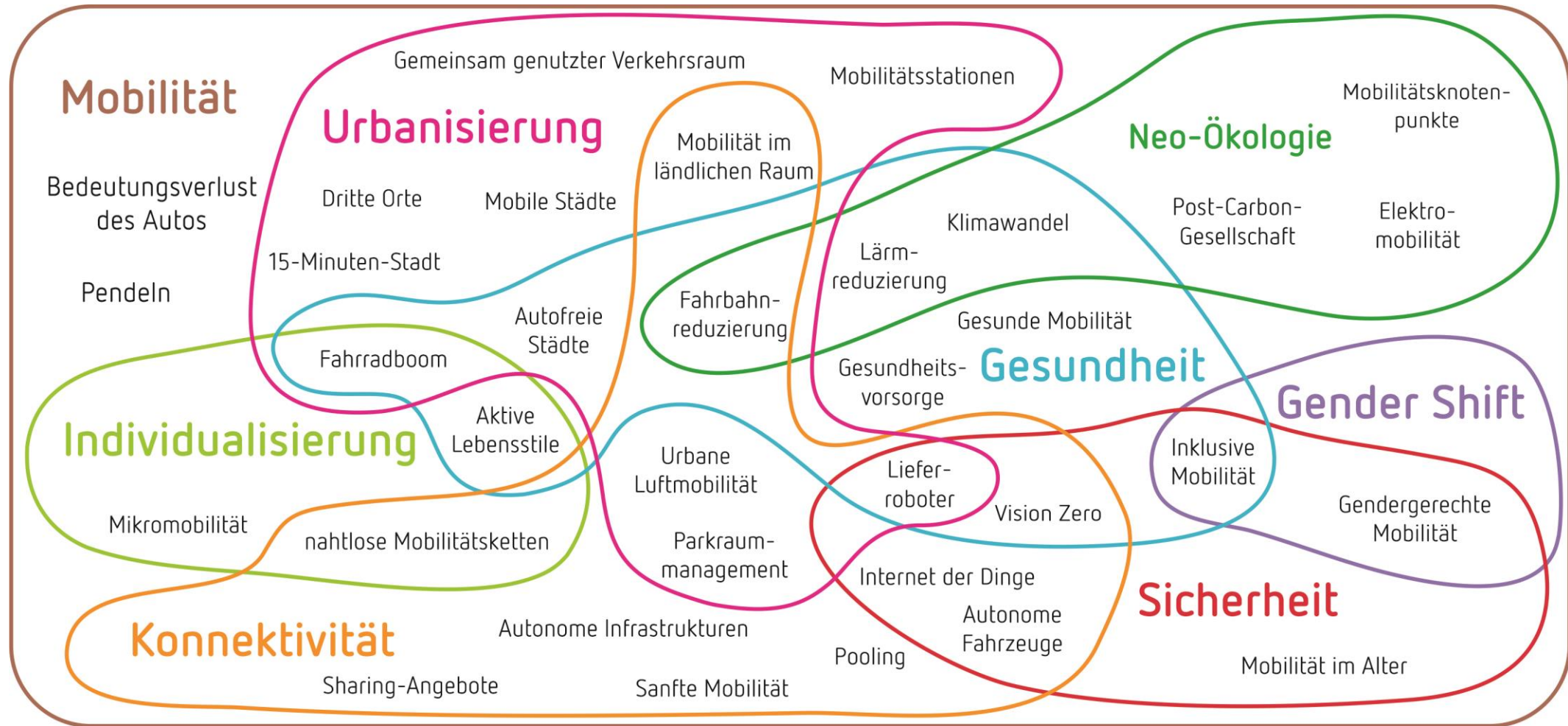


Vorstellung + Diskussion im nächsten Lenkungsreis für
das Integrierte Mobilitätskonzept



Vorstellung + Diskussion im nächsten Lenkungskreis für das Integrierte Mobilitätskonzept

Eigene Darstellung nach: Zukunftsinstitut - Mobility-Trend-Map 2022 (Mobility Report 2021/22)



Eigene Darstellung nach: Zukunftsinstitut - Mobility-Trend-Map 2022 (Mobility Report 2021/22)

Vorstellung + Diskussion im nächsten Lenkungskreis für
das Integrierte Mobilitätskonzept

HANDLUNGSERFORDERNISSE

Wechsel auf umweltfreundliche Verkehrsträger ermöglichen

Integrierte Straßenraumgestaltung (Nahmobilität und Aufenthaltsqualität) fördern

Nahmobilitätsachsen (auch) abseits der Hauptverkehrsstraßen stärken

Verträgliche Abwicklung des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs

Gute Bedingungen für Pendler schaffen (in beide Richtungen)

Förderung kleinteiliger Strukturen hinsichtlich „Stadt der kurzen Wege“

TRENDS

Sicherheit

Urbanisierung

Individualisierung

Konnektivität

Neue Ökologie

Gesundheit

Gender Shift

→ Nächster Schritt:
Entwicklung von vier
Oberzielen

Vorstellung + Diskussion im nächsten Lenkungsreis für
das Integrierte Mobilitätskonzept

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten

Zielkonzept



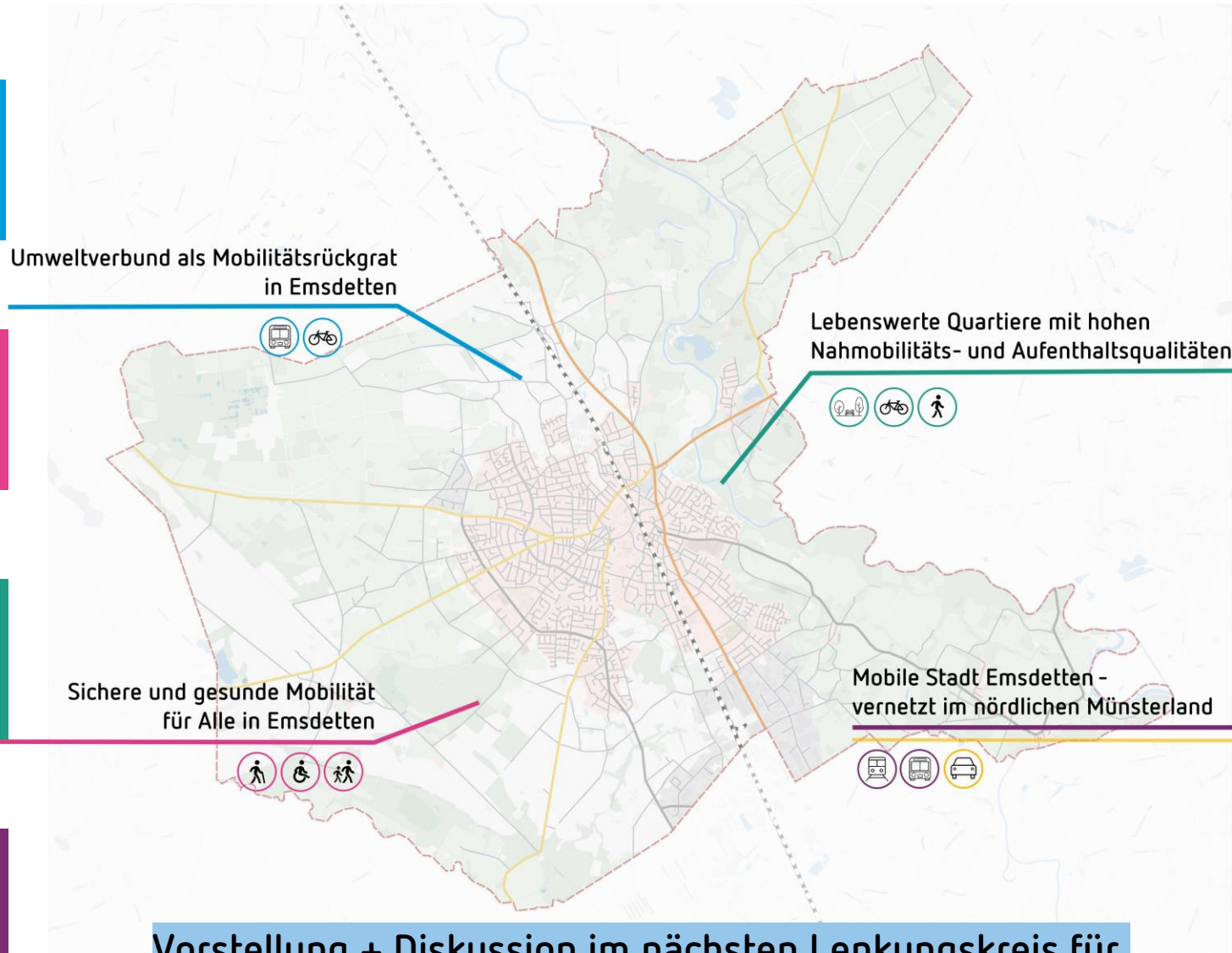
Oberziele

Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Lebenswerte Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland



Vorstellung + Diskussion im nächsten Lenkungskreis für
das Integrierte Mobilitätskonzept

HANDLUNGSERFORDERNISSE

Wechsel auf umweltfreundliche Verkehrsträger ermöglichen

Integrierte Straßenraumgestaltung (Nahmobilität und Aufenthaltsqualität) fördern

Nahmobilitätsachsen (auch) abseits der Hauptverkehrsstraßen stärken

Verträgliche Abwicklung des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs

Gute Bedingungen für Pendler schaffen (in beide Richtungen)

Förderung kleinteiliger Strukturen hinsichtlich „Stadt der kurzen Wege“

RAHMENBEDINGUNGEN UND TRENDS

CO₂-REDUKTION (1,5-Grad-Ziel)

VERKEHRSSICHERHEIT („Vision Zero“)

SICHERUNG DES WIRTSCHAFTSSTANDORTS

MOBILITÄT 4.0

Trends

Sicherheit

Urbanisierung

Individualisierung

Konnektivität

Neue Ökologie

Gesundheit

Gender Shift

Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Lebenswerte Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Vorstellung + Diskussion im nächsten Lenkungsreis für das Integrierte Mobilitätskonzept

Wie geht es weiter?

