

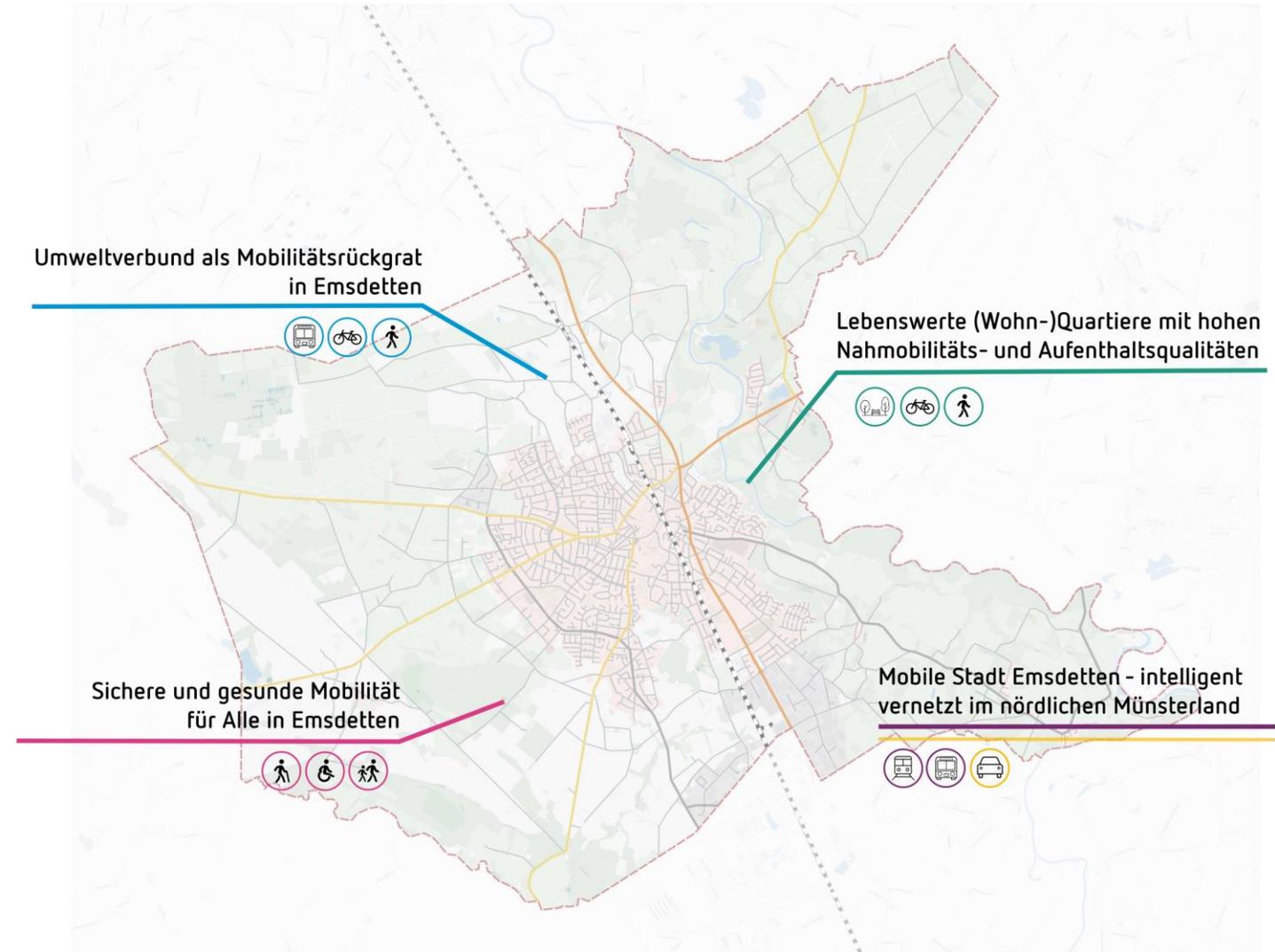
Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten

Zielkonzept



Die Stadt Emsdetten steht vor dem Hintergrund des Klimawandels, demografischer und technologischer Entwicklungen sowie sich verändernden Lebens- und Mobilitätsansprüchen vor vielfältigen Herausforderungen. Mit dem Integrierten Mobilitätskonzept möchte Emsdetten die Mobilitätswende einleiten und sich weiter als attraktiver, lebenswerter Wohn- und Arbeitsstandort entwickeln. Dazu werden die Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote sowie der Ausbau der Infrastruktur für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds in den Fokus gestellt und eine bessere Vernetzung in der Region gleichwie die lokale, lebenswerte Entwicklung der Emsdettener Quartiere angestrebt. Bei allen Planungen werden die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen, insbesondere der vulnerablen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer besonders berücksichtigt.

Dazu wurden Leitziele sowie zugehörigen Unterziele entwickelt, die auf den folgenden Seiten dargestellt sind. Diese bilden die Basis des Integrierten Mobilitätskonzepts sowie die Grundlage aller Verkehrs- und Mobilitätsplanungen in Emsdetten für die kommenden zehn bis fünfzehn Jahre.



Übersicht: Warum Oberziele?

- Oberziele formen die grundsätzliche Entwicklungsrichtung
- Sie konkretisieren die hohe strategische Bedeutung des Integrierten Mobilitätskonzepts für die nächsten 10-15 Jahre
- nicht nur kurz-, sondern auch mittel- und langfristige Maßnahmen werden auf der Basis der Ziele festgelegt → daher Vision und Perspektive wichtig
- **Unterziele:** Konkretisieren Entwicklungsrichtung des Zielkonzepts

Wie sind die Ziele hergeleitet worden?

- basieren auf der Bestandsanalyse sowie den gesammelten Rückmeldungen aus Online-Beteiligung und des Öff. Auftakt
- im Einklang mit übergeordneten Zielen und Grundsätzen (EU, Bund, Land NRW, Klimaschutzziele)
- behandeln Emsdetten-spezifische Probleme und Handlungsfelder
- Berücksichtigen Allgemeine (Mobilitäts-)trends

Warum sind Indikatoren wichtig?

- Anhand der Ziele und ihrer Indikatoren wird die Umsetzung des Konzepts überprüft sowie spür- und messbare Verbesserungen evaluiert → höhere Verbindlichkeit und kein „Schubladendokument“!
- Grundlage für Evaluation der Umsetzung des Integrierten Mobilitätskonzepts (Wirkungs- und Umsetzungsziele)

HANDLUNGSERFORDERNISSE

Wechsel auf umweltfreundliche Verkehrsträger ermöglichen

Integrierte Straßenraumgestaltung (Nahmobilität und Aufenthaltsqualität) fördern

Nahmobilitätsachsen (auch) abseits der Hauptverkehrsstraßen stärken

Verträgliche Abwicklung des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs

Gute Bedingungen für Pendler schaffen (in beide Richtungen)

Förderung kleinteiliger Strukturen hinsichtlich „Stadt der kurzen Wege“

Rückblick: Das Jahr 2021 schloss mit der Stärken- und Schwächen-Betrachtung ab. Betrachtet wurden dabei Daten wie Verkehrsmittelwahl und Bevölkerungsentwicklung sowie tiefergehend die Analyse der verschiedenen Mobilitäts- und Fortbewegungsformen (*Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Bahnverkehr, Kfz-Verkehr, Wirtschafts- und Güterverkehr, E-Mobilität, Inter- und Multimodalität, Mobilitätsmanagement und -marketing sowie Verkehrssicherheit*). Zu den Themen wurden jeweils neben den Stärken & Schwächen die **Handlungserfordernisse** formuliert.

3.5 Fußverkehr – Fazit und Handlungsbedarfe

Stärken

- Vielfältige Freizeitaktivitäten
- Attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld
- Kurze Wege zwischen Wohnorten und Arbeitsorten
- Gute Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen
- Attraktive Gestaltung von Fußwegen
- Gute Wege zwischen Wohnorten und Arbeitsorten

Schwächen

- 21 mangelnde Aufenthaltsqualität einzelner Plätze (im Markt)
- Konflikte mit dem Radverkehr
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radwegen
- Unzureichende Beleuchtung
- Unzureichende Pflege von Gehwegen

Onlinebeteiligung

- Bedarf an zusätzlichen Querungshilfen
- Wünschenswert: Einweisung von Fußwegen
- Wünschenswert: Einweisung von Fußwegen

3.6 Radverkehr – Fazit und Handlungsbedarfe

Stärken

- Gute Erreichbarkeit und gute Erreichbarkeit
- Gute Radwegenetze
- Gute Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen
- Gute Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen
- Gute Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen

Schwächen

- Unzureichende Aufenthaltsqualität einzelner Plätze
- Konflikte mit dem Radverkehr
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radwegen
- Unzureichende Beleuchtung
- Unzureichende Pflege von Gehwegen

Onlinebeteiligung

- Bedarf an zusätzlichen Querungshilfen
- Wünschenswert: Einweisung von Fußwegen
- Wünschenswert: Einweisung von Fußwegen

3.7 ÖPNV – Fazit und Handlungsbedarfe

Stärken

- Guter ÖPNV-Angebot
- Guter ÖPNV-Angebot
- Guter ÖPNV-Angebot

Schwächen

- Unzureichende Aufenthaltsqualität einzelner Plätze
- Konflikte mit dem Radverkehr
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radwegen
- Unzureichende Beleuchtung
- Unzureichende Pflege von Gehwegen

Onlinebeteiligung

- Bedarf an zusätzlichen Querungshilfen
- Wünschenswert: Einweisung von Fußwegen
- Wünschenswert: Einweisung von Fußwegen

6.7 Kfz-Verkehr – Fazit und Handlungsbedarfe

Stärken

- Guter Kfz-Verkehr
- Guter Kfz-Verkehr
- Guter Kfz-Verkehr

Schwächen

- Unzureichende Aufenthaltsqualität einzelner Plätze
- Konflikte mit dem Radverkehr
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radwegen
- Unzureichende Beleuchtung
- Unzureichende Pflege von Gehwegen

Onlinebeteiligung

- Bedarf an zusätzlichen Querungshilfen
- Wünschenswert: Einweisung von Fußwegen
- Wünschenswert: Einweisung von Fußwegen

7.2 Wirtschafts- und Güterverkehr – Fazit und Handlungsbedarfe

Stärken

- Guter Wirtschafts- und Güterverkehr
- Guter Wirtschafts- und Güterverkehr

Schwächen

- Unzureichende Aufenthaltsqualität einzelner Plätze
- Konflikte mit dem Radverkehr
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radwegen
- Unzureichende Beleuchtung
- Unzureichende Pflege von Gehwegen

Onlinebeteiligung

- Bedarf an zusätzlichen Querungshilfen
- Wünschenswert: Einweisung von Fußwegen
- Wünschenswert: Einweisung von Fußwegen

8.4 Inter- und Multimodalität – Fazit und Handlungsbedarfe

Stärken

- Guter Inter- und Multimodalität
- Guter Inter- und Multimodalität

Schwächen

- Unzureichende Aufenthaltsqualität einzelner Plätze
- Konflikte mit dem Radverkehr
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radwegen
- Unzureichende Beleuchtung
- Unzureichende Pflege von Gehwegen

Onlinebeteiligung

- Bedarf an zusätzlichen Querungshilfen
- Wünschenswert: Einweisung von Fußwegen
- Wünschenswert: Einweisung von Fußwegen

Ausschnitte aus der Stärken-Schwächen-Analyse

Rahmenbedingungen und Trends

Neben den Handlungserfordernissen aus der Stärken-Schwächen-Analyse bilden Rahmenbedingungen und Trends Einflüsse auf das Zielsystem. Sie stehen „über“ dem Zielkonzept. Maßgebliche Rahmenbedingungen sind:

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

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

Rahmenbedingungen und Trends

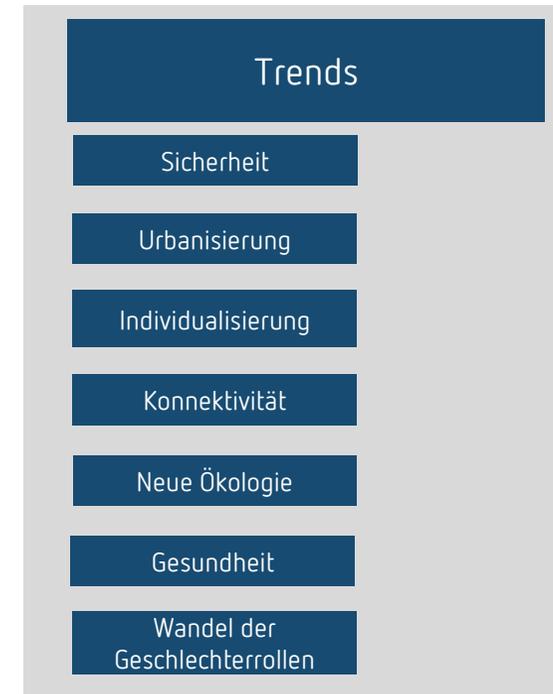
Als Zwischenschritt zwischen der Analyse und den ersten beiden Beteiligungsformaten beschäftigten sich Gutachterteam und Verwaltung mit dem Thema Trends:

Hintergrund ist, dass es neben Emsdetten-typischen Eigenschaften, Problemlagen und Herausforderungen allgemeine und mobilitätsbezogene Trends gibt, die stark von außen in Prozesse wie das Integrierte Mobilitätskonzept Einfluss ausüben. Trends, die es bei der Erstellung von Zielen, Szenarien und einem späteren Handlungskonzept zu beachten gilt.

Für die zukünftige Entwicklung der Mobilität spielt eine Vielzahl unterschiedlicher, teils exogener Faktoren auf unterschiedlichen Ebenen eine Rolle. Dazu gehören zum Beispiel technische Entwicklungen (E-Mobilität, Digitalisierung), sich verändernde Ansprüche an die Mobilität und der gesellschaftliche Wandel, neue Mobilitätsformen sowie auch bundespolitische Ziele oder Klimaschutzziele der EU. Auch wenn die Stadt Emsdetten davon teilweise nur mittelbar betroffen ist, ist das Wissen über die zukünftige Entwicklung für die mittel- bis langfristige Planung der Infrastruktur- und Stadtentwicklung sehr bedeutsam.



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



Übersicht: Was steht über dem Emsdettener Zielsystem? Was sind Äußere Einflüsse?

Stehen über dem Zielsystem

RAHMENBEDINGUNGEN UND TRENDS

CO₂-REDUKTION (1,5-Grad-Ziel)

VERKEHRSSICHERHEIT („Vision Zero“)

SICHERUNG DES WIRTSCHAFTSSTANDORTS

MOBILITÄT 4.0

TRENDS

REGULATIVE EBENE

Äußere Einflüsse auf das Zielsystem



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

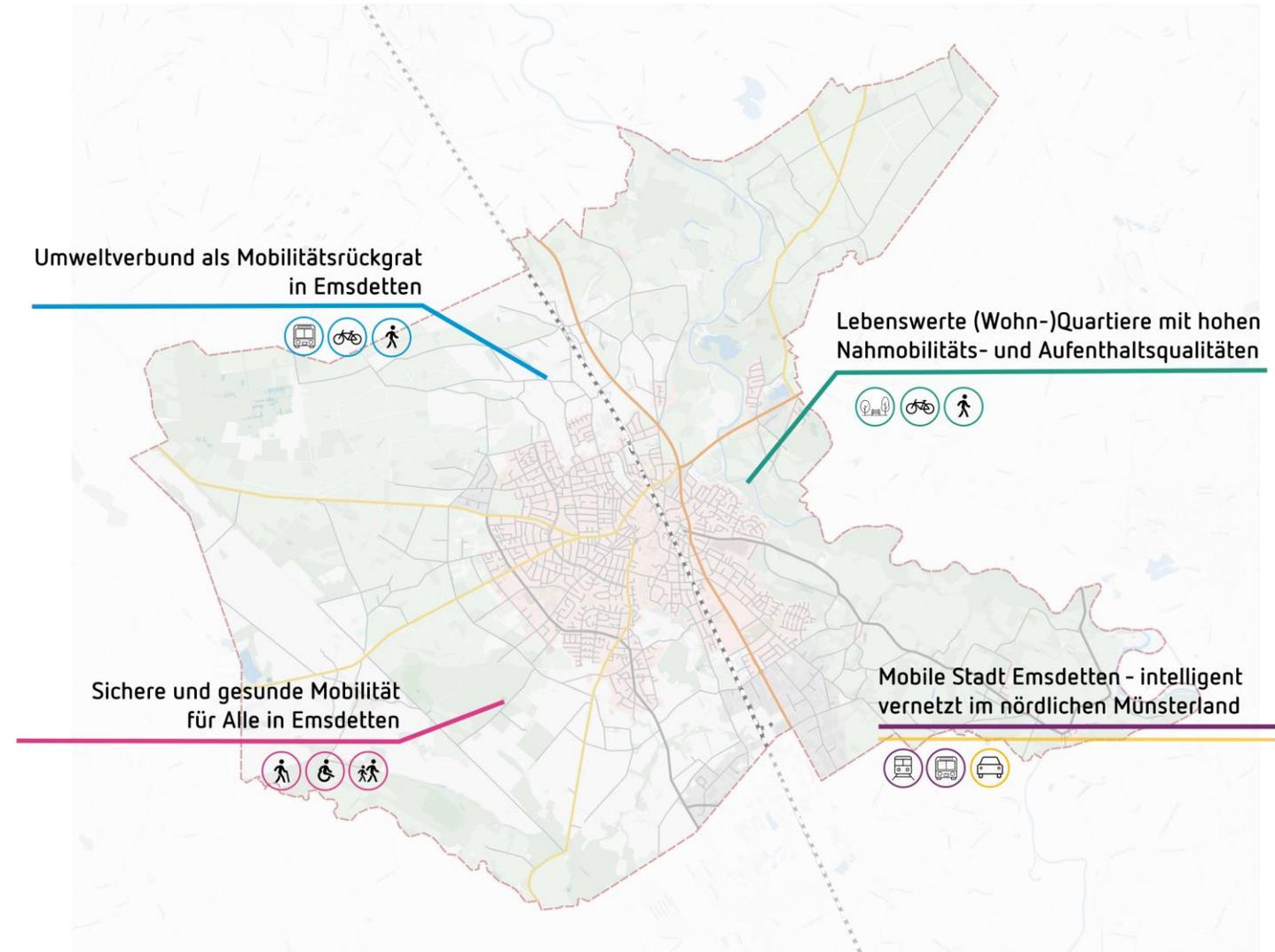
z.B. Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz



Die Handlungserfordernisse und Handlungsfelder wurden nun in vier Oberziele für das Integrierte Mobilitätskonzept übersetzt:

Die Ziele sind wichtig, um im weiteren Prozess hierauf aufbauend verschiedene Szenarien der Mobilitätsentwicklung zu erarbeiten (aus diesen soll ein Vorzugsszenario ausgewählt werden, dessen Realisierung dann durch verschiedene Schlüsselmaßnahmen vorangebracht werden soll).

Basierend auf den Analysen, den Hinweisen aus Verwaltung, Öffentlichkeit und Politik sowie den exogenen und endogenen Entwicklungen/Zielstellungen wird ein Zielbild für das Mobilitätskonzept entwickelt. Die Ziele sollen dabei zum einen als übergeordnete Schnittstelle zu den weiteren Planungen und Zielen der Stadt fungieren und gleichzeitig den Handlungsrahmen für das Integrierte Mobilitätskonzept vorgeben.



HANDLUNGSERFORDERNISSE

Wechsel auf umweltfreundliche Verkehrsträger ermöglichen

Integrierte Straßenraumgestaltung (Nahmobilität und Aufenthaltsqualität) fördern

Nahmobilitätsachsen (auch) abseits der Hauptverkehrsstraßen stärken

Verträgliche Abwicklung des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs

Gute Bedingungen für Pendler schaffen (in beide Richtungen)

Förderung kleinteiliger Strukturen hinsichtlich „Stadt der kurzen Wege“

RAHMENBEDINGUNGEN UND TRENDS

CO₂-REDUKTION (1,5-Grad-Ziel)

VERKEHRSSICHERHEIT („Vision Zero“)

SICHERUNG DES WIRTSCHAFTSSTANDORTS

MOBILITÄT 4.0

Trends

Sicherheit

Urbanisierung

Individualisierung

Konnektivität

Neue Ökologie

Gesundheit

Wandel der Geschlechterrollen

Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in Emsdetten

Im Rahmen einer nachhaltigen und zukunfts-orientierte Ausrichtung der Mobilität werden insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbunds – also somit der öffentliche Personennahverkehr, der Radverkehr sowie die Mobilität zu Fuß – gefördert.

Der Umweltverbund soll in Emsdetten noch attraktiver werden und eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto darstellen – auch/insb. für Arbeitspendler, aber auch für jüngere und mobilitätseingeschränkte Menschen.

Emsdetten bekennt sich dazu, die Mobilitätswende hin zu einer auf den Umweltverbund ausgerichteten Mobilität aktiv zu steuern und zu unterstützen, Mobilitätsalternativen zum Auto zu fördern und so auch zu den übergeordneten Klimaschutzzielen beizutragen.

Unterziele

- Schaffung eines hochwertigen, engmaschigen Alltags- und Freizeitwegenetzes für den Fuß- und Radverkehr zur Anbindung aller relevanten Ziele im Stadtgebiet
- Weiterentwicklung des ÖPNV durch flexible Angebote und Erschließung neuer Zielgruppen (Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler + Schülerinnen und Schüler)
- Etablierung und Integration neuer Mobilitätsformen und alternativer Antriebe als Teil der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung des Umweltverbunds
- Schaffung und Sicherung von gemeinschaftlich nutzbaren, flexiblen Mobilitätsangeboten (insb. Sharing) zur Förderung der Multimodalität
- Etablierung „neuer Mobilitätspunkte“ → nicht nur der Bahnhof als *Hub*, sondern auch in Wohnquartieren und an Arbeitsplatz-Standorten
- Verknüpfung der (umweltfreundlichen) Verkehrsmittel untereinander (auch Pkw + Rad)
- Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur in der Emsdettener Stadtgesellschaft durch Kommunikation und Mobilitätsmanagement

Beispielhafte Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Länge neuer Radverkehrsinfrastruktur

Modal Split

Einwohner mit regelmäßiger ÖPNV-Anbindung

...

Sichere und gesunde Mobilität für Alle in Emsdetten

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und deren Sicherstellung zugleich eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Vor dem Hintergrund sich verändernder demografischer Rahmenbedingungen, einer Alterung und Diversifizierung der Gesellschaft, aber auch gesundheitlicher Risiken, zum Beispiel durch klimatische Auswirkungen oder Bewegungsmangel, stellt die Sicherstellung und Förderung eigenständiger Mobilität für Alle ein vordergründiges Ziel der Stadt Emsdetten dar.

Neben dem Ausbau barrierefreier Verkehrsinfrastrukturen und der Erhöhung der Verkehrssicherheit sind soziale, gesundheitliche und klimarelevante Aspekte in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung einzubeziehen.

Unterziele

- Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit sowie des subjektiven Sicherheitsgefühls im Straßenverkehr
- Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet (Straßen, Wege, Bushaltestellen, Verbindungen)
- Verkehrsberuhigung und -entlastung des öffentlichen Raums (auch hinsichtlich Straßenraumaufteilung)
- Förderung gesunder und für alle verfügbarer Mobilitätsformen (Rad- und Fußverkehr)
- Reduzierung negativer Folgen von Verkehr und Mobilität (z.B. auf Lärm, Luft, Klima, Wohnverhältnisse)
- Grünstrukturen und Alltagsrouten (schonend) verknüpfen
- Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse und Bevölkerungs- und Altersgruppen bei der Mobilitätsplanung
- Schaffung einer Kultur der Rücksichtnahme

Beispielhafte Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Verkehrsunfälle, Schwerverletzte/ Tote	Entwicklung der durch Verkehr verursachten Emissionen im Stadtgebiet	Anteil barrierefreier Bushaltestellen	...
--	--	---	-----

Lebenswerte (Wohn-)Quartiere mit hohen Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten

Emsdetten ist ein beliebter Wohnstandort im nördlichen Teil des Münsterlands. Dieser Standortfaktor soll durch das Integrierte Mobilitätskonzept erhalten und ausgebaut werden, indem attraktive und lebenswerte Straßen, Wege und Plätze sowie eigenständige und verkehrsberuhigte (Wohn-)Quartiere wesentlicher Bestandteil der Anziehungskraft Emsdettens sind.

Daher werden in Emsdetten öffentliche Räume, Stadt- und Mobilitätsplanung zusammen gedacht und mit Umweltbelangen verzahnt. Dies betrifft wiederum auch die Stadt der kurzen Wege zum Beispiel durch gut erreichbare Nahversorgungsmöglichkeiten und eine integrierte, nachhaltige Flächenentwicklung. Vor allem Letztere soll dabei stark im Einklang mit der Klimaresilienz stehen.

Unterziele

- (Wohn-)Quartiere im Zusammenspiel mit Mobilität & Stadtplanung stärken (Integrierte Betrachtung von Stadtentwicklung und Mobilität)
- Straßen, Wege und Plätze, insbesondere in den (Wohn-)Quartieren zugunsten von Aufenthalts-, Nahmobilitäts- und Erholungsqualitäten weiterentwickeln
- Stärkung von qualitativ hochwertigen Verweil- und Ausruhmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Entwicklung und Stärkung straßenunabhängiger Alltags- und Freizeitverbindungen für den Fuß- und Radverkehr
- Minderung räumlicher Barrieren zur Stärkung von Fuß- und Radwegeverbindungen
- Schaffung/Sicherung von nahmobil erreichbaren Infrastrukturen (z.B. Nahversorgungsmöglichkeiten)
- Ausweitung gemeinsam genutzter Mobilitätsangebote auch in (Wohn-)Quartieren und damit Stärkung des nachbarschaftlichen Miteinanders

Beispielhafte Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Anteil der Nahmobilität am Modal Split bei Wegen unter 2 und unter 5 km Länge

Zufriedenheit mit Wohn- und Mobilitätssituation in Emsdetten bzw. den Quartieren

Anteil Bürger mit Nahversorgung in fußläufiger Entfernung

...

Mobile Stadt Emsdetten – intelligent vernetzt im nördlichen Münsterland

Aus der Lage Emsdettens ergeben sich regionale Mobilitätsbedürfnisse. Mit dem Bahnhof verfügt Emsdetten über eine bedeutende Schnittstelle für die regionale Mobilität. Diese gilt es, neben der Sicherung der regionalen Erreichbarkeit über die Straße und Radwege, zu stärken und noch besser nutzbar zu machen.

Dazu ist die Anschlussmobilität an die Schiene durch lokale Mobilitätsangebote des Umweltverbunds sowie flexible Mobilitätsangebote zu fördern. Weiterhin gilt es, regionale ÖPNV-Beziehungen zu stärken oder neu auszubilden. Darüber hinaus ist ebenfalls die regionale Erreichbarkeit Emsdettens für den notwendigen Pkw-Verkehr und für Wirtschaftsverkehre zu erhalten und durch die Förderung regionaler Radwegeverbindungen weiter zu verbessern.

Besonders im Fokus sind in diesem Zielfeld die Bedürfnisse der Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland sowie der Stadt Emsdetten selber – dazu gehören etwa die Erweiterung bestehender Angebote und auch die Verknüpfung mit und durch neue Angebote.

Unterziele

- Verkehrsmittelübergreifende Verbesserung der Mobilitätsangebote für Pendelnde innerhalb von Emsdetten sowie in der Region, auch in interkommunaler Zusammenarbeit
- Weiterentwicklung und Qualitätssprung im ÖPNV und Erschließung neuer Zielgruppen (insb. in den Industrie- und Gewerbegebieten)
- Intelligente und digitale Vernetzung vorhandener und neuer Angebote
- Verbesserung der Anbindung Emsdettens an die Nachbarkommunen insbesondere im Radverkehr (regionale Radwegeverbindungen) und Verbindungen ohne Schienenverbindung
- Sicherstellung der regionalen Kfz-Erreichbarkeit und effiziente Bündelung und verträgliche Abwicklung der Kfz-Verkehre auf überörtlichen Hauptachsen
- Stärkung und Sicherung des Arbeitsstandortes Emsdetten durch eine attraktive und umweltfreundliche Anbindung an die Region in enger Zusammenarbeit der Industrie- und Gewerbebetrieben

Beispielhafte Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Reisezeiten in die Nachbar-kommunen	Entwicklung Fahrgastzahlen im ÖPNV (insb. Pendelnde)	Entwicklung der baulichen Kilometer im regionalen Radwegenetz	...
-------------------------------------	--	---	-----