



Sendenhorst

Integriertes Mobilitätskonzept



Umsetzungskonzept

24.10.2023

Bearbeiter:

Lars Möller, raumkom

Dr. Christian Muschwitz, raumkom

Inhalt

| | |
|--|----|
| Inhalt | 1 |
| 1 Einleitung | 2 |
| 1.1 Inhaltliche Leitlinien..... | 3 |
| 1.2 Planung und Umsetzung – simultanes Vorgehen notwendig! | 4 |
| 2 Handlungsfelder und Werkzeuge (Teil-A) | 5 |
| 2.1 Fußverkehr | 5 |
| 2.2 Radverkehr | 5 |
| 2.3 ÖPNV | 6 |
| 2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)..... | 6 |
| 2.5 Logistik- und Güterverkehr | 7 |
| 2.6 Straßenraumgestaltung..... | 7 |
| 2.7 Neue Mobilität..... | 7 |
| 2.8 Mobilitätsmanagement..... | 8 |
| 2.9 Öffentlichkeitsarbeit..... | 8 |
| 2.10 Raumplanung | 9 |
| 3 Maßnahmen (Teil-B) - Vorgehen | 10 |

1 Einleitung

Das IMK für die Stadt Sendenhorst benennt Werkzeuge (Teil-A) und Maßnahmen (Teil-B), die zur Erreichung der avisierten Zielsetzung führen sollen. Das übergeordnete Ziel, die Stärkung des Umweltverbundes, kann jedoch nur gelingen, wenn die erarbeiteten Werkzeuge und Maßnahmen eine entsprechende Umsetzung erfahren.

Gemäß der Komplexität der Mobilitäts- und Verkehrsplanung und den zahlreichen Berührungspunkten und Interdependenzen zu anderen Bereichen, ist das Spektrum der Werkzeuge (Teil-A) enorm breit. Die Werkzeuge sollen der Stadt Sendenhorst dazu dienen flexibel auf unterschiedliche Problemstellungen und Herausforderung reagieren zu können. Jedes Werkzeug für sich genommen ist relevant und dringlich, doch ist es unabdinglich die einzelnen Werkzeuge in eine Hierarchie zu bringen und zeitliche Abläufe zu skizzieren. Zu diesem Zwecke enthalten die Steckbriefe bereits eine Einordnung hinsichtlich Relevanz, personelle sowie finanziellen Aufwänden und einer zeitlichen Einordnung. Ebenso finden sich potenzielle Anwendungspunkte in Sendenhorst und Albersloh wieder, an denen das aufgeführte Werkzeug angewendet werden kann und entsprechende Maßnahmen nach sich zieht.

Die Maßnahmen (Teil-B) sind bereits konkreterer Natur und stellen die Anwendung von Werkzeugen aus dem Teil-A dar. Hier werden seitens des Gutachters detaillierte Maßnahmenvorschläge gemacht, wie die Stadt Sendenhorst im Kontext unterschiedlicher Problempunkte handeln sollte. Analog zur inhaltlichen Detailtiefe wurden auch konkretere Kostenabschätzungen abgegeben, sodass die Stadt Sendenhorst entsprechende Budgets im Haushalt verankern kann.

Unabhängig von Werkzeug oder Maßnahme sind alle Bestrebungen der Stadt Sendenhorst einer Gesamtstrategie untergeordnet, die vorgibt, welche Handlungsfelder den größten Teil der Zielerreichung versprechen und was dort primär zu tun ist.

1.1 Inhaltliche Leitlinien

Die Umsetzung sollte sich auf der inhaltlichen Ebene an der aufgestellten Strategie orientieren und die entsprechenden Prioritäten setzen, die wir im Folgenden abermals prägnant darstellen:

1. ÖPNV first:

Rückgrat der neuen Mobilität in Sendenhorst kann die WLE-Reaktivierung sein. Allerdings nur dann, wenn entweder der Busverkehr in der bewährten Form erhalten bleibt oder wenn ein Feedersystem (Flexibles, nachfrageorientiertes Zubringersystem) die Bahnhaltepunkte an alle Quartiere der Ortsteile Albersloh und Sendenhorst anschließt. Hier braucht es eine Angebotsoffensive, um ein attraktives Alternativangebot zum MIV zumachen. Die aktuelle Dynamik des 49 €-Ticket gilt es zu nutzen, Bedarfe und Notwendigkeiten sind gegenüber den beteiligten Akteuren (Kreis Warendorf, NWL) zu vertreten.

2. Radverkehr first, too:

Daneben soll der Radverkehr, begleitet und unterstützt durch den Ausbau der Infrastruktur des Radverkehrs, die Hauptlast des Modal-Shifts tragen. Hier kann auf bereits einen Anteil von 24 % (Kreis Warendorf) aufgebaut werden. Die Mobilitätskultur des Münsterlandes, die Topografie sowie bereits solide Strukturen im Bereich der zwischenörtlichen Verbindungen sind Gunstfaktoren, die es weiter auszubauen gilt.

Hierbei rücken insbesondere die innerörtliche Radwegführung, die Wegweisung und die Abstellinfrastrukturen in den Fokus. Diese sind allesamt verbesserungsbedürftig.

3. Information und Aktivierung tut Not:

„Tue Gutes und rede darüber!“ Mobilitätsveränderungen brauchen viel Information und positive Ansprache, d.h. es braucht Kampagnen und Mitmachformate. Diese sollten immer den Gedanken der positiven Kommunikation folgen, d.h. keine Forcierung der Front MIV vs. Umweltverbund. Im Mittelpunkt müssen die positiven Aspekte des Umweltverbundes stehen. Hierbei gilt nicht nur auf die Notwendigkeit der Senkung der CO₂-Emissionen abzustellen. Vielmehr muss den Bürgerinnen und Bürgern der persönliche Nutzen, bspw. die gesundheitlichen Benefits aktiver Alltagsmobilität nähergebracht werden. Des Weiteren gilt es dem Mehrwert durch Umgestaltung von Straßenräumen sowie dem öffentlichen Raum als Ganzes aufzuzeigen. Positive Veränderungen des unmittelbaren Lebensumfeldes sind weit aus wirksamer als abstrakte, schwer greifbare Erfolge im Kontext des Klimaschutzes.

4. MIV ja, aber dosiert

Neben Ortsumgehungen, die absolut sinnvoll und wichtig sind, braucht es dann parallel eine bauliche Veränderung der Straßenräume und Drosselungen der Durchfahrtsmöglichkeiten, sonst kann sich kein Erfolg durch die Umgehungen einstellen. Der MIV ist für einige Wegzwecke und Bevölkerungsgruppen weiterhin ein notwendiger Teil, um die Alltagsmobilität zu gewährleisten. Dieser Fakt darf nicht negiert werden. Hier müssen die Weichen für eine CO2 neutrale und verträgliche Abwicklung des MIVs gestellt werden.

5. Zu Fuß geht´s gut

Beide Ortslagen sind gut fußläufig zu erschließen, dazu müssen gute Standards beachtet werden. In diesem Kontext sind bestehende Strukturen als Nukleus für weitere Netzkonzeptionen zu nutzen. In Sendenhorst bietet sich der Promenadenring an, in Albersloh gilt es den funktionstragenden Ortskern entsprechend an WLE-Haltepunkt und die weiteren Quartiere anzubinden. Hier braucht es direkte Routen und adäquate Querungshilfen an den neuralgischen Punkten entlang des klassifizierten Straßennetzes, dasselbe gilt für Sendenhorst.

6. Ebnet der Neuen Mobilität den Weg!

Neben Sharing-Formen braucht es auch und gerade für die E-Mobilität ausreichend Lademöglichkeiten, weil nicht jeder daheim laden kann. Hier steht das ganze Land und auch die Stadt Sendenhorst vor einer enormen Aufgabe, die zeitnah in Angriff und etappenweise angegangen werden muss. Hier gilt es insbesondere die Quartiere mit Geschossbau und hohen Mieterquoten in den Fokus, als primäre räumliche Handlungsfelder, zu rücken.

1.2 Planung und Umsetzung – simultanes Vorgehen notwendig!

Auf der organisatorischen Ebene ist ein simultanes Vorgehen notwendig, d.h. notwendige konzeptionelle Schritte müssen zeitnah eingeleitet werden, damit mittel- und langfristig die konkrete Umsetzung realisiert werden kann.

Wie bereits angesprochen, weisen Werkzeuge und Maßnahmen unterschiedliche Laufzeiten auf, sind von unterschiedlicher Komplexität und müssen entsprechend mit personellen und finanziellen Ressourcen hinterlegt sein. Dabei gilt es zu vermeiden, dass konzeptionelle Planungen auf Vorrat, denen dann eine konkrete Umsetzungsperspektive fehlt oder die bis dahin nicht mehr dem technischen Stand entsprechen, erarbeitet werden. Dennoch müssen

auch langlaufende Arbeiten zeitig initiiert werden, um eine perspektivische Umsetzung erfahren zu können; zudem um auch deren Förderfähigkeit zeitig anmelden zu können.

Es geht also darum eine Balance zwischen konzeptioneller Planung und Umsetzung zu finden, nicht zuletzt, da auch die Bürgerinnen und Bürger konkrete Veränderungen erwarten und positive räumliche Veränderungen sowie Beseitigung von vorhandenen Problempunkten die beste Werbung für das städtische Handeln sind und Akzeptanz für weitere Maßnahmen schafft.

2 Handlungsfelder und Werkzeuge (Teil-A)

Die Bandbreite und Komplexität der Werkzeuge aus dem Teil-A wurde bereits thematisiert. Im Folgenden wird für jedes Handlungsfeld aufgezeigt, welche Maßnahmen zentral sind und wie die Maßnahmen des Handlungsfeldes aufeinander aufbauen bzw. miteinander abgestimmt werden müssen.

2.1 Fußverkehr

Im Kontext des Fußverkehrs ist die zentrale Maßnahme die Aufstellung eines Fußverkehrsnetzes bzw. Hauptachsen für den Fußverkehr (Werkzeug 1.1), was sowohl in Albersloh als auch in Sendenhorst dafür sorgt, dass die innerörtlichen Ziele für Fußgänger gut erreichbar sind. Doch durch die bloße Ausweisung eines Netzes entsteht in der räumlichen Realität noch kein erfahrbares Netz. Hier gewinnt der Aspekt der „gut erreichbaren Ziele“ Bedeutung. Das konzipierte Netz muss schrittweise ertüchtigt und greifbar werden (Werkzeug 1.2). Zu diesem Zwecke sind die Werkzeuge 1.3-1.6 sukzessive anzuwenden, sie sorgen dafür, dass ein stringentes, räumlich erfassbares und qualitativ hochwertige Fußverkehrsnetze in Sendenhorst und Albersloh entstehen.

2.2 Radverkehr

Analog zum Fußverkehr sind auch hinsichtlich des Radverkehrs leistungsfähige Netzstrukturen (Werkzeug 2.1) das elementare Fundament für gute Bedingungen im Radverkehr. Hier gilt es das konzipierte Netz bzw. die Netze für Sendenhorst und Albersloh entsprechend konsequent zu ertüchtigen (Maßnahmen 3, 4 und 7). Hier kann und sollte die Stadt Sendenhorst überall dort zeitnah tätig werden, wo so sie in der Baulastträgerschaft ist. Für StVO-Eingriffe ergeben sich auf Grund der anstehenden Gesetzesnovelle neue Spielräume für die Förderung des fließenden und ruhenden Radverkehrs, die es entsprechend auszuschöpfen gilt. Die Werkzeuge 2.2-2.7 dienen letztendlich der sukzessiven Herstellung guter Rahmenbedingungen für den Radverkehr, die nach situativem Bedarf bzw. Möglichkeit, eingesetzt werden sollten.

2.3 ÖPNV

Insbesondere im Bereich des ÖPNVs ist das, in Kapitel 1.2 angesprochene simultane Vorgehen, besonders relevant, da im ÖPNV kurzfristige Lösungen nicht existieren. Hier muss die Stadt Sendenhorst mit dem Kreis, den Aufgabenträgern und benachbarten Kommunen in den Dialog treten, um gemeinsame Projekte bzw. ein gemeinsames Vorgehen einzuleiten. In diesem Kontext gilt es die WLE-Reaktivierung als Ankerpunkt für eine Offensive im ÖV zu verstehen, dementsprechend sind Zubringersysteme und die in diesem Bereich möglichen Handlungsspielräume interkommunal auszuloten, um das Optimum an positiven Effekten für Sendenhorst und die umliegenden Kommunen heben zu können.

Im Zuge dessen würde das Förderprogramm des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM) für **Modellprojekte im Bereich des ÖPNVs** eine attraktive Fördermöglichkeit darstellen. Das Förderprogramm befindet sich aktuell im dritten Förderaufruf. Die Fristen für das Einreichen von Projektskizzen sind erfahrungsgemäß recht kurz, bei gleichzeitiger hohen Detailanforderungen im Bezug auf die Antragsskizzen. Daher wird angeraten, die Entscheidung über einen möglichen 4. Förderaufruf zu verfolgen, um bereits vor Veröffentlichung der Förderrichtlinien entsprechende Vorarbeiten zu leisten. Mit Vorarbeiten sind an dieser Stelle die Abstimmung mit Nachbarkommunen, dem Kreis und den Aufgabenträgern gemeint, da das Förderprogramm auch eine gemeinsame Bewerbung erlaubt und durch eine interkommunale Kooperation auch der geforderte „Modellcharakter“ leichter hergestellt werden kann.

2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Auf dem Handlungsfeld des MIVs sind primär regulierende Maßnahmen verankert, die die Abwicklung der MIV-Verkehre möglichst schonend und stadtverträglich ermöglichen sollen. Auch hier eröffnen sich, durch die anstehende StVO-Novelle neue Handlungsspielräume. Hier verweisen wir insbesondere auf die erleichterten Möglichkeiten für die Einrichtung von Tempo-30-Regelungen. Als argumentativer Unterbau für die Anordnung von Tempo-30 gewinnen in Zukunft Aspekte des Umweltschutzes-, darunter des Klimaschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung an Gewicht. Dementsprechend empfehlen wir auch die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes und eines Luftreinhalteplanes, auch wenn die Stadt Sendenhorst dazu nicht verpflichtet ist, können diese Instrumente die Argumentation für Tempo-30 erleichtern. Im Zuge dessen können an Spielplätzen, Schulwegen, Fußgängerüberwege und Streckenabschnitte bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken leichter Tempo-30 eingeführt werden.

Auf Grund der Tatsache, dass die Ortsumgehung für Sendenhorst zwar beschlossen ist, jedoch bis zur Realisierung noch einige Zeit vergehen wird, stellen diese Handlungsoptionen eine

wichtige Möglichkeit dar, um die Durchgangsverkehre einzuhegen, wenngleich dadurch die Intensität der Frequentierung nicht zu mindern ist. Im Albersloher Kontext steht die Entscheidung bzgl. der Ortsumgehung noch aus, sodass eine Verkehrsberuhigung eine besondere Relevanz zukommt, da noch nicht ersichtlich ist, ob und wann eine Ortsumgehung die Verkehrsbelastungen im Siedlungskörper reduzieren werden.

Hinsichtlich der ruhenden Verkehre können bereits jetzt die Handlungsspielräume kommunaler Stellplatzsatzungen genutzt werden, um die herzustellenden Stellplätze bei Neubauten zu beeinflussen.

2.5 Logistik- und Güterverkehr

Hinsichtlich der Logistik- und Güterverkehre spielen die kommende Ortsumgehung für Sendenhorst eine zentrale Rolle. Hier muss durch eine entsprechende Anbindung und Routenwegweisung sichergestellt werden, dass die Schwerverkehre nicht durch den Sendenhorster Ortskern fahren, sondern das Gewerbegebiet über die Umgehungsstraße erreicht wird.

2.6 Straßenraumgestaltung

Das Handlungsfeld der Straßenraumgestaltung ist als Querschnittsfeld zu verstehen. Letztlich ist es Aufgabe einer guten und zielführenden Straßenraumgestaltung die Belange aller Verkehrsträger zu berücksichtigen und zu harmonisieren (Werkzeug 6.1) und dort, wo es sinnvoll ist den Umweltverbund zu begünstigen. Hierbei sind jedoch nicht nur Konflikte zwischen dem MIV und dem Umweltverbund zu beheben und präventiv zu verhindern, sondern auch die Problematiken zwischen Fuß- und Radverkehr, die durch mitunter stark unterschiedlichen Fortbewegungsgeschwindigkeiten nicht immer harmonieren. Letzteres wird durch die steigenden Anteile von Pedelecs weiter begünstigt und potenziell zunehmen. Dementsprechend gilt bei der Neugestaltung einer Straße immer zu bedenken, welche Funktion diese für die einzelnen Verkehrsträger hat und welche Platzbedarfe daraus erwachsen. So wäre auf einer Fußverkehrshauptachse die gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr bspw. nicht der richtige Weg. Die im Zuge des IMK erarbeiteten Netzkonzeptionen für Rad- und Fußverkehr gilt es zu beachten.

2.7 Neue Mobilität

Im Bereich der Neuen Mobilität sehen wir zwei Werkzeuge vor, das Carsharing (7.1) und den sukzessiven Ausbau von Ladeinfrastruktur (7.2). Letzteres Werkzeug stellt die Stadt Sendenhorst vor die Herausforderung, in den limitierten Kapazitäten öffentlichen Raumes Platz für Ladeinfrastruktur zu finden. Dieser muss insbesondere in der Nähe zu Geschosswohnbau hergestellt werden, um auch Mieterinnen und Mieter den Zugang zu Ladeinfrastruktur zu

ermöglichen. Hier empfehlen wir ein schrittweises Vorgehen, um den stetig wachsenden Anteil von E-Autos Rechnung zu Tragen.

Das Werkzeug des Carsharings (7.1) steht in Sendenhorst im Lichte der Tatsache, dass bereits ein Angebot seitens der Stadt, in Kooperation mit einem lokalen Anbieter, bestand. Dieses Angebot besteht seit Beginn 2023 nicht mehr. Ein Angebot im Bereich des Carsharings wäre wünschenswert, im Sinne eines breiten Spektrums von Mobilitätsangeboten für die Bürgerinnen und Bürger. Hier steht die Stadt Sendenhorst bereits in Kontakt mit weiteren Kommunen des Kreis Warendorfs, um mögliche Fördergelder beim TEIL.Land.NRW zu akquirieren, was als sinnvoll erachtet wird. Bei erfolgreicher Förderung sollte eine Evaluation der Nutzungsintensität stattfinden, um im Nachgang eine Entscheidung darüber treffen zu können, ob der Nutzen des Carsharingangebotes die zu tragenden Kosten rechtfertigt.

2.8 Mobilitätsmanagement

Das Handlungsfeld des Mobilitätsmanagement ist inhaltlich und hinsichtlich der Zielgruppen sehr ausdifferenziert aufgestellt. Einerseits setzt es bei der Arbeit mit Kindern und Jugendlichen im Rahmen der Mobilitätsbildung an, andererseits geht es um die Optimierung betrieblicher Mobilität und der Mobilität auf Quartiersebene. Generell sind die Werkzeuge in diesem Handlungsfeld primär organisatorischer Natur. Dementsprechend sind personelle Kapazitäten notwendig, um die anfallenden Aufgaben zu bewältigen. Da diese begrenzt sind, empfehlen wir zunächst die Fokussierung auf ein BMM für die kommunalen Arbeitgeber in erster Instanz. Darauf aufbauend sollte dann auch die lokale Wirtschaft entsprechend angesprochen und animiert werden, die Vorteile und Möglichkeiten des BMM zu nutzen.

Die Arbeit mit Kindern und Jugendlichen ist eine Daueraufgabe. Hier sollte zunächst in Kooperation mit den lokalen Bildungseinrichtungen abgestimmt werden, in welchen Formaten und Intervallen Mobilitätsbildung stattfinden kann, sodass eine Verstetigung und konsistente Vorgehensweise etabliert werden kann.

2.9 Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit im Kontext der Verkehrs- und Mobilitätsplanung spielt eine zentrale Rolle, um Akzeptanz zu schaffen und Information zielgerichtet zu streuen. Von der zeitgerechten und umfänglichen Ankündigung von Baumaßnahmen und den damit einhergehenden Sperrungen bis hin zu größeren, wegweisenden Projekten ist eine adäquate Öffentlichkeitsarbeit immer notwendig. Dementsprechend stellt die Öffentlichkeitsarbeit eine Daueraufgabe dar.

Im Lichte des IMK und den avisierten konkreten Maßnahmen sollten diese entsprechend angekündigt und inhaltlich aufbereitet werden, sodass Zielsetzung, Vorgehen und Endzustand eindeutig werden.

2.10 Raumplanung

Das Thema der Raumplanung wurde als Handlungsfeld in das IMK aufgenommen, da Raumstrukturen determinierende Wirkungen auf das Mobilitätsgeschehen haben. Hier kann die Stadt Sendenhorst in erster Instanz auf eigener Gemarkung wirken und Einfluss auf die Bauleitplanung nehmen. Insbesondere bei Ausweisung neuer Baugebiete gilt es die Durchlässigkeit der neu entstehenden Siedlungskörper sicherzustellen.

Jenseits der Bauleitplanung auf eigener Gemarkung hat die Stadt Sendenhorst bei der Aufstellung von übergeordneten Planwerken, bspw. dem Regionalplan, ein im Raumordnungsgesetz (ROG) verankertes Mitspracherecht. Dies sollte im Kontext der Mobilität entsprechend genutzt werden, um verkehrsrelevante Planungen, die Effekte auf die Stadt Sendenhorst haben oder haben könnten, entsprechend zu begleiten.

3 Maßnahmen (Teil-B) - Vorgehen

Der Maßnahmenteil B schlägt insgesamt zwölf Maßnahmen vor. Im Zuge der Planung und Umsetzung muss die Logik des simultanen Vorgehens angewendet werden. Hierbei sind solche Maßnahmen, die sich maßgeblich auf StVO-Eingriffe und bzw. oder Markierungslösungen stützen, primär und zeitnah umzusetzen. Des Weiteren sind solche Maßnahmen, die die Stadtverwaltung ohne Mitwirkung dritter auf den Weg bringen kann, entsprechend anzugehen.

Kurzfristige Umsetzung:

- Maßnahme 1: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Fußverkehrsförderung
- Maßnahme 3: Radverkehrsführung und Querungshilfen
- Maßnahme 4: Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Angebots/Schutzstreifen und Piktogrammketten

Neben der kurzfristigen Umsetzung sollten zeitnah entsprechende Abstimmungs- und Organisationsaufgaben angegangen werden, die für die mittel- und langfristige Umsetzung weiterer Maßnahmen notwendig sind. Hier müssen die entsprechenden Planungen mit übergeordneter Ebene, Nachbarkommunen und öffentlichen Aufgabenträgern abgestimmt werden, sodass bspw. die Planung der WLE-Haltestellen und deren Umfeld harmonisiert werden und weitere ergänzende Möglichkeiten in der Angebotsplanung des ÖPNV eruiert werden. Letzteres wird mit Blick auf die Zeithorizonte sowohl in der kurzfristigen als auch in der mittelfristigen Zeitschiene im Bereich der Planung und Koordinierung angesiedelt sein.

Kurzfristiges Planen & Koordinieren:

- Maßnahme 2: Shared-Space Lösung Ladestraße
- Maßnahme 6: Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen
- Maßnahme 9: Vorbereitung eines Orts/Stadtbuskonzepts für Sendenhorst und Albersloh
- Maßnahme 10: Parkraumanalyse und Parkraumkonzept
- Maßnahme 11: Betriebliche Mobilitätsmanagement für die kommunalen Arbeitgeber

Im Kontext von Maßnahmen, die bauliche Eingriffe vorsehen, und damit entsprechender Finanzierung und Detailplanung bedürfen gilt es die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu eruieren. Im Sinne eines konsistenten Handelns sollten zunächst jene begleitenden Eingriffe vorgenommen werden, die auch Teil der Maßnahme 1 und 3 sind, sodass diese Maßnahme absehbar vollendet werden.

Mittelfristige Umsetzung:

Bauliche Eingriffe der Maßnahmen:

- Maßnahme 1: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Fußverkehrsförderung
- Maßnahme 3: Radverkehrsführung und Querungshilfen
- Maßnahme 6: Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen
- Maßnahme 11: Betriebliche Mobilitätsmanagement für die kommunalen Arbeitgeber
- Maßnahme 12: Betriebliches Mobilitätsmanagement für die lokalen Betriebe

Weitere investive Maßnahmen sollten in der mittleren Frist vorbereitet und geplant werden, sodass eine Umsetzung in der langen Frist realisiert werden kann.

Mittelfristiges Planen & Koordinieren:

- Maßnahme 5: Ortseingänge an klassifizierten Straßen und Geschwindigkeitsdämpfung im weiteren Verlauf
- Maßnahme 7: Neue Verbindungen und Abkürzungsmöglichkeiten für Fuß und Radverkehr
- Maßnahme 8: Wersessteg in Albersloh für Rad- und Fußverkehr ertüchtigen
- Maßnahme 9: Vorbereitung eines Orts/Stadtbuskonzepts für Sendenhorst und Albersloh
- Maßnahme 12: Betriebliches Mobilitätsmanagement für die lokalen Betriebe

Langfristige Umsetzung:

- Maßnahme 5: Ortseingänge an klassifizierten Straßen und Geschwindigkeitsdämpfung im weiteren Verlauf
- Maßnahme 8: Wersessteg in Albersloh für Rad- und Fußverkehr ertüchtigen
- Maßnahme 9: Umsetzung eines Orts/Stadtbuskonzepts für Sendenhorst und Albersloh
- Maßnahme 12: Betriebliches Mobilitätsmanagement für die lokalen Betriebe

Vor dem Hintergrund angespannter und limitierter kommunaler Haushalte sollte bei der Planung und Umsetzung der hier aufgeführten Maßnahmen in jedem Falle immer die bestehenden Fördermöglichkeiten geprüft werden. Im Werkzeugkatalog (Teil-A) sind die aktuell bestehenden Fördermöglichkeiten jeweils aufgeführt.