

**Dokumentation**

Datum:  
16.08.2022

Uhrzeit:  
17:00–20 Uhr

Ort:  
Sendenhorst, Realschule St. Martin

<b>BESPRECHUNGSART:</b>	Bevölkerungsworkshop IMK Sendenhorst
<b>PROTOKOLL:</b>	Tom Fiergolla (raumkom)
<b>TEILNEHMER/INNEN:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frau Katrin Reuscher (Bürgermeisterin)</li> <li>- Herr Daniel Fühner (Dienstbereichsleiter Planen, Bauen und Eigenbetrieb)</li> <li>- Frau Cornelia Mealing (Stadt Sendenhorst, Klima- und Mobilitätsmanagerin)</li> <li>- Herr Dr. Christian Muschwitz (raumkom)</li> <li>- Herr Fabian Bauer (raumkom)</li> <li>- Frau Judith Schlitter (raumkom)</li> <li>- Herr Tom Fiergolla (raumkom)</li>   <li>- Herr Josef Thesing, Redakteur WN (zeitweise)</li> </ul> <p>sowie</p> <p>rd. 16 Bürgerinnen und Bürger (ggf. die Anwesenheitsliste von Frau Mealing anfordern)</p>

**Tagesordnung**

1. Einführung und Ablauf
2. Mobilität heute- Bestandsaufnahme
3. Mobilität der Zukunft- Ziele
4. Ausblick

• **1. Einführung und Ablauf**

Zum Auftakt der Veranstaltung erfolgte die Begrüßung der Teilnehmenden durch die Bürgermeisterin Frau Katrin Reuscher.

Anschließend erfolgte durch Herrn Dr. Christian Muschwitz ein kurzer Input bzw. die thematische Einleitung. Er erläuterte die Differenz zwischen Mobilität und Verkehr: denn Mobilität ist ein elementares Sekundärbedürfnis, welches zur Realisierung der Primärbedürfnisse notwendig ist. Die Primärbedürfnisse ergeben sich aus den sechs Grunddaseinsfunktionen:

- Arbeiten
- Wohnen
- sich Bilden

- am Verkehr teilnehmen
- sich Erholen
- in Gemeinschaft leben

Auf Grund der regelmäßig bestehenden räumliche Distanzen zwischen diesen Funktionen, ergibt sich die Notwendigkeit mobil zu sein.

Verkehr hingegen beschreibt zunächst die zielgerichtete Ortsveränderung von Personen, Gütern und Informationen unter Verwendung von Energie und Informationen. In Konsequenz dessen kann Verkehr als Instrument zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse beschrieben werden.

Insofern erklärt Dr. Muschwitz, dass ein Mobilitätsentwicklungskonzept dementsprechend kein Generealverkehrsplan ist. Letztere blicken aus der technischen Perspektive auf den Verkehr, ein Mobilitätsentwicklungskonzept / Integriertes Mobilitätskonzept nimmt eine übergeordnete Perspektive ein, die alle Verkehrsträger berücksichtigt.

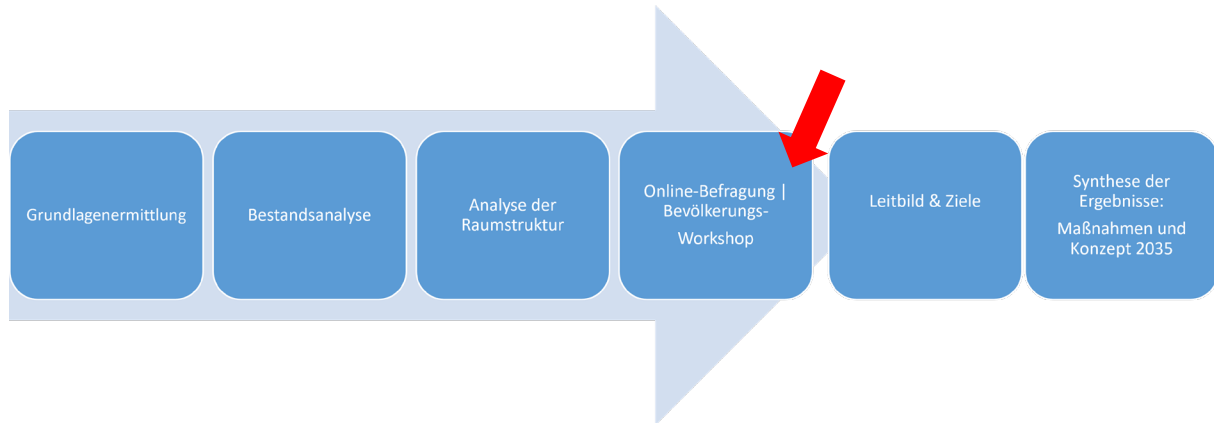
Anschließend wurde Fokus auf den Anlass und die Herausforderungen im Kontext der Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Sendenhorst gelegt. Ein Drittel der menschengemachten CO<sub>2</sub>-Emissionen werden durch den Verkehrssektor verursacht. Angesichts der angestrebten Klimaneutralität bis spätestens 2045, muss also auch der Verkehr emissionsfrei abgewickelt werden. Die dafür notwendigen Schritte müssen jetzt durchdacht und angestoßen werden. Neben der Zieldimension der CO<sub>2</sub>-Neutralität sind jedoch weitere Verbesserungen zu avisieren:

- Verkehrssicherheit erhöhen
- Die Städte und Ortsteile lebenswerter machen
- Mobilität gewährleisten
- Erreichbarkeiten sichern & herstellen

### **Umfassender Charakter des Prozesses**

Daher braucht es einen komplexen Prozess mit umfassendem Charakter. Im Zuge dessen sollte es eine breite Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger geben, so dass alle Potentiale aktiviert und alle Altersgruppen erreicht werden.

Abbildung 1: IMK: Ablauf des Erarbeitungsprozesses



Quelle: Eigene Darstellung

In Abbildung 1 wird der Ablauf des Erarbeitungsprozesses dargestellt, der rote Pfeil markiert den aktuellen Bearbeitungsstand. Die Online-Umfrage sowie der in Bevölkerungs-Workshop sind abgeschlossen. Der Bevölkerungs-Workshop stellt neben der Online-Umfrage ein zentrales Partizipationselement dar, das dem eben genannten Ziel die Initiierung einer breiten Mitwirkung Rechnung tragen soll.

Aufbauend auf den bislang erfolgten Prozessschritten beginnt nun die Erstellung des Leitbildes sowie der Formulierung von Zielen. Diese wiederum sollen als Grundlage für die zu ergreifenden Maßnahmen fungieren.

### **Präsentation der bisherigen Befunde/ Online- Umfrage**

- Herr Dr. Muschwitz stellt schlaglichtartig ausgewählte Befunde der bisherigen Arbeitsschritte vor.

Daran schließt sich die Arbeitsphase des Workshops an.

## **2. Erste Arbeitsphase – Bestandsaufnahme – positiv & negativ**

Die erste Arbeitsphase des Workshops soll dazu dienen, von den Teilnehmern und Teilnehmerinnen zu erfahren, wie sie den Status quo der Mobilität einschätzen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen ihre Sicht auf positive und negative Aspekte der Alltagsmobilität formulieren. Im Folgenden sind die Aussagen knapp dokumentiert:

### **A. Albersloh, positive Aspekte**

- **Fußläufig einkaufen:** Möglichkeiten der Nahversorgung innerorts seien gegeben
- **Radwegnetz sei gut:** Verbindungen zwischen den Gemeinden seien fast alle gut ausgebaut

## B. Albersloh, negative Aspekte

- **Ortskern, Radfahren sei gefährlich:** Landstraßen kreuzten sich im Ortskern, Ursprung noch aus Mittelalter, Ortskern sollte wieder verstärkt den Fußgängern überlassen werden
- **Gehwege seien zu knapp:** Gehwege seien teils „illegal“ schmal (50 cm)
- **ÖPNV schlecht, außer auf Haupttrouten:** ÖPNV in andere Richtung als Münster und Ahlen sei schwer, v.a. für Bauerschaften sehr schwierig
- **Werse sei nur an einer Stelle überquerbar:** Zusätzliche Querungsmöglichkeiten würden die Flexibilität der Routen steigern
- **Radnetz straßenbegleitend sei unvollständig:** Im Radnetz befänden sich Lücken (300m), welche durch einfache Baumaßnahmen geschlossen werden könnten
- **ÖPNV Rinkerode verbinden:** Dort sei bereits guter Anschluss zum ÖPNV vorhanden, auch Albersloh könnte davon profitieren

## C. Sendenhorst, positive Aspekte

- **Verbindung Sendenhorst-Münster:** ÖPNV Verbindung bis 23 Uhr sei sichergestellt, später bzw. nachts wird es aber problematisch
- **„Spazieren gehen gehe super“:** Unter anderem auf der neugestalteten Promenade Sendenhorst, auch die einzelnen Stadtteile seien zu Fuß untereinander gut zu erreichen
- **„Mit dem Auto sei alles recht gut zu erreichen“:** Die Verbindungen innerorts sowie zwischen den Gemeinden gestalte sich unproblematisch
- **Einkaufen mit dem Fahrrad funktioniere gut:** Die Nahversorgungsmöglichkeiten innerhalb Sendenhorst seien mit dem Fahrrad bereits größtenteils gut zu erreichen, weitere Fahrradwege würden dennoch benötigt, damit bestehende Lücken geschlossen werden könnten
- **Wohngebiete untereinander seien gut mit dem Fahrrad erreichbar:** Ähnliches gelte für die Vernetzung zwischen den einzelnen Wohngebieten Sendenhorsts
- **Stadtkern könne gut mit dem Auto umfahren werden:** Es bestünden alternative Routen zu den Hauptverkehrsstraßen im Stadtkern

## D. Sendenhorst, negative Aspekte

- **Gefahrenstellen und Autodominanz:** vor allem Gefahrenstellen für Kinder, Auto seien leider sehr dominant, da Autofahrer auch Schleichwege innerhalb von Wohngebieten nutzten
- **Autos würden dominieren:** durch Autoverkehr im Ortskern müssten Fußgängern Umwege nutzen (v.a. für ältere schwer)

- **Fahrradstraßen fehlten:** es bestehe der Wunsch nach mehr Fahrradstraßen (Straßen.NRW wird in diesem Kontext oft als starrer Akteur genannt)
- **Netzlücke Radverkehr:** bestehende Lücken seien zu schließen
- **Zustand von Straßen sei schlecht:** Speziell Hauptverkehrsstraße am „Asia Markt“ und Straße Richtung Alberskirchen habe besonders schlechten Zustand (sollten aber bereits wieder instand gesetzt sein)
- **Ziel – Quellen Autoverkehr Dilemma:** Durchgangsverkehr sei das kleinste Problem innerhalb Sendenhorst, auch wenn oft ein anderer Eindruck geweckt wird
- **Riesen versiegelte Flächen:** versiegelte Flächen z.B. Parkplätze wie von Aldi & Lidl würden viel Raum in Anspruch nehmen, diese sollten den Komfort für die Kunden gewährleisten, seien aber nie gänzlich ausgelastet. An dieser Stelle fehle allerdings die gesetzliche Grundlage, um Einfluss auf diese im Privatbesitz befindlichen Flächen zu nehmen
- **Warum Gewerbetreibende nicht in der Fußgängerzone?** Stichwort Reaktivierung WLE: Wie könnten Güter über den Schienenverkehr bewegt werden? – Güterverkehr sei im aktuellen Planfeststellungsverfahren nicht vorgesehen
- **Teufelsspirale:** Wenn keine ausreichend sicheren Bedingungen für den Radverkehr gegeben seien, werde im Umkehrschluss vermehrt auf das Auto zurückgegriffen = Modalsplit von 57% auf 22% sei nur durch höheres Sicherheitsempfinden möglich!
- **„Tempolimit 30“:** würde die Sicherheit von Radfahrern und Radfahrerinnen sowie Fußgängerinnen und Fußgängern erhöhen

### 3. Zweite Arbeitsphase – Mobilität der Zukunft – Ziele & Visionen

Das Ziel der zweiten Arbeitsphase war es, die Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich der Mobilität der Zukunft zu erfragen und Visionen zu entwickeln. Hierbei sollte der Fokus auf die Mobilität als Ganzes gerichtet werden und weniger explizite Details erörtert werden. Zwischen der ersten und der zweiten Arbeitsphase wurde eine kurze Pause vereinbart.

- **Menschen im Ort halten:** Es solle versucht werden, Wohnstandort & Arbeitsort zu verbinden. Wege die zurückgelegt werden müssen, sollten weitgehend zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können
- **City Maut:** Menschen „zwingen“ vom MIV umzusteigen und alternative Verkehrsmittel zu nutzen.
- **Verkehr vermeiden:** In Zukunft solle verstärkt darauf geachtet werden, unnötig zurückgelegte Strecken zu vermeiden

- **Attraktivere Preise des ÖPNVs:** ÖPNV Preise sollten besser gestaltet werden, so dass es sich lohne, von Auto auf ÖPNV umzusteigen. Die Nutzung eines Dienstwagens stelle beispielsweise oftmals eine deutlich günstigere Option dar.
- **Zeitnachteil ÖPNV überwinden:** Verbindungen per ÖPNV müssten schneller werden. Zu oft käme es zu Verspätungen und auch die reinen Fahrtzeiten seien tendenziell länger. Der Blick wurde dabei auch darauf gerichtet, dass die Nutzung des ÖPNVs zeitliche Vorteile hinsichtlich der Parkplatzsuche und der Vermeidung von Staus bieten würde. An dieser Stelle wurde zusätzlich ergänzt, dass in Richtung Münster bereits schnelle ÖPNV-Verbindungen vorhanden seien, die anderen Gemeinden dafür umso schwerer zu erreichen sind.
- **Echtzeitdarstellung der verkehrlichen Alternativen:** Die BuBiM-App (Bus und Bahn im Münsterland) biete diesbezüglich eine hilfreiche Option und auch darüber hinaus einige nützliche Features, die den Zugang und Überblick über das ÖPNVs Angebot vereinfachten.
- **Autofahren sei nicht teuer genug.** Wo liegt die preisliche Grenze, um vom Auto auf die Bahn umzusteigen? Eine Bürgerin merkt an, dass für sie persönlich ein Zeitunterschied von 15 Minuten ausreicht, trotz höherer Kosten auf die Verwendung eines PKWs zurückzugreifen, statt mit dem Bus zu fahren.
- **Wunsch nach Shared-Space:** Shared-Space Zonen würden dafür sorgen, dass bislang vom PKW dominierte Straßen lebensfreundlicher und sicherer werden würden. In Shared-Space Zonen seien alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt.
- **Zum Umdenken bringen!** Es müssten Anreize geschaffen werden, welche die Menschen dazu bewegen würden, in Zukunft vermehrt auf den Fuß- und Radverkehr zu setzen, statt auch bei kurzen, täglichen Routen (z.B. dem Weg zum Bäcker) auf den PKW zurückzugreifen
- **Auto effizienter machen:** Eine Vielzahl der zurückgelegten Fahrten wird von maximal einer Person pro PKW zurückgelegt. Dies werfe die Frage auf, inwiefern beispielsweise Mitfahrerbänke eine ernsthafte Option seien.
- **Verlässlichkeit und Mobilität:** Beispiel Mitfahrerbank: Im Falle eines wichtigen Termines sei eine Mitfahrerbank oftmals keine Option, da sie eine Mitnahme und somit rechtzeitliche Ankunft am Zielort nicht garantiere
- **Sensibilisieren/ Umdenken fördern:** Es herrscht bereits Konsens darüber, dass Rad - & Fußverkehr gefördert werden solle und der MIV im Gegenzug reduziert werden müsse. Das Ziel solle also zukünftig sein, kurze Strecken immer günstiger und schneller mit Rad zurücklegen zu können, als mit dem PKW

- **Zielgerichteter Arbeitsverkehr (Busse) / Werksverkehr:** Die in Sendenhorst ansässige VEKA AG sowie das St. Josef Stift arbeiteten im Schichtsystem. Der Großteil der Beschäftigten käme nicht aus Münster, sondern pendele täglich aus Hamm, Beckum und Ahlen. On-Demand Verkehr könnten hier Abhilfe schaffen und die Zahlen der Pendler, welche täglich den PKW nutzten, zu reduzieren. Busse/ Kleinbusse könnten eingesetzt werden, um Beschäftigte an Sammelpunkten einzusammeln und pünktlich zu Schichtbeginn in die Unternehmen zu befördern. An dieser Stelle könnte von der Expertise von *Sei.Mobil* und *Loop Münster* profitiert werden
- **Anbindung der Bauerschaften:** Auch für die momentan schlecht angebundenen Außenbereiche und Bauerschaften könne durch das Loop- Konzept eine Verbesserung erreicht werden.
- **Öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität:** Um die gewünschten Modal-Split Anteile zu erreichen, müssten entsprechende Anreize geschaffen werden. Barrierefreiheit, breite Gehwege und Verweilmöglichkeiten seien Aspekte, die die Aufenthaltsqualität erheblich steigern.
- **Radmitnahme unbegrenzt:** Eine andere Bauweise/ Aufteilung von Zügen und Bussen könne eine Möglichkeit schaffen, mehr Raum zur Mitnahme von Fahrrädern zu gewinnen. Auch die Option, Fahrräder kostenfrei transportieren zu (momentan wird extra Ticket benötigt), würde die Attraktivität enorm steigern
- **Box-Abstellanlagen – SPNV:** Die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel solle gefördert werden. Besonders im Hinblick auf die Reaktivierung der WLE entstehe der Wunsch, an den Haltepunkten / Mobilstationen abschließbare Fahrradboxen zur Verfügung gestellt zu bekommen. Diese schützten nicht nur vor Diebstahl und Vandalismus, sondern auch vor der Witterung
- **Mobilitätsstationen/ Sharing E-Bikes:** Mobilitätsstationen und Verleihsysteme seien hilfreiche Ergänzungen, wenn es um die Sorge gehe, dass das neue teure Rad gestohlen werden könnte. Oft sei diesbezüglich die Unsicherheit der Grund, doch auf den PKW zurückzugreifen. Des Weiteren eröffneten E-Bikes mit Blick auf die potenziell zurückzulegenden Distanzen neue Möglichkeiten der Mobilität
- **Ursachenforschung:** Aus welchen Gründen gibt es Ziel & Quellverkehr? (Arbeit/ Einkaufen/ individuell)
- **Höhere Lebensqualität durch neue Mobilität:** Nicht nur die ökologische Bilanz, sondern auch die Lebensqualität eines jeden Einzelnen lasse sich durch die neuen Formen der Mobilität verbessern. Es müsse darauf aufmerksam gemacht werden, dass Radfahren z.B. auch Spaß und gesundheitliche Vorteile bringt

- **Ausprobieren!** Verkehrsversuche seien gut geeignet, um Impulse zu setzen und Vorteile zu erkennen (z.B. Straßensperrung in Mobilitätswoche). Andere Herangehensweise an Mobilitätsaspekte eröffne neue Perspektiven!

#### **4. Ausblick**

Zum Abschluss der Bevölkerungs-Workshop gab Herr Dr. Muschwitz einen Ausblick auf die nächsten Schritte und den Fahrplan des Integrativen Mobilitätskonzept in Sendenhorst, bevor Bürgermeisterin Katrin Reuscher abschließend nochmals die Prominenz und den Stellenwert des Prozesses für die Stadt Sendenhorst betonte, die Wichtigkeit der Bürgerbeteiligung in diesem Kontext hervorhob und sich in diesem Kontext herzlich für die Teilnahme bedankte. Dann verabschiedete Sie die Bürgerinnen und Bürger und beendete den Workshop.



**Anhang**

Abbildung 2: Anmerkungen Ortsteil Sendenhorst



Abbildung 3: Anmerkungen Ortsteil Albersloh

