



# Integriertes Mobilitätskonzept 2035 für die Stadt Sendenhorst

## Werkzeuge für eine künftige Mobilität



# Impressum

**raumkom** – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Max-Planck-Straße 18

54296 Trier

E-Mail: [info@raumkom.de](mailto:info@raumkom.de)

Telefon: 0651 – 49 36 88 50

Webseite: [www.raumkom.de](http://www.raumkom.de)

Stand: 11.10.2023

## **Autoren:**

Dr. Christian Muschwitz, raumkom

Prof. Dr. Heiner Monheim, raumkom

Lars Möller, raumkom

Viktoria Klose, raumkom

Isabel Beyer, raumkom

Marina Hübeler, raumkom

im Auftrag der

## **Stadt Sendenhorst**

Dienstbereich 6 – Bauen, Planen, Umwelt

Kirchstraße 1

48324 Sendenhorst

Ansprechpartner:

Martin Pötz

E-Mail: [poetz@sendenhorst.de](mailto:poetz@sendenhorst.de)

Telefon: 02526 303-183

# Inhaltsverzeichnis

<b>IMPRESSUM</b> .....	<b>II</b>
<b>INHALTSVERZEICHNIS</b> .....	<b>III</b>
<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b> .....	<b>V</b>
<b>0 EINLEITUNG</b> .....	<b>1</b>
0.1    NUMMERIERUNG, HANDLUNGSFELD UND PRIORITÄT .....	1
0.2    UMSETZUNG .....	1
0.3    ERLÄUTERUNG DES MAßNAHMENHINTERGRUNDES UND DIE STRATEGISCHE BEDEUTUNG .....	2
0.4    ERLÄUTERUNG DER MAßNAHME UND IHRER ZIELSETZUNG .....	2
0.5    ANWENDUNGSBEISPIELE UND FÖRDERFÄHIGKEIT .....	3
0.6    IDENTIFIZIERTE PROBLEMSTELLEN DER ORTSTEILE .....	4
0.7    ANTRÄGE AUS DER POLITIK .....	5
<b>1    FUßVERKEHR</b> .....	<b>7</b>
1.1    HAUPTACHSEN FUßVERKEHR/FLANIERMEILEN .....	9
1.2    NETZQUALITÄTEN DES FUßVERKEHRS .....	15
1.3    QUERUNGSSTELLEN FÜR DEN FUßVERKEHR .....	19
1.4    LEITSYSTEM FÜR DEN FUßVERKEHR .....	27
1.5    SICHERHEIT UND QUALITÄT IM FUßVERKEHR: SCHULWEGSICHERUNG UND VERKEHRSSCHAUEN .....	32
1.6    BARRIEREFREIE MOBILITÄT .....	37
<b>2    RADVERKEHR</b> .....	<b>42</b>
2.1    HIERARCHISCHES RADVERKEHRSNETZ .....	45
2.2    FLÄCHENDECKENDE RADABSTELLANLAGEN .....	51
2.3    WEGWEISENDE BESCHILDERUNG VON RADVERKEHRSANLAGEN .....	58
2.4    REINIGUNGS- UND WINTERDIENST AUF RADVERKEHRSANLAGEN .....	61
2.5    OPTIMIERUNG DER WEGEFÜHRUNG UND DES ABSTELLENS VON FAHRRÄDERN AN EINZELHANDELSSTANDORTEN UND ANDEREN POTENZIELLEN ZIELEN .....	63
2.6    SICHERE KREUZUNGS- UND ABBIEGEGESTALTUNG .....	66
2.7    VERKEHRSSICHERHEIT IM RADVERKEHR DURCH TEMPOANPASSUNGEN DES MIV .....	70
<b>3    ÖPNV</b> .....	<b>72</b>
3.1    HIERARCHISCHES BUSLINIENNETZ .....	75
3.2    MODELLBETRIEB NEUER ANGEBOTSFORMEN (QUARTIERSLINIEN, ON-DEMAND-VERKEHRE) .....	81
3.3    SCHIENENVERKEHR (WLE-REAKTIVIERUNG) .....	83
3.4    ÖPNV-MARKENBILDUNG, SERVICE .....	85
3.5    VERBESSERUNGEN IM ÖPNV-BESTANDSANGEBOT .....	88
3.6    MOBILSTATIONEN .....	91

3.7	DYNAMISCHE FAHRGASTINFORMATIONEN AN HALTESTELLEN UND IN BUSSEN.....	94
3.8	LEITFADEN ZUR AUSSTATTUNG VON HALTESTELLEN .....	96
<b>4</b>	<b>MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR .....</b>	<b>100</b>
4.1	RUHENDER VERKEHR, BEWOHNERPARKEN UND QUARTIERSPARKEN .....	102
4.2	KOMMUNALE STELLPLATZSATZUNG .....	104
4.3	STRAßENRAUMGESTALTUNG, NEUGESTALTUNG ORTSEINGÄNGE UND UMGESTALTUNG VON ORTSDURCHFARTEN....	106
4.4	VERKEHRSLENKUNG .....	108
4.5	VERKEHRSFLUSS UND GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNG .....	111
<b>5</b>	<b>LOGISTIK- UND GÜTERVERKEHR .....</b>	<b>113</b>
5.1	OPTIMIERUNG VON ZUSTELLVERKEHREN .....	114
5.2	LIEFERZONEN (-BEREICHE) .....	117
5.3	WEGWEISUNG UND VORRANGROUTEN FÜR DEN SCHWERVERKEHR .....	119
<b>6</b>	<b>STRAßENRAUMGESTALTUNG .....</b>	<b>121</b>
6.1	HARMONISIERUNG DER VERKEHRSNETZE (INNENSTADT/ORTSTEILE) .....	123
6.2	GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RAUM.....	126
6.3	SHARED SPACE.....	132
6.4	PFAD ERHALTEN, INSTANDSETZUNG UND NEUE MÖGLICH MACHEN.....	134
<b>7</b>	<b>NEUE MOBILITÄT.....</b>	<b>136</b>
7.1	CARSHARING .....	137
7.2	LADINFRASTRUKTUR .....	139
<b>8</b>	<b>MOBILITÄTSMANAGEMENT .....</b>	<b>142</b>
8.1	MOBILITÄTSMANAGEMENT VOM KINDERGARTEN BIS ZUR WEITERFÜHRENDEN SCHULE .....	143
8.2	MOBILITÄTSMANAGEMENT VON DER AUSBILDUNG BIS ZUR RENTE .....	147
8.3	BETRIEBLICHE MOBILITÄTSMANAGEMENTSKONZEPTE.....	151
8.4	QUARTIERSMOBILITÄTSMANAGEMENT .....	154
8.5	HANDLUNGSFÄHIGKEIT DER VERWALTUNG STÄRKEN – VOM WISSEN ZUM TUN .....	157
8.6	BERÜCKSICHTIGUNG DER BELANGE ALLER PERSONENGRUPPEN .....	159
<b>9</b>	<b>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT .....</b>	<b>161</b>
9.1	KOMMUNIKATION NACHHALTIGE MOBILITÄT .....	163
9.2	REGIONALE VERNETZUNG UND LOBBYARBEIT VERKEHRSWENDE.....	166
9.3	TEILNAHME EUROPÄISCHE WOCHE DER MOBILITÄT.....	169
<b>10</b>	<b>RAUMPLANUNG.....</b>	<b>171</b>
10.1	SCHAFFUNG UND ERHALTUNG ATTRAKTIVER UND ERREICHBARER ZIELE .....	172
10.2	DURCHLÄSSIGKEIT DER SIEDLUNGSKÖRPER HERSTELLEN .....	174

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Identifizierte Problemstellen Albersloh.....	4
Abbildung 2: Identifizierte Problemstellen Sendenhorst.....	4
Abbildung 3: Fußverkehrsschema Sendenhorst.....	14
Abbildung 4: Fußverkehrsschema Albersloh.....	14
Abbildung 5: Radwegenetz - schematische Ergänzung Sendenhorst.....	50
Abbildung 6: Radwegenetz - schematische Ergänzung Albersloh.....	50
Abbildung 7: Wirkungsgefüge der Grunddaseinsfunktionen .....	171

# 0 Einleitung

Die Werkzeugsteckbriefe sind einheitlich aufgebaut und gliedern sich wie folgt.

## 0.1 Nummerierung, Handlungsfeld und Priorität

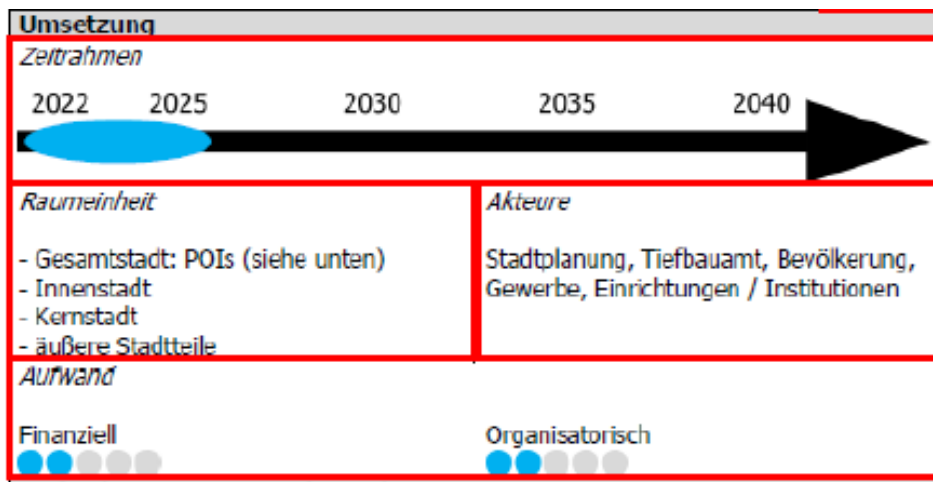
Der obere Kopf weist eine Nummer kombiniert mit einem Handlungsfeldsymbol auf. In der Mitte steht der Titel und rechts oben verdeutlicht die Roteinfärbung der Ausrufezeichen die Dringlichkeit der Umsetzung des Werkzeuges.



## 0.2 Umsetzung

Im nächsten Block „Umsetzung“ wird eine Einschätzung des Umsetzungs-Zeithorizontes auf einem Zeitstrahl vorgenommen. Darunter werden Angaben zu Raumeinheiten gemacht, auf die das Werkzeug anzuwenden ist, sowie die einzubindenden Akteure aufgelistet.

Eine Einschätzung des finanziellen und organisatorischen Aufwandes schließt diesen Block ab.



### 0.3 Erläuterung des Maßnahmenhintergrundes und die strategische Bedeutung

Darunter folgt dann der Block mit Maßnahme und strategischer Bedeutung. Unter Anlass/Hintergrund wird das Werkzeug nochmal thematisch eingefangen und seine Bedeutung hervorgehoben.

<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>
<i>Anlass / Hintergrund</i>

### 0.4 Erläuterung der Maßnahme und ihrer Zielsetzung

Im Unterpunkt Handlungsempfehlung & Zielsetzung erfolgt dann die nach Raumeinheiten (sofern notwendig) differenzierte Maßnahmenbeschreibung.

<i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i>
<b>Gesamtstadt:</b>
Wie oben dargestellt, ist die Anzahl an öff. Dennoch sollten an weiteren Standorten A sicheren Abstellen einladen und damit Sich überwinden; beispielhaft zu nennen sind V und Kirchen, Sport- und Freizeitanlagen wi oder gewerbliche Flächen wie Büro-, Verw Industriestandorte. Dort, wo die Stadt nicht Parkflächen des Einzelhandels) sollte im Si Mobilitätsmanagements der intensive Aust Entscheidungsträgern gesucht werden.
<b>Innenstadt:</b>
Wie oben dargestellt, ist die Anzahl an öff.

## 0.5 Anwendungsbeispiele und Förderfähigkeit

<i>Konkrete Anwendungsbeispiele</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Radstation Bahnhof</li><li>- „DeinRadschloss“-Fahrradboxen S-Bahnhöfe</li></ul>
<i>Förderfähigkeit (Stand 2022)</i>

Der Block konkrete Anwendungsbeispiele erzeugt die Bodenhaftung des Werkzeuges und benennt bereits in Sendenhorst angewendete Fälle oder zeigt noch anzuwendende Beispiele auf. Hierzu beziehen sich die Steckbriefe auf identifizierte Problemstellen. Diese wurde einerseits im Zuge der Ortsbegehung dokumentiert. Andererseits wurden weitere Zuschriften und Hinweise seitens Politik, Verwaltung und Bürgerschaft in diese Dokumentation aufgenommen.

Die umfassende Dokumentation der Ortsbegehung und die Bestandsaufnahme befinden sich in separaten Ortsteil Profilen. Hierfür wurde eines für den Ortsteil Sendenhorst und eines für den Ortsteil Albersloh angefertigt.

Im Anschluss befinden sich jeweils eine Karte je Ortsteil, die die Verortung der Problemstellen und ihre Kennzeichnung beinhaltet. Die Kennzeichnung wird im Rahmen der Steckbriefe aufgegriffen, sodass eine schnelle räumliche Zuordnung erfolgen kann. Hierbei steht das Kürzel „SE01 ff.“ für identifizierte Problemstellen in Sendenhorst, „AL01 ff.“ für jene in Albersloh.

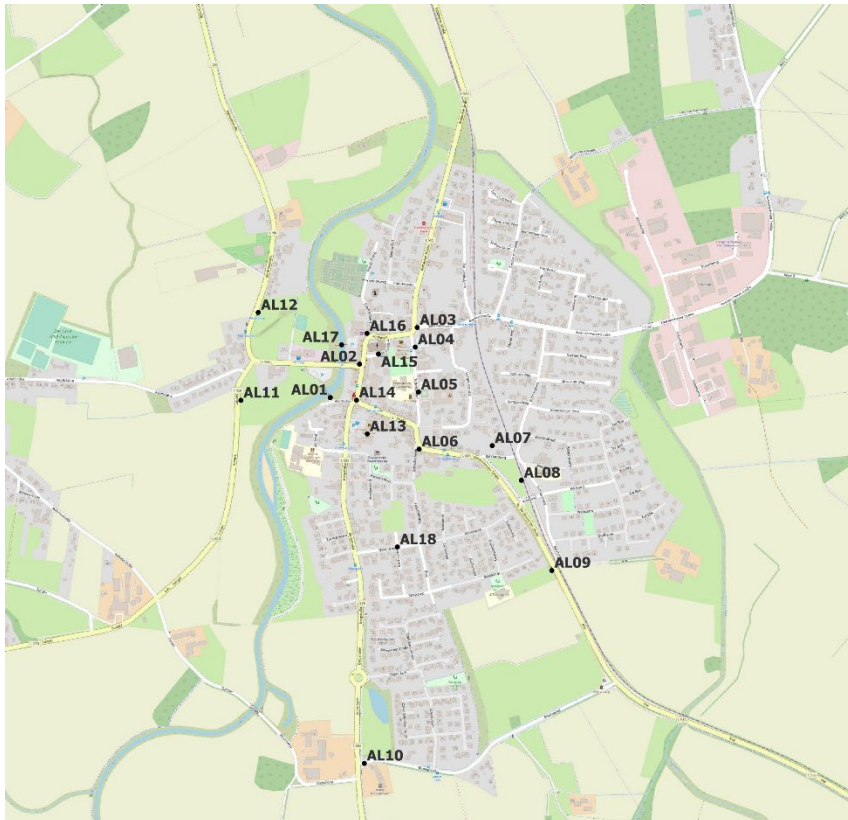
Zusätzlich findet sich weiter unten eine Tabelle mit Anträgen aus der Politik, die für die allgemeineren Maßnahmen, aber vor allem für die konkreteren Maßnahmen im Teil B des Dokuments, relevant sind.

Der Punkt Förderfähigkeit (Stand 2023) schließt den Steckbrief ab und stellt eine aktuelle Auflistung der Fördermöglichkeiten zusammen. So können im Zuge der Umsetzungsphase gezielt entsprechende Fördergeber und Fördertöpfe bemüht werden, um die finanziellen Spielräume der Stadt Sendenhorst zu erweitern.



## 0.6 Identifizierte Problemstellen der Ortsteile

Abbildung 1: Identifizierte Problemstellen Albersloh



### Dokumentation Ortsbegehung

#### Albersloh

- Problemstellen

Kartengrundlage:  
© GeoBasis-DE / BKG 2022

© OMS 2023

Bearbeitet durch:

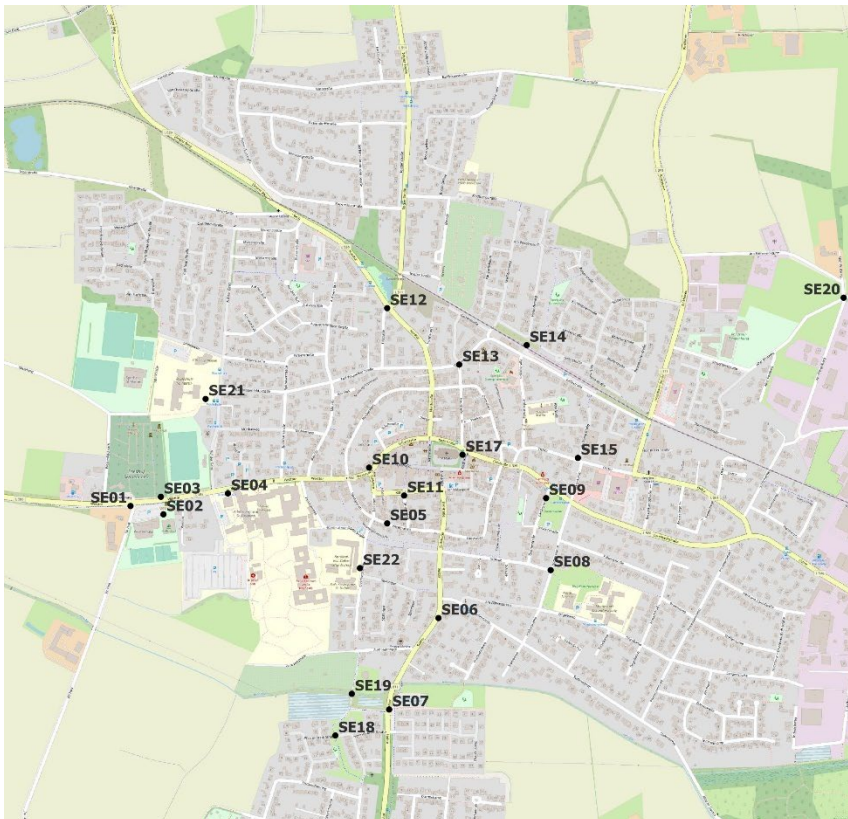
**raumkom**

Maßstab: 1:10.000



0 250 500 750 m

Abbildung 2: Identifizierte Problemstellen Sendenhorst



### Dokumentation Ortsbegehung

#### Sendenhorst

- Problemstellen

Kartengrundlage:  
© GeoBasis-DE / BKG 2022

© OMS 2023

Bearbeitet durch:

**raumkom**

Maßstab: 1:10.000



0 250 500 750 m

## 0.7 Anträge aus der Politik

Nr.	Antragsteller	Datum	Antragsinhalt	Ort	Maßnahme
01	CDU	14.10.2022	Antrag zur Einrichtung von Fahrradstraßen, mit zusätzlicher Nutzung durch andere Fahrzeuge und zur Prüfung, ob es sinnvoll wäre, die Fahrradstraßen als Nord-Süd Verbindung weiterzuführen	Teckelschlaut in Ortslage Albersloh, Sendenhorst Nordgraben, Ostgraben, Südgraben, Westgraben  + Mögliche Weiterführung über den Schwalbenweg, Habichtshöhe, Bergkamp bis Baugebiet Zegen Esch	<b>2.1, 4.4, 6.1</b>
02	B.f.A.	31.08.2022	Die Verwaltung wird beauftragt, bei der zuständige Straßenverkehrsbehörde für die Bereiche mit den größten Gefahrenstellen in der Stadt ein Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen mit der in der Straßenverkehrsordnung dafür vorgesehenen Beschilderung (Schild VZ 277.1) zu beantragen.	Bereiche mit Gefahrenstellen. Beispielhaft: - Westtor vom Ende des Radweges in Richtung Innenstadt über Schulstr., Kirchstr. bis Beginn Radwege auf Oststr. (S) - Nordtor bis Ortsende (S) - Telgter Str. bis Ortsende (S) - Osttor (S) - Südtor bis Ortsende (S) - Sendenhorster Str. stadteinwärts ab Ende Radweg, Kirchplatz, Münsterstr. bis Radweg Richtung Münster (A) - Kirchplatz, Bahnhofstr., Alverskirchener Str. bis Einmündung Storp, mind. bis zur Kreuzung Haberkamp/Buschkamp (A) - Wolbecker Str. bis Querung WLE (A)	<b>2.1</b>
03	SPD	29.08.2022	Optimierung Kreuzungssituation Mauritz. Neuplanung soll sicherere Verkehrsführung, Sicherung der städtebaulichen Qualität gewährleisten	Kreuzung Mauritz	<b>1.3, 1.6, 2.6, 6.1</b>
04	St. Josef-Stift Sendenhorst	19.05.2022	Beantragung der 7. Änderung des Bebauungsplans Nr. 43 „St. Josef-Stift“ zur Ermöglichung der Erweiterung des zentralen OPs und der Intensivstation. Geht mit Verständigung der Nachbareigentümerfamilie einher und mit Verlegung der Straße Pennigstiege.	Bereich St. Josef-Stift, Pennigstiege – Kreuzung, Weststraße/Schleiten	<b>1.2, 1.5</b>
05	Sebastian Sievers – Ortsvorsteher Albersloh	14.05.2023	Parksituation – Beantragt zu prüfen, ob für Parkbuchten eine zeitlich begrenzte Parkdauer von Montag bis einschließlich Samstag eingerichtet werden kann.	Teckelschlaut Albersloh	<b>1.3</b>
06	B.f.A.	12.07.2023	Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Kreis Warendorf verkehrssichere Rad- und Fußwegverbindung zu realisieren	Abschnitt entlang der Alverskirchener Straße von Haberkamp bis Storp	<b>1.5, 1.6, 2.1</b>

07	SPD	20.04.2021	Beantragung der Einrichtung von Wartezonen für Fahrräder an Ampelanlagen vor der Haltelinie der PKW/LKW zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden, zum Vorrang dieser und zur dadurch bedingten Temporeduzierung	Kreuzung Schulsraße/Nordstraße/Kirchstraße	<b>2.6</b>
08	SPD	20.04.2021	Entwicklung, Umsetzung eines Konzepts zur Verkehrsberuhigung zur Verringerung des Durchgangs- und Parkverkehrs, ggf. über diverse Einbahnstraßenregelungen	Wohnquartier zwischen Nordtor über die Fillstraße und Weststraße/Westtor	<b>4.1, 4.4</b>
09	SPD	14.11.2022	Zur Verbesserung der Querungssituation wird die Setzung eines Stoppschildes und die Einrichtung eines Schülerlotsen-/Schülerlotsinnenpunktes beantragt	Querung der Hoetmarer Straße/Osttor	<b>1.5</b>
10	SPD	14.11.2022	Zur Verbesserung der Parkraumnutzung wird beantragt, zu prüfen oder umzusetzen, bestimmte Parkplätze mit zeitlich er Begrenzung der Parkdauer zu versehen, sowie zur Vermeidung problematischer Situationen die Installation eines „Vorfahrt gewähren“ Schildes.	Teckelschlaut/St. Josef-Straße	<b>1.3</b>
11	B.f.A.	18.11.2020	Beantragt wird die Prüfung der Möglichkeit zur Ausweisung von Fahrradstraßen und unechten Fahrradstraßen.	Umfelde von Schulen, Kindergärten, Sportanlagen. Adolfshöhe zwischen Einmündung L850 und Reithalle Albersloh Alter Postweg	<b>1.5, 2.1, 4.4</b>

# 1 Fußverkehr

Der Fußverkehr wird in seiner Selbstverständlichkeit am wenigsten als eigene und relevante Verkehrsart wahrgenommen und entsprechend auch kaum eigens gefördert. Begünstigt wird dies durch zwei Aspekte. Einerseits sind alle Grundstücke fußläufig erreichbar und somit ist eine grundsätzlich nutzbare Fußverkehrs-Infrastruktur flächig vorhanden, sodass ein Handlungsbedarf als weniger akut empfunden wird. Andererseits sind positive Gestaltungsbeispiele für den öffentlichen Raum nur punktuell vorzufinden, zumindest was die Stadtquartiere jenseits Innenstadt und deren prominenter Fußgängerzone und -bereiche betrifft.

Es gilt aber perspektivisch eine tatsächlich höhere Qualität für den Fußverkehr zu schaffen, die über die Frage der reinen Erreichbarkeit hinausgeht. Diesem Anspruch widmen sich die Maßnahmen. Dabei bestehen enge Bezüge zur Gestaltung des öffentlichen Raums. Die Schwierigkeit besteht allgemein darin, dass Umgestaltungen des Straßenraums über das gesamte Stadtgebiet hinweg schwer möglich sein werden. Deswegen gilt es in einer mittelfristigen Perspektive zunächst einzelne, positive Anschauungsbeispiele zu schaffen. Mit einer anspruchsvollen Gestaltung dienen sie als Blaupause, wenn zu späteren Zeitpunkten andernorts dann ohnehin anstehende Erneuerungen des Straßenraumes vorgesehen sind.










Diese Überlegungen finden sich in den Flaniermeilen wieder, die die Anbindung der Ortskerne an die unmittelbar umliegenden, kernstädtischen Stadtbereiche betreffen. Diese Überlegung gilt aber gleichermaßen für die äußeren Ortsteile. Vor allem eine Straßenraumgestaltung mit Begrünung und Bäumen ist geeignet, fußverkehrliche Netzstrukturen in der gebauten Stadt wahrnehmbar zu machen. Ebenso greifen Wegweisungen nicht bloß bekannte Ziele auf, sondern verdeutlichen räumliche Zusammenhänge.

Insofern liegt die Überlegung nahe, zunächst einige provisorische Fußverkehrsachsen samt Wegweisung zu entwickeln. Der Steckbrief zur Netzqualität zeigt aber auch, wie sich solche Überlegungen mit „Wanderalleen“ (mobile Kühlbäume) in die äußeren Ortsteile tragen lassen, ohne diese gänzlich umgestalten zu müssen.

Die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger führen verschiedene Möglichkeiten an, um innerhalb der oben genannten Netze den fußverkehrlichen Komfort und die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Im Themenbereich der Fußverkehrssicherheit werden verschieden Ansätze erörtert, aus denen sich auch Aspekte für die Netzplanung ableiten lassen. Außerdem besteht mit der Schulwegsicherung auch ein Instrument mit starken kommunikativen Elementen, aus denen sich ein entsprechender Bezug ergibt.

Nr.	Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
1.1	Hauptachsen Fußverkehr/Flaniermeilen		2025-2030	
1.2	Netzqualität des Fußverkehrs		2030	
1.3	Querungsstellen für den Fußverkehr		fortlaufend	
1.4	Leitsystem für den Fußverkehr		2025-2030	
1.5	Sicherheit und Qualität im Fußverkehr		fortlaufend	
1.6	Barrierefreie Mobilität		2023-2030	

1.1 	<b>1.1 Hauptachsen Fußverkehr/Flaniermeilen</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
1.3 Querungsstellen für den Fußverkehr 1.4 Leitsystem für den Fußverkehr 1.6 Barrierefreie Mobilität 10.2 Durchlässigkeit der Siedlungskörper herstellen				
<b>Umsetzung</b>				
<i>Zeitraahmen</i>  <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 				
<i>Raumeinheit</i> Innenstadt, Kernstadt	<i>Akteure</i> Stadtverwaltung			
<i>Aufwand</i>  <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">           Finanziell   </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">           Organisatorisch   </td> </tr> </table>			Finanziell 	Organisatorisch 
Finanziell 	Organisatorisch 			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<i>Anlass/Hintergrund</i>  <p>Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet mit einem Fußweg von nur wenigen Schritten bis zu mehreren hundert Metern. Es gibt Hauptfußwege, die zu Fuß von der Quelle bis zum Ziel gemacht werden und sogenannte „Nebenwege“, die mit der Nutzung anderer Verkehrsmittel (Pkw, Bus, Bahn, Taxi, Fahrrad) verbunden sind. Deswegen ist der Fußverkehr das verbindende Element des gesamten Mobilitätsgeschehens und damit eine Grundvoraussetzung aller Mobilität. Gerade diese Selbstverständlichkeit des Fußverkehrs führt dazu, dass dessen Stellenwert zu leicht aus dem Fokus gerät.</p> <p>Zahlreiche Gründe sprechen für eine intensivere Beschäftigung mit dem Fußverkehr. Zunächst ist der Fußverkehr egalitär, stellt keine weitergehenden Anforderungen an die Verkehrsteilnahme, sodass bei gegebener Barrierefreiheit eine Nah- oder Anschlussmobilität</p>				

für alle möglich ist. Mit den relativ geringsten Flächenbedarfen sind die Umweltauswirkungen minimalst.

Trotz des geringen Flächenbedarfs ist die Leistungsfähigkeit hoch, sodass viele Menschen gleichzeitig ihre Ziele aufsuchen können. Dabei ist er auch günstig, gemessen daran, welche Aufwände ansonsten erforderlich sind oder wären, um ähnlich viele Menschen zu bewegen (beispielsweise große Schülergruppen auf dem morgendlichen Weg vom Bahnhof und den zentralen Bushaltestellen zu den Schulen und in die Ortskerne).

Der Fußverkehr gewinnt automatisch eine höhere Attraktivität, wenn dessen Wege attraktiv gestaltet sind und in einer attraktiven städtebaulichen Umgebung stattfinden. Insofern dienen städtebauliche Maßnahmen zur (Um-) Gestaltung von Straßen und Plätze immer auch der Förderung des Fußverkehrs und allen multimodalen Wegeketten deren Bestandteil der Fußverkehr ist. Mit der Verbesserung seiner Bedingungen geht dabei auch eine höhere Verkehrssicherheit einher.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Angesichts der Bestrebung einen höheren Anteil im Umweltverbund insgesamt zu erreichen, kann es nicht befriedigen, die heutige Größenordnung von kreisweit 12 % Fußverkehrsanteil am Modal Split im Kreis Warendorf zu erhalten. In viele Klein- und Mittelstädten werden deutlich höhere Fußverkehrsanteile von 30 % und mehr erreicht. Jedenfalls sollen Zunahmen des Radverkehrs und ÖPNV nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen.

Fußverkehr ist vor allem mit Nahmobilität assoziiert. Dabei werden bei Spaziergängen und Wanderungen auch erstaunlich große Distanzen zu Fuß zurückgelegt. Um das Gehen über mittlere und lange Distanzen zu fördern, müssen alle Fußverkehrsmaßnahmen in einer gesamtstädtischen Netzlogik geplant werden und dürfen sich nicht auf punktuelle Einzelmaßnahmen beschränken. Die wichtigsten Maßnahmen sind in eigenen Steckbriefen ausgeführt.

Für die gezielte Entwicklung innerstädtischen Fußverkehrs, ausgehend von der Innenstadt, wird die Entwicklung eines Netzkonzepts empfohlen. Für diesen Schritt genügt zunächst die Definition von Hauptachsen des Fußverkehrs.

Die Hauptachsen des Fußverkehrs tragen die gestalterische Qualität der Straßen in den Ortskernen (Fußgängerzone, Verkehrsberuhigte Bereiche) in die Quartiere fort. Nicht im Sinne der ihrer jeweiligen verkehrsrechtlichen Regelungen, sondern als hoher, intuitiv erkennbarer gestalterischer Anspruch.

Hierzu gehört eine geeignete Breite möglichst über das Regelmaß von 2,5 m hinaus. Eine Breite von 3,5 m ermöglicht, dass eine Person einem begegnenden Fußgänger-Paar nicht eigens ausweichen braucht und dass entsprechende Distanzen untereinander und zur Fahrbahn hin gewahrt werden können; oder dass zwei Personen mit Regenschirm sich komfortabel begegnen können.

Eine durchgängige Begrünung erhöht die ästhetische Qualität des Straßenraumes. Aufgepflasterte Kreuzungsbereiche ermöglichen ein bevorrechtigtes Queren. An stärker belasteten Straßen sichert eine dichte Folge von Fußgängerüberwegen die Querbarkeit. In den Wohnquartieren sind in der Regel schon Tempo 30 Zonen eingerichtet, zusätzlich dämpfen weitere bauliche Elemente wie Engstellen, auf gepflasterte Kreuzungsbereiche, vorgezogene Gehwegnasen oder versetztes Parken die Geschwindigkeit von Fahrzeugen.

Für die objektive und subjektive Sicherheit des Fußverkehrs an dicht und schnell befahrenen Hauptverkehrsstraßen sind künftig mehr lineare Tempolimits erforderlich. Die bisherigen punktuellen Tempo-30-Limits an sogenannten schutzbedürftigen Einrichtungen reichen nicht mehr aus. Zudem führen sie zu einem häufigen Wechsel der Höchstgeschwindigkeiten, was die Emissionen unnötig steigert und die erforderliche Stetigkeit des Verkehrsflusses verhindert. Insoweit sind auch an klassifizierten Straßen lineare Tempo 30 Limits im gesamten angebauten Bereich notwendig, um eine verträglichere und sicherer Abwicklung des Verkehrs zu erreichen.

Wesentlich zur Verbesserung der städtebaulichen Integration und Aufenthaltsqualität tragen platzartige Aufweitungen mit aufenthaltsfreundlicher Gestaltung bei. Innerhalb von Quartieren sind hierfür vor allem aufgeweitete Kreuzungs- und Einmündungsbereiche geeignet. Die platzartig erweiterten Seitenräume lassen sich mit weiterem Grün und Bänken versehen, Wasserspiele eignen sich als belebendes Element. Je nach Breite können auch einzelne Kinderspielelemente und künstlerische Elemente untergebracht werden. Bereits bestehende Infrastrukturen wie beispielsweise Spielplätze und Kleingrünanlagen sollen in das Fußwegenetz integriert werden. Soweit in räumlicher Nähe verortet, kann auch Außengastronomie berücksichtigt werden bzw., die Gastronomie zur vermehrten Nutzung der öffentlichen Straßenräume für weitere Außengastronomie motiviert werden, da diese die Straßenräume stark beleben kann.

Für die Umsetzung bedarf es einer Grobplanung für alle Achsen. Eine vertiefende Feinplanung sollte dann eine erste modellhafte Umsetzung in beiden Ortsteilen vorsehen, um die Vorteile des Konzepts erlebbar zu machen. Dafür geeignet sind Achsen, die in ihrem Verlauf schon abschnittsweise besondere Qualitäten aufweisen, über eine ausreichende Breite verfügen und in ihrer Netzgeometrie auf die beiden Ortskerne zuführen.



Die konkrete Umsetzung wird besonderes Personalengagement in der Verwaltung für die flankierende Beteiligung, und je nach Dimension auch eine Beauftragung eines versierten Planungsbüros erfordern. Die nötige Umverteilung von Kfz-Verkehrsflächen erfordert eine intensive kommunikative Begleitung, bei der mit entsprechenden Skizzen und Plänen und ggf. guten Beispiele aus anderen Orten gearbeitet werden muss, sodass der Qualitätsgewinn deutlich erkennbar gemacht wird. Die Umsetzung lässt sich am ehesten im Rahmen der Städtebauförderung finanzieren.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**AL01** Der Brückenquerschnitt sollte insofern vergrößert werden, dass sowohl der Fußverkehr als auch der Radverkehr konfliktfrei die Brücke nutzen können. Zudem ist die Zuwegung zur Brücke hier nicht befestigt. Dies gilt es entsprechend anzupassen. Dabei muss die vorhandene Steigung durch eine entsprechende Rampe überwunden werden.



**AL05** Hier besteht ein potenzieller Ankerpunkt für einen Stichweg zur Sendenhorster Straße. Ein sicherer Fußweg ist notwendig, vor allem bedingt durch Kindergarten und Altenheim, die sich in der nahen Umgebung befinden. Es besteht bereits eine Verkehrsberuhigung im Teckelschlaut, die bis dato noch nicht ihre



volle Wirkung entfalten konnte. Die Absenkungen der Bordsteine sind nicht tief genug, sodass ein barrierefreies Passieren, insbesondere für Menschen mit Rollatoren, nicht möglich ist. Auf Grund des in der Teckelschlaut ansässigen Seniorenheims besteht hier ein zu priorisierender Handlungsbedarf.

**AL07** An dieser Stelle in Albersloh besteht die Möglichkeit einen Stichweg auszubauen. Dies gilt insbesondere für den neuen WLE-Haltepunkt. Dafür wäre aber der Ankauf des Grundstücks von Nöten, um die Durchlässigkeit des Siedlungskörpers mittels eines neuen Fußwegs zu verbessern.



**AL17** Die zweite Brücke über die Wersse stellt einen privaten Weg dar. Eventuell sind die Zugriffsmöglichkeiten dennoch zu prüfen, und der Weg kann für den Fuß- und/oder Radverkehr als zusätzliche Überquerungsmöglichkeit der Wersse freigegeben werden. Zukünftige Überlegungen im Kontext der Umgestaltung sollten die Inhalte des Steckbriefes berücksichtigen.



*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr)

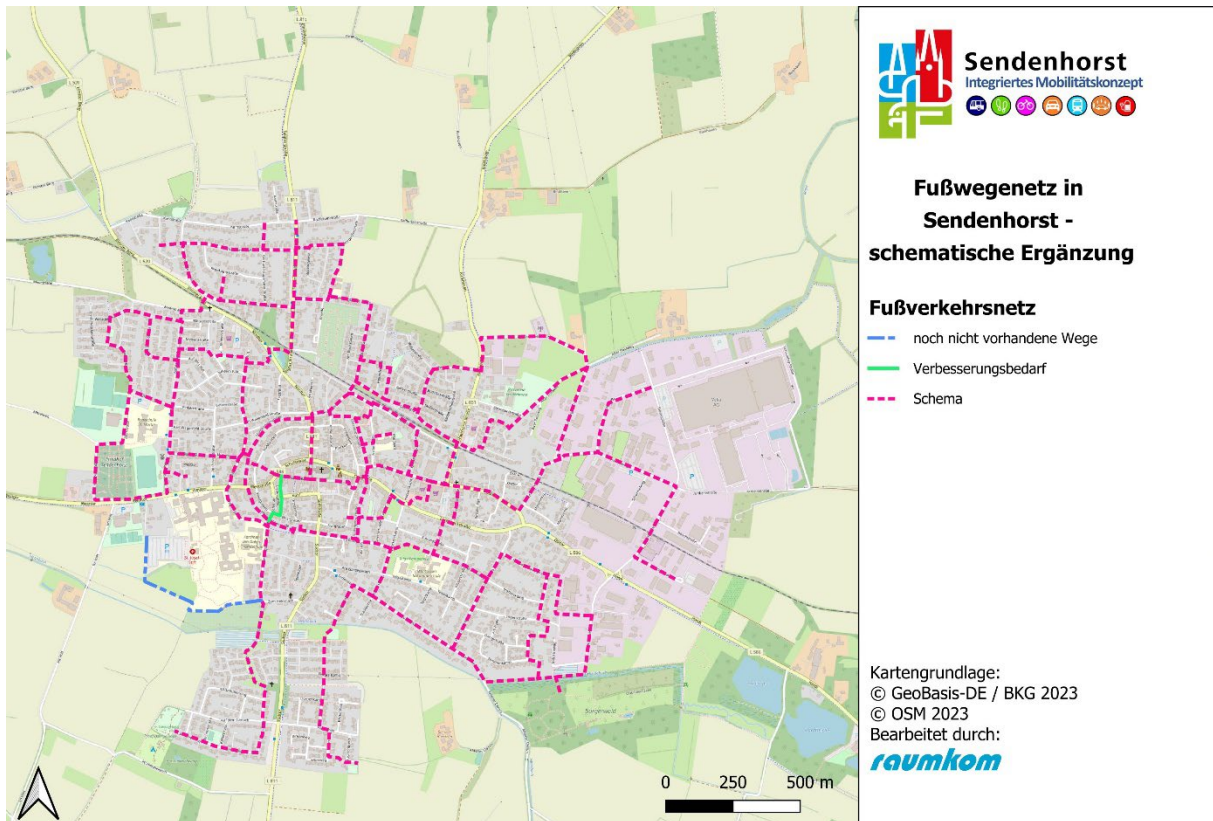


Abbildung 3: Fußverkehrsschema Sendenhorst

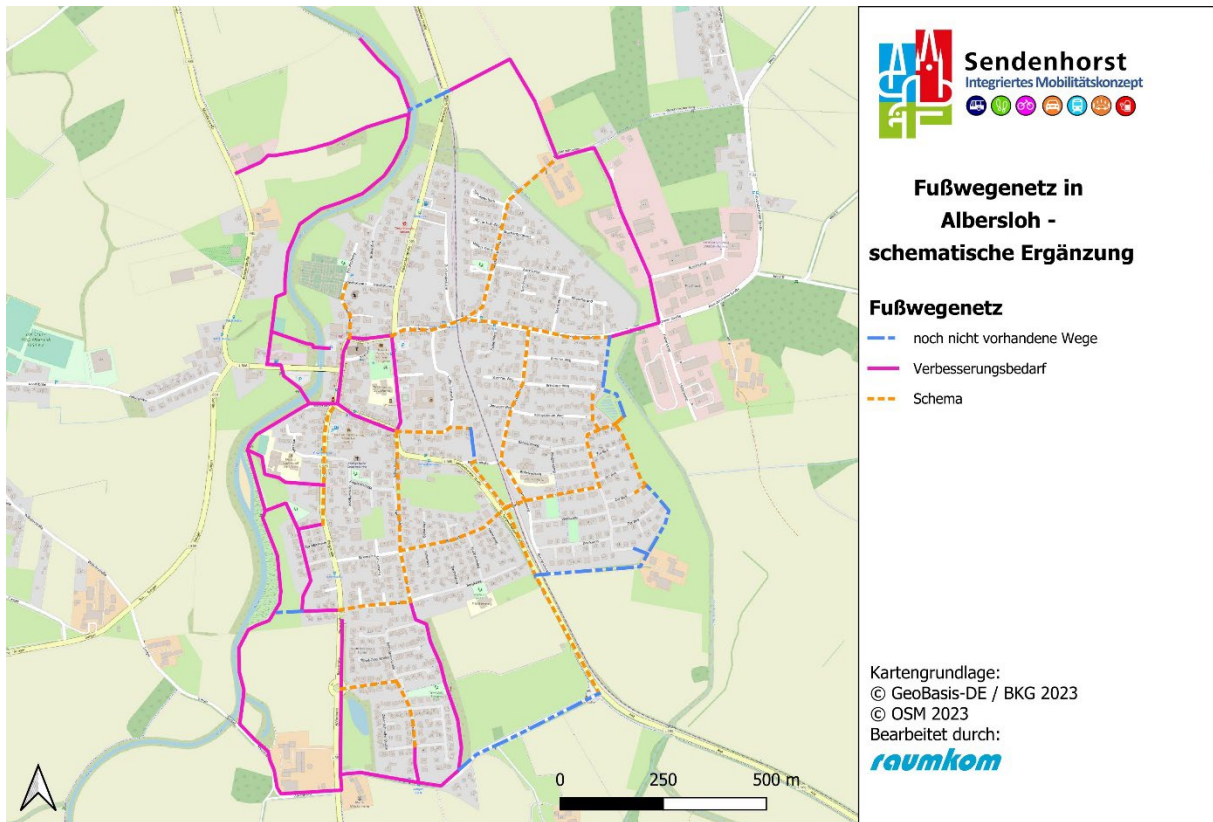











Abbildung 4: Fußverkehrsschema Albersloh

1.2 	<b>1.2 Netzqualitäten des Fußverkehrs</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
1.3 Querungsstellen für den Fußverkehr 1.6 Barrierefreie Mobilität 6.3 Gestaltung öffentlicher Raum 10.2 Durchlässigkeit der Siedlungskörper herstellen				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitraumen</i></p> 				
<p><i>Raumeinheit Gesamtstadt</i></p> Äußere Stadtteile, Kernstadt	<p><i>Akteure</i></p> Stadtplanung, Straßenverkehrsamt, Ordnungsamt, Öffentlichkeitsarbeit			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">           Finanziell   </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">           Organisatorisch   </td> </tr> </table>			Finanziell 	Organisatorisch 
Finanziell 	Organisatorisch 			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Während für alle anderen Verkehrsarten differenzierte Netzstrukturen mit prominenten Hauptachsen bis hin zur kleinsten Anliegerstraße entwickelt wurden, gibt es für den Fußverkehr bislang kaum differenzierte Netzplanungen, in denen auch Hauptachsen des Fußverkehrs mit breiten Gehwegen oder sogar ohne jeden Autoverkehr angeboten werden, auf denen das Gehen sicher und komfortabel ist und darüber hinaus vor allem auch Spaß macht. Häufig liegen nur Mindestmaße vor, die bereits für zwei Personen nebeneinander oder mit Gepäck für ein komfortables Gehen zu schmal sind.</p>				

Solche neuen Netzstrukturen orientieren sich zunächst an der Menge des Fußverkehrs (Querschnittsbelastung) und der städtebaulichen Funktion der jeweiligen Straße und Verbindung. Aber auch Straßen mit geringeren Fußverkehrsdichten benötigen eine ausreichende Qualität.

Unter Umständen sind einzelne der naheliegenden Verbindungen in früheren Zeiten bereits wichtige Wegeverbindungen gewesen, die später durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterbrochen wurden. Hierüber können u.U. Gespräche mit ortshistorisch versierten Personen oder Recherchen in den Ortsarchiven Auskunft geben. Wenn es sich um historisch bedeutsame Wegebeziehungen handelt, können entsprechende Hinweise für die Namensgebung dieser „Routen“ und die Motive künstlerischer Gestaltung entsprechender routenbegleitender Elemente Anregungen bieten. Im Münsterland gab es einige wichtige Pilgerstraßen, auch dies könnte für das Herausarbeiten historischer Bezüge hilfreich sein.

Zur Förderung solcher gesamtstädtischen Flaniermeilen reichen keine singulären und punktuellen Maßnahmen, wie beispielsweise ein zentraler Fußgängerbereich. Vielmehr braucht es hierfür zusammenhängende Netze, die alle Quartiere einbeziehen. Sie verbinden Wohnstandorte mit den Zielen der täglichen Versorgung, mit aufkommensstarken Zielen wie Schulen, Einkaufsagglomerationen, Arbeitsplatzkonzentrationen und Freizeitzielen, sowie diese untereinander.

Wichtig für die Planung und Gestaltung von Flaniermeilen ist neben der rein fußverkehrstechnischen Qualität der Verkehrsflächen die visuelle und städtebauliche Qualität des öffentlichen Raumes. Hier spielt städtisches Grün eine maßgebliche Rolle, mit Alleen, Grünstreifen und darüber hinaus interessanten Wegen längs belebter Schaufensterfronten. Der Mensch geht mit den Füßen und flaniert mit den Augen.

Die Siedlungskörper in Albersloh und Sendenhorst verfügen bereits jetzt über eine Vielzahl von kleinen Stichwegen, die als Fußverkehrsverbindung fungieren. Manche dieser Stichwege sind im Verlauf der Zeit durch Bebauung und Verkehrsmaßnahmen verloren gegangen. Hier muss einerseits geprüft werden, wo diese wiederhergestellt, und andererseits durch neue ergänzt werden müssen. Hierbei sollte der Mehrwert durch eine direktere Wegeverbindung als maßgebliches Kriterium herangezogen werden.

Der Fußverkehr ist kein reiner Kurzstreckenverkehr und seine Leistungsfähigkeit wird leicht unterschätzt. Viele Menschen gehen gerne auch längere Entfernungen, vor allem dann, wenn die Wege schön sind. Daher sind auch die Wege in Parks und Grünanlagen sowie am Bebauungsrand, auch in freier Natur, sehr wichtig für den Fußverkehr und nach Möglichkeit sinnvoll innerhalb dessen Netze zu berücksichtigen.

Ein wichtiges Element für Fußverkehrsachsen ist die Ausstattung der Straßen mit Bänken, weil es neben dem fließenden Fußverkehr auch den „ruhenden Fußverkehr“ gibt, also das Stehen und Sitzen im öffentlichen Raum, den Aufenthalt. Neben ausreichend Platz benötigen Gehwege hierfür eine angemessene Ausstattung. Der Fußverkehr belebt somit Straßen und Plätze. Ohne Gehende und Stehende, bzw. sitzende Menschen, wirken Straßen öde und leer, es entsteht dann leicht soziale Unsicherheit.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Für den Fußverkehr sind attraktive Bedingungen auf Ebene der Ortsteile und Quartiere herzustellen. Dies umfasst verschiedene Dimensionen.

Hinsichtlich der Gestaltung des Straßen- und des öffentlichen Raumes betrifft dies vorrangig ein barrierefreies Netz, in dem entweder im klassischen Separationsprinzip die beidseitigen Gehwege immer mindestens 2,50 m breit sind, in Geschäftsstraßen auch 3 m. In Straßen mit deutlich kleineren Gehwegbreiten und chronisch zugeparkten Gehwegen muss durch die straßenverkehrsrechtliche Umwandlung zum verkehrsberuhigten Bereich die Mitbenutzbarkeit der bisherigen Fahrbahnen durch den Fußverkehr sichergestellt werden. Das kann durch gestalterische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen unterstützt werden, aber die Anforderungen an verkehrsberuhigte Bereiche sind seit den 1980er Jahren deutlich vermindert worden, ein niveaugleicher Totalumbau ist dafür nicht mehr nötig. Die theoretische Trennwirkung der Borde, die durch das Gehwegparken sowieso entkräftet wird, kann auch durch einfache punktuelle Einbauten, z.B. Kübelbäume, neutralisiert werden. Auf diese Weise können die vom Fußverkehr nutzbaren Flächen deutlich vermehrt werden. Oft muss der Fußverkehr wegen zugeparkter Gehwege bereits heute auf die bisherigen Fahrbahnen ausweichen, aber ohne die Absicherung durch die Mischfläche und das Tempolimit auf Schrittgeschwindigkeit.

Im Quartiersnetz erlauben die meist geringen Kfz-Verkehrsstärken meistens eine solche Mischnutzung der Fahrbahnen.

Bei der Bauleitplanung für neue Quartiere ist es wichtig, die Baublöcke nicht zu groß anzulegen, damit der Fußverkehr nicht zu Umwegen längs der Baufluchten gezwungen wird. Engmaschige Straßennetze bieten mehr Wegeoptionen als grobmaschige, was wiederum der Umwegeempfindlichkeit des Fußverkehrs Rechnung trägt. Solche internen Wegenetze müssen in die Fußwegweisung einbezogen werden.

Zu prüfen ist, ob sich bei Bedarf zusätzliche Wegeverbindungen durch Einbeziehung von zunächst nicht öffentlichen Flächen in die Wegenetzplanung schaffen lassen, um die Netze

durchlässiger zu machen. Dies kann durch den Erwerb entsprechender Flächen oder das Aushandeln von Wegerechten geschehen.

Wesentlich gewinnen kann der Fußverkehr durch die Erreichbarkeit von Läden und anderer Versorgungseinrichtungen innerhalb der Ortsteile. Diese Dezentralität ist am ehesten möglich, wenn die oft übliche Massierung großflächiger Einzelhandelsstrukturen am Stadtrand und im suburbanen Umland verhindert werden kann.

Ankerpunkte für dezentrale Einzelhandelsentwicklungen und zugleich Kristallisationspunkte für gut funktionierende öffentliche Räume können geschaffen werden, wenn an mehrarmigen Kreuzungen einzelne Fahrtrichtungen „abgehängt“ werden oder wenn längere Straßen in ihrer Mitte durch Netztrennungen „abgehängt“ und die so gewonnenen Flächen für eine Platzgestaltung genutzt werden können. Durch eine Folge solcher Maßnahmen können dann quartiersinterne oder auch quartiersübergreifende Hauptverbindungen geschaffen werden.

Generell tragen Bäume in besonderem Maße zur stadtgestalterischen und straßenräumlichen Verbesserung bei, geben dem Fußverkehr Orientierung und bieten vor allem bei großer Hitze sommerlichen Schatten. Daher sind Alleen ein wichtiges Element der Fußwegenetzplanung im Quartier, je nach Straßenbreite und Kfz-Verkehrsmenge als ein- oder zweireihige Allee, als Folge von markanten Einzelbäumen an Querungstellen oder von Baumgruppen an Plätzen und platzartigen Aufweitungen.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

Als kleine, leicht realisierbare Maßnahme können auf der Ebene der Ortsteile und ihrer Quartiere provisorische Kübelbaum- und Kübelbeetpflanzungen von Bäumen wichtige Fußverkehrsverbindungen kennzeichnen als fußgängerfreundliche grüne Achsen. Dies zählt sowohl auf die Netzqualität für den Fußverkehr ein als auch auf die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume insgesamt und die ökologische Verbesserung in Zeiten von Hitzestress.

Natürlich sind Baum- und Beetpflanzungen eigentlich ökologisch am produktivsten, wenn sie fest im Stadtboden verankert sind. Aber oft wird das durch Leitungskonflikte und den hohen Tiefbauaufwand mit entsprechenden Kosten erschwert. Kübelbeet und -Bäume haben den Vorteil, dass sie sich leicht auf bestehenden Oberflächen unterbringen lassen, ohne die jeweilige Entwässerung aufwändig anfassen zu müssen. Für Kübelbäume gibt es ein breites Angebot kleinkroniger Bäume, die auch über Jahrzehnte im Kübel überleben, wenn die Kübel ausreichend groß sind und für regelmäßige Bewässerung gesorgt ist. Ebenso gibt es aus der Zeit der vielen Verkehrsberuhigungs- und Wohnumfeldmaßnahmen in den 1980er-90er Jahren viele gute Erfahrungen mit Kübelbeeten, die über die neue Welle des „urban Gardening“ neuen



Aufschwung erhalten haben und die oft mit Pflanz- und Pflegepatenschaften verbunden wurden. Wichtig ist, dass basierend auf groben Bedarfs- und Mengenberechnungen für die entsprechenden Straßen, Plätze und Flächen die entsprechenden Ämter mit den entsprechenden Baumschulen vorsorgliche Mengen vorplanen und bestellen.

Neuen Auftrieb bekommen solche Überlegungen durch die neuen Klima- und Hitzeschutzprogramme, bei denen eine vermehrte Entsiegelung von Flächen gefordert wird. Das ermöglicht dann eine Doppelstrategie von provisorischer Kübelbepflanzung und fest im Boden verankerter, entsiegelnder Begrünung. Aus beiden Impulsen entsteht für einen flächigen Einsatz die Notwendigkeit einer mittelfristig orientierten Grün-Bedarfsplanung, die auch klimapolitischen Bedarfen folgt.

„Wanderalleen“ können als planungsdidaktische Hilfsmittel die Maßnahmen im Vorlauf bereits anschaulich machen. Mobile Baumtröge mit kleinwüchsigen Bäumen können die verschiedenen (Baum-) Konstellationen vorab gut simulieren. Ergänzen lässt sich dies durch mobil einsetzbares Stadtmobiliar (von Bänken und Sonnenschutz).

### **Anträge**



#### **Antrag 04**

#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr)

Städtebauförderung (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen und Landesministerien für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie, für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung und für Umwelt, Naturschutz und Verkehr)

Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen)

1.3 	<b>1.3 Querungsstellen für den Fußverkehr</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
1.1 Hauptachsen Fußverkehr/Flaniermeilen		
1.2 Netzqualität des Fußverkehrs		
1.6 Barrierefreie Mobilität		



## 6.3 Gestaltung öffentlicher Raum

### Umsetzung

#### Zeitraumen

2023      2025      2030      2035      2040



#### Raumeinheit

Gesamtstadt

#### Akteure

Stadtplanung

#### Aufwand

Finanziell



Organisatorisch



### Maßnahme & strategische Bedeutung

#### Anlass/Hintergrund

Der Fußverkehr ist aufgrund seiner geringen Geschwindigkeit am distanzempfindlichsten, dies betrifft zunächst die räumliche Distanz, die die Reichweiten des Fußverkehrs (vor allem im Alltagsverkehr) begrenzt. Die zeitliche Distanz ist als weitere Dimension jedoch noch wichtiger, denn wenn selbst kurze Fußwege durch Zeitverluste und Umwege beim Queren länger dauern, leidet die Attraktivität des zu Fuß Gehens erheblich.

Das Queren von Straßen ist der wesentliche Faktor für Wartezeiten. Neben dem Warten spielen vor allem auch nötige Umwege für das Queren eine Rolle. Oft erfordert es auch Umwege, um zwischen dicht aneinander geparkten Autos eine Querungslücke zu finden.

Bei einer normal bis leicht zügigen Gehgeschwindigkeit wird pro Sekunde etwas mehr als 1 Meter zurückgelegt. Bereits eine unpassend verortete Querungshilfe, die nach erfolgter Querung anschließend wieder einen kurzen Rückweg erfordert, bedeutet rasch 30 Meter und knapp 30 Sekunden Umweg.

Im Einzelfall wird dies in Kauf genommen, wiederholt es sich aber, so steigt der Widerstand zur Raumüberwindung und das Gehen wird unattraktiv. Bei Hauptverkehrsstraßen mit weiter auseinanderliegenden Signalanlagen ergeben sich oft noch längere Umwege. Durch die bislang oft noch üblichen Zeitverluste wird das Gehen über längere Distanzen leider oft so unattraktiv,

dass der Fußverkehr seine Potenziale nicht ausschöpfen kann und stattdessen schon für kurze Wege sehr oft das Auto genutzt wird.

Die grundsätzliche thematische Relevanz ergibt sich daraus, dass Fußverkehr fast immer zumindest im Vor- oder Nachlauf anderer Verkehrsmittel auftritt. Querungsmöglichkeiten erleichtern das zu Fuß Gehen für schwächere oder eingeschränkte Personen, die für das Queren der Fahrbahn je nach Fahrbahnbreite mitunter durchaus 10 Sekunden Gehzeit benötigen.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Die vielfach noch übliche Praxis der Straßenverkehrsbehörden mit Priorität für den fließenden Kfz-Verkehr (als sogenannte „Leichtigkeit“) und unzureichender Gewichtung der „Leichtigkeit und des Verkehrsflusses des Fußverkehrs“ muss sich im Interesse der Fußverkehrsförderung ändern.

Für die Fußverkehrsförderung müssen alle Beschleunigungspotenziale des Gehens genutzt werden. Das betrifft vor allem die Signalanlagen, die traditionell bei konventioneller Richtlinienpraxis wenig fußverkehrsfreundlich geschaltet sind. Hier gilt es, kommunale Ermessensspielräume durch gute Begründungen mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs und seiner nötigen Priorisierung zu nutzen. Maßstab für die Signalprogramme muss vor allem die Wartetoleranz des Fußverkehrs sein. Deren Überschreitung führt regelmäßig zu hohen Rotgeheranteilen und zu besonderen Unfallhäufungen.

Auch die weit verbreitete Praxis, an großen Kreuzungen den Abbiegerichtungen eigene Spuren zu geben, führt zur vielfachen Überdimensionierung der Kreuzungen und verlängert die Querungstrecken. Unter aufgeweiteten Kreuzungen leidet die städtebauliche Integration der Knoten. Eine Flächenminimierung ist möglich mit Hilfe von Kombispuren, Schmalfahrspuren und zurückgebauten Abbiegespuren.

#### Queren an Kreuzungen: Ampelgesicherte Querungen an Hauptstraßen

An Kreuzungen sollten grundsätzlich alle Querungswege angeboten werden. Zur Verkürzung der Querungswege und Wartezeiten können innovative Signalregelungen beitragen, die nach japanischen Vorbildern inzwischen auch in Deutschland öfter Anwendung finden und als „Scramble-Ampeln“ mit „Rundum-Grün“ bezeichnet werden und das diagonale Queren erlauben.

Straßen mit langen Abständen signal geregelter Knoten benötigen zum Vermeiden langer Umwege Anforderungs-Zwischenampeln. Hier ist wichtig, die Grünschaltung als „Sofort-Ampel“ schnell nach der Anforderung freizugeben.

#### Querungen im Straßenverlauf: (gesichertes) Queren an Hauptstraßen

Die klassische Querungshilfe ist der Fußgängerüberweg („Zebrastrifen“). In NRW ist seit der Jahrtausendwende auf Betreiben des Landesverkehrsministeriums die lange Zeit eher restriktive Behördenpraxis gegenüber Fußgängerüberwegen gelockert worden. Danach wurden an vielen Hauptverkehrsstraßen neue Fußgängerüberwege angeordnet, oft in Verbindung mit linearen Tempolimits auf 30 km/h (Programm Geschwindigkeitsdämpfung und Umgestaltung von Ortsdurchfahrten).

Damit solche Querungsstellen bei der Annäherung gut sichtbar sind, hat sich deren Einfassung mit beiderseitigen „Baumtoren“ gut bewährt. Die früher auch oft praktizierte Markierung der Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen mithilfe von Teilaufpflasterungen oder Materialwechselln führt je nach Detailgestaltung und Materialwahl leicht zu besonderen Lärmmissionen. Dies lässt sich bei Tempolimits auf 30 km/h vermeiden.

Abseits von Kreuzungen bieten bauliche Mittelinseln oder gepflasterte Mittelstreifen eine gute Option, falls entsprechende Platzkapazitäten im Straßenraum verfügbar sind, insbesondere für Straßen mit linearem Querungsbedarf aufgrund beidseitiger Geschäftsnutzung. Mittelinseln und Streifen können je nach Breite unterschiedlich gestaltet werden: baulich und ggf., auch mit vertikalen Elementen z. B. Laternen oder Bäumen, bei engem Querschnitt auch mit überfahrbarem Rand oder ohne Einbauten und nur gepflastert und dann auch in Gänze überfahrbar oder als reine Markierungslösung, die dann auch überfahrbar ist. Die Markierungslösung eignet sich zu Testzwecken und für Provisorien, die bauliche Lösung mit Einbauen, vor allem Bäumen, sichert eine stark optische Wirkung und städtebauliche Verbesserung. Mittelinseln sollten auch als Querungshilfe für den Radverkehr geeignet sein, dafür brauchen sie eine Mindestbreite von 2,5 m. Oft erfordern diese Mindestmaße starke Eingriffe in den Seitenraum, daher sind u.U. auch schmalere Mittelinseln eine Option. Im sogenannten „Hennefer Modell“ ist in der dortigen Frankfurter Straße (B 9) ein langer baulicher, schmaler, gepflasterter Mittelstreifen angelegt worden, in dem auf einem Betonsockeln fahrbahnmittig Laternen stehen. Diese Lösung hat auch international viele Nachahmer gefunden. In Geschäftsstraßen, die aufgrund ihrer Klassifizierung nicht als Fußgängerbereich oder verkehrsberuhigter Bereich gestaltet werden können, bietet eine „Shared Space“-Lösung eigentlich gute Möglichkeiten, die sich aber in Deutschland trotz guter Erfolge leider noch nicht durchsetzen konnte, weil der Gesetzgeber keine adäquate Regelung

getroffen hat. In den Niederlanden, der Schweiz und Österreich sind mit den dort als Begegnungszone bezeichneten Shared Space-Lösungen gute Erfahrungen gemacht worden. In Deutschland hat Duisburg mehrere Anwendungsbeispiele umgesetzt, die sich über die typischen StVO-Restriktionen hinweggesetzt haben. Das bekannteste Beispiel ist die Straße am Opernplatz mit einer automatischen Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherstellung der Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit in diesem stark vom Kfz- und Fußverkehr frequentierten Bereich.

Gehwege können durch Kreuzungs- oder Teilaufpflasterungen über die bisherigen Fahrbahnen der zu querenden Straßen fortgeführt werden. Dies vor allem dort, wo der Fußverkehr im Längsverkehr einen höheren Stellenwert hat, wie beispielsweise entlang von Geschäftsstraßen oder auf wichtigen Fußverkehrsverbindungen in Richtung der Ortskerne. Es gelten dann die gleichen Regeln wie beim Queren von Gehwegen an Grundstückszufahrten, also Schrittgeschwindigkeit. Gelegentlich weisen die Behörden dann diesen kurzen Teilabschnitt als punktuellen verkehrsberuhigten Bereich aus, was aber nicht zwingend nötig ist.

#### Querungen im Quartier: Gehwegaufweitung, Parkstandsunterbrechung und Aufpflasterung

Innerhalb von Quartieren stören oft parkende Fahrzeuge das Queren. Und sie verleiten bei rein linearer Anordnung der Parkstreifen wegen des „Tunneleffekts“ zu überhöhten Geschwindigkeiten. Ebenfalls forciert wird das für diese Wohnquartiere unangemessene „zügige“ Fahren durch große Eckausrundungen an Knoten und Einmündungen, die leider zum typischen Repertoire des Straßenbaus der 70'er – 90'er Jahre gehörten. Auch hier ist Abhilfe mit kleinen punktuellen Maßnahmen möglich: Vielfach wurden diese Eckflächen durch Sperrflächenmarkierungen verengt, was allerdings stadtgestalterisch unbefriedigend ist. Besser ist, wenn man kann, auf den Ecken Kübelbäume oder Kübelbeete aufzustellen oder die Flächen komplett entsiegelt. Oder man nutzt die Flächen für Fahrradabstellanlagen.

Eine weitergehende Lösung sind durch Vorziehen der Gehwege in den Fahrbahnbereichen. Dadurch wird bei serieller Anwendung der Straßenraum besser strukturiert. Und für die Querungen wird der Querungsweg entsprechend verkürzt. Und der Querungsanfang und das Querungsende liegen noch im geschützten Bereich. Als bauliches Element zur Verkehrsberuhigung wirken sie bei serieller Anwendung geschwindigkeitsdämpfend und schaffen im Falle von Baumplantungen auf den neu gewonnenen Flächen einen deutlichen Allecharakter und eine gute Sichtbarkeit der Querungsstellen. Um die Funktion dieser Flächen zu sichern, sind bauliche Maßnahmen gegen das Zuparken sinnvoll (das nach StVO sowieso verboten ist).

Die Wirksamkeit kann durch Wiederholung von Teil- und Kreuzungsaufpflasterungen erheblich gesteigert werden. In der Regel ist es in Gebieten mit höherer Baudichte und bisherigem Parkdruck vorteilhaft, solche Maßnahmen mit einer gebietsbezogenen Parkraumbewirtschaftung zu kombinieren, je nach Umfeld mit Anwohnerparkregelungen, Zeitbeschränkungen oder Gebührenregelungen. Alle diese Mittel können den Parkdruck vermindern und damit den Spielraum für Umgestaltungen vergrößern. Basis sind in der Regel kleinräumige Analysen zum Parkverhalten im Status quo, insbesondere zum Ausmaß des illegalen Parkens.

Eine besondere Problematik ergibt sich, wenn beiderseits der Fahrbahn, die neben parkenden Autos verbleibenden Gehwegbreiten zu schmal sind. Dann empfiehlt sich die Umwandlung der Straßen in Verkehrsberuhigte Bereiche, damit sicheres Gehen in Längsrichtung im Bereich der ehemaligen Fahrbahn auf einer Mischfläche möglich wird.

Bei allen diesen bewährten Verkehrsberuhigungselementen ist es wichtig, auch Netzaspekte zu beachten, damit sich durch serielle Aneinanderreihung solcher Maßnahmen attraktive Fußwegnetze und u.U. auch Flaniermeilen ergeben, die dann sinnvollerweise auch mit exklusiven Fußwegen in Grünanlagen oder mit Fußgängerstraßen kombiniert werden.

### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**AL02** Zwar ist eine Lichtsignalanlage zur Querung dieser Straße vorhanden, dennoch queren Fußgänger und Fußgängerinnen die Straße oftmals hinter der LSA. Deshalb gilt es, eine Querungshilfe an geeigneter Stelle anzubringen, um deren Nutzung zu erhöhen und die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs zu verbessern. Zusätzlich ist es notwendig den Bordstein an dieser Stelle abzusenken.



**AL03** Aufgrund fehlender Querungshilfen und problematischer Sichtachsen ist an dieser Stelle die Querung der Straße für den Fußverkehr unsicher. Durch hoch frequentierte Schwerlastverkehre und eine Engstelle für Begegnungsverkehre wird die Verkehrssituation zusätzlich unklar und unsicher für Fußgänger gestaltet. Daher wären Querungshilfen, beispielsweise in Form von Zebrastreifen, von Vorteil.



**AL14** Die Kreuzung ist aufgrund der Sichtachsen vor allem für den Fußverkehr problematisch und stellt für alle Verkehrsteilnehmenden eine Gefahrenzone dar. Als Alternative wäre ein Kreisverkehr zu prüfen.



**SE03** In dem Bereich ist aufgrund der ÖPNV-Haltestellen eine Straßenquerung an der Ortseinfahrt notwendig.



**SE05** An der Liebesgasse / Kühl bedarf es einer Querungsstelle, um eine vollständige und sichere Fußwegverbindung herzustellen. Diese Querung sollte optisch gekennzeichnet werden. Eventuell stellt eine Durchpflasterung eine Möglichkeit dar. Es hat bereits seitens der Stadt einen Versuch gegeben diese Maßnahme durchzusetzen. Dieses Vorhaben wurde jedoch von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgelehnt, was die Sinnhaftigkeit und den Mehrwert jedoch nicht in Abrede stellt.



**SE07** An dem Standort ist eine Fußgängerquerung erforderlich. Vor allem aufgrund Schülerverkehre, die die Straße kreuzen ist zu deren Sicherheit eine Querungshilfe von Nöten. Lichtsignalanlagen oder Zebrastreifen sind zu prüfende Maßnahmen, die an Ort und Stelle errichtet werden könnten.



**SE08** Der Höckerskamp dient häufig als Schulweg, weshalb eine Durchpflasterung als Querung von Vorteil wäre.



**SE11** An dem Standort Drostenhof/Kühl könnte eine Querung auch als Verlängerung der Wegeverbindung in die Innenstadt dienen. Analog zur Liebesgasse ist eine optische Kennzeichnung der Querungsmöglichkeit notwendig.



**SE16** Aufgrund des geradlinigen Straßenverlaufs und dadurch hoher Geschwindigkeiten des MIVs ist eine Fußgängerquerung sinnvoll. Durch eine reduzierte Geschwindigkeit für den MIV kann die Sicherheit der Fußgänger zusätzlich erhöht werden.



**SE18** An diesem Standpunkt ist die Querung der Straße für den Fuß- und Radverkehr problematisch. Daher sollten Querungshilfen implementiert werden, die das Queren sicherer gestalten.



### **Zuschriften aus der Bevölkerung**

Grundsätzlich sind Zebrastreifen sowie abgesenkte Bordsteine zur Querung an manchen Straßen gewünscht. Zu schmale Bürgersteige seitlich der Sendenhorster Straße vom Teckelschlaut bis zur Münsterstraße erschweren das Queren der Straße erheblich. Auch auf Höhe der Apotheke/Imbiss besteht ein hohes Risiko beim Überqueren der Sendenhorster Straße. Gleiches gilt für die Bergstraße in Höhe der Werseufer Straße in beide Richtungen sowie für die Kreuzung Kirchplatz/Wolbecker Straße/Teckelschlaut/Bahnhofstraße. Auch hier gestaltet sich die gegebene Querungssituation schwierig. Diese Zuschrift bezog sich ausschließlich auf den Ortsteil Albersloh.

### **Anträge**





Antrag **03**

Antrag **05**

Antrag **10**

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr)

1.4 	<b>1.4 Leitsystem für den Fußverkehr</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
1.1 Hauptachsen Fußverkehr/Flaniermeilen 1.2 Netzqualität des Fußverkehrs		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <span>2023</span>      <span>2025</span>      <span>2030</span>      <span>2035</span>      <span>2040</span> </div> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung, Straßenverkehrsamt, Ordnungsamt</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>Finanziell</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Organisatorisch</p>  </div> </div>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Der Fußverkehr wird in der gesamtstädtischen Wegweisung sträflich vernachlässigt. Allenfalls gibt es im Bereich der Innenstädte sehr selektiv auf prominente Ziele ausgerichtete Wegweiser. Für deren Form und Inhalte bestehen keine Standards. Viele Orte haben gar keine Fußwegweisung, andere haben jeweils eigene Formate und Prinzipien entwickelt. Wenn überhaupt eine Wegweisung besteht, betrifft die fast immer nur die Ortskerne und hat ausschließlich touristische Zwecke. Jede Stadt hat deshalb eine eigene Praxis hinsichtlich der Art der gewegweisen Zielorte, der Form der Wegweiser und des Umgriffs von in die Wegweisung einbezogenen Gebieten. Dies entspricht jener Situation der Radwegweisung bis in die 1980er Jahre, als auch hier noch ein Wildwuchs unterschiedlicher Logiken anzutreffen war. Später wurden dann von der FGSV einheitliche Standards festgesetzt, die danach von den Bundesländern in eigenen Regelwerken fortgeführt wurden.</p>		



Vorbild für eine durchgängige und einheitliche Fußwegweisung ist die Schweiz, die schon Ende der 1970er Jahre für dieses Thema ein eigenes Gesetz erlassen hat, auf dessen Grundlage im gesamten Land in Städten und Dörfern, innerorts wie außerorts eine Wegweisung erfolgte, mit kleinen gelben Pfeilwegweisern, mit Ziel- und Entfernungsangaben.

Die Fußwegweisung ist ein Instrument, um das Zuzußgehen verstärkt als Verkehrsmittel für Alltagswege zu verankern. Denn Distanzen werden häufig überschätzt und sind keinesfalls zwingend an andere Verkehrsmittel als die Füße gebunden. Viele Ortskerne oder Versorgungseinrichtungen innerhalb der Ortsteile lassen sich so auch in 10 bis höchstens 15 Minuten zu Fuß erreichen. Die wegweisende Beschilderung sensibilisiert mit ihren Distanz- und Zeitangaben für die Nähe vieler Ziele und gibt Entscheidungshilfen für die eigene Wegwahl. Deswegen geht es auch nicht nur um die üblichen Zielwegweiser, sondern auch um Kartendarstellungen mit Abbildung der relevanten Netze. Mit solche „Zutaten“ hebt die Wegweisung die große Bedeutung hierfür, hebt die Netze des Fußverkehrs hervor und verankert sie in der Wahrnehmung – und unterstreicht letztlich dessen Stellenwert für den Alltagsverkehr wie auch den Freizeitverkehr.

Zunächst mag eingewendet werden, dass heute jedes Smartphone eine eigene Navigations- und Kartenapp bereitstellt. Diese bietet aber nur einen individuellen Zugang. Wegweiser sind dagegen ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Raumes und Basis einer kollektiven räumlichen Orientierung. Sie stellen räumliche Zusammenhänge dar und erleichtern das Denken in Netzen, statt in einzelnen Routen. Keineswegs wurde auch die Kfz-orientierte Wegweisung mit Aufkommen der Navigationsgeräte abgeschafft, sondern wird ebenfalls fortlaufend angepasst.

Ein weiterer Einwand ist durchaus relevant, nämlich die Angst vor einem „Schilderwald“, also der (optischen) Überfrachtung des öffentlichen Raumes. Fußwegweiser können im Format wegen der geringen Gehgeschwindigkeit jedoch kleiner als Radwegweisungen dimensioniert werden. Sie müssen allerdings geeignet sein, um die alle Ziel- und Entfernungsangaben aufzunehmen. Schildermasten sind bereits über die reguläre Straßenverkehrsbeschilderung vorhanden und können meist auch für die Fußwegweisung genutzt werden.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Orientierung für das gesamte Wegweisungsthema kann die Wegweisung für den Kfz-Verkehr bieten, die immer flächendeckend im gesamten klassifizierten Straßennetz und darüber hinaus auch im Netz der sonstigen innerörtlichen Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen praktiziert

wird, mit einheitlichen Logiken für die Zielangaben und Entfernungsangaben, sowie deren administrativen Routinen für die Erstellung und Pflege des Systems.

Für die Fußverkehrswegweisung ist wichtig, dass die bisherige räumliche und inhaltliche Selektivität (wenige Ziele, nur kleine Gebietsumgriffe, vorwiegend innerstädtisch) aufgegeben wird und die Wegweisung flächendeckend im gesamten Gebiet Anwendung findet. Wegen der feinerschließenden Funktion des Fußverkehrs muss die Wegweisung auch die Quartiersnetze innerhalb der einzelnen Ortsteile einbeziehen und darf sich dort nicht nur auf einzelne Hauptverbindungen beziehen. Im Sinne einer Förderung des Fußverkehrs soll der angestrebte Standard in viel höherem Maße die alltäglichen Wege adressieren.

Für die einzubeziehenden Ziele sind folgende Kategorien wichtig:

- Bahnhöfe und Haltestellen als wichtige Verkehrseinrichtungen
- Gemeinbedarfseinrichtungen wie Schulen, Sportanlagen, Kliniken, Verwaltungseinrichtungen, Gemeindehäuser, Kirchen, Freizeiteinrichtungen
- Zentren und Nebenzentren, Einzelhandelsagglomerationen
- Sehenswürdigkeiten
- Quartiere, Stadtviertel, Ortsteile
- Gewerbegebiete bzw. wichtige Gewerbebetriebe
- Naherholungsziele

Die Aufstellung der Fußwegweiser kann sehr gut genutzt werden, um das Thema Fußverkehrsplanung und Netzdifferenzierung des Fußwegenetzes zu popularisieren und dessen mediale Präsenz zu erhöhen.

Sinnvoll ist, die Fußwegweisung mit dem Informationsangebot an Haltestellen des ÖPNV zu kombinieren. Ein Umgebungsplan in zwei Ausschnittdimensionen an jeder Haltestelle wäre ein geeigneter Qualitätsmaßstab. Auch bei den Fußwegweisern macht es Sinn, an relevanten Knoten im Fußwegenetz Übersichtstafeln mit Planausschnitten und Netzinformationen zu platzieren, unter Umständen auch mit Luftbildausschnitten. Dadurch können der Fußverkehr und der ÖPNV als „Schlüssel zur Stadt“ beworben werden. Die Fußverkehrswegweisung dient als gedankliches Rückgrat zur Orientierung innerhalb der Stadt.

Insofern ist perspektivisch eine flächige Fußverkehrswegweisung zu entwickeln, mit abgestimmter Systematik und einem Layout, das durchaus auch Lokalkolorit tragen darf. Die standortbezogene Konkretisierung anhand eines Modellsektors kann als erste überschlägige Grundlage für eine gesamtstädtische Aufwandsermittlung herangezogen werden.

## Konkrete Anwendung

Im Zuge eines Pilotprojekts kann eine wegweisende Beschilderung exemplarisch für einen Sektor von der Stadtmitte bis an den Stadtrand erfolgen.

Beispiele für eine solche Beschilderung:



Fußgängerleitsystem in Basel

<https://ais.badische-zeitung.de/piece/02/22/ef/9a/35843994-h-720.jpg> (links)

<https://ais.badische-zeitung.de/piece/02/22/ef/9f/35843999-h-720.jpg> (rechts)



Schleichwege in Wien – Beschilderung der Durchhaus-Wege

<https://www.vienna.at/2019/04/Durchhaus-16-9-014940962304-640x360.jpg>






Beschilderung attraktiver Ziele für den Fußverkehr in Berlin

<https://www.bte-tourismus.de/wp-content/uploads/2019/03/Leitsystem-Berlin.jpg>

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW)

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Land NRW)

1.5 	<b>1.5 Sicherheit und Qualität im Fußverkehr: Schulwegsicherung und Verkehrsschauen</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
1.2 Netzqualität des Fußverkehrs 1.3 Querungsstellen für den Fußverkehr 1.6 Barrierefreie Mobilität				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitraumen</i></p> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <span>2023</span>      <span>2025</span>      <span>2030</span>      <span>2035</span>      <span>2040</span> </div> 				
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung, Straßenverkehrsamt, Ordnungsamt, Verkehrswacht, Polizei, Schulen, Jugendwerk Sendenhorst e.V.</p>			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Finanziell</p> <p><span style="color: blue;">●</span> <span style="color: blue;">●</span> <span style="color: blue;">●</span> <span style="color: grey;">●</span> <span style="color: grey;">●</span></p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Organisatorisch</p> <p><span style="color: blue;">●</span> <span style="color: blue;">●</span> <span style="color: blue;">●</span> <span style="color: grey;">●</span> <span style="color: grey;">●</span></p> </td> </tr> </table>			<p>Finanziell</p> <p><span style="color: blue;">●</span> <span style="color: blue;">●</span> <span style="color: blue;">●</span> <span style="color: grey;">●</span> <span style="color: grey;">●</span></p>	<p>Organisatorisch</p> <p><span style="color: blue;">●</span> <span style="color: blue;">●</span> <span style="color: blue;">●</span> <span style="color: grey;">●</span> <span style="color: grey;">●</span></p>
<p>Finanziell</p> <p><span style="color: blue;">●</span> <span style="color: blue;">●</span> <span style="color: blue;">●</span> <span style="color: grey;">●</span> <span style="color: grey;">●</span></p>	<p>Organisatorisch</p> <p><span style="color: blue;">●</span> <span style="color: blue;">●</span> <span style="color: blue;">●</span> <span style="color: grey;">●</span> <span style="color: grey;">●</span></p>			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Verkehrs(un)sicherheit verdient politische und administrative Priorität. Dabei geht es nicht nur um das objektiv und statistisch messbare Unfallgeschehen in der deutschen Klassifizierung der Unfallschwere und Unfallbeteiligung. Denn es gibt eine hohe Dunkelziffer von nicht erfassten Unfällen, die zu erheblichen Abweichungen der amtlichen, polizeilich basierten Unfallstatistiken und der seitens der Versicherer registrierten Unfälle führt.</p> <p>Über das objektive Unfallgeschehen hinaus geht es auch um die subjektive Angst vor Unfällen und um den aus der Verkehrsteilnahme resultierendem Stress. Beides sind Faktoren für das individuelle Verkehrsverhalten und die eigene Verkehrsmittelwahl.</p>				

So wie es im Öffentlichen Raum typische Angsträume gibt, die primär in sozialen Kontexten Unwohlsein verursachen (z. B. Unterführungen, dunkle Ecken), so gibt es im Verkehrsraum angstbesetzte Straßentypen, vornehmlich in Form von Hauptverkehrsstraßen mit hoher Kfz-Verkehrsdichte und hohen Fahrgeschwindigkeiten. Aber auch im Nebenstraßennetz werden überhöhte Geschwindigkeiten angetroffen, trotz des bereits erreichten Standes mit Tempo 30 Zonen.

Darüber hinaus sind die verschiedenen Verkehrsmittel selbst in unterschiedlichem Maße angstbesetzt. Dies gilt für das Gehen und Radfahren wegen der ungeschützten Exposition gegenüber einem gefahrverursachenden, dichten und schnellen Kfz-Verkehr, darunter insbesondere der Lkw-Verkehr. Ob ich also im Innerortsbereich (m)ein Fahrrad nutze, bzw. meinen Kindern das Radfahren verbiete oder Älteren davon abrate, hängt von meiner eigenen Sicherheitseinschätzung ab. Separate Radwege gelten per se als sicher, können aber bei fehlenden Furtmarkierungen an Grundstückszufahren und einmündenden Querstraßen besonders unfallträchtig sein, weil 65-70 % aller Unfälle mit Verletzungsfolgen aus dem Konflikt mit dem Querverkehr resultieren.

Subjektiv weniger angstbesetzt ist der Autoverkehr wegen seiner stabilen Statik und der „wehrhaften“ Karosserie. Faktisch ist trotzdem der Autoverkehr auch für die Insassen selbst sehr unfallträchtig, aber das schmälert meistens nicht das subjektiv sicherere Empfinden der Autonutzer.

Vor diesem Hintergrund muss angesichts der wachsenden politischen und administrativen Priorität der „Vision Zero“ im Sinne eines unfallfreien Verkehrs, die kommunale Verkehrssicherheitsarbeit stete Priorität haben. Hierfür wurden einige Formate aktiver kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt.

### Schulwegsicherung

Die Schulwegsicherung verdient eine verstetigte Bearbeitung, dies ergibt sich neben der Sicherheitsthematik bereits aus der Anzahl der zu berücksichtigenden Standorte. Selbständig zurücklegbare und zurückgelegte Schulwege sollten normativer Standard bleiben, aufgrund der gesundheitlichen, der pädagogischen und nicht zuletzt der entwicklungspsychologischen Bedeutung dieser ersten selbständigen Mobilität.

Zudem kann sich hiermit auch eine Prägung für das in späteren Jahren präferierte Mobilitätsverhalten ergeben, mit einer gewissen Bindung an oder zumindest selbstverständlicheren Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Abschließend gilt, dass eine

für Kinder sichere Verkehrsinfrastruktur zweifellos auch für alle übrigen Verkehrsteilnehmenden sicher sein wird.

Schulwegplanung ist häufig partizipativ angelegt und berücksichtigt neben den kommunalen Ämtern dann auch die Schulen und mittelbar deren Kollegien sowie die Elternpflegschaften. Vielfach werden Polizei und Verkehrswacht in entsprechende Maßnahmen einbezogen. Die Einbindung der Schülerinnen und Schülern muss sich nicht auf deren gewählte Vertretungen beschränken, sondern kann im Rahmen von Aktionstagen auch ganze Klassenverbände wechselweise berücksichtigen. Ein solch pädagogischer und partizipativer Ansatz ist natürlich lohnend, gleichzeitig, aber auch personalintensiver als eine rein an fachlichen Fragen orientierte Vorgehensweise.

Kern und planerisches Ziel sind Schulwegpläne für die jeweiligen Schulstandorte und damit die Ausweisung geeigneter Routen im Straßennetz als eher ungefährlich, oder eben die Identifikation und Kennzeichnung potenzieller Gefahrenpunkte. In gedruckter Form sind die Pläne ein niederschwellig zugängliches Medium. Darüber hinaus werden mitunter auch besondere Markierungen der empfohlenen Schulwegrouten (z. B. mit farbigen Fußsymbolen) im Straßenraum realisiert.

Der Charme einer institutionalisierten Schulwegplanung liegt darin, dass diese auch mit anderen Elementen der Fußverkehrsförderungen oder der Gestaltung von Straßenräumen mitgedacht und fortgeführt werden kann. Schulwege konzentrieren sich zwar stärker auf die Zuwegungen und Achsen zu den jeweiligen Standorten. Hier lassen sich relevante Orte für Umbaumaßnahmen oder bestimmte straßenverkehrsrechtliche Anordnungen benennen. Innerhalb der Quartiere ist die Verkehrsproblematik meist weniger akut. Dort können dann die im Steckbrief beschriebenen Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes greifen, sodass sich hier eine Summe an kleinteiligen Aufwertungen fortführen lässt, ohne auf gesamthafte, bauliche Maßnahmen zurückzugreifen.

Weiterhin kann sich die Schulwegplanung die Anordnung und Gestaltung von schulnahen ÖPNV-Haltestellen zum Thema machen. Hier ergeben sich häufig Mengenprobleme im Passagieraufkommen und auf den Warteflächen, die zu besonderen Sicherungsanstrengungen Anlass geben. Dies kann geschehen durch Umbaumaßnahmen (mehr Fläche durch Kapgestaltung), Absperrgitter, Achtungsbeschilderungen und Tempolimits.

Die Schulwegsicherung gewinnt mit der Zunahme des Phänomens der Elterntaxis weiter an Bedeutung und Dringlichkeit. Mit dem vermehrten Bringen und Holen der Kinder per Pkw entstehen weitere Mengenprobleme. Daher werden immer öfter von den Schulen die Mobilitätsprobleme und Parkprobleme thematisiert und Lösungen vorgeschlagen, wo im

unmittelbaren Schulumfeld Parkverbote angeordnet werden und stattdessen etwas weiter entfernt Haltebereiche ausgewiesen werden. U.U. können die umgebenden Straßen mit Blick auf die oft in Gruppen radelnden Schülerinnen und Schüler auch als Fahrradzonen ausgewiesen werden, auf die aus der weiteren Umgebung Fahrradstraßen zuführen.

Die Schulstandorte weisen in der Regel eine städtebaulich integrierte (oder zumindest arrondierte) Lage auf, mit dem Ziel einer selbstständigen Erreichbarkeit. Entsprechend ist das Netz der Erschließungsstraßen nicht geeignet, im, in Spitzenzeiten ohnehin stark frequentierten, Schulumfeld stärkeren Pkw-Verkehr abzuwickeln. Neben überhöhten Geschwindigkeiten führen auch Rangieren und Wenden (unter morgendlichem Zeitdruck) zu erhöhtem Gefährdungspotenzial. Bring- und Holbereiche abseits der Schulen sind (als zweitbeste Lösung) der Versuch eines pragmatischen Umgangs mit diesem Phänomen, wobei Halteverbotsanordnungen oder (zeitlich begrenzte) Durchfahrtsverbote unterstützend wirken.

Bestimmte Gefahrenpunkte an klassifizierten Straßen können in den Stoßzeiten des Schülerverkehrs durch Schülerlotsen gesichert werden.

#### Verkehrsschauen

In der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV StVO) zu § 45 Abs. 3 sind regelmäßige Verkehrsschauen zur Überprüfung der bestehenden Verkehrsanlagen und zur Beseitigung möglicher Gefahren im öffentlichen Verkehrsraum vorgeschrieben.

In der kommunalen Praxis wird die Aufgabe sehr unterschiedlich wahrgenommen hinsichtlich ihrer Häufigkeit, Intensität und Zielsetzung. Vielfacher Ausgangspunkt ist die Feststellung besonderer Auffälligkeiten im Unfallgeschehen. Traditionell wird dabei vor allem auf Unfälle im Kfz-Verkehr geachtet, erst in den letzten Jahren haben auch Unfälle mit Fußverkehrs- und Radverkehrsbeteiligung besondere Aufmerksamkeit gefunden.

Die bisherige Praxis ist meist „nachsorgend“ angelegt als Reaktion auf räumliche Unfallhäufungen. Eine präventive Praxis ist sinnvoller, erfordert aber weit höheren Aufwand, weil dann regelmäßig auch qualitative Methoden zur Anwendung kommen müssen, mit denen nach Konfliktpotenzialen im Straßennetz gesucht wird (z.B. Konfliktbeobachtung, Registrierung von Beinaheunfällen, präventive Verkehrsregelung und Verkehrsraumgestaltung).

Entscheidend ist hier die Frage der Beteiligung. Eine enge, mehr traditionelle Beteiligung bezieht nur die typischen Verantwortlichkeiten ein (Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Planungs- und Tiefbauamt, teils auch Verkehrswacht), eine innovative Praxis beteiligt auch die typischen Betroffenengruppen wie Fußverkehrs- und Radverkehrsverbände, Seniorenverbände, Jugendverbände, Behindertenverbände. Dies bietet eher Raum, um neben rein technisch-



infrastrukturellen oder rechtlichen Maßnahmen die Nutzungsdominanz des Kfz-Verkehrs grundsätzlicher zu diskutieren.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Die partizipativen Formate zur allgemeinen Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zur zielgruppenbezogenen Verbesserung der Verkehrssicherheit sollten Verstetigung finden.

Sie gewinnen eine höhere systemische Wirksamkeit, wenn sie Bezug zu den Maßnahmen der Straßenraumgestaltung aufgreifen. Sie finden immer unter Beteiligung der lokalen politischen Gremien statt, da der nähräumliche Bezug des Fußverkehrs hierfür prädestiniert ist.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

Implementierung und Verstetigung einer Fußverkehrsplanung, ggf. auch im Verbund mit Kommunikationsaufgaben.

Verbindung des Programms zur Entwicklung der Ortsteil-/Ortskerne mit Fragen fußläufiger Erreichbarkeit.

#### **Zuschriften aus der Bevölkerung**

Die Fußgängerampel auf der Münsterstraße wird äußerst selten bedient, da häufig der Weg zur Schule über den Fußweg sowie die Fußgängerbrücke hinter der Tankstelle gewählt wird. Darüber hinaus wäre eine Querungshilfe (Zebrastreifen, Ampel) sowie eine bessere Ausleuchtung am Neubaugebiet Graute Kamp oder Hagenholt hilfreich, um den Schulweg der Kinder sicherer zu gestalten. Dies bezieht sich zudem auf die Hoetmarer Straße auf Höhe des Lidl. Gefahrenpotential birgt auch die Alst Überquerung in den Wald gerade für ältere Personen bei hohem Verkehrsaufkommen.

#### **Anträge**

Antrag **04**

Antrag **06**

Antrag **09**

Antrag **11**

#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW (MUNV NRW)

1.6 	<b>1.6 Barrierefreie Mobilität</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
3.9 Leitfaden zur Ausstattung von Haltestellen		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> Gesamtstädtisch	<p><i>Akteure</i></p> Stadt Sendenhorst	
<p><i>Aufwand</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Finanziell</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Organisatorisch</p>  </div> </div>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Die barrierefreie Gestaltung des Straßenraums ist unerlässlich, um die alltägliche Mobilität von Mobilitätseingeschränkten und älteren Personen sowie auch jungen Familien zu erleichtern. Aber sie dient nicht nur der Zielgruppe Mobilitätseingeschränkter, sondern sie sichert auch für alle anderen Teilnehmenden an der Aktivmobilität die Leichtigkeit und Sicherheit der Fortbewegung.</p> <p>Meist werden Fragen der Barrierefreiheit auf die Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen in deren direktem Umfeld bezogen. Aber die Frage der Barrierefreiheit bezieht sich darüber hinaus auf das gesamte zu- und abführende Straßennetz. Je länger aufgrund geringer Haltestellendichte die Zu- und Abgangswege sind, desto wahrscheinlicher ist, dass es unterwegs hinderliche Barrieren gibt. Daher gehört zu entsprechenden Programmen auch die Bedarfsklärung für zusätzliche Haltestellen.</p> <p>In Sendenhorst bestehen an verschiedenen Stellen bereits barrierefreie Strukturen. Jedoch bilden Stellen unzureichender Gehwegbreiten und baulich verbesserungsbedürftige Gehwege</p>		

immer noch viele Barrieren. Die Barrierefreiheit ist nicht immer sichergestellt. Im gesamten Stadtgebiet sollte die Barrierefreiheit deshalb ausgebaut werden und als Standard für Gehwege und Querungen sowie auch für die Fortbewegung in der Stadt gelten. Leider werden aktuell beim konventionellen Straßenausbau immer wieder neue Barrieren geschaffen, weil an allen Grundstückszufahrten die Gehwege abgeschrägt werden, um mit einem Flachbord dem Kfz die Zu- und Abfahrt zu erleichtern. Diese Lösung führt bei gehenden und radfahrenden Nutzern der Seitenräume zu einem permanenten „Berg- und Tal-Gang“ bzw. Fahrt. Diese Lösung sollte in Zukunft vermieden werden zugunsten von angeschrägten Bordsteinen ohne weitere Absenkung der Oberfläche. Das spart erheblichen Bauaufwand und Kosten.

### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Eine barrierefreie Mobilität sollte im gesamten Stadtgebiet Sendenhorsts sichergestellt werden. Um dies zu gewährleisten, wird Folgendes im Rahmen der barrierefreien Mobilität empfohlen:

#### 1. Taktils Leitsystem

Ein Taktils Leitsystem unterstützt sehbehinderte Menschen bei der Orientierung im öffentlichen Raum und leistet dabei einen wichtigen Beitrag zur Teilhabe an der Mobilität. Um die Teilhabe sicherzustellen, sollten akustische und tastbare Elemente in die städtische Infrastruktur eingebaut werden. Tastbare Elemente auf dem Boden bieten Hilfe zur Leitung im Straßenraum und dienen dazu Gefahren durch Orientierungsverlust im Verkehrsraum zu mindern. Die Einrichtung von LSA-Anlagen mit akustischen Elementen unterstützt ein sicheres Queren an Knotenpunkten.

Es sollte überprüft werden, an welchen Orten Handlungsbedarf besteht, taktile Leitsysteme zu errichten. Um geeignete Orte zu identifizieren, kann eine Internetseite, auf der Bürgerinnen und Bürger Problemstellen und Querungsanlagen verorten können hilfreich sein. Zudem sollte die Stadt selbst wichtige Orte identifizieren und bei der Errichtung von taktilen Leitsystemen eine Priorisierung vornehmen, wobei beispielsweise Stadtteilzentren, sozialen Einrichtungen, Verwaltungsgebäuden oder großen Kreuzungen eine höhere Priorität zukommt.

#### 2. Markierungen an Radabstellanlagen, Treppen, etc.

Um die Sicherheit von mobilitätseingeschränkten Personen zu steigern, gilt es durch Markierungen von Gefahrenstellen z.B. an Radabstellanlagen oder Treppen auf diese Hindernisse hinzuweisen. Dazu können kontrastreiche farbliche Markierungen auf dem Boden, Reflektoren an den Objekten und Taktils Leitsysteme dienlich sein. Durch taktile Leitsysteme wird frühzeitig auf das Hindernis hingewiesen und durch die farbliche Markierung an Treppen können sehbehinderte Menschen sich eigenständig orientieren.



Markierung von Radabstellanlagen in Köln - koelnarchitektur.de

#### 4. Gehwege ohne Behinderungen/„Stolperfallen“

Um des Weiteren Barrieren abzubauen, gilt es störende Hindernisse und Stolperfallen (bspw. Mülltonnen und Aufsteller) zu entfernen bzw. so aufzustellen, dass Fußgänger nicht behindert werden. Darüber hinaus stellt auch der ruhende Verkehr eine Behinderung durch falsches Parken auf Gehwegen und an Kreuzungsstellen dar. Zudem sollten Borde an Querungsstellen abgesenkt werden.

Oft entstehen an Gehwegen mit Bodenplatten stolperfallen durch Wurzelschlag, durch eine nicht durchgängige Pflasterung oder durch Plattenbruch, verursacht durch Lade- und Lieferverkehre über den Fußweg (siehe Fotos).

Wenn aus Gründen des Denkmalschutzes historisches Pflaster erhalten bleiben soll, gibt es die Möglichkeit, im Pflaster mit farblich passenden großformatigen Granitplatten eigene Gehbahnen zu bilden. Mithilfe von Asphaltbelägen können Unebenheiten vermieden werden. Wenn es stadtgestalterische Bindungen gibt, ist eine Option, die glatten Asphaltflächen mit Pflaster einzufassen.

Temporäre Barrieren können sich aus saisonalen und witterungsbedingten Sonderumständen ergeben, vor allem mit Herbstlaub in Alleen oder nach starkem Schneefall. Hier greifen die Einsatzpläne der Straßenreinigung und Schneeräumung, die sich traditionell vor allem um die Fahrbahnen kümmern und die Seitenräume mit ihren Geh- und Radwegen erst danach angehen. Für besondere temporäre Barrieren sollte es ein eigenes Meldesystem geben, ansonsten sollten die Einsatzpläne neue Prioritäten erhalten.



Nicht barrierefreier Gehweg in der Stadt Sendenhorst - Eigene Aufnahme

## 5. Städtisches Mobiliar

Um für alle Verkehrsteilnehmer die Erreichbarkeit von Geschäften und öffentlichen Plätzen zu gewährleisten, gilt es bei Hochborden mithilfe von Rampen (max. 6 % Steigung bzw. 3,5° Neigung) den Zugang des Ladenvorfeldes sicherzustellen. Außerdem sollten Möglichkeiten zum Verweilen, z. B. für Gehpausen für ältere Personen, geschaffen werden, durch Bänke, um die Mobilität von Senioren und Mobilitätseingeschränkten zu sichern. Dabei wird empfohlen, Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen im Abstand von max. 300 m zu platzieren, wobei zu beachten ist, dass diese die Gehwege nicht blockieren oder ein Hindernis darstellen. Der sinnvollste Platz für solche Funktionen ist der Fahrbahnrand, an dem bislang oft Autos geparkt werden. Im Zuge der Pandemie sind in vielen Städten sogenannte Pop-up Maßnahmen umgesetzt worden, mit denen Parkflächen und/oder Fahrbahnflächen zugunsten weiterer Aufenthaltsflächen oder erweiterter Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr umgewandelt wurden.

Auch durch Fußgängerüberwege wird dem Fußverkehr, besonders Kindern, der Vortritt gewährt beim Queren. Dabei ist eine klare Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmenden und die Rücksichtnahme des MIV wichtig. Die Anlagen sollten für Rollstuhlfahrer, blinde und sehbehinderte Menschen auffindbar und nutzbar sein. Dies kann durch taktile Markierungen mit hohem Kontrast und guter Ausleuchtung der Anlagen erreicht werden.



Barrierefreie Querungshilfe für Fußgänger in Frommern - [ZAK](#)

## 6. Querungsanlagen

Wie bereits zuvor erläutert, gilt es barrierefreie und sichere Querungsanlagen zu schaffen. Dazu gehört die Errichtung von Mittelinseln, Fußgängerüberwegen, Lichtsignalanlagen mit akustischem Leitsystem und barrierefreien Unter- und Überführungen. Durch die Errichtung von Querungsanlagen wird Fußgängern, vor allem älteren und mobilitätseingeschränkten Personen, das Querens der Straße

### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**SE03** An dieser Stelle ist eine Straßenquerung vonnöten, welche in diesem Zusammenhang barrierefrei ausgebaut werden müsste, um möglichst inklusiv jeder und jedem die sichere Überquerung der Straße zu gewährleisten



**SE07** gleiches wie an SE03 gilt auch hier.



### **Anträge**

Antrag **03**

Antrag **06**

### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

IKU – Barrierearme Stadt

## 2 Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs birgt das größtmögliche Potenzial zur Zielerreichung der Stärkung des Umweltverbundes. Das liegt an der weiten Verbreitung des Fahrradbesitzes. 80% aller Haushalte haben mindestens ein Fahrrad verfügbar, wobei der Anteil der Pedelecs stark steigt, seit drei Jahren werden mehr Pedelecs als Normalräder verkauft.

Im Radverkehr kann die Stadt viele Maßnahmen selber steuern und mindestens bei den nicht baulichen Maßnahmen kurzfristig in die Umsetzung kommen. Viele Maßnahmen im Radverkehr sind kostengünstig, erfordern aber ausreichend Personal für die Vorbereitung und Umsetzung.

Im Münsterland ist der Radverkehr traditionell stark verwurzelt und die meisten Klein- und Mittelstädte erhalten gute Noten in den vom ADFC durchgeführten Fahrradklimatests. Das Oberzentrum Münster und die meisten Mittelzentren wie Borken und Bocholt erreichen Spitzenwerte im Radverkehrsanteil am Modal Split. Man kann das gesamte Münsterland also als Fahrradregion ansprechen, was auch für Sendenhorst und Albersloh eine gute psychologische Voraussetzung schafft. Gestritten wird hier selten über das ob der Fahrradförderung, sondern nur über die besten infrastrukturellen und straßenverkehrsrechtlichen Lösungen.

Das besondere Potenzial ergibt sich auch aus dem hohen Nahmobilitätsanteil. 78 % aller Wege lagen in der SrV<sup>1</sup> Erhebung (Mobilität in Städten) 2018 in den Entfernungsklassen bis 10 km und sogar 61 % aller Wege in den Entfernungsklassen bis 5 km. Auf diesen Distanzen ist das Fahrrad gut konkurrenzfähig zur Pkw-Nutzung. Der Anteil von Nie- und Seltennutzern dürfte hier geringer sein als im benachbarten Ruhrgebiet.

Insofern stellt der Radverkehr das zentrale Handlungsfeld für eine Verkehrsverlagerung (Modal Shift) in den Ortsteilen Sendenhorst und Albersloh dar. Er sollte dementsprechend prominent in den Fokus der Verkehrsplanung gerückt und priorisiert gefördert werden.


Unter Berücksichtigung weiterer überregionaler Verbindungen und Planungen zu Radschnellwegen und Radpendlerrouen sowie tangentialer Verbindungen gilt es, das Radverkehrsnetz systematisch zu ordnen und ein hierarchisches Radverkehrsnetz festzulegen und herzustellen. Ziel ist ein durchgängiges Netz mit sicherer Linienführung unter Berücksichtigung des jeweiligen Ausbaustandards (Radschnellweg, Radpendlerrouen und Basis-Standard) und sicheren und komfortablen Querungsstellen, um die Verlustzeiten an Knoten für Radfahrende zu reduzieren.



---

<sup>1</sup> Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2019): Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Sendenhorst. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter: <https://tu-dresden.de/srv>

Maßnahmen zur Temporeduzierung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf geeigneten Straßenabschnitten führen zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende und eröffnen zusätzliche Führungsoptionen des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem MIV. Und sie mindern die bisher oft subjektiv gegebene Angst beim Radfahren in enger Nachbarschaft mit dem Autoverkehr.



Nr.	Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
2.1	Hierarchisches Radverkehrsnetz		2025	
2.2	Flächendeckende Radabstellanlagen		2025	
2.3	Wegweisende Beschilderung von Radverkehrsanlagen		2024-2028	
2.4	Reinigungs- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen		langfristig	
2.5	Optimierung der Wegeführung und des Abstellens von Fahrrädern an Einzelhandelsstandorten und anderen potenziellen Zielen		langfristig	
2.6	Sichere Kreuzungs- und Abbiegegestaltung		langfristig	
2.7	Verkehrssicherheit im Radverkehr durch Tempoanpassungen des MIV		langfristig	

2.1 	<b>2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen 2.3 Wegweisende Beschilderung von Radverkehrsanlagen 2.4 Reinigungs- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen 2.6 Sichere Kreuzungs- und Abbiegegestaltung				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitraumen</i></p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>				
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung, Nachbarkommunen</p>			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Finanziell</p>  </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Organisatorisch</p>  </td> </tr> </table>			<p>Finanziell</p> 	<p>Organisatorisch</p> 
<p>Finanziell</p> 	<p>Organisatorisch</p> 			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Die aktuellen Radrouten im Stadtgebiet bilden noch kein stringentes, hierarchisches Radverkehrsnetz. Das Straßennetz mit seinen klassifizierten Straßen erfüllt diese Bedingung sehr viel besser. Im Radverkehr behelfen sich die Menschen mit individuellem Testen sinnvoller Radverkehrsverbindungen, wobei sich erfahrene „Alltagsradler“ auch problemlos auf die Hauptverkehrsstraßen trauen, während „ängstliche Naturen“ eher ruhige Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen bevorzugen. Das verweist auf die Notwendigkeit einer eigenen Fahrradkommunikation und gute, differenzierte Wegweisung möglicher Verbindungen.</p> <p>Des Weiteren gilt es zu beachten, dass Alltagsrouten und touristischen Routen gänzlich andere Funktionen haben bzw. unterschiedliche Ziele verfolgen. Alltagsrouten sollen möglichst direkte,</p>				

umwegarme Verbindungen zwischen alltäglichen Zielen für Bürgerinnen und Bürger realisieren. Oftmals orientieren sich derartige Routen am klassifizierten Straßennetz und somit ist der Radfahrende gezwungen auch an Hauptstraßen entlangzufahren. Dies lässt sich nicht immer vermeiden, doch überall dort, wo potenzielle Alternativen bestehen, sollte darauf hingewirkt werden diese auch für Alltagsradler auszuweisen und zu ertüchtigen. Außerorts bieten sich regelmäßig, parallel zur Straße verlaufende, Wirtschaftswege an. Innerorts sind entsprechende Parallelrouten durch die Quartiere zu suchen. Dies bedingt jedoch eine stringente Durchlässigkeit der Siedlungskörper, welche nicht immer gegeben ist.

Touristische Routen sollen primär das Radfahren zu einem angenehmen Freizeiterlebnis machen. Hierbei sind landschaftliche Qualitäten und die Orientierung an touristisch attraktiven Orten notwendig.

### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Um den Radverkehr flächendeckend zu fördern, gilt es ein umfangreiches Radverkehrsnetz zu installieren, d.h. zu planen, aufzubauen und bekanntzumachen.

Es gilt mehrere Netzebenen zu unterscheiden:

#### 1. Überörtliche Radschnellverbindungen bzw. Radpendlerrouten

Die Ebene der überörtlichen Radschnellverbindungen und Radpendlerrouten bildet die überörtlichen Verbindungen in die benachbarten Städte und Zentren ab. Diese überörtlichen Verbindungen sind in interkommunaler Zusammenarbeit regional geplant und umgesetzt. Sie betreffen nicht nur das klassifizierte Straßennetz, sondern können u.U. durch geschickte Kombination von primär landwirtschaftlich genutzten Nebenstrecken und den schon lange touristisch genutzten sogenannten „Pättkes“ sinnvolle regionale Verbindungen bilden, wenn sie entsprechend gewegweist sind.

#### 2. Haupttrouten

Auf der Haupttroutenebene sollte dem Radverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern Vorrang eingeräumt werden und die Anzahl von Stopps, bedingt durch Querungen, Ampelanlagen etc., auf ein Minimum reduziert werden. Hier bietet sich die Fahrradstraße als Führungsform abseits von Hauptverkehrsstraßen besonders an. Wenn der Radverkehr aber, z.B. aus Gründen der Direktheit, an Hauptverkehrsstraßen geführt werden muss, gilt es hier andere, an die Situation angepasste Führungsformen zu finden.

Solche Radvorrangrouten wurden in und um Münster bereits in Form der sogenannten Velorouten realisiert. Diese verbinden die Stadtregion Münster mit den benachbarten Orten und wurden zum Teil bereits geschaffen oder befinden sich noch in der Planung. Durch Sendenhorst und Albersloh verlaufen aktuell Zugänger- und Tangentialrouten, zukünftig ist die direkte Anbindung über die Veloroute 10 an das Stadtzentrum Münster geplant.

### 3. Erschließungsrouten

Die Erschließungsroutenebene erfüllt die Funktion der Quartierserschließung und dem Anschluss der Quell- und Zielpunkte für den Alltagsradverkehr. Dort erfolgt der erste Zugang zum gesamtstädtischen und regionalen Radverkehrsnetz. Weil die Voraussetzung flächendeckender Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren der Ortsteile Sendenhorst und Albersloh bereits weitgehend erfüllt ist, kann sich die weitere Bepanung der Erschließungsstraßennetze auf ergänzende straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Einbahnöffnungen, Sachkassenöffnung) und in Einzelfällen auch auf die Beseitigung von Netzlücken, die sich aus den Schleifensystemen der Neubaugebieten ergeben, und wo oft lediglich Absperrpfosten und Umlaufschranken versetzt werden müssen. Hinzu kommen u.U. noch kleinere Fahrradabstellanlagen, wenn in den Quartieren nicht nur gewohnt wird. Diskutiert werden muss die Einrichtung von Fahrradstraßen und -Zonen und mit Blick auf die Fußverkehrsförderung u.U. auch die Einrichtung von Mischflächen in Straßen mit hohem Parkdruck.

In einem zweiten Schritt ist systematisch die Durchgängigkeit und der eingehaltene Ausbaustandard sowie die Führungsform zu überprüfen. Ebenso wichtig ist es, Netzlücken zu schließen, Führungsformen sowie die Knotenpunktführungen zu überprüfen und für den Radverkehr zu optimieren. Der Grundgedanke ist, mit der Schaffung des Radverkehrsnetzes einerseits ein Hauptnetz zu schaffen, mit hoher Kapazität und möglichst direkter Führung und meist längs der klassifizierten Ortsdurchfahrten. Hinzu kommt ein Nebennetz, das die Erschließungs- und Anliegerstraßen nutzt, in bedarfsweise mit ergänzenden Tempolimits, Fahrradstraßen, Einbahnöffnungen und Sackgassenöffnungen arbeitet. Hinzu kommen dann die Maßnahmen im ruhenden Radverkehr, mit Schwerpunkten in den beiden Ortskernen, an den öffentlichen Einrichtungen, Schulen und Betrieben. So soll ein noch attraktiveres Radverkehrssystem geschaffen werden.

Das Radverkehrsnetz weist durch die Differenzierung nach Straßentyp und Gebietskontext unterschiedliche Ausbaustandards und Führungsformen auf. Die Kapazitäten müssen auf künftig deutlich größere Radverkehrsanteile bemessen werden, zumal auf den Bündelungstrecken des Hauptnetzes. Wichtig ist für die Bemessung die wachsende Vielfalt an

Fahrradtypen, aus denen sich neben der reinen quantitativen Menge auch qualitative Fragen ergeben, zum Beispiel bei der Bewertung der Eignung von Querungsstellen/Mittelseln und Radwegbreiten für Lastenräder oder Anhänger.

Kann zunächst aus diversen Gründen kein separater Fahrradweg geschaffen werden, so kann in Bereichen mit den größten Gefahrenstellen auch die Installation des Schildes VZ 277.1 beantragt werden. Dieses legt das Überholverbot für einspurige Fahrzeuge im betreffenden Straßenabschnitt fest.

### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**AL10** Die Radverkehrsverbindung ist aktuell in einem ungenügenden Zustand und soll daher zeitnah saniert werden.

**AL11** Partiiell fehlen separate Radwege in Albersloh

**AL12** An diesem Standort sind Radwege in Planungen.

**AL08** Hier ist die Radverkehrsführung als eher problematisch einzustufen.

**SE06** Die Straßenraumgestaltung entpuppt sich an diesem Standort als problematisch. Vor allem auf die Radverkehrsführung soll bei einer Verbesserung Rücksicht genommen werden, da diese aktuell stadteinwärts als mangelhaft zu beschreiben ist.

**SE15** Die Oberfläche der Radwege und die Markierung dieser, sowie die Radverkehrsführung ist hier mangelhaft. Es werden komfortable Oberflächen und ausreichende Markierungen der Radwege vorgesehen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

**SE19** An diesem Standpunkt befindet sich eine potenzielle Tangentialverbindung für den Radverkehr. Diese Liegenschaften befinden sich nur teilweise im Besitz der Stadt.



### **Zuschriften aus der Bevölkerung**

Bemängelt wird die Tatsache, dass die Infrastruktur für Radfahrende sich eher weniger über die Ortsgrenze hinweg ausdehnt. Zudem sind auch innerorts eher wenige Radwege vorhanden, was sich zum Teil mit fehlendem Platz begründen lässt.

### **Anträge**

Antrag **01**

Antrag **03**

Antrag **06**

Antrag **11**

### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Förderrichtlinien Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW)

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

Nachhaltige Modernisierung ländlicher Infrastruktur (Bundesministerium für Digitales und Verkehr NRW)

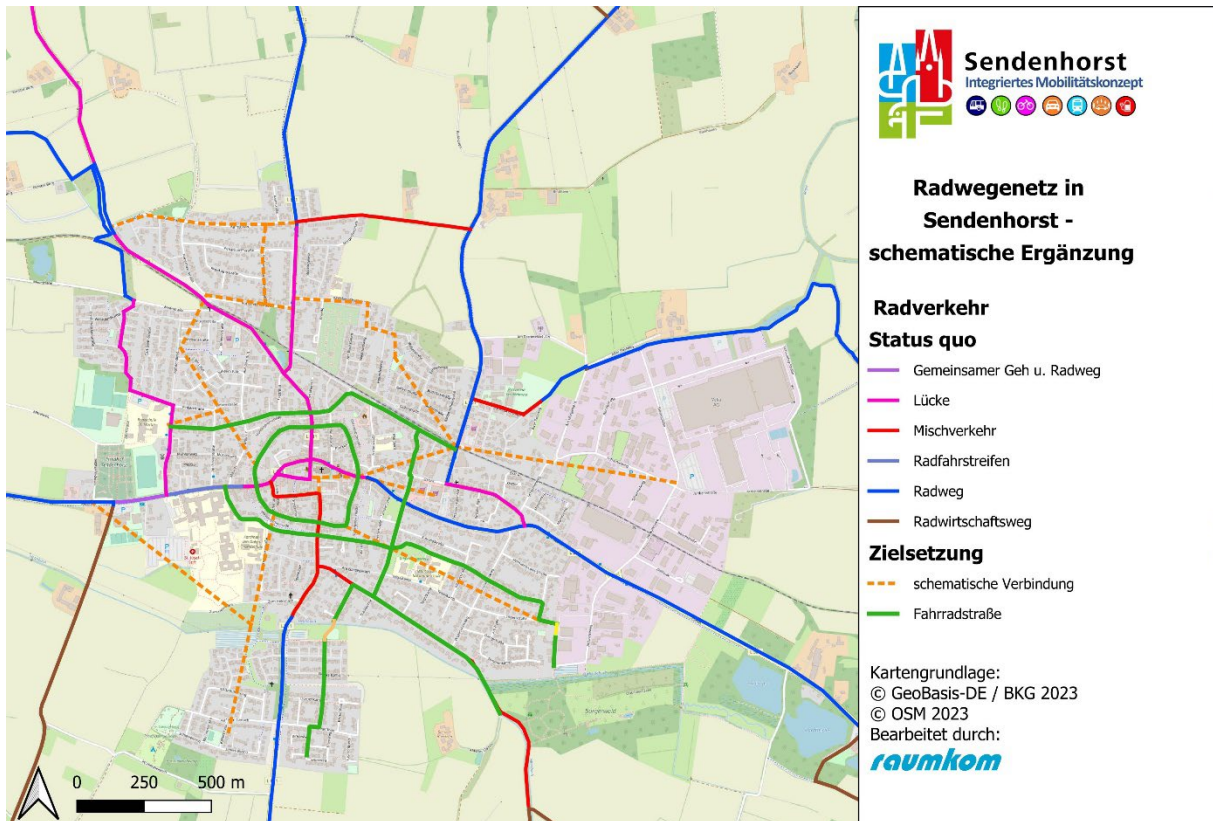






Abbildung 5: Radwegenetz - schematische Ergänzung Sendenhorst



Abbildung 6: Radwegenetz - schematische Ergänzung Albersloh



2.2 	<b>2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz 2.3 Wegweisende Beschilderung von Radverkehrsanlagen				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitraahmen</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>2023      2025      2030      2035      2040</p> </div>				
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung, Tiefbaumanagement,          Bevölkerung, Gewerbe,          Einrichtungen/Institutionen, NWL (WLE-          Haltepunkte)</p>			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Finanziell</p>  </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Organisatorisch</p>  </td> </tr> </table>			<p>Finanziell</p> 	<p>Organisatorisch</p> 
<p>Finanziell</p> 	<p>Organisatorisch</p> 			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Im Stadtgebiet sind bereits an vielen wichtigen Punkten Fahrradabstellanlagen vorhanden. Allerdings sind diese oft von minderer Qualität und nicht mehr zeitgemäß in ihrer Ausstattung und gilt es sukzessive durch ein ästhetischeres Modell zu ersetzen. Sie stehen eher punktuell und zielnah bereit (Bildungseinrichtungen, Einzelhandel, Bahnhöfe), bieten aber in der Regel keinen Witterungsschutz und geringe Kapazitäten. In den zentralen Einkaufsbereichen gibt es auch dezentrale Abstellmöglichkeiten, bei denen nicht jede Abstellmöglichkeit direkt eingangsnah zu einem Einkaufsziel positioniert ist. Um den Ein- und Ersatz von Fahrradabstellanlagen einheitlich zu optimieren und zu beschleunigen, gilt es zukunftsfähige</p>				



Modelle zwischen Stadtplanung und weiteren Akteuren, wie bspw. Einzelhändler, frühzeitig abzustimmen.

### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

#### Gesamtstadt:

Wie oben dargestellt, ist die Anzahl an öffentlichen Fahrradabstellanlagen solide. Dennoch sollten an weiteren Standorten Angebote gemacht werden, die zum sicheren Abstellen einladen und damit Sicherheitsbedenken vieler Menschen überwinden; beispielhaft zu nennen sind Versammlungsstätten wie Schulen, Treffs und Kirchen, Sport- und Freizeitanlagen wie Sporthallen, Schwimmbäder und Parks oder gewerbliche Flächen wie Büro-, Verwaltungs- oder Betriebs- und Industriestandorte. Im Besonderen aber auch der Bahnhof mit seiner Radstation. Hier sollte das Angebot an Abstellanlagen ausgebaut bzw. optimiert werden. Dort, wo die Stadt nicht eigenständig handeln kann (z.B. Parkflächen des Einzelhandels) sollte im Sinne des Betrieblichen Mobilitätsmanagements der intensive Austausch mit den jeweiligen Entscheidungsträgern gesucht werden.

Dabei ist es wichtig bei der Schaffung von Radabstellanlagen nach verschiedenen Nutzergruppen zu differenzieren, da je nach Nutzungszweck die Sensibilität gegenüber der Entfernung von Radabstellanlage zum Zielort variiert.

Als zentrale Gruppen von Nutzenden gelten hierbei Bewohnende der Stadt Sendenhorst, beruflich Pendelnde (dazu zählen auch Schülerinnen und Schüler), Personen, die im Freizeitverkehr mit dem Fahrrad unterwegs sind, sowie Personen, die zu Einkaufszwecken das Fahrrad nutzen.

Für Bewohner ist es wichtig einen Abstellort in wohnortnahe nutzen zu können, da das Fahrrad jederzeit kurzfristig verfügbar sein soll und es gleichzeitig einer gewissen Kontrolle über das Fahrrad bedarf.

Beruflich Pendelnde und Schülerinnen und Schüler benötigen Abstellanlagen die unmittelbar am Arbeitsort/Schulstandort verortet sind. Hier ist die Sensibilität im Hinblick auf Entfernung der Radabstellanlage zum Zielort am höchsten. Nach und vor der Arbeit/Schule möchte man nicht noch einen längeren Fußweg zum Abstellort des Fahrrads auf sich nehmen. Somit bedingt die zielortnahe Radabstellmöglichkeit sehr unmittelbar die Verkehrsträgernutzung, denn wenn keine Radabstellanlage zur Verfügung steht, wird das Fahrrad auch nicht als Verkehrsträger für die Pendelstrecke in Betracht gezogen. Hier sollten also große, unmittelbar am Zielort gelegene Radabstellanlagen ins Auge gefasst werden.

Personen im Freizeitverkehr sind weniger sensibel, was die Entfernung der Abstellanlage zu den Zielen betrifft. Hier kann mit ästhetisch ansprechenden Anlehnbügeln oder Haarnadeln (vgl. folgende Abbildung) in Bereichen von kulturellen und gastronomischen Angeboten gearbeitet werden.



Beispiel Fahrrad-Haarnadel der Firma Abex mit Bodenhülse

Diese müssen nicht direkt an einer bestimmten Lokalität verortet sein. Besonderheiten stellen hier einerseits die Besuchenden von Sportanlagen (Schwimmbad, Fitnessstudio etc.) und andererseits Touristen und Touristinnen dar. Bei Besuchenden von Sportanlagen setzt sich die Logik der beruflich Pendelnden fort. Sie haben wahrscheinlich Sporttaschen oder ähnliches dabei, die auch nicht auf einem längeren Weg zum Fahrrad getragen werden sollen. Für Touristen und Touristinnen können auch große, zentrale Radabstellanlagen in Frage kommen, da sie oftmals die Stadt zu Fuß erkunden wollen und eine Radabstellanlage benötigen, die als Ausgangs- und Zielort der Erkundung dienen kann. Das betrifft besonders den zentralen Innenstadt- und Geschäftsbereich.

Personen, die ihren Einkauf mit dem Fahrrad erledigen wollen, sind auf dezentrale Radabstellanlagen im Hauptgeschäftsbereich angewiesen. Diese werden in der Regel als Anlehnbügel bevorzugt. Hier steht ein unkomplizierter Abstellvorgang im Vordergrund, da oftmals mehrere Geschäfte aufgesucht werden und das Fahrrad bei einem Standortwechsel mitgeführt wird. Hier ist die Sensibilität für die Strecke zwischen Abstellort und Zielort als mittel einzustufen, da einerseits nicht bei jedem Geschäftswechsel das Fahrrad an einer anderen Abstellanlage abgestellt wird, es andererseits aber auch Einkäufe zum Fahrrad zurückzubringen gilt.

#### Innenstadt:

Im Innenstadtbereich überlagern sich viele verschiedene Gruppen von Nutzenden. Dadurch wird es nötig verschiedenste Abstellanlagen, angepasst an die Anforderungen der einzelnen Gruppen einzusetzen.

An Schulen und großen Arbeitsplatzschwerpunkten (z.B. Stadtverwaltung) sollten zielortnahe große Abstellanlagen eingesetzt werden. Bei Berufspendelnden ist zusätzlich auf eine Abschließbarkeit bei einem Teil der Anlagen zu achten, da hier tendenziell auch mit hochwertigen Fahrrädern zu rechnen ist. Schulen können Abstellsicherheit über Abstellanlagen auf dem Schulgelände generieren, da hier der Zugang oft beschränkt ist und die soziale

Kontrolle durchgehend höher ist. Ist der Platz nicht vorhanden, ist durch ein Angebot in unmittelbarer Nähe eine Ordnung des ruhenden Radverkehrs sicherzustellen.

Die Schaffung wohnortnaher Abstellanlagen gestaltet sich für Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt besonders schwierig, da es häufig an ausreichendem Platz in den zentralen Geschäftsbereichen mangelt. Hier muss dispers mit höherwertigen Abstellanlagen wie eingehausten Fahrradboxen und auch (automatischen) Fahrradparkhäusern gearbeitet werden. Hier gilt es durch hohe Sicherheit für das abgestellte Fahrrad die Entfernung zur Abstellanlage auszugleichen.



Beispiel Abstellanlage GWG Sendenhorst  
Stadt Sendenhorst

In Bereichen mit hohem Geschäfts- und Gastronomiebesatz sollten Anlehnbügel zur Verfügung stehen. Diese können dezentral verteilt sein, sollten sich aber auch an hoch frequentierten Bereichen, in großer Zahl finden lassen. Gleiches gilt für größere Kultureinrichtungen.

Für touristische Verkehre bieten sich große zentrale Radabstellanlagen an.

Mit dem sukzessiven Abbau von Parkieranlagen im Seitenbereich der Straßen für den MIV in der Innenstadt bietet sich hier die Gelegenheit die freigewordenen Flächen mit Radabstellanlagen zu versehen. Schon alleine um das weitere Beparken durch Pkws zu verhindern. Diese Abstellanlagen orientieren sich zwar nicht immer an konkreten Bedarfen, bilden mit der Zeit aber ein lockeres Netz, dass vor allem in dicht bebauten Gebieten (siehe nächster Abschnitt) sinnvolle Funktionen übernehmen kann. Auch hier sollte mit Abstellanlagen in unterschiedlicher Qualität gearbeitet werden. So können die meisten als einfache Anlehnbügel realisiert werden, es sollten aber auch hochwertige, abschließbare Optionen (s.o.) ins Auge gefasst werden.

#### Kernstadt und angrenzende verdichtete Bereiche:

Neben den bisher thematisierten Fahrradabstellanlagen ist parallel ebenso die Förderung wohnortnaher Angebote auszuweiten (Bewohnende). Die Nutzung der Abstellanlagen unterscheidet sich insofern, dass sie für nächtliches und dauerhaftes Abstellen vorgesehen sind. Dem Vandalismus- und Diebstahlschutz kommt daher eine umso größere Rolle zu. In erster Linie sind sie dort einzusetzen, wo in Wohngebäuden bzw. auf den Grundstücken keine geeigneten Flächen zur Unterbringung von Fahrrädern verfügbar sind. Durch solche

Abstellanlagen lassen sich Zugänglichkeit und Einfachheit der Fahrradnutzung für die Betroffenen maßgeblich verbessern.

#### Entwicklungsgebiete:

In den zukünftigen Entwicklungsgebieten der Stadt Sendenhorst muss von Beginn an das Thema Fahrradparken mitgedacht werden. Hier gilt es zum einen die neu entstehenden Wohn- und Gewerbeimmobilien mit eingangsnahen Radabstellanlagen zu versehen und eine ebenerdige Abstellmöglichkeit oder in einem vorteilhaft über eine Rampe geführten Eingang im Fahrradkeller in den Immobilien selbst anzubieten. Zum anderen ist im öffentlichen Raum für Besucher- und Publikumsverkehre für kleinere Abstellanlagen (Anlehnbügel) als auch zentrale, gesicherte Abstellanlagen zu sorgen. Es empfiehlt sich, in der Stellplatzsatzung einen festen Stellplatzschlüssel für Fahrradabstellanlagen seitens der Stadt festzulegen.

#### Äußere Ortsteile:

Abseits der oben erwähnten Wohn- und Bebauungsstrukturen in den äußeren Stadtbereichen kann davon ausgegangen werden, dass die meisten Bewohner und Bewohnerinnen der betreffenden Stadtbereiche eine Möglichkeit haben, ihre Fahrräder sicher und wettergeschützt auf privatem Grund abzustellen. Aus diesem Grund muss in den äußeren Teilen der Stadt der Fokus auf der Schaffung von Radabstellanlagen in den Ortsmittelpunkten, bzw. in zentraler Lage und den Umsteigepunkten auf den ÖPNV/SPNV (B & R) liegen. Insbesondere an Schulen, Kindergärten und anderen wichtigen Zielen ist der Abstellanlagenbestand zu überprüfen und zu optimieren.

Für alle Fahrradabstellanlagen sind mehrere wichtige Aspekte in der Planung zu berücksichtigen:

**Zugänglichkeit/Erreichbarkeit:** Die Anlage ist sichtbar sowie barrierefrei und bestenfalls fahrend erreichbar. Die Nutzung ist unabhängig der Größe des Fahrrades und der Person möglich.

**Witterungsschutz:** Bei einem Teil der Standorte sollte angestrebt werden, Schutz vor Wind und Niederschlag zu integrieren (z.B. an Bushaltestellen und generell bei Abstellanlagen, die für eine längere Abstellzeit vorgehalten werden).

**Abstellplätze:** Neben konventionellen Rädern stellen die Anlagen auch Möglichkeiten zum unkomplizierten Abstellen von Lastenrädern bereit (anteilig).

Zusätzliche kleine Servicestationen mit Luftpumpe, Schlauchautomat werten das Angebot auf.

### WLE-Haltepunkte:

Angesichts der anstehenden Reaktivierung der WLE und die damit einhergehende Implementierung der Haltepunkte in Albersloh und Sendenhorst, sind adäquate Abstellmöglichkeiten hinsichtlich der Qualität und Quantität erforderlich. Die WLE-Haltepunkte werden seitens des NWLs als Mobilstationen konzipiert und stellen in Zukunft zentrale Schnittstellen für die intermodale Mobilität dar. Daher sind die Anforderungen und Bedürfnisse der zukünftigen Nutzer entsprechend zu berücksichtigen. Hier rücken insbesondere Pendler in den Fokus, die mit dem Fahrrad den Weg zum Haltepunkt absolvieren und von dort aus ihre Wegekettens mit dem SPNV fortführen. Diesen muss ein sicherer Abstellplatz für ihr Fahrrad bzw. Pedelec zur Verfügung gestellt werden.

Hier kann das Fahrradparkhaus in Ingelheim am Rhein exemplarisch als best-practice Beispiel herangezogen werden. Dabei soll der Fokus nicht auf die Dimensionierung gelegt werden, die für Sendenhorst und Albersloh nicht passend wäre. Dennoch stellt das Fahrradparkhaus ein Musterbeispiel für eine qualitativ hochwertige und prominent platzierte Abstellanlage dar.



Der Raum wird effizient durch Doppelstockvorrichtungen genutzt. Des Weiteren existiert ebenso eine Werkzeugstation, sodass kleinere Reparaturen vorgenommen werden können, falls kein eigenes Werkzeug mitgeführt wird.



### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**AL06** An diesem stark frequentierten Haltepunkt, der häufig auch von multimodalem Verkehrsverhalten angestrebt wird, bestehen keine adäquaten Fahrradabstellanlagen. Aus diesem Grund blockieren Fahrräder den Gehweg. Um Multimodalität und Intermodalität zu fördern ist an dieser Stelle die Errichtung von geeigneten Fahrradabstellanlagen von Bedarf.



**SE02** Die Fahrradabstellanlagen der Westtorhalle weisen qualitative Mängel auf, sind dennoch quantitativ ausreichend, bedürfen aber einer Modernisierung und Anpassung an die aktuellen Standards.



**SE21** Die Fahrradabstellanlagen an der Realschule St. Martin bedürfen einer quantitativen und qualitativen Aufwertung, um Schüler und Schülerinnen Das Rad als Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten und ein ausreichendes Angebot an Abstellanlagen zu ermöglichen.



### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*



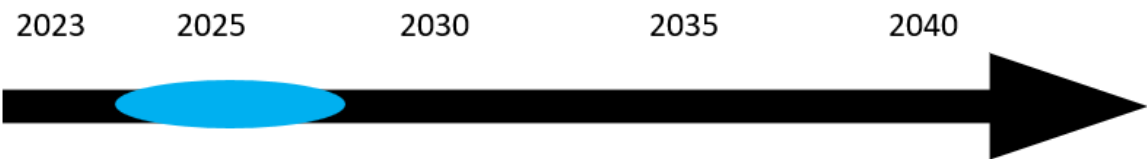


Förderrichtlinien Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW)

Sonderprogramm Stadt und Land (Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

Nachhaltige Modernisierung ländlicher Infrastruktur (Bundesministerium für Digitales und Verkehr NRW)

Bike and Ride Offensive (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz)

2.3 	<b>2.3 Wegweisende Beschilderung von Radverkehrsanlagen</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz 2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitraahmen</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>2023      2025      2030      2035      2040</p> </div>		
<p><i>Raumeinheit</i></p> Gesamtstadt	<p><i>Akteure</i></p> Stadtplanung, Gutachterbüro, ADFC	
<p><i>Aufwand</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Finanziell</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Organisatorisch</p>  </div> </div>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Wegweisende Beschilderung ist ein zentraler Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur. Um den Radfahrenden eine komfortable Nutzung des Radverkehrsnetzes bieten zu können, ist es unerlässlich, dieses flächendeckend mit wegweisender Beschilderung zu versehen. Bis jetzt liegt der Fokus der landesweiten Beschilderung in NRW mit seinem Knotenpunktsystem eher auf einer touristischen und überregionalen Funktion. Mit einer feingliedrigeren Erschließung der Stadt Sendenhorst mit Radverkehrsanlagen muss auch die Beschilderung dementsprechend erweitert werden. Zusätzlich ist es wichtig, neben den bis jetzt eher touristisch ausgerichteten Beschilderungen, auch Ziele des Alltags-Radverkehrs in das Beschilderungssystem einzubinden.</p>		

### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Das Radverkehrsnetz muss sichtbar gemacht werden. Aufbauend auf dem festgelegten hierarchischen Radverkehrsnetz ist die wegweisende Beschilderung in Sendenhorst flächendeckend zu überprüfen, zu erweitern und zu überarbeiten. Gleichzeitig muss auch dieses System mit der Erweiterung des Radnetzes kontinuierlich erweitert werden. Das gewiesene Radverkehrsnetz wird auch als Zubringer zu übergeordneten Führungen (Radschnellwege, Radpendlerrouten) dienen, deshalb ist eine intuitive Führung der Nutzenden unabdingbar, um auch im überörtlichen Verkehr Verlagerungseffekte von anderen Verkehrsmitteln zu generieren.

Für die Erweiterung der Ziele gilt es das System der Beschilderung, das nach dem Vorbild der „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen“ schon existiert und sich mehrheitlich auf die Angabe von Nah-, Fern- und touristischen Zielen auf den Wegweisern beschränkt, zu erweitern und zu ergänzen.

Die Ergänzungen der wegweisenden Beschilderungen sollten sich auf Ziele des Alltags-Radverkehrs beziehen. Diese können beispielhaft folgende Ziele einschließen:

- Öffentliche Einrichtungen
- Arbeitsplatzschwerpunkte (z.B. Gewerbegebiete)
- Bildungseinrichtungen
- Haltestellen des ÖPNV mit Radabstellanlagen (Bike & Ride)
- Größere Radabstellanlagen
- Nahversorgungsstrukturen
- Veranstaltungsstätten
- Ortsteilmittelpunkte

Die komplette wegweisende Beschilderung sollte von Grund auf neu aufgebaut werden. Hierdurch werden Inkonsistenzen verhindert, aufgelöst und ein einheitliches Bild geschaffen. Dafür ist ein Dienstleister zu beauftragen, der Standorte, Inhalte und Beschilderungsdichte und -abstände festlegt.

Die Kommunikation durchschnittlicher Fahrtzeit-Angaben in Minuten sollen geprüft werden, um eine Fahrtzeiten-Sensibilisierung in der Bevölkerung im Radverkehr zu fördern und die Wahrnehmung der Fahrradnutzung als Alltagsverkehrsmittel positiv zu stärken und zu erhöhen. Dies sollte durch eine begleitende Kampagne unterstützt werden, die das Branding der Stadt Sendenhorst berücksichtigt und Sendenhorst spezifische Quelle-Ziel Entfernungen aufgreift. Da sich durch die vermehrte Nutzung von E-Bikes, gerade bei ungeübten und untrainierten Radfahrenden, die Geschwindigkeitsdifferenz im Vergleich zu trainierten und routinierten Radfahrenden relativiert, kann hier von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von



20-25 km/h ausgegangen werden. Was im Vergleich zum städtischen MIV, mit seinen durchschnittlichen Fließgeschwindigkeiten, das Fahrrad in eine konkurrenzfähige Position gegenüber dem Pkw rückt. Das Ziel sollte sein, dass bei Verkehrsteilnehmern eine Fahrzeitsensibilisierung geschieht und das Bewusstsein entsteht, dass alltägliche Ziele auch mit dem Rad in kurzer, angemessener Zeit erreicht werden können.

*Konkrete Anwendungsbeispiele*

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Förderrichtlinien Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW)

Sonderprogramm Stadt und Land (Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

Nachhaltige Modernisierung ländlicher Infrastruktur (Bundesministerium für Digitales und Verkehr NRW)

Bike and Ride Offensive (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz)

2.4 	<b>2.4 Reinigungs- und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz 2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <span style="margin-right: 40px;">2023</span> <span style="margin-right: 100px;">2025</span> <span style="margin-right: 100px;">2030</span> <span style="margin-right: 100px;">2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung, TMN,          AWL (Abfall- und Wertstofflogistik          Sendenhorst)</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>Finanziell</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Organisatorisch</p>  </div> </div>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur zeichnet sich dadurch aus, dass sie über das ganze Jahr und alle jahreszeittypischen Witterungsverhältnisse (Ausnahme Extremwetter) hinweg genutzt werden kann. Auch Radverkehrsinfrastrukturen dürfen hier keine Ausnahme bilden, denn eine Verkehrswende hin zum Umweltverbund fußt auf einer dauerhaften Verlagerung von Verkehrsleistung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und nicht auf einer saisonalen Abhängigkeit in der Nutzung dieser.</p> <p>Im Zuge der Bevölkerungsinterviews wurde übermittelt, dass bei diesem Thema, im Vergleich zum Straßennetz, mit zweierlei Maß gemessen wird. So wurde berichtet, dass Personen, die regelmäßig das Rad im Alltag nutzen, bei schlechten Wetterverhältnissen (z. B. Schnee, Glätte) oder auch noch danach auf das Straßennetz ausweichen, da Radverkehrsanlagen entweder</p>		

nicht gestreut, bzw. vom Schnee befreit sind. Nach Stürmen kann es vorkommen, dass Äste auf den Radverkehrsanlagen eine Nutzung auch in den Tagen danach einschränken und im Herbst Laub nicht in angemessener Form (zeitlich) geräumt wird.

Verkehrsteilnehmende sind, durch die mehrheitlich jahrelange Nutzung des Pkw, an hohe Komfortstandards gewöhnt und sind dementsprechend meist nicht bereit hier große Einbußen in Kauf zu nehmen. Dementsprechend müssen Radverkehrsanlagen neben einer komfortablen Oberfläche und einer sinnvollen Führung auch einen entsprechenden Sauberkeits- und Räumungszustand aufweisen, um als Alternative für die alltägliche Mobilität der Sendenhorster Bevölkerung in Betracht gezogen zu werden, und zwar zu jeder Jahreszeit.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Um den Ansprüchen der Nutzenden zu genügen, müssen Radverkehrsanlagen in Zukunft mit der gleichen Gewissenhaftigkeit geräumt und gestreut werden, wie es bei Anlagen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) der Fall ist.

Das bedeutet indes nicht, dass jede Radverkehrsanlage mit der gleichen Priorität behandelt werden muss, das ist auch nicht bei Anlagen für den MIV der Fall. Doch grundsätzlich sollten identifizierte Haupttrouten im hierarchischen Radverkehrsnetz wie Hauptstraßen für den MIV behandelt werden und dementsprechend früh und gründlich gestreut, geräumt und gesäubert werden. Danach, analog zum Umgang mit dem Straßensystem, müssen die nachgeordneten Radverkehrsanlagen in der gleichen Art und Weise behandelt werden.










Gleiches gilt für (große) Abstellanlagen für Radfahrende und die Hinführung zu diesen Anlagen.

Hier lassen sich auch Synergie-Effekte mit der Räumung und Streuung von Straßen herstellen, da in Sendenhorst viele der Radverkehrs-Haupttrouten begleitend zu den Haupttrouten des MIV geführt werden. In diesem Kontext gilt es die bestehende Satzung zur Straßenreinigung dahingehend anzupassen, dass Anwohner der Haupttrouten nicht für die Räumung und Säuberung der gemeinsamen Fuß- und Radwege verantwortlich sind, sondern die Stadt in der Verantwortung steht, da eine sehr engmaschige Räumung und Reinigung seitens der Anlieger wohl eine Überforderung darstellen würde.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Sonderprogramm Stadt und Land (Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

2.5 	<b>2.5 Optimierung der Wegeführung und des Abstellens von Fahrrädern an Einzelhandelsstandorten und anderen potenziellen Zielen</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen 2.3 Wegweisende Beschilderung von Radverkehrsanlagen				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <div style="text-align: center;"> <p>2023      2025      2030      2035      2040</p>  </div>				
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung</p>			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>Finanziell</p> <p></p> </td> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>Organisatorisch</p> <p></p> </td> </tr> </table>			<p>Finanziell</p> <p></p>	<p>Organisatorisch</p> <p></p>
<p>Finanziell</p> <p></p>	<p>Organisatorisch</p> <p></p>			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Das Fahrrad soll als Verkehrsmittel für den Alltag in Zukunft eine herausragende Stellung in der städtischen Mobilität von Sendenhorst einnehmen. Dazu gehört, dass Wege und Tätigkeiten, die in der Gegenwart noch zum größten Teil mit dem Pkw bewältigt werden, sukzessiv mehr mit dem Fahrrad geleistet werden können. Besondere Bedeutung nimmt hier das Einkaufen für den täglichen Bedarf ein. Aus diesem Grund müssen Einzelhandelsstandorte in Zukunft fahrradfreundlicher gestaltet werden, damit sich hier Radfahrende willkommen und sicher aufgehoben fühlen.</p> <p>Ein deutlicher Anreiz für die Einzelhändler für eine solche Weichenstellung zeigt sich, wenn man sich an der Studienlage zu diesem Thema <sup>2</sup>orientiert. Diese legt dar, dass Radfahrende</p>				

<sup>2</sup> Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) 2011: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. – URL: <https://gruene-dueren.de/files/2016/01/for-a-04-Mit-dem-Rad-zum-Einkaufen.pdf>. [14.06.2023].

als Kunden öfter Geschäfte des Einzelhandels frequentieren und gleichzeitig, auch bezogen auf eine ganze Woche, mit mehreren Einkäufen oft mehr Umsatz generieren als Kunden, die mit dem Pkw seltener zum Einkaufen fahren. Es geht also um das Produkt aus Einkaufshäufigkeit und dem Wert der einzelnen Einkäufe. Ähnliches gilt auch für die Einkäufe zu Fuß. Auch hier liegt bei Fußverkehrskunden eine deutlich höhere Einkaufsfrequenz vor als bei autofahrenden Kunden. Das legt nahe, dass durch eine Zunahme des Radverkehrs im Einzelhandel höhere Umsätze generiert, werden können und dass der Handel klarer Gewinner einer solchen Entwicklung ist, zumal, wenn im Zuge der Fahrradförderung auch eine gestalterische Verbesserung des Kaufumfeldes erreicht wird.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Um die Betreibenden von Geschäften des Einzelhandels, besonders im Warenfeld des täglichen Bedarfs, von den Vorteilen einer Fahrradförderung zu überzeugen, ist eine gute Information über solche Zusammenhänge wichtig. Hier muss der Fokus auf eine klare Kommunikation der Studienlage und der Vorteile für die Geschäftstreibenden gelegt werden. Diese Aufgabe sollte durch die städtische Wirtschaftsförderung übernommen werden, da diese das direkteste und vertrauensvollste Verhältnis zu den Geschäftstreibenden hat.

Gleichzeitig gilt es bei Neuentwicklung von Einzelhandelsstandorten von Anfang an auf die Fahrradfreundlichkeit im Umfeld, als Standortmerkmal zu achten. Ideal ist, wenn der Handel in seiner eigenen Standort- und Geschäftswerbung auf die gute Fahrraderreichbarkeit verweist und wenn dies auch im Rahmen von Werbegemeinschaft betriebsübergreifend geschieht.

Diese Gestaltungsvorschläge sollten sich auf zwei zentrale Themen fokussieren. Erstens die Bereitstellung qualitativ hochwertiger Abstellanlagen in ausreichender Anzahl an Einzelhandelsstandorten, nach den gängigen Kriterien für Radabstellanlagen (siehe Steckbrief 2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen). Es gilt besonders auch Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern sowie die sichere Führung des Radverkehrs auf den Parkieranlagen zu beachten. Hier gelten die gleichen Kriterien wie für die Straßenraumgestaltung hinsichtlich Radfahrender. Die idealen Anfahrtswege an die Parkieranlagen sollten deutlich sichtbar und nachvollziehbar sein (z.B. Markierungslösungen). Darüber hinaus sollte die Aufmerksamkeit der Autofahrenden auf Radfahrende als weitere Gruppe von Nutzenden der Parkieranlage gelenkt werden (z.B. Piktogramme auf den Parkieranlagen oder Beschilderungen, die auf Radfahrende hinweisen bzw. Furtmarkierungen an den Zu- und Abfahrten).

Als Anregung und Motivation für die Einzelhändlerinnen und Einzelhändler diese Maßnahmen umzusetzen, sollten städtische Förderungen diskutiert werden, z.B. im Rahmen von

Fahrradaktionstagen oder Umwelttagen. Zusätzlich besteht die Chance, die Einzelhandelsstandorte, die sich durch vorbildliche Strukturierung der Parkieranlagen für Radfahrende hervortun, im Wegweisungskonzept einzubinden, z.B. durch Hinweise auf die Abstellanlagen (siehe 2.3 Wegweisende Beschilderung von Radverkehrsanlagen). Eine gute Einbindung der Einzelhandelsstandorte in das hierarchische Radverkehrsnetz ist jedenfalls sinnvoll.

*Konkrete Anwendungsbeispiele*




**Zuschriften aus der Bevölkerung**

Das Ende des Radweges am Westtor ist suboptimal ausgebaut, da es direkt auf die vielbefahrene Hauptstraße zuläuft. Die Situation kann schnell unübersichtlich werden, da zusätzlich eine Radwegweisung fehlt. Am Wall bestehen Behinderungen aufgrund von wuchernden Pflanzen auf dem Radweg. Die Ladestraße birgt wegen ihrer unebenen Straßenoberfläche ein erhöhtes Sturzpotential.

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Sonderprogramm Stadt und Land (Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

Nachhaltige Modernisierung ländlicher Infrastruktur (Bundesministerium für Digitales und Verkehr NRW)

2.6 	<b>2.6 Sichere Kreuzungs- und Abbiegegestaltung</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitraahmen</i></p> <p style="text-align: center;">           2023      2025      2030      2035      2040         </p> 				
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung, Straßenverkehrsamt, Verkehrsmanagement, Polizei</p>			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Finanziell</p> <p><span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #A9A9A9;">●</span></p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Organisatorisch</p> <p><span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #A9A9A9;">●</span> <span style="color: #A9A9A9;">●</span></p> </td> </tr> </table>			<p>Finanziell</p> <p><span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #A9A9A9;">●</span></p>	<p>Organisatorisch</p> <p><span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #A9A9A9;">●</span> <span style="color: #A9A9A9;">●</span></p>
<p>Finanziell</p> <p><span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #A9A9A9;">●</span></p>	<p>Organisatorisch</p> <p><span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #00AEEF;">●</span> <span style="color: #A9A9A9;">●</span> <span style="color: #A9A9A9;">●</span></p>			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Viele Radfahrunfälle ereignen sich aus Konflikten mit dem sogenannten „Querverkehr“ an Grundstückszufahrten, Einmündungen und Kreuzungen. Auch Abbiegevorgänge sind mit besonderen Gefährdungen verbunden. Zur Unfallprävention gehören alle Maßnahmen, die solche Konflikte vorhersehbar machen, die Konfliktbereiche selber deutlich markieren und für gute Sichtbeziehungen zwischen möglichen Konfliktbeteiligten sorgen. Die typischen Maßnahmen sind Furtmarkierungen an allen Einmündungen und Grundstückszufahrten und die Markierung von Aufstellzonen an signalgeregelten Kreuzungen, zu denen der Radverkehr mit eigenen markierten Spuren an wartenden Kfz bis zur Haltelinie vorbeigeführt wird. Beides sind seit langem in den Niederlanden erprobte Maßnahmen, die mittlerweile auch im Münsterland vermehrt eingesetzt werden. Und für die ängstlicheren Radfahrenden ist eine weitere wichtige Option, große Kreuzungen zu umfahren, indem parallel zu den dort kreuzenden Hauptverkehrsstraßen alternative Nebenrouten befahren werden, die idealerweise</p>				

als Fahrradstraßen beschildert sind und in der Wegweisung als „Nebenrouten“ integriert sind. Diese Lösung senkt besonders die Hemmschwelle von ungeübten und vulnerablen Gruppen, das Fahrrad im Alltag als städtisches Verkehrsmittel zu nutzen. Allerdings sind dann an Stellen, wo die Fahrradstraßen Hauptverkehrsstraßen kreuzen, besondere Querungshilfen erforderlich, sei es mit Mittelinseln, Bedarfsampeln oder in Verbindung mit Fußgängerüberwegen.

Noch gibt es Kreuzungen und Einmündungen, an denen die Führung des Radverkehrs nicht optimal ist und an denen durch Modifikationen der Gestaltung von Einmündungen und Kreuzungen die Sicherheit von Radfahrenden weiter erhöht werden kann.

### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Als generelle Zielsetzung sollte gelten, alle Fahrwege des Radverkehrs durch Furtmarkierungen gegenüber dem Querverkehr zu sichern und alle Kreuzungen fahrradfreundlich zu gestalten, um zügiges Abbiegen und Kreuzen zu ermöglichen. Das Vorziehen des Radverkehrs an die Haltelinie signal geregelter Kreuzungen wird manchmal noch als Angriff auf die Rechte des Autoverkehrs missverstanden. Es ist aber auch im Interesse der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs, weil der Radverkehr im Pulk die Kreuzung sehr viel schneller räumt als beim Hintereinanderfahren in einer langen Schlange, die dann die Abbiege- und Einbiegemanöver des Kfz-Verkehrs unnötig lange blockiert.

Folgende Punkte sollten bei einer sicheren Kreuzungs- und Abbiegegestaltung beachtet werden:

- Vorgelagerte Haltebereiche für Radfahrende an Kreuzungen, zur Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und MIV und zur schnelleren Räumung der Kreuzungsbereiche des Radverkehrs
- Einheitlichkeit der Kreuzungslösungen zur intuitiven Befahrbarkeit für Radfahrende
- Bestmögliche Trennung von Radverkehr und MIV im Kreuzungsbereich
- eigene Spuren für Radfahrende in Kreisverkehren
- Einmündungen, bei denen der MIV eine Radverkehrsanlage quert, sollten durch eine klar sichtbare Furt oder durch eine Teilaufpflasterung gesichert werden, um Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen
- Abbau von Barrieren (bspw. Drängelgitter)

### *Konkrete Anwendungsbeispiele*





**AL16** hier herrscht eine problematische Verkehrssituation vor. Die Kurve ist tendenziell schwer einsehbar und am Scheitelpunkt der Kurve sind mit einem Supermarkt sowie einer Bäckerei/Café zentrale Frequenzbringer verortet. In Kombination mit der, durch Durchgangsverkehr inklusive Schwerverkehr, starken Frequentierung der klassifizierten Straße erwächst ein konkrete Gefährdungssituation für Fußgänger und Radfahrende.

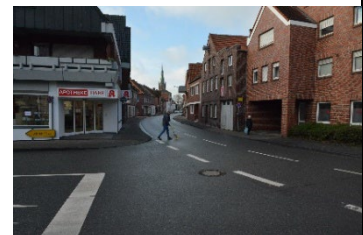
Bei allen Umsetzungen ist darauf zu achten, dass die Haltebereiche an die Dimensionen von Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern angepasst sind. Diese gewinnen zunehmend an Bedeutung im städtischen Kontext und bilden eine sinnvolle Erweiterung des Mobilitätsrepertoires, auf die reagiert und eingegangen werden sollte.

Diese Logik lässt sich auch auf alle Querungshilfen erweitern und sollte auch dabei beachtet werden.

**SE01** Die Radverkehrsführung am Ortseingang Westtor von Sendenhorst ist stadteinwärts aktuell noch unklar. Daher bedarf es eine sichere und gut erkennbare Führung des Radverkehrs, um ein ungefährliches Abbiege- und Kreuzungsverhalten für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen.



**SE10** An dieser Stelle befindet sich eine problematische Kreuzung, an der Konfliktpotential zwischen Radverkehr und MIV herrscht. Durch das hohe Durchgangsverkehrsaufkommen und das hohe Tempo des MIVs, sowie durch schwierige Blickachsen stellt diese Kreuzung einen Gefahrenpunkt dar. Es gilt, diese für die Verkehrsteilnehmenden sicherer zu gestalten, indem beispielsweise eine Temporeduzierung des MIVs vorgenommen wird.



**SE12** An der Kreuzung Nordtor/Telgter Str. sind Alternativen, zu denen ein Kreisverkehr gehört, zu prüfen, da die Kreuzung und das Abbiegeverhalten aktuell als unsicher zu beschreiben sind.



**SE13** Die Kreuzung Neustraße/Gartenstraße zeigt ebenfalls ein ähnlich problematisches Bild auf. Ein Mini-Kreisel als Alternative könnte die Verkehrssicherheit aller Teilnehmenden erhöhen.



**SE20** Die Kreuzung ist problematisch und weist Verbesserungspotential auf, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen (100-Schlösser-Route).

### **Zuschriften aus der Bevölkerung**

Die Querungen entlang der L586 gestaltet sich vor allem zu Zeiten des Berufsverkehrs für Radfahrende problematisch und sind oftmals als potenzielle Gefahrenstelle einzuordnen.

### **Anträge**






Antrag **03**

Antrag **07**

### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Förderrichtlinien Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW)

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

2.7 	<b>2.7 Verkehrssicherheit im Radverkehr durch Tempoanpassungen des MIV</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz 2.3 Wegweisende Beschilderung von Radverkehrsanlagen		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> Gesamtstadt	<p><i>Akteure</i></p> Amt für Verkehrsangelegenheiten	
<p><i>Aufwand</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Finanziell</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Organisatorisch</p>  </div> </div>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Um in Sendenhorst ein leistungsfähiges Alltagsradverkehrsnetz zu schaffen, ist es nötig, weitere Tempoanpassungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ins Auge zu fassen. Besonders in den dicht bebauten Innenstadt-Quartieren, mit entsprechend geringen Straßenquerschnitten, lassen sich oft keine separaten Radverkehrsanlagen schaffen. Das allein ist schon ein Grund für ein lineares Tempolimit von 30 km/h. Denn sonst wird das Radfahren im Mischverkehr objektiv zu gefährlich und subjektiv als bedrohlich empfunden. Gleichzeitig kommt eine Temporeduzierung für den MIV auch dem Fußverkehr zugute, der dann bessere Querungschancen hat und sich weniger belästigt und gefährdet fühlt.</p>		
<p><i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i></p> <p>In Zukunft sollte der Anspruch sein, dass überall dort, wo dem Radverkehr keine gesonderten Anlagen zur Verfügung stehen und er sich im Mischverkehr bewegen muss, die Geschwindigkeiten aus Sicherheitsgründen auf 30 km/h begrenzt wird. Das gilt auch für klassifizierte Straßen. Es hat den</p>		

willkommenen Nebeneffekt der Lärminderung und Minderung der Luftschadstoffemissionen. Deswegen werden solche Maßnahmen gut unterstützt durch aktuelle Luftreinhaltepläne und Lärmaktionspläne, die regelmäßig die klassifizierten Straßen als Problembereiche hoher Emissionen ausweisen. Auch diesbezüglich ist die Stadt Sendenhorst der Initiative für lebenswerte Städte und Gemeinden beigetreten. Ziel dieser Initiative ist es, die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, um Kommunen zukünftig die eigenständige Einführung von Tempo 30 Zonen in bestimmten Bereichen zu ermöglichen.

*Konkrete Anwendungsbeispiele*

**AL05** Die im Teckelschlaut befindliche Verkehrsberuhigung ist noch wenig wirksam und bedarf somit Verbesserungsmaßnahmen.



*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Sonderprogramm Stadt und Land (Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

### 3 ÖPNV

Der ÖPNV mit Bussen und Bahnen liegt bislang nicht in der Zuständigkeit der Stadt Sendenhorst, sondern wird als SPNV von den Aufgabenträgern NWL und als Busverkehr vom Kreis organisiert. Trotzdem werden die konkreten Verbesserungsmaßnahmen mit der Stadt abgestimmt. Im Busverkehr ist theoretisch auch eine kommunale Aufgabenträgerschaft durch die Stadt Sendenhorst möglich für die Organisation eines eigenen, lokalen Orts- bzw. Stadbusnetzes. Immer mehr Kleinstädte wählen diesen Lösungsweg, um mit einem eigenen, dichteren Netz, mehr Haltestellen und einem dichteren Takt die Akzeptanz des Busverkehrs zu steigern. Solche lokalen Bussysteme erlauben es dann, in den regionalen Bussystemen mehr Schnellbusqualität zu erreichen. In den innovativen Orts- und Stadtbussystemen werden in der Regel kleinere Busformate (Midibus, teilweise auch Minibus) eingesetzt, die es dann ermöglichen, auch enge und verkehrsberuhigte Straßen zu befahren und dadurch mehr Kundennähe anzubieten. NRW war in den 1990er Jahren das „Mutterland“ solcher lokaler Kleinsysteme im ÖPNV. Ostwestfalen ist auch heute noch die Region mit den meisten entsprechenden Systemen (z.B. Lemgo, Bad Salzuflen, Bünde). Allerdings erfordern solche Schritte vorbereitende Diskussion wegen der Finanzierung und Organisation, diese Schritte sind nur im Einvernehmen mit dem eigentlichen Aufgabenträgerkreis möglich.

Unabhängig davon erfordern auch schon substanzielle Angebotsausweitungen eine weitergehende finanzielle Beteiligung jeder einzelnen Kommune und wegen der Wechselwirkungen mit dem Gesamtsystem (Netz, Takt) die Einbindung des Kreises und der derzeit bedienenden Busunternehmen. Mit der Einführung des Deutschlandtickets haben sich jedenfalls die tariflichen Bedingungen für eine hohe Akzeptanz des ÖPNV deutlich verbessert. Dem durch weitere Angebotsverbesserungen Rechnung zu tragen, ist sicher sinnvoll.

Generell wird in der Fachwelt eine stärkere Hierarchisierung des Busliniennetzes empfohlen, sodass der ÖPNV mit verschiedenen Verkehrsangeboten unterschiedliche Verkehrsbedarfe und Reiseweiten insgesamt besser bedienen kann. Am nötigsten ist das für die sog. Nahmobilität im Distanzbereich unter 3 km, wo die ÖPNV-Akzeptanz bislang minimal ist.

Eine Besonderheit ergibt sich durch die Zweipoligkeit in die Ortsteile Sendenhorst und Albersloh, die für die Nahmobilität ein ergänzendes bipolares Netz erfordern, das über die bestehenden regionalen Linien hinausgeht. Die Differenzierung nach Distanzklassen legt innovative Ansätze nahe, um im Münsterland modellhaft aufzuzeigen, wie dieser wichtige Teilmarkt besser als bisher bedient werden kann. Aber das alles ist sicher nicht kurzfristig realisierbar, wegen der langen Vorlaufzeiten für die nötigen politischen und administrativen



















Prozesse, die Liniennetzplanung, die Ausschreibung und Vergabe der Verkehrsleistungen und die Beschaffung geeigneter Fahrzeuge sowie die Finanzierung.

Kleinere und thematisch punktuelle Ansätze für Verbesserungen finden sich im auf die lokalen Bedürfnisse der beiden Ortsteile fokussierten Werbeauftritt des ÖPNV mit Darstellung der lokalen Linienverläufe mit ihren Haltestellen als eigenes, kleines Fahrplanheft und Verbesserungen im Bereich der Haltestellen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und besseren intermodalen Verknüpfung mit dem Radverkehr durch Bike & Ride Anlagen an den Haltestellen. Und parallel zur Wiederaufnahme des SPNV im Rahmen der Reaktivierung mit den beiden Mobilstationen in Sendenhorst und Albersloh ist es sinnvoll, neben den vom Aufgabenträger verantworteten Informationsmaterial das neue Angebot auch mit eigenem kommunalem Informationsmaterial zu bewerben. Eine Option ist beispielsweise, nicht nur an den beiden Bahnhöfen, sondern auch in den Ortskernen Infotafeln mit Fahrplan- und Netzinformationen und Bildmaterial von den eingesetzten Fahrzeugen aufzustellen. Und für das Deutschlandticket zu werben.

Solche Maßnahmen wie auch die baulichen Maßnahmen an den Haltestellen sind konzeptionell und auch im Detail mit dem Kreis als Aufgabenträger des regionalen Busverkehrs, den beauftragten Busunternehmen und dem NWL als Aufgabenträger für den SPNV abzustimmen.

Eigene Aktivitäten der Politik und Verwaltung im Bereich der Werbung und des lokalen ÖPNV-Marketing können jedoch die ÖPNV-Akzeptanz in der Bevölkerung deutlich steigern, beispielsweise durch gezielte Ansprache der Hotellerie und Gastronomie als mögliche Multiplikatoren für Fahrplan- und Netzinformationen oder durch Aushang geeigneter Netz- und Fahrplaninformationen in allen öffentlichen Gebäuden.

Der Marktauftritt des ÖPNV kann auch unterstützt werden durch Integration der ÖPNV-Aspekte im betrieblichen Mobilitätsmanagement und durch Einladung an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, sich ggf. mit eigenem Material und Personal an solchen Maßnahmen zu beteiligen.

Nr.	Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
3.1	Hierarchisches Busliniennetz		langfristig	
3.2	Modellbetrieb neuer Angebotsformen		2023-2030	
3.3	Schienenverkehr		langfristig	
3.4	ÖPNV-Markenbildung, Service		langfristig	
3.5	Verbesserungen im ÖPNV-Bestandsangebot		2023-2030	
3.6	Mobilstationen		2023-2025	
3.7	Dynamische Fahrgastinformationen an Haltestellen und in Bussen		2023-2025	
3.8	Energieoptimiertes Fahren im ÖPNV		2023-2025	
3.9	Leitfaden zur Ausstattung von Haltestellen		2023-2024	

3.1 	<b>3.1 Hierarchisches Busliniennetz</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitrahmen</i></p> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt, Kreis Warendorf</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung, Stadtwerke Sendenhorst, Kreis Warendorf</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <p>Finanziell       Organisatorisch </p>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Liniennetze des regionalen Busverkehrs sind in der Regel grobmaschig. Wegen der langen Linienwege und der eingesetzten, großen Fahrzeuge können die Linien im Siedlungsgebiet nicht alle Teilbereiche komplett abdecken. Die ÖPNV-Planer geben sich mit Haltestellenradien von 300 m, vielfach aber auch noch mehr, zufrieden und suggerieren damit, dass das gesamte Siedlungsgebiet weitgehend abgedeckt wäre. Weil aber aus 300 m-Radien Realwegsentfernungen für die im Einzugsbereich Wohnenden, Arbeitenden oder Einkaufenden von durchschnittlich 450 m werden und eine solche Entfernung ja an der Quelle und am Ziel zurückgelegt werden muss, lohnt sich ein solch langer Weg nicht für eine Kurzstreckenfahrt. Deswegen wird das ÖPNV-Angebot überwiegend für längere Wege im regionalen Aktionsradius genutzt, beispielsweise für Wege ins Oberzentrum oder in benachbarte Orte. In der Nahmobilität dominieren Fuß- und Radverkehr und das Auto, mit hohen Anteilen von Kurzstreckenfahrten. Das führt zu großen Haltestellenabständen mit entsprechend langen Zu- und Abgangswegen. Deswegen werden die Busse für lokale Kurzstreckenfahrten nur wenig genutzt. Die ÖPNV-Buslinienplaner haben zudem bei der regionalen Ausrichtung das</p>		



vorrangige Interesse an kurzen Fahrzeugen, dafür würden sie am liebsten aus allen Linien Schnellbusse machen. Jedenfalls reduziert das die Bereitschaft der Linien- und Haltestellenplaner, deutlich mehr Haltestellen anzubieten.

Aus diesem Konflikt zwischen guter Feinerschließung und schnellen Linien kommt man am besten raus durch Hierarchisierung der Angebote in regional schnelle Linien mit großem Aktionsradius und lokal feinerschließende Linien mit kurzem Aktionsradius. Die lokalen Linien können wegen der kurzen Linienwege einen dichten Takt anbieten, was eine hohe Akzeptanz fördert nach dem Motto: kurze Wege und kurze Wartezeiten! Und dafür brauchen die feinerschließenden Systeme keine großen Standard- oder gar Großraumgelenkbusse, sondern kommen mit Midibussen aus, die viel wendiger sind und daher auch enge Straßen, Fußgängerbereich und verkehrsberuhigte Straßen befahren können. Sie müssen wegen der kurzen Linienwege auch nicht schnell fahren.

Im Prinzip entspricht diese Differenzierung der Hierarchie des Straßennetzes mit einerseits feinerschließenden Anlieger- und Wohnstraßen für die Feinerschließung und andererseits klassifizierten Hauptverkehrsstraßen für die weiträumigen, gebündelten Kfz-Verkehre. Daraus resultierte in den 1990er Jahren die in Ostwestfalen entwickelte Idee eigener Orts- und Stadtbussysteme mit hohem Liniennetz- und Haltestellendichtem, lokalem Image, lokaler Aufgabenträgerschaft und beachtlichen Erfolgen hinsichtlich großer Akzeptanz in der lokalen Bevölkerung. Beide Systeme, die lokalen und regionalen, müssen natürlich an einer zentralen Treffpunkthaltestelle und evtl. noch an einigen weiteren ausgewählten Haltestellen miteinander verknüpft sein. Die lokalen Systeme haben meist einen dichteren Takt als die regionalen.

Lange Zeit hatte die geringe lokale ÖPNV-Akzeptanz auch tarifliche Gründe, weil eine Fahrt über nur zwei oder drei Haltestellen mit Einzelfahrschein zu teuer war und Gelegenheitsnutzende kein Abo besaßen. Das hat sich durch die Einführung des Deutschlandtickets für nur 49 € verändert, der Abobesitz in der Bevölkerung ist dadurch gestiegen. Einsteigen und losfahren, lautet jetzt die Devise, weil man tariflich nichts mehr falsch machen kann.

Solange ein solches differenziertes Angebot nicht aufgebaut ist, beschränkt sich die kommunale ÖPNV-Planung auf mit dem Aufgabenträger und Busunternehmen abgestimmte, kleinere Anpassungen der Linienwege an sich ändernde Gegebenheiten – neue Siedlungsteile werden angebunden, länger dauernde Baustellen müssen umfahren werden und so werden die Linienverläufe im Detail immer wieder unter primär betrieblichen Aspekten optimiert. Eine

Maximierung der Nachfrage in allen Marktsegmenten bleibt in der Regel aus finanziellen Gründen aus durch nicht ausreichende ÖPNV-Finanzierung.

Umfangreiche Änderungen im ÖPNV-Angebot mit einem möglichen Systemwechsel erfordern zeitlich einen mehrjährigen Vorlauf. Dabei spielt auch die Laufzeit der jeweiligen Linien- und Netzkonzessionen eine Rolle. Und es sind nach einer internen Meinungsbildung über die eigenen lokalen Angebotsverbesserungswünsche konkrete Abstimmungen mit dem Kreis und den Busunternehmen über die finanziellen und institutionellen Möglichkeiten erforderlich. Der Kreis und die Busunternehmen haben immer das regionale Gesamtsystem als Rahmen, in dem auch alle anderen durchfahrenen Kommunen ähnliche Überlegungen und Wünsche haben können. All das ist ein schwieriger und langwieriger Optimierungsprozess, in dem die jeweiligen lokalen Wünsche auf ihre Kompatibilität mit dem Gesamtsystem abgewogen werden müssen.

### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

#### Expresslinien/Schnellbusse

Schnellbusse verbinden die größeren Orte einer Region und sind meist auf das wichtigste Oberzentrum, in diesem Fall auf Münster, und auf die im Bedienungsgebiet liegenden Mittelzentren ausgerichtet. In den durchfahrenen Orten halten sie nur wenige Male. Und sie haben durchgehende Takte, die aber selten dichter als alle 30 Minuten sind.

Ihre Linienführung ist direkt und straff. Die Haltestellenabstände sind groß.

In der Regel werden mehrere Linien dann in der Nähe der Ortskerne an einer zentralen Haltestelle verknüpft, mit guten Umsteigebeziehungen. Ein Sonderfall sind die Linienenden, an denen die Möglichkeit für eine Wendefahrt bestehen muss.

Noch straffer geführt und schneller befahren sind die SPNV-Bahnlinien (S-Bahn, RB und RE-Linien). Sie bilden wichtige Achsen mit nur wenigen Haltestellen. Leider wurden viele regionale Bahnstrecken in den letzten Jahrzehnten stillgelegt, wobei die Trassen manchmal noch gewidmet sind und teilweise auch noch mit Schienen belegt sind. Seit einigen Jahren wird in vielen Regionen Deutschlands über die Reaktivierungen stillgelegter Bahnstrecken diskutiert. Es gibt sehr erfolgreiche Beispiele für Reaktivierungen, die durch neue Haltepunkte, Taktverkehr und moderne Triebfahrzeuge sowie offensive Vermarktung der Angebote und eine gute Bus-Schiene-Verknüpfung beachtliche Fahrgastgewinne realisieren konnten. Mittlerweile können Reaktivierungen im Rahmen des GVFG und RegG gut finanziert werden, mit erhöhten Fördersätzen und verringerten Bagatellgrenzen. Im Münsterland wird das Thema derzeit intensiv diskutiert, für mehrere Strecken laufen Machbarkeitsanalysen und so kann allmählich

ein regionales S-Bahnsystem entstehen. Bei Reaktivierungen wird meist an den Personenverkehr gedacht. Aber natürlich können Reaktivierungen auch für regionale Güterbahnverkehre relevant werden, zumal an den alten, stillgelegten Bahnhöfen und Haltepunkten oft noch Güterschuppen und Güterrampen vorhanden sind. Zentrale Diskussionsfragen bei diesem Thema sind die modernen digitalen Betriebssteuerungsoptionen (z.B. ETCS), die die Stellwerkstechnik und Bahnübergangssicherung einfacher und kostengünstiger machen sowie die Frage der sinnvollen Betriebsordnungen. Ausgehend vom sogenannten Karlsruher Modell hat sich inzwischen mehrfach auch der Wechsel von der EBO-Eisenbahnbetriebsordnung mit sehr hohen und teuren Standards für die Fahrwege, Haltepunktinfrastruktur und Fahrzeuge und der BOStrab Betriebsordnung für Straßenbahnen mit geringeren und flexibleren Standards als sinnvoll erwiesen.

#### Prüfung eines Ortsbussystems in eigener Trägerschaft

Aktuell wird das existierende Bussystem vom Kreis Warendorf als Aufgabenträger gestaltet. Es bedient vorrangig die regionalen Verbindungen zum Oberzentrum Münster und den benachbarten Mittelzentren. Die Feinerschließung der beiden Ortsteile Sendenhorst und Albersloh für die Nahmobilität ist unbefriedigend wegen der geringen Netz- und Haltestellendichte. Der Landkreis lässt die Feinerschließung der Quartiere unbedient. Für diese Aufgabe sind kleine, wendige Busformate sinnvoll, mit Midi- und Minibussen, die auch enge und verkehrsberuhigte Straßen befahren können. Und bei den Anliegern im Gegensatz zu den großen Bussen hohe Akzeptanz finden.

Des Weiteren würde ein feinerschließenderes System perspektivisch die Zubringerfunktion für die WLE-Haltepunkte abbilden können, sodass das Angebot der WLE im positiven Sinne flankiert würde. Dabei sollten auch On-Demand-Optionen in Betracht gezogen werden.

#### On-Demand-Verkehre

On-Demand-Verkehre sind im Gegensatz zum klassischen Linienverkehr nicht in starre Linien- und Taktstrukturen eingebunden. Sie ergänzen den Linienverkehr für nachfrageschwache Aufgabenstellungen, beispielsweise in Tagesrandzeiten und in Teilgebieten mit sehr geringer Einwohner- und Arbeitsplatzdichte. Je nach Aufgabenstellung können sie in drei verschiedenen Flexibilisierungsgraden angeboten werden: als linienähnlicher Verkehr außerhalb der bedienten Betriebszeiten, als sogenannter Richtungsbandverkehr mit Bedienung eines größeren Korridors, oder als richtige Flächenbedienung. Wie relevant solche bedarfsgesteuerten Angebote sind, hängt von der Qualität des Regelangebots im Busverkehr ab, also der dortigen Liniennetz- und Taktichte und Betriebszeit. Die schon lange erprobten

Angebotsformen sind das sogenannte Anrufsammeltaxi, das meist in Linien- und Korridorbezug verkehrt. Es ist aber auch als Linientaxi denkbar. Ob solche Angebote notwendig und realisierbar sind, hängt von der Finanzierbarkeit und Kooperationsbereitschaft des örtlichen Taxigewerbes ab und erfordert in jedem Fall eine logistische Basis mit einer Dispositionszentrale für einen wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz. Die Akzeptanz solcher flexiblen Angebote hängt entscheidend von der Dauer der Vorbestellzeiten und von der Tarifierung mit einem besonderen Zuschlag zu den normalen ÖPNV-Preisen ab. Wie sich die flexiblen Angebote nach Einführung des Deutschlandtickets positionieren, ist derzeit noch unklar. Je größer die zeitlichen und/oder räumlichen Angebotslücken im Linienverkehrsangebot sind, desto relevanter werden flexible Angebote.

Seit kurzem besteht auch für Kommunen die Möglichkeit die Software „Moia“ des VW-Konzerns kostenpflichtig zu nutzen und so ein umfassendes Tool zur Abwicklungen eines On-Demand-Systems zu erhalten. Im Sendenhorster Kontext würde sich ein solches System anbieten, um die Bauernschaften, die dispers im Raum verteilt sind, effektiv an den ÖPNV anzubinden. Darüber hinaus wohnt den On-Demand-Verkehren das Potential inne, eine flexibles Angebot für die Zubringerfunktion zu den WLE-Haltepunkten in Albersloh und Sendenhorst darzustellen.

#### Elektrifizierung der Busverkehre

In Hinblick auf die neuen Linienkonzessionen ab 2029 erscheint eine Bindung der Leistungsvergabe an einen hohen Anteil elektrisch zu erbringender Fahrleistungen als sinnvoll, da die Fahrzeuge bis weit in die 2030er-Jahre in Betrieb sein werden.

Begünstigt wird dies dadurch, dass die europäischen Bus-Hersteller (analog zur Pkw-Branche) mittlerweile die Entwicklung von E-Fahrzeugen verstärkt angehen. Lange Zeit wurden E-Akku-Busse nur in Asien massenhaft produziert. Vor allem im Bereich der kleinen und mittleren Busformate gibt es mittlerweile auch umfangreichere Angebote europäischer Bushersteller. Die Frage der Reichweiten je Ladezyklus relativiert sich angesichts der Fortschritte in der Akkutechnik und der Entwicklung von Schnellladeinfrastrukturen.

Die Frage betrifft primär den Kreis als Aufgabenträger und die Busunternehmen als Besteller neuer Busse. Sie wird aber relevant, wenn konkrete Überlegungen in Richtung auf eigene Orts- und Stadtbussysteme angestellt werden.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

#### **Zuschriften aus der Bevölkerung**

Die Nahverbindung nach Ahlen ist tendenziell eher problematisch, da am Wochenende keine Busverbindung existiert. Genauso verhält es sich mit den Busverbindungen am Abend.






*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Förderrichtlinien Elektromobilität (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

Alternative Antriebe von Bussen im Personenverkehr (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz)

Förderrichtlinie Nahmobilität (Land NRW)

3.2 	<b>3.2 Modellbetrieb neuer Angebotsformen (Quartierslinien, On-Demand-Verkehre)</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
3.1 Hierarchisches Busliniennetz		
<b>Umsetzung</b>		
<i>Zeitraahmen</i>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 10px;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<i>Raumeinheit</i> Gesamtstadt (Teilgebiete)	<i>Akteure</i> Stadtplanung, Stadtwerke Sendenhorst	
<i>Aufwand</i>		
Finanziell 	Organisatorisch 	
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<i>Anlass/Hintergrund</i>		
<p>Im Steckbrief zum Hierarchischen Liniennetz werden die unterschiedlichen Hierarchieebenen für ein differenziertes Busnetz vorgestellt, das gute Chancen bietet, sehr viel Umstiege vom Auto auf den Bus zu bewirken.</p> <p>Eine Planung solcher Netze und insbesondere deren Verflechtung an geeigneten Umsteigeknoten muss im Rahmen einer eigenen Planung erfolgen. Dennoch lassen sich auch ohne fertige Gesamtplanung einzelne Elemente daraus exemplarisch diskutieren.</p>		
<i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i>		
<p>Neue Angebotsformate erfordern erste exemplarische Modellprojekte, um an ihnen Erfahrungen mit deren Betrieb und Akzeptanz zu gewinnen und davon ausgehend Potenziale für deren systematische Ausweitung aufzuzeigen. Ein Pilotbetrieb darf nicht zu klein dimensioniert sein oder isoliert neben das bestehende ÖPNV-Angebot gestellt werden. Im Sinne der Netzlogik ist eine Abstimmung und Verknüpfung mit bestehenden Angeboten zwingende Grundlage, sodass sich Synergien ergeben.</p>		



*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Förderrichtlinien Elektromobilität (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

Alternative Antriebe von Bussen im Personenverkehr (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz)

Förderrichtlinie Nahmobilität (Land NRW)

3.3 	<b>3.3 Schienenverkehr (WLE-Reaktivierung)</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitraahmen</i></p> <p style="text-align: center;"> <span style="margin-right: 100px;">2023</span> <span style="margin-right: 100px;">2025</span> <span style="margin-right: 100px;">2030</span> <span style="margin-right: 100px;">2035</span> <span style="margin-right: 100px;">2040</span> </p> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>äußere Stadtteile, Kernstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Aufgabenträger, Stadtplanung</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <p> <span style="margin-right: 200px;"> <b>Finanziell</b>   </span> <span> <b>Organisatorisch</b>   </span> </p>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Im Zusammenhang mit den klimapolitischen Herausforderungen wird die Bedeutung einer guten Anbindung an den Schienenverkehr deutlich wachsen, sowohl im lokalen als auch im regionalen Maßstab. Die Reaktivierung der WLE-Strecke mit ihren Bahnhöfen und Haltepunkten ist sehr wichtig und positiv. Sie bietet die Chance, erhebliche Mehrnachfrage für den öffentlichen Verkehr zu binden. Das gilt insbesondere für längere Wegstrecken und die Anbindung an das Oberzentrum Münster. Für eine optimale Akzeptanz sind die ergänzenden Maßnahmen im Busnetz und im Fuß- und Radverkehr und in der Kommunikation zu intensivieren, für eine optimale Bus-Schiene- und Schiene-Fahrrad- Verknüpfung und gute Zugänglichkeit für den Fußverkehr.</p>		
<p><i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i></p> <p>Zielsetzung ist es, die WLE-Haltepunkte bestmöglich in die bestehenden Verkehrsstrukturen zu integrieren und für eine möglichst ideale Anbindung durch den Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV zu schaffen.</p>		



Dementsprechend sind umwegarme und sichere Wegeverbindungen für den Fußverkehr zu schaffen, sowie eine entsprechende Ausstattung der Haltepunkte mit Radabstellanlagen. Des Weiteren ergibt sich hier eine Anpassungsnotwendigkeit für die Buslinienführung und Taktverknüpfung und eventuell auch ein Anknüpfungspunkt für bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote, die als Zubringer für die WLE-Strecke fungieren.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**AL08** Durch die Einführung des neuen WLE-Haltepunkts und eine NWL Mobilstation an diesem Standort kann das Schienenverkehrsnetz verbessert werden. Außerdem wird das Schienenverkehrsnetz durch Hinzufügen weiterer Haltepunkte attraktiver und kann dementsprechend mehr Personen zur Nutzung des Schienenverkehrsangebots bezwecken.




**SE14** Hier entsteht ein zukünftiger Haltepunkt für die Reaktivierung der WLE-Strecke.



#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur)

Förderrichtlinie Nahmobilität (Land NRW)

3.4 	<b>3.4 ÖPNV-Markenbildung, Service</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
1.6 Barrierefreie Mobilität		
<b>Umsetzung</b>		
<i>Zeitrahmen</i>		
2023	2025	2030
		2035
		2040
		
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>
Gesamtstadt		Stadtwerke Sendenhorst
<i>Aufwand</i>		
Finanziell		Organisatorisch
		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<i>Anlass/Hintergrund</i>		
<p>Die vergangenen Jahrzehnte fokussierten politisch und planerisch auf die Förderung des Pkw-Verkehrs und den Ausbau der Straßennetze. Der ÖPNV wurde demgegenüber lange vernachlässigt. Um künftigen Anforderungen an klimaneutraler Mobilität zu genügen, muss das Angebot so verbessert werden, dass ein maximales Fahrgastaufkommen gebunden werden kann, bis hin zu dessen Verdoppelung. Neben den rein infrastrukturellen Fragen von Fahrwegen, Fahrzeugen und Haltestellen und den tariflichen Fragen geht es dabei auch um psychologische Fragen der Information, Motivation und Einstellungen. Normalerweise sind die Kommunikationsaufgaben beim Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen des Busverkehrs und SPNV angesiedelt.</p> <p>Aber Sendenhorst kann diese Aufgaben durch eigene lokale Aktivitäten unterstützen und potenzieren. Im Rahmen der Stadtwerbung können die Angebote des ÖPNV und SPNV mit guten Bildern und Plänen dargestellt werden, am besten auch mit intermodalen Informationen. Und vergleichbare Informationen können digital und analog auch anderen Werbeakteuren wie der Hotellerie, Gastronomie, dem Einzelhandel und den örtlichen Gewerbebetrieben, die sich</p>		

auch standortspezifisch positionieren, zur Verfügung gestellt werden, mit der Bitte, als Multiplikatoren aktiv zu werden. Ideal ist natürlich, wenn tatsächlich ein eigenes, lokales ÖPNV-Angebot entwickelt wird, dann lohnen erst recht besondere lokale Werbeanstrengungen unter dem Motto: „Modern, innovativ und klimaneutral mobil in Sendenhorst“.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Ziel ist eine hohe lokale Wahrnehmbarkeit der ÖPNV- und SPNV-Angebote zu schaffen, auch wenn diese regional organisiert und verantwortet sind. Ideal ist natürlich, wenn ergänzend dazu auch ein rein lokales ÖPNV-Angebot aufgebaut werden kann, als Ortsbus/Stadtbuss mit eigener Marke, z.B. in Regie der Stadtwerke als örtlicher Mobilitätsdienstleister.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

Jenseits der Fahrzeuge selbst, sind es vor allem die Bushaltestellen des ÖPNV, die im öffentlichen Raum als Träger der Marke fungieren. Sie sind Anker- und Zugangspunkt der Kundinnen und Kunden zum ÖPNV im Umfeld der eigentlichen Start- und Zielorte.

Bereits der barrierefreie Ausbau von Haltestellen erhöht deren Wahrnehmbarkeit im öffentlichen Raum, beispielsweise durch die taktilen Leitelemente oder eine weiße Einfärbung des erhöhten Schrammbords.

Die Haltestellen sind insgesamt funktional gestaltet, die (zu befürwortende) transparente Gestaltung der Fahrgastunterstände lässt diese im öffentlichen Raum aber zurücktreten. In der Regel gibt es aber ausreichend Flächen für die notwendigen Netz- und Fahrplaninformationen, die mit Inhalten der Stadtwerbung verknüpft werden können. Um nicht nur an Haltestellen präsent zu sein, bieten sich an wichtigen zentralen Standorten auch weitere Informationstafeln an, auf denen in der Regel ohnehin Ortspläne gezeigt werden. Sie sollten mit Mobilitätsinformationen kombiniert werden (z.B. Radwegenetz mit Abstellanlagen, ÖV-Netz mit Haltestellen, Fahrplaninfos).

Manche Orte und/oder Verkehrsbetriebe verwenden deswegen zusätzlich eigens gestaltete Stelen, die nicht nur rein funktional der Fahrgastinformation dienen, sondern gleichzeitig auch wahrnehmbare farbliche Akzente in den öffentlichen Raum bringen.

Insofern sind hier höhere Standards wünschenswert, die über die derzeit eher funktionale Gestaltung nochmals deutlich hinausgehen (vergleichbar mit den eigens für die Mobilstationen gestalteten Stelen im Land NRW).





Das Fahrpersonal tritt als tägliche Markenbotschafter auf. Im Zuge der Beteiligungsverfahren wurde Unzufriedenheit im Entgegenkommen gegenüber mobilitätseingeschränkten Menschen geäußert. Insofern besteht hier fortlaufender Bedarf zur Sensibilisierung und Schulung der

Mitarbeitenden. Das Problem des ohnehin derzeit knappen Fahrpersonals ist, dass es als Auskunftgeber über lokale Besonderheiten kaum in Frage kommt wegen der langen, regionalen Linienwege und des oft wechselnden Einsatzes auf verschiedenen Linien. Bei rein lokalen Systemen dagegen kann das dann rein lokale Fahrpersonal tatsächlich auch als „Botschafter“ lokaler Belange fungieren.

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Bundesministerium für Digitales und Verkehr NRW)

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW (MUNV NRW)

3.5 	<b>3.5 Verbesserungen im ÖPNV-Bestandsangebot</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
3.1 Hierarchisches Busliniennetz		
<b>Umsetzung</b>		
<i>Zeitrahmen</i>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 10px;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>	
Gesamtstadt	Stadtplanung, Stadtwerke Sendenhorst, VRR Straßenbaulastträger	
<i>Aufwand</i>		
Finanziell	Organisatorisch	
		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<i>Anlass/Hintergrund</i>		
<p>Die in den vorherigen Steckbriefen beschriebenen ÖPNV-Maßnahmen betreffen sowohl grundlegende Systemfragen als auch einzelne Maßnahmen. Bei allen Maßnahmen stellen sich Fragen der Zuständigkeit und der Finanzierung. Je grundlegender die Maßnahmenvorschläge sind, desto höhere Finanzierungsbedarfe werfen sie auf.</p>		
<i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i>		
<u>Tarife</u>		
<p>Eigentlich werden die Tarife im Rahmen der Verkehrsverbünde geregelt. Die ursprünglich sehr komplizierte Tariflandschaft mit vielen, komplizierten räumlichen, zeitlichen und gruppenspezifischen Differenzierungen wurde durch das Deutschlandticket revolutioniert, das mit seiner deutschlandweiten Gültigkeit völlig unabhängig von regionalen und zeitlichen Differenzierungen macht. Trotzdem bleiben tarifliche Spielräume für Sonderregelungen im Bereich von Schüler- und Sozialtickets und der Einzelfahrscheine. Die meisten Orts- und</p>		

Stadtbusssysteme haben für sich tarifliche Sonderregelungen entwickelt mit einem eigenen Stadttarif als Kurzstreckentarif mit eigenem Aboangebot. Wie sich das Deutschlandticket auf diese Strukturen auswirkt, ist derzeit noch schwer absehbar, weil die Anpassungen Zeit brauchen. Am besten beobachtet man die entsprechende Entwicklung in Ostwestfalen, wo es besonders viele eigenständige lokale ÖPNV-Systeme gibt.

Ein besonderes Thema ist die tarifliche Integration ergänzender lokaler (Mobilitäts-)Angebote wie beispielsweise öffentlicher Fahrradverleihsysteme oder der Auflage von Kombitickets mit Zugang zu ergänzenden kommunalen Dienstleistungen. Aber auch hier ist Voraussetzung, dass die Kommune ein eigenes ÖPNV-Angebot macht. Das betrifft dann u.U. auch die Kooperation mit lokalen Carsharing-Anbietern, die in manchen Regionen für ÖPNV-Abo-Kunden Ermäßigungen gewähren.

### Barrierefreiheit

Eine niveaugleiche und damit barrierefreie Gestaltung der Haltestellen erhöht die Zugänglichkeit des ÖPNV, beschleunigt den Fahrgastwechsel und erhöht die Wahrnehmbarkeit der Haltestellen im Straßenraum.

In den Fahrzeugen verbessern größere Plattformflächen die Zugänglichkeit für Nutzende mit Kinderwagen, Rollstühlen oder Rollatoren. Die Barrierefreiheit sollte sich nicht nur auf die unmittelbare Haltestelle beziehen. Sondern sie betrifft auch die Länge der Zu- und Abgangswege. Je länger diese Wege sind, desto größer wird die Wahrscheinlichkeit für hemmende Barrieren auf dem Weg. Insoweit ist die Verkürzung der Zu- und Abgangswege durch mehr Haltestellen auch ein wichtiger Beitrag zur Barrierefreiheit. Auch das spricht für die Entwicklung eines eigenen Orts- und Stadtbusangebotes.

### Linienetzanpassungen

Anpassungen im Bestandsnetz können die Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebiets verbessern. Gründe für Anpassungen sind Ergänzungen des Siedlungskörpers durch Neubaugebiete, Neuansiedlung oder Verlagerung von Betrieben und längerdauernde Baustellen. Abstimmungen über Linienwege zwischen den Kommunen, Aufgabenträgern und Busunternehmen gehören zu den regelmäßigen Aufgaben der Liniennetzbetreiber einerseits und der Mobilitätsplanung der Kommunen andererseits.

### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**AL09** Um das Linienetz des ÖPNVs anzupassen, werden teils auch neue Haltestellen an neuen Standorten hinzugefügt, um das



Gebiet besser mit dem ÖPNV erschließen zu können. Eventuell ist an diesem Standort in Zukunft ein Haltepunkt für größere Busse anzudenken.

**AL04** Der Haltepunkt mit Parkplatz zentral im Ortskern bedarf einiger Veränderungen. Das angrenzende Gebäude und Grundstück (werden/sollen) verkauft werden. Eine Umgestaltung des Haltepunkts und eine Verkleinerung der Parkfläche entpuppen sich als sinnvoll.



**SE03** Die ÖPNV-Haltestellen entsprechen hier nicht den Standards und benötigen eine Aufrüstung, zu denen in dem Fall ein Witterungsschutz gehört.



**SE04** Ebenfalls weist die Haltestelle für den ÖPNV am Krankenhaus qualitative Mängel auf. Ein Witterungsschutz fehlt und eine ausreichende Barrierefreiheit ist nicht gegeben.



**SE17** Eine RVM-Haltestelle an diesem Standpunkt ist sinnvoll. Außerdem ist mangelnder Platz für Radabstellanlagen an dieser Haltestelle problematisch. Da sowohl die quantitativen Kapazitäten (siehe Bild) als auch die Ausstattungsmerkmale nicht Anforderungen entsprechen. Hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale wäre mindestens eine Wetterschutzangebracht.



*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr)

3.6 	<b>3.6 Mobilstationen</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
1.2 Netzqualität des Fußverkehrs 2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <p style="text-align: center;">2023      2025                  2030                  2035                  2040</p> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung, Stadtwerke Sendenhorst</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <p>Finanziell    Organisatorisch</p> <p>    </p>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Mobilstationen sind ein neues Angebot zur Förderung der Intermodalität und der alternativen Mobilität. In Großstädten umfassen sie oft neben der ÖPNV-Haltestelle eine Abstellanlage für Fahrräder plus eine Leihradstation sowie u.U. auch einen Taxistand und einen Carsharing-Stand. Im ländlichen Raum ist die Verknüpfung von Haltestelle und Fahrradabstelloption Standard, hinzu kommt an zentralen Haltestellen u.U. noch ein Taxistand und eine sog. „Mitfahrbank“ für die Bildung spontaner Fahrgemeinschaften. Da inzwischen auch ländliche Fahrradverleihsysteme aufgebaut werden, kann auch eine Leihradstation zusätzlich zu normalen Fahrradabstellanlage integriert werden.</p> <p>Am wichtigsten ist eine verknüpfende Mobilstation an den Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV, weil hier die Bus-Schiene Verknüpfung plus die anderen genannten Verknüpfungen zusammenkommen und ein hohes Mobilitätsvolumen erreicht wird. An diesen Punkten kommt</p>		



dann in der Regel noch das klassische Park & Ride hinzu, dass bei den innerörtlichen Mobilstationen weniger relevant ist.

Zentrale Mobilstationen sind immer auch ein wichtiger Informationsknoten mit allen relevanten Netz- und Fahrplan- und Tarifinformationen und benötigen daher etwas mehr Platz für Aufenthaltsflächen und Sitzgelegenheiten.

Eine andere Logik haben periphere Mobilstationen, an denen an den jeweiligen Ortseingängen für Ortsfremde bzw. Einpendelnde erste Orientierungshinweise und Umstiegsoptionen angeboten werden. In skandinavischen Ländern sind solche speziellen I-Punkte an den Ortseingängen üblich, für eine erste Orientierung über den Ort und seine Mobilitätsstrukturen.

Darüber hinaus können innerörtliche Mobilstationen Kristallisationspunkt für weitere Leistungen sein, wie Servicepunkte (z. B. Kioske) oder Packstationen. Generell ist der Servicegedanke und ein attraktives Umfeld ein wichtiger Faktor, sodass Sitzgelegenheiten, WLAN, Gepäckschließfächer und Umgebungspläne weitere Ausstattungsmerkmale sein können.

Somit spielt neben dieser verkehrlichen Funktion auch die Wahrnehmbarkeit eine große Rolle, damit Mobilstationen die Idee einer Verkehrswende verdeutlichen und vermitteln können.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

##### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**AL08** Die konkrete Ausgestaltung und „Ordnung“ der Mobilstation ist an dieser Haltestelle noch ausstehend.



**SE09** Die Fahrradabstellanlage an der NWL Mobilstation am Lambertiplatz waren zum Zeitpunkt der Ortsbegehung nicht nutzbar. Außerdem steht eine generelle Überarbeitung der Mobilstation an. Darunter fällt auch eine Rückkopplung den Planungen der NWL.



**SE14** Am zukünftigen Haltepunkt der WLE-Strecke ist eine Radverkehrs-Mobilstation denkbar, die ein multimodales Verkehrsverhalten gewährleisten kann. Außerdem wird eine Rad- und Fußverkehrsanbindung benötigt.



*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Vernetze Mobilität und Mobilitätsmanagement (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW)

ÖPNV-Investitions-Richtlinie (Zweckverband go.Rheinland)

Förderrichtlinie § 12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C) (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe)

Richtlinie zur Förderung von Stelen an Mobilstationen (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR)

3.7 	<b>3.7 Dynamische Fahrgastinformationen an Haltestellen und in Bussen</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <p style="text-align: center;">2023      2025                  2030                  2035                  2040</p> 				
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gemeindegebiet und Umgebung</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Verkehrsbetriebe, Verwaltung</p>			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Finanziell</p>  </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Organisatorisch</p>  </td> </tr> </table>			<p>Finanziell</p> 	<p>Organisatorisch</p> 
<p>Finanziell</p> 	<p>Organisatorisch</p> 			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Das digitale Zeitalter schreitet rasant voran. Deswegen sind analoge Fahrplaninformationen an Haltestellen nicht mehr zeitgemäß. Zumal oft bei unterschiedlichen Busanbietern ein verwirrendes Nebeneinander verschiedener Fahrplantaafeln besteht. Ideal sind dagegen Echtzeitinformationen, die den jeweiligen Status der Bedienung anzeigen (wann kommt der nächste Bus?) und im Bus selbst auch alle relevanten Verknappungen an Umstiegshaltestellen und den bevorstehenden Linienverlauf anzeigen.</p> <p>Zwar sind solche Informationen auch über die entsprechenden Navigationssysteme im Smartphone abrufbar, aber nicht alle Fahrgäste sind entsprechend ausgestattet und routiniert in der Nutzung solcher Systeme. Insofern sind dynamische Fahrgastinformationen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen auf jeden Fall die Zukunft.</p>				

### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Die sogenannte dynamische Fahrgastinformation ist ein wichtiger Schritt für den öffentlichen Verkehr. Eine schnelle Informationsübermittlung über Verspätungen, Ausfälle oder grundlegende Änderungen im Fahrplan sind heutzutage essenziell. In Sendenhorst verfügen bisher nur einzelnen Haltestellen über dynamische Fahrgastanzeigen, bspw. die Haltestelle Rathaus in Sendenhorst. Perspektivisch sollten möglichst viele Haltestellen dieses Ausstattungsmerkmal für sich beanspruchen können. Hierbei sollten zunächst jene Haltestellen priorisiert werden, welche entsprechend durch mehrere Linien angefahren werden. In diesem Kontext sind auch künftige Mobilstationen von Anfang an entsprechend auszustatten.

Eine entsprechende dynamische Information an allen Haltestellen, in allen Fahrzeugen und in den gängigen Navigationsapps ist mittelfristig notwendig, um möglichst alle Bevölkerungsgruppen, ob mit oder ohne Smartphone, abzuholen.

An den Haltestellen sollte die Angabe der IST-Abfahrtszeiten und der Ausfälle unabhängig vom Verkehrsunternehmen angezeigt werden. Zusätzlich könnte eine dynamische Karte mit der Route oder Richtung des nächstehenden Verkehrsmittels digital angezeigt werden.

Im Fahrzeug selbst sollten zusätzlich zum aktuellen Standort und dem Stand im Zeitplan auch die möglichen Anschlüsse mit IST-Umstiegszeiten zu sehen sein.

Online wäre es sinnvoll, verkehrsmittelbetreiberübergreifend eine Plattform zu schaffen, auf der dann alle Informationen für die Kunden abrufbar sind.

### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**SE04** Besonders in Krankenhausnähe ist zu erwarten, dass ältere Menschen, welche oft kein Smartphone nutzen, die Bushaltestelle als Zugangspunkt zum ÖPNV nutzen. Im Rahmen des Baus einer Unterstellmöglichkeit an der betroffenen Haltestelle kann zusätzlich eine Einrichtung zur dynamischen Fahrgastinformation installiert werden.



### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

3.8 	<b>3.8 Leitfaden zur Ausstattung von Haltestellen</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
1.6 Barrierefreie Mobilität		
<b>Umsetzung</b>		
<i>Zeitraahmen</i>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 10px;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<i>Raumeinheit</i> Gemeindegebiet und Umgebung	<i>Akteure</i> Verkehrsbetriebe, Stadt Sendenhorst	
<i>Aufwand</i>		
Finanziell 	Organisatorisch 	
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<i>Anlass/Hintergrund</i>		
<p>Haltestellen besitzen als Einstiegs- bzw. Ausstiegspunkt in den ÖPNV eine große Bedeutung. Sie stellen ein dauerhaft sichtbares Element der ÖPNV-Infrastruktur im Straßenraum dar, an welches hohe Nutzungsansprüche gestellt werden. Damit Haltestellen diesen Ansprüchen gerecht werden und Bürgerinnen und Bürger nicht von der ÖPNV-Nutzung abhalten, müssen Haltestellen möglichst einheitlich qualitativ hochwertig und funktional ausgestattet werden.</p>		
<i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i>		
<p>Um einen einheitlichen Standard für die Haltestellen in Sendenhorst herstellen zu können, sollte ein Leitfaden zur Ausstattung der Haltestellen erarbeitet werden. Dieser sollte mit dem Aufgabenträger Kreis und den regionalen Busunternehmen abgestimmt werden, kann aber durchaus Spielräume für sendenhorstspezifische Besonderheiten lassen, beispielsweise hinsichtlich Umgebungsplan oder andere Stadtinformationen.</p>		

Nötig sind Festlegungen zu folgenden Punkten:

#### 1. Witterungsschutz

Derzeit weisen nicht alle ÖPNV-Haltestellen in Sendenhorst eine Überdachung auf. Sämtliche Haltestellen, welche von regulären Buslinien angefahren werden, sollten in beide Fahrtrichtungen über einen überdachten Unterstand verfügen, welcher vor Regen effektiv schützen kann.

#### 2. Sitzmöglichkeiten

Eine ausreichende Anzahl an Sitzmöglichkeiten an Haltestellen ist insbesondere für körperlich eingeschränkte Menschen notwendig, um Wartezeiten komfortabel überbrücken zu können. Die notwendige Anzahl an Sitzplätzen sollte auf Basis der Fahrgastzahl an den Haltestellen festgelegt werden. Die Haltestellen könnten hierzu je nach Ein- und Ausstiegszahlen in verschiedene Kategorien eingeteilt werden. Darüber hinaus sollte die Qualität der bestehenden Sitzmöglichkeiten überprüft und bei Bedarf entsprechend verbessert werden.

#### 3. Beleuchtung

Gute Sichtverhältnisse tragen für viele Menschen dazu bei das subjektive Sicherheitsempfinden zu verbessern. Bei Dunkelheit ist hierzu eine gute Beleuchtung ausschlaggebend. Dementsprechend müssen alle Haltestellen über eine ausreichende Beleuchtung verfügen, damit sich die wartenden Fahrgäste bei Dunkelheit sicher fühlen können. Darüber hinaus können beleuchtete Haltestellen das Unfallrisiko reduzieren. Besonders zu den Schulverkehrszeiten können so die Bushaltestellen und der Schülerverkehr besser wahrgenommen werden. Und die modernen Informationserfordernisse setzen ohnehin eine Stromversorgung der Haltestellen voraus.

#### 4. Taktile Leitsysteme

Die Einführung taktiler Leitsysteme an sämtlichen Haltestellen in Sendenhorst unterstützt die Möglichkeit blinder Menschen den ÖPNV selbstständig zu nutzen.

## 5. Fahrradabstellanlagen

Im Sinne des Zieles die verschiedenen Verkehrsträger des Umweltverbundes durch eine weitestmögliche Vernetzung zu stärken, sollten an Haltestellen ausreichend Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden. Die Anzahl sollte wiederum von der Fahrgastnutzung der Haltestelle abhängen. Des Weiteren sollten verstärkt genutzte Haltestellen über überdachte und abschließbare Abstellanlagen verfügen. Da während der Status Quo-Analyse ein starker Mangel an Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen vermerkt werden konnte, sollte zunächst eine Einrichtung dieser an zentralen und hochfrequentierten Standorten geschehen. Anschließend sollte das Angebot sukzessive ausgebaut werden.

## 6. Informationsangebot

Haltestellen sollten immer mit einem Liniennetzplan und Umgebungsplan des näheren Haltestelleumfeldes ausgestattet sein. Hinzu kommen die Fahrplaninformationen der relevanten Linien.

Ideal sind ergänzende dynamische Fahrgastinformationen, die den Status Quo des relevanten Linienvverlaufs und die nächsten Umsteigebeziehungen in Echtzeit darstellen. Mittelfristig sind digitale Informationstafeln an allen Haltestellen sinnvoll. Kurzfristig sollten alle Haltestellen mit vielen Ein- und Ausstiegen über digitale Informationstafeln verfügen. An wichtigen Umsteigepunkten zwischen verschiedenen Linien sollten sie sogar zwingend vorhanden sein.

Auch die klimagerechte Gestaltung von Haltestellen beinhaltet großes Potenzial. Begrünungen aller Art können die Biodiversität steigern, indem sie als Lebensraum für Bienen und andere Insekten dienen. An warmen Sommertagen bieten Gründächer zudem Schutz vor hohen Temperaturen und helfen dabei versiegelte Flächen aufzulockern. Ergänzend würde das Implementieren von öffentlichen Wasserspendern eine weitere qualitative Aufwertung darstellen.

Genauso könnten die häufig ungenutzten Dachflächen der Stromerzeugung dienen. Durch die Installation von Photovoltaikanlagen könnte regenerative Energie erzeugt und langfristig Kohlenstoffdioxid eingespart werden.

*Konkrete Anwendungsbeispiele*

**SE03** Die Haltestelle am Standort SE03 weist einige Mängel auf. Beispielsweise das Fehlen eines Witterungsschutzes. Dieser Umstand kann die Wartezeit an der Haltestelle qualitativ einschränken und trägt damit nicht zu einer Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs bei.



**SE04** gleiches gilt für die Haltestelle in Krankenhausnähe. Problematisch ist hier zusätzlich die fehlende Barrierefreiheit, welche besonders in Krankenhausnähe unbedingt gewährleistet sein muss.



*Förderfähigkeit (Stand 2023)*














## 4 Motorisierter Individualverkehr

Im Zuge der Verkehrswende und Abwehr zunehmender Klimaschäden geht es darum, die fossile Mobilität zu reduzieren. Dazu kann der Ersatz von Verbrennerautos durch E-Autos sicher beitragen. Aber darüber hinaus geht es auch um die Lösung der vielfachen Flächenkonflikte mit dem zunehmenden Autoverkehr, der nicht nur wegen der größeren Zahl der zugelassenen Pkw, sondern auch wegen deren wachsender Größe immer mehr Probleme macht. Und es geht um die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die vor allem durch die hohen Fahrgeschwindigkeiten im Autoverkehr auf den klassifizierten Straßen leidet. Und es geht um Reduzierung der Lärm- und Feinstaubemissionen, die aus dem Reifen- und Straßenabrieb resultieren. Und schließlich geht es um die stadtgestalterischen Probleme rein monofunktionaler Kfz-Verkehrsanlagen mit breiten Fahrbahnen und hoch versiegelten Parkplätzen.

Alle diese Themen sind nicht neu und spätestens seit den 1980er Jahren haben viele Kommunen mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bereits beachtliche Teilerfolge erzielt. Trotzdem bleibt für die Kommunen die Herkulesaufgabe, die immer noch bestehenden Konflikte zwischen den Verkehrsarten besser als bisher zu lösen, die Klimalasten zu minimieren, die Verkehrsflächen gerechter zu verteilen und die Straßenraumgestalt grundlegend zu verbessern.

Problembereiche sind einerseits alle klassifizierten Straßen wegen der zeitweisen hohen Verkehrsdichten und der vielfach überhöhten, unangemessenen Fahrgeschwindigkeiten und ihrer wenig ortsgerechten Gestaltung. Und andererseits macht der ruhende Verkehr zunehmend Probleme wegen seiner großen Flächenbeanspruchung und der Zunahme illegal und verkehrsbehindernd abgestellter Autos.

Nr.	Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
4.1	Bewohnerparken, Quartiersparken		2023-2024	
4.2	Kommunale Stellplatzsatzung		2023-2024	
4.3	Straßenraumgestaltung, Neugestaltung Ortseingänge und Umgestaltung von Ortsdurchfahrten		langfristig	
4.4	Verkehrslenkung		2023-2024	
4.5	Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung		2023-2025	

4.1 	<b>4.1 Ruhender Verkehr, Bewohnerparken und Quartiersparken</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
4.2 Kommunale Stellplatzsatzung		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitraahmen</i></p> <p style="text-align: center;">           2023      2025      2030      2035      2040         </p> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <p>Finanziell      Organisatorisch</p> <p>   </p>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Städtische Flächen sind knapp und lassen sich nur mit meist hohem Aufwand erweitern (Grundwert Hoch-/Tiefbau). Insofern gilt es, diese knappen Flächen effizient zu nutzen und im Sinne lebenswerter Städte attraktiv zu gestalten, sodass diese in hohem Maße dem Gemeinwohl zugutekommen. Die Vorhaltung eines privaten Pkw für einzelne Fahrten ist somit eine meist höchst ineffiziente Nutzung und steht der Gestaltung einer modernen Stadt entgegen.</p>		
<p><i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i></p> <p>Die intensive Inanspruchnahme vor allem innerstädtischer Flächen zum Parken engt den Gestaltungsspielraum zur Entwicklung alternativer Mobilitätsangebote ein oder macht deren Realisierung gänzlich unmöglich. So können beispielsweise auch Busse oft nicht entlang von beidseits beparkten Straßen verkehren. Auch die Einrichtung von Fahrradstraßen kann an der Masse von beidseits parkenden Autos erschwert werden.</p>		

Insoweit ist die systematische Nutzung der Möglichkeiten zur Parkraumbewirtschaftung eine wichtige Aufgabenstellung. In diesem Kontext gilt es zu beachten, dass der personelle Aufwand für eine Parkraumüberwachung enorm ist, sodass sich die Implementierung von digitalen Lösungen anbieten, wenngleich dazu eine erstmalige Investition notwendig ist. Eine mögliche Lösung sind Sensoren in Kombination mit IoT-Lösungen, die eine ständige Überwachung sowie Erhebung der Nutzungsintensitäten ermöglichen.

Umsetzen lässt sich die Forderung nach attraktiven Alternativen zum Pkw also nur durch die Einschränkung des privaten Parkens im öffentlichen Raum als ineffizientesten aller Nutzungsansprüche. Die Reduktion (vor allem des innerstädtischen) Pkw-Bestands muss deswegen ein wesentlicher Schritt für eine moderne Stadtentwicklung sein. Die Regulierung des Bewohnerparkens wird damit zu einer der wichtigsten Stellschrauben der Stadtentwicklung. Inzwischen wurde dessen Ausgestaltung seitens Bundes- und Landesregierung der kommunalen Gestaltungshoheit angedient.

Für die Berechnung der Tarifhöhen bestehen unterschiedliche Rechenmodelle. Hierfür wird auf ein entsprechendes Hinweispapier Bewohnerparken des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“, welches diese Ansätze diskutiert, verwiesen.

Eine kommunale Stellplatzsatzung ist dahingehend auszurichten, dass insbesondere für innenstadtnahe Gebiete die Vorhaltung von verpflichteten Pkw-Stellplätzen deutlich reduziert und eine gleichzeitige Vorhaltung hochwertiger Fahrradstellplätze pflichtig wird. Eine reduzierte Anzahl an Stellplätzen senkt gleichzeitig die Baukosten für neu erstellten Wohnraum.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*


**AL16** Problematische Zufahrt zum Parkplatz des Supermarktes sowie der Bäckerei bzw. dem Café.



#### **Anträge**

Antrag **08**

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

4.2 	<b>4.2 Kommunale Stellplatzsatzung</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
4.1 Bewohnerparken, Quartiersparken		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitraahmen</i></p> <p>2023      2025                      2030                      2035                      2040</p> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Vorrangig Ortskerne, Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <p>Finanziell    Organisatorisch</p> <p>    </p>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Kommunale Stellplatzsatzungen regeln die Schaffung von Stellplätzen und betreffen überwiegend Neubauvorhaben (oder seltener vorkommende, erhebliche Nutzungs-Umgestaltungen von Bestandsgebäuden), sowohl bei Wohngebäuden wie auch bei anderen Nutzungen. Sie müssen in Einklang stehen mit der Landesbauordnung und konkretisieren diese. In der Regel können die Satzungen nach Zentralität des Baufeldes variieren und auch die Qualität der ÖPNV- und SPNV-Anbindung bedarfsmindernd berücksichtigen. Problematisch ist, wenn die strikte Anwendung der Stellplatzsatzungen Wohnungsneubau und -Umbau (beispielsweise Dachgeschoßausbau) verhindert. Die Stellplatzsatzungen sehen im Falle der Unmöglichkeit, im relevanten Baufeld ausreichend Parkraum zu erstellen, einen Ablösebeitrag vor. Inzwischen können die daraus resultierenden Ablösesummen auch zur Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit mit den anderen Verkehrsmitteln verwendet werden.</p> <p>Im Zuge der seit den 1990er Jahren geführten Diskussionen um das sogenannte autofreie oder autoreduzierte Wohnen war eines der ersten Modellgebiete die Weißenburgkaserne in Münster. Später folgten verschiedene weitere Pilotprojekte, das größte in Köln Nippes. Bei</p>		

solchen Projekten kann die Stellplatzpflicht durch andere Maßnahmen zur Sicherung der Erreichbarkeit, u. a. die Bereitstellung von ÖV-Abbos und Angebote für das Fahrradparken kompensiert werden.

Alle diese Aspekte legen nahe, die bestehenden Stellplatzsatzung zu reformieren im Kontext der aktuellen Verkehrswendeerfordernisse und dabei auch Fragen der Gerechtigkeit zu beachten, wenn beispielsweise auf angespannten Wohnungsmärkten, die Kosten für das Parken, den Wohnungsbau massiv verteuern. Und wenn Mieter in Anlagen des Geschosswohnungsbaus gezwungen sind, für Parkraum zu zahlen, obwohl sie selbst kein Auto besitzen.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*









Die Ausgestaltung und die Anpassungen einer Stellplatzsatzung können in unterschiedlichem Umfang geschehen. So bestehen auch Satzungen, die durch größeren inhaltlichen Umfang und Detailtiefe durchaus einer Verkehrswende förderlich sind.

Hier wird beispielweise die Notwendigkeit zur Herstellung von Stellplätzen in Abhängigkeit der gebietsbezogenen ÖPNV-Qualität reduziert oder es werden Qualitätskriterien für die verpflichtende, wohnungsnahere Bereitstellung von Fahrradstellplätzen definiert. Die Stadt Sendenhorst verfügt über eine Stellplatzsatzung aus dem Jahr 2020. Diese macht bisher noch nicht Gebrauch von den etwaigen Steuerungsmöglichkeiten, die nach der Gesetzesnovellierung der Landesbauordnung im Jahr 2018 und der Überarbeitung im Jahr 2021, möglich sind. Zentrale Element der Regelungswirkung ist die Herstellungspflicht für Stellplätze.

Im Zuge dessen kann die Stadt Sendenhorst, auf Grundlage ihrer verkehrlichen und raumstrukturellen Lage Richtwerte in Abhängigkeit der baulichen Nutzung formulieren. Die Richtwerte müssen sich an Kriterien wie der Anzahl von Wohneinheiten oder Nutzfläche orientieren. Hierbei kann und sollte eine innergemeindliche Differenzierung stattfinden. Im Falle der Stadt Sendenhorst könnte die Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen, perspektivisch SPNV-Haltestellen, sowie die damit verbundene Qualität des ÖVs ein Bewertungsparameter sein.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

4.3 	<b>4.3 Straßenraumgestaltung, Neugestaltung Ortseingänge und Umgestaltung von Ortsdurchfahrten</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <p style="text-align: center;">         2023            2025            2030            2035            2040       </p> 				
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gemeinde(einfahrt)</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Gemeinde, RSK, Straßen NRW (je nach Zuständigkeit)</p>			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">           Finanziell   </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">           Organisatorisch   </td> </tr> </table>			Finanziell 	Organisatorisch 
Finanziell 	Organisatorisch 			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Ortseingänge sind besonders markante Punkte für die Verkehrsabwicklung. Sie markieren den Übergang von der freien Strecke in die bebaute Ortslage. Sie markieren den Beginn eines je spezifischen Ortes mit seiner Geschichte. Hier beginnt ein Bereich mit starker Überlagerung von Nutzungsansprüchen, weil mit straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr und vielen Querungen zu rechnen ist. Ab hier beginnt meist eine dichte Folge von Querstraßen und ab hier zeigt jeder Ort seinen besonderen Charakter mit seiner, im besten Fall sehr ortsspezifischen, Architektur. Daher verdienen die Ortseingänge besondere stadtgestalterische und verkehrsregulierende Aufmerksamkeit.</p> <p>In der Vergangenheit ist dieser Aspekt oft vernachlässigt worden, doch inzwischen wird im Rahmen der Umgestaltung von Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen immer öfter versucht, mithilfe von besonderen gestalterischen Maßnahmen (z.B. Mittelinseln, Kreisverkehren, Baumtoren, speziellen Stelen, Fahrbahnverengungen etc.), die Ortseingänge besonders zu</p>				

gestalten. Hinzu kommen oft Geschwindigkeitsanzeigen und gelegentlich auch Überwachungsanlagen. Jedenfalls gilt mit dem Ortsschild bislang Tempo 50, bei besonderen Umständen, z.B. fehlender Radverkehrsanlage, fehlenden Gehwegen, eng angrenzender Bebauung, besonders schützenswerten Einrichtung, kann auch eine lineare Tempo 30 Regelung angeordnet werden.

Für Ortsfremde ist der Ortseingang der erste Punkt der lokalen Orientierung, für fahrende Menschen im Auto oder auf dem Fahrrad.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Bauliche und gestalterische Maßnahmen können hier zur Verkehrsberuhigung und damit zur Sicherheitssteigerung führen und die Lärmbelastung und Luftschadstoffbelastung reduzieren.

Beispiele für solche baulichen Maßnahmen sind Fahrbahnverengungen oder Schikanen, welche zusätzlich begrünt werden sollen. An der Ortseinfahrt beginnen spätestens eigene, meist beidseitige, Gehwege. Von außen ankommende Radwege werden hier meist in den Straßenraum integriert, je nach Querschnitt in unterschiedlichen Führungsformen.

In der Ortslage können für den Kfz-Verkehr wegen der anderen Flächenansprüche für die Fahrbahnquerschnitte nur Mindestmaße eingehalten werden, ggf. sind auch Schmalfahrspuren und im Kreuzungsbereich Kombispuren einsetzbar, um daneben Platz für Radwege oder Radfahrstreifen und Gehwege zu lassen.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

Vor dem Hintergrund der in der Planung befindlichen Ortsumfahrungen gewinnt die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten besondere Bedeutung, um die Spielräume der verkehrlichen Entlastung auch straßenraumgestalterisch auszunutzen. Generell ist dabei wichtig, dass es nicht nur um den linearen Längsverkehr geht, sondern dass wegen der beidseitigen Bebauung und der vielen querenden Straßen auch der Querverkehr stark beachtet werden muss und der städtebauliche Zusammenhang beider Seiten Anlass sein soll, die Trennwirkung der Ortsdurchfahrt zu minimieren.

Auch dafür ist ein lineares Tempolimit auf 30 km/h sehr wichtig, das allein schon wegen der Aneinanderreihung schutzbedürftiger Standorte wie Schulen, Kitas, Spielplätzen, Altenheimen, Kliniken und wichtigen Querungstellen des Fuß- und Radverkehrs angemessen ist und zudem auch auf der Basis eines Lärmaktionsplans oder Luftreinhalteplans für die dort ausgewiesenen Problemstrecken angeordnet werden kann.

#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*



4.4 	<b>4.4 Verkehrslenkung</b>	!!!
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
6.1 Harmonisierung der Verkehrsnetze (Innenstadt/Ortsteile)		
<b>Umsetzung</b>		
<i>Zeitraahmen</i>		
<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>
Vorrangig Ortskerne, Gesamtstadt		Stadtplanung
<i>Aufwand</i>		
Finanziell		Organisatorisch
● ● ● ● ●		● ● ● ● ●
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<i>Anlass/Hintergrund</i>		
<p>Um die Bedingungen für die Verkehrsteilnehmenden der Stadt Sendenhorst zu verbessern und den Verkehrsfluss aktiv zu steuern, gilt es den Verkehr durch verkehrslenkende Maßnahmen zu regeln.</p>		
<i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i>		
<p>Für die Umsetzung werden folgende Bausteine empfohlen:</p> <p>1. Einrichtung von Vorrangrouten</p> <p>Durch die Einrichtung von Vorrangrouten können Wohnquartiere entlastet werden. Weiter sollte der Verkehrsfluss auf den Hauptrouten gewährleistet werden. Dies kann durch LSA-Schaltungen/Pförtnerregelungen/Durchfahrtsverbote, welche Staustellen dorthin verschieben, wo sie den Verkehrsablauf weniger behindern (bspw. Entlastung der Innenstadt und Wohngebiete durch Dosierung auf Vorrangrouten) geschehen. Zudem kann durch bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlagen, welche auf unterschiedliche Verkehrsbelastungen</p>		

reagieren, ein besserer Verkehrsfluss gewährleistet werden. Die Vorrangrouten sollten demnach ermittelt werden und in bestehende Navigationssysteme eingearbeitet werden.

## 2. Durchgangsverkehre und Pendler

Durch die Lage Sendenhorsts zwischen dem Oberzentrum Münster und dem Nordosten des Ruhrgebiets ist die Stadt von vermehrten Durchgangsverkehren betroffen. Wichtige Verflechtungen bestehen mit dem Oberzentrum Münster und dem Mittelzentrum Ahlen. Von den entsprechenden Pendlerströmen sind beide Ortsteile Albersloh und Sendenhorst betroffen. Für beide Relationen bestehen aber auch attraktive ÖPNV-Verbindungen. Solange keine leistungsfähigen Umfahrungen bestehen, ist es wichtig, die Emissionsbelastungen und Sicherheitsgefährdungen durch angemessene Geschwindigkeitsdosierung auf 30 km/h zu begrenzen, durchaus auch mit dem Ziel, die Kfz-Verkehrsmengen zu reduzieren. Nach dem Bau von Ortsumgehungen erweitern sich dann die Spielräume für einen ortsgerechten Umbau der Ortsdurchfahrten und eine Verkehrsberuhigung der Ortskerne.

Die hohe Verkehrslast auf Straßen (insbesondere der Ortsdurchfahrten) nahe dem Zentrum sollte gesenkt und entsprechend verlagert werden, um das Sicherheitsempfinden zu erhöhen und das Zentrum verkehrlich zu entlasten. In diesem Kontext steht bereits fest, dass eine Ortsumgehung für die Stadt Sendenhorst in der Zukunft realisiert wird, was entsprechende Entlastung für den Ortskern bringen wird.

## 3. Wegweisung und Vermeidung von Schleichverkehr

Durch eine gute Wegweisung wird vermieden, dass Ortsunkundige bei dem Versuch ein hohes Verkehrsaufkommen zu umgehen, durch Quartiere fahren und so Such- und Falschfahrten entstehen (Gebiet zwischen West- und Nordtor). Zudem sollten die Wege der Vorrangrouten in Navigationssystemen übernommen werden, um Such- und Falschfahrten zu vermeiden und den direkten Weg zu gewährleisten. Um Quartiere von außerhalb kommenden Verkehren zu entlasten, können Abbiegeverbote oder Einbahnstraßen eingerichtet werden. Weiter können auch Anliegerstraßen eingerichtet werden. Beim Radverkehr kann dagegen das Angebot von alternativen Verbindungen zu den klassifizierten Straßen in Form von Fahrradstraßen gerade dazu beitragen, durch die angrenzenden Wohngebiete zu fahren, um die Bedingungen geringer Kfz-Verkehrsmengen und geringer Geschwindigkeiten zu nutzen.

### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

Das Quartier zwischen West- und Nordtor wird regelmäßig durch Schleichverkehre frequentiert. Dies ist sowohl für die Anwohner als auch für die auf dem Schulweg befindlichen Schüler der dort ansässigen Realschule problematisch. Hier können das Ausweisen von

Anliegerstraßen sowie die Ausweisung von Fahrradstraßen regulative Maßnahmen ergriffen werden.

**Anträge**

Antrag **01**

Antrag **08**

Antrag **11**

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

4.5 	<b>4.5 Verkehrsfluss und Geschwindigkeitsreduzierung</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
<b>Umsetzung</b>		
<i>Zeitrahmen</i>		
2023	2025	2030
2035	2040	
		
<i>Raumeinheit</i>		<i>Akteure</i>
Kreis		Stadt Sendenhorst, Kreis Warendorf, Bund
<i>Aufwand</i>		
Finanziell		Organisatorisch
		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<i>Anlass/Hintergrund</i>		
<p>Flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierungen im Stadtgebiet bieten nicht nur einen Mehrwert für den Verkehrsfluss, sondern tragen ebenfalls zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Reduzierung von Lärmemissionen, der Luftreinhaltung oder auch zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum bei. Häufig wird eine Geschwindigkeitsreduzierung mit Zeitverlusten assoziiert. Wenn solche Verluste eintreten, sind sie immer marginal im Bereich von Prozentbruchteilen. Aber für den Fuß- und Radverkehr ergeben sich durch die geringeren Fahrgeschwindigkeiten der Kfz-Zeitgewinne, weil die Zeitverluste beim Queren minimiert werden. Entscheidend ist aber der Gewinn an Verkehrssicherheit durch die massive Reduzierung schwerer und tödlicher Unfälle.</p>		
<i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i>		
<p>Zur erfolgreichen Einrichtung von Geschwindigkeitsreduzierungen im Sendenhorster Stadtgebiet müssen folgende Bausteine umgesetzt werden:</p>		

Zunächst sollten die Höchstgeschwindigkeiten im gesamten Stadtgebiet flächendeckend dargestellt werden. Anschließend sollten unterschiedliche Bereiche klassifiziert werden, beispielsweise:

- Klasse 1: sensible Bereiche (Bildungs- oder Pflegeeinrichtung, Straßenabschnitte mit erhöhter Unfallgefahr)
- Klasse 2: moderate Bereiche (Lärmbelastete Standorte, stark befahrene Abschnitte)
- Klasse 3: robuste Bereiche (Gewerbe-/Industriegebiete, stark befahrene Achsen ohne Wohnbebauung)

Entsprechend dieser Priorisierung gilt es Geschwindigkeitsreduzierungen im städtischen Gebiet zu implementieren. Zu empfehlen wäre eine einheitliche Geschwindigkeitsausweisung von 30 km/h. Von häufigen Geschwindigkeitswechseln ist abzuraten. Durch die am Ende gesamtstädtisch resultierende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Verkehrsfluss gefördert werden. Hierbei gilt es zudem die LSA-Schaltungen entsprechend anzupassen. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass es dazu zunächst die Anpassung der StVO abgewartet werden muss (§ 45 Abs. 1c der StVO), um eine entsprechende ganzheitliche T30 Regelung zu implementieren, welche jedoch im Rahmen der Klimaschutz- und Sicherheitsdiskussionen im Verkehr zu erwarten ist. Dementsprechend hängt eine Umsetzung vom Zeitpunkt der Änderung der Gesetzeslage ab. Dieser Aspekt sollte dennoch bereits mitgedacht werden, sodass eine schnelle Umsetzung erfolgen kann, sobald entsprechende Änderungen real werden.

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ist keine merkbare Reduzierung der Verkehrslast zu vermerken. Lärm und Emissionen nehmen jedoch ab, die Verkehrssicherheit nimmt zu.







*Konkrete Anwendungsbeispiele*






*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

## 5 Logistik- und Güterverkehr

Bei der Verkehrsentwicklung muss auch der Güterverkehr mitbedacht werden. Für einen richtigen Umgang mit den Schwerlastverkehren ist die Erstellung eines Logistik- und Güterverkehrskonzept und das Mitdenken der neuen Ortsumgehung von großer Relevanz. Hierbei ist insbesondere das Gewerbegebiet Sendenhorsts zu betrachten, welches der maßgebliche Ankerpunkt für die Quell- und Zielverkehre des Schwerverkehrs in Sendenhorst ist. Durch den Bau der Sendenhorster Ortsumgehung können relevante Teile des Schwerverkehrs die Ortsumgehung nutzen. Daneben zieht der Handel mit seinen peripheren und innerstädtischen Standorten erhebliche Mengen von Lkw- und Lfw-Verkehren an. Zudem hat der wachsende Online-Handel zu einer starken Zunahme von Lfw-Fahrten durch die einschlägigen KEP-Dienste geführt, die auch die internen Straßennetze in den Quartieren betreffen.

Für entsprechende Konzepte ist die Kenntnis entsprechender Daten über die relevanten Mengen, Tagesgänge und Verflechtungen nötig, die erst durch spezielle Erhebungen erreicht werden kann.

Nr.	Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
5.1	Optimierung von Zustellverkehren		2023-2025	
5.2	Lieferzonen (-bereiche)		2023-2025	
5.3	Wegweisung und Vorrangrouten		2023-2025	

5.1 	<b>5.1 Optimierung von Zustellverkehren</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
4.4 Verkehrslenkung		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <p style="text-align: center;">2023      2025      2030      2035      2040</p> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstädtisch</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadt Sendenhorst, Logistikunternehmen, Paketzusteller</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <p>Finanziell      Organisatorisch</p> <p>      </p>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Das Kaufverhalten wandelt sich immer stärker und die Online-Bestellungen nehmen jährlich zu. Auch durch die Corona-Pandemie gab es einen Aufschwung des Online-Handels. Der Anteil des E-Commerce am Einzelhandel stieg seit der Pandemie deutlich. 2019 lag der Anteil bei 13,3 % und 2021 bereits bei 18,3 %. Üblicherweise erfolgt der Transport mittels Lfw der KEP-Dienste im Sprinterformat. Durch die daraus resultierenden Zustellverkehre entsteht eine weitere Verkehrsbelastung mit entsprechenden Verkehrsprobleme und Emissionen.</p>		
<p><i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i></p> <p>Um die Zustellverkehre in Sendenhorst zu optimieren, werden folgende Maßnahmen empfohlen:</p> <p><u>1. Alternative Antriebe im Logistikverkehr:</u></p> <p>Um den Logistikverkehr in der Stadt nachhaltiger zu gestalten, gilt es neue Mobilitätsformen zu integrieren. Diese bieten unter anderem den Vorteil lärm- und emissionsarm zu sein.</p>		

Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bieten zudem oft den Vorteil (bspw. Lastenrad), durch eine geringere Größe weniger Platz im Straßenraum einzunehmen und so weniger Konflikte entstehen. Für die Anlieferung der Pakete sollten zudem Elektro-Transporter bzw. Elektro-Pkw, wie bspw. der StreetScooter von DHL zum Einsatz kommen, um Emissionen zu reduzieren.



Vollelektrisches leichtes Nutzfahrzeug – StreetScooter

## 2. Organisation der letzten Meile: City-Logistik:

Für die Zustellung von Lieferungen sollte die Endzustellung optimiert werden. Für die verschiedenen Siedlungsbereiche und die Innenstadt bedarf es dabei einer unterschiedlichen Organisation und einer Multimodalität des Logistikverkehrs. Für die Innenstadt und dichte Siedlungsbereiche sollten vermehrt Lastenräder zum Einsatz kommen und für locker bebaute Wohnsiedlungen, mit einer niedrigeren Kundendichte, emissionsfreie Pkw. Zudem hilft hier auch die Aufstellung eines City-Logistikkonzepts, in dem die einzelnen Fahrten der KEP-Dienste in einem dezentralen Güterverkehrs- und Verteilzentrum gesammelt und gebündelt weitertransportiert werden. Zwar sind in den 1990er Jahren solche Konzepte noch gescheitert, weil damals die Digitalisierung noch nicht ausreichend fortgeschritten war, heute ist die Bereitschaft der KEP-Dienste, an solchen Konzepten mitzuwirken aber größer, weil die Feinverteilung hohe Kosten verursacht, die durch Bündelung verringert werden können.



Lastenrad für die Auslieferung von Paketen – DHL

Durch die Etablierung kleiner Logistik-Hubs lässt sich so das disperse Fahrtenaufkommen minimieren. Im ersten Schritt werden die Lieferungen gesammelt und zu gebündelten Teilmengen zusammengestellt, im zweiten Schritt werden dann die Teilmengen verteilt, wobei



je nach Volumen und Größe der Pakete Kleintransporter oder große Lastenräder zum Einsatz kommen.





### 3. Private Paketempfangsanlagen/Paketstationen:

Micro-Hubs können zudem auch Abholstationen, Service-Points oder Paketboxen sein. Die Errichtung von Paketstationen und privaten Paketempfangsanlagen oder Paket-Shops in vorhandenen Laden-Filialen ermöglichen zudem eine flexible Abholung von Lieferungen und reduzieren Lieferwege durch die gebündelte Zustellung von Sendungen. Paketstationen können an wichtigen Orten, bspw. am Bahnhof, im Zentrum (Marktplatz), aber auch an Standorten des großflächigen Einzelhandels untergebracht werden, wo ohnehin ausreichend Parkraum vorhanden ist. Teilweise sind bereits Packstationen angrenzend an die Innenstadt, bspw. am St.-Marien-Hospital und am Rewe an der Viktoriastraße vorhanden.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Richtlinie zur Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank und Ladeinfrastruktur

5.2 	<b>5.2 Lieferzonen (-bereiche)</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
4.4 Verkehrslenkung 6.1 Harmonisierung der Verkehrsnetze (Innenstadt/Ortsteile)		
<b>Umsetzung</b>		
<i>Zeitrahmen</i>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 10px;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>	
Ortskerne	Stadt Sendenhorst	
<i>Aufwand</i>		
Finanziell	Organisatorisch	
		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<i>Anlass/Hintergrund</i>		
<p>Oft entstehen Probleme durch den Lieferverkehr, der, mangels eigener Flächen, in der zweiten Reihe halten muss und dadurch den Verkehr aufhält. Der Handel klagt oft über Probleme mit der Belieferung und Entsorgung. Die StVO erlaubt die Festlegung von eigenen Lade- und Lieferzonen. Leider wird diese Option in Mittel- und Kleinstädten bislang noch selten genutzt.</p>		
<i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i>		
<p>Um mehr Verkehrssicherheit zu erzeugen und den fließenden Verkehr nicht zu beeinträchtigen, gilt es folgende Bausteine zu berücksichtigen:</p> <p>Durch die Einrichtung von Ladezonen an geeigneten Stellen wird der fließende Verkehr nicht mehr behindert und können Zustellungen beschleunigt werden. Lieferzonen und Ladezonen können auch im Zusammenhang mit den oben angegebenen Güterverkehr-HUBS geplant werden. Ladedauer kann zeitlich begrenzt werden (&lt; 30 min) und auf bestimmte Uhrzeiten</p>		

am Tag beschränkt werden (bspw. 7:00 bis 18:00 Werktags).



Abbildung einer möglichen Ladezone mit Beschilderung – BIEK (links)

Markierung einer Ladezone in Dortmund – IHK Dortmund (rechts)

*Konkrete Anwendungsbeispiele*

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

5.3 	<b>5.3 Wegweisung und Vorrangrouten für den Schwerverkehr</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
4.4 Verkehrslenkung		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <p style="text-align: center;">2023      2025      2030      2035      2040</p> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Ortskerne</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadt Sendenhorst</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <p>Finanziell      Organisatorisch</p> <p>      </p>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Schwerverkehre belasten durch Ihre Emissionen und ihren besonderen Platzbedarf die Ortskerne von Albersloh und Sendenhorst. Soweit es sich um Durchgangsverkehre handelt, können die geplanten Ortsumgehungen eine starke Entlastung bewirken. Nicht vermeiden lässt sich der Quell- und Zielverkehr, aber mithilfe von Ortsumgehungen kann der Linienweg meist schöner als bisher gestaltet werden. Für Sendenhorst wurde der Bau der Ortsumgehung beschlossen. Dementsprechend ergeben sich hier Potentiale, Schwerverkehre entsprechend ganz oder abschnittsweise über die Ortsumgehung zu leiten, um den Kernbereich zu entlasten.</p>		
<p><i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i></p> <p>Zielsetzung ist es, die Belastung durch den Schwerverkehr zu mindern. Hierfür gilt es entsprechende Vorrangrouten auszuweisen, sodass diese auch Einkehr in die gängigen Routenplaner für Schwerverkehre finden.</p>		
<p><i>Konkrete Anwendungsbeispiele</i></p>		









*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

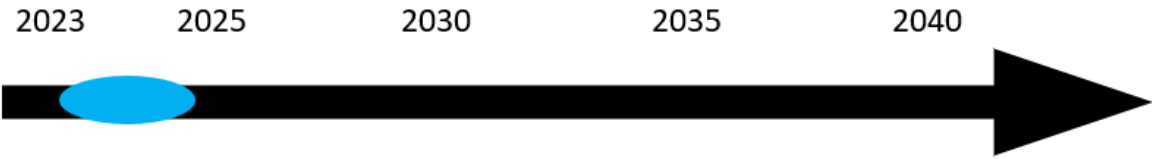
## 6 Straßenraumgestaltung

Der Werkzeugkoffer für den öffentlichen Raum beinhaltet Steckbriefe mit vielen Querbezügen zu den spezifischen Themen der einzelnen Verkehrsarten, insbesondere dem Fuß- und Radverkehr. Die separaten Steckbriefe des Themenfeldes 6 unterstreichen die Relevanz der Inhalte, denn Verkehrsverhalten folgt nicht nur rechtlichen Regulierungen und Verkehrszeichen, sondern wird stark durch die Gestaltung öffentlicher Straßenräume mitbestimmt. In der Vergangenheit dominierten bei der Gestaltung verkehrliche Belange, sodass eine einladende und identitätsbildende Gestaltung öffentlicher Räume verloren ging.

Allerdings sind bauliche Eingriffe zur Umgestaltung mit höherem planerischem und finanziellem Aufwand verbunden. Es wird daher mehr Zeit brauchen, bis der öffentliche Straßenraum überall ortsgerecht umgestaltet werden kann. Wo aber die Straßen aus technischen Gründen sowieso angefasst werden müssen, z.B. für Deckenerneuerung oder Kanalarbeiten, sollte immer eine gestalterische Verbesserung mit besserer Neuverteilung der Flächen versucht werden. Oft ist auch auf Parkierungsflächen eine Entsiegelung für mehr Straßengrün möglich. Und schon eine ansprechende Möblierung kann die Aufteilung der Flächen mit einfachen Mitteln sinnvoll verändern und die Nutzbarkeit für Aufenthalt verbessern. Neben einer durchgängigen Umgestaltung des gesamten Straßenraums sind auch punktuelle Eingriffe möglich, beispielsweise für Baumpflanzungen.

Für eine systematische Aufwertung der Verkehrsnetze des Umweltverbunds sind allen voran Überlegungen zu sinnvollen Vorrangnetzen für den Rad- und Fußverkehr sinnvoll.

Nr.	Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
6.1	Harmonisierung der Verkehrsnetze (Innenstadt/Ortsteile)		2023-2025	
6.2	Gestaltung öffentlicher Raum		langfristig	
6.3	Shared Space		2023-2030	
6.4	Pfade erhalten, reaktivieren, Instandsetzen und neue möglich machen		2023-2025	

6.1 	<b>6.1 Harmonisierung der Verkehrsnetze (Innenstadt/Ortsteile)</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
4.4 Verkehrslenkung				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitraahmen</i></p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>				
<p><i>Raumeinheit</i></p> Gesamtstadt	<p><i>Akteure</i></p> Stadtplanung			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">           Finanziell   </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">           Organisatorisch   </td> </tr> </table>			Finanziell 	Organisatorisch 
Finanziell 	Organisatorisch 			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Die Dominanz des dichten und schnellen Kfz -Verkehrs auf den klassifizierten Straßen ist wegen der negativen Wirkungen auf das städtebauliche Umfeld und die Verkehrsbedingungen der anderen Verkehrsarten und den Aufenthalt auf den Straßen problematisch. Als Kompensation für diese Nachteile versucht die Netzplanung, für die anderen Verkehrsarten im sonstigen Straßennetz Vorranglösungen zu suchen.</p> <p>Innerorts sind die verfügbaren Straßenraumbreiten oft nicht nur begrenzt, sondern nicht selten auch zu knapp, sodass die Überlagerung von Vorrangnetzen mehrerer Verkehrsarten selten realistisch ist. Nur eine Entzerrung der unterschiedlichen Verkehrsarten stellte daher eine Möglichkeit dar, den begrenzt vorhandenen öffentlichen Raum für eine Verkehrsart optimal auszugestalten. So können nutzerspezifische Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt werden und Verkehre sich unterschiedlich lenken lassen. Insbesondere in Ortsmitten, als Ausgangs- und Zielpunkt vieler Wege, bei Überlagerung unterschiedlichster Nutzungen und dichter Bebauung gilt es, eine klare Zuordnung und Betonung zu finden. Diese Entscheidungen sind Grundlage für weiterer Netzentwicklung. Hierbei sind die unterschiedlichen Beziehungen zwischen den</p>				



einzelnen Verkehrsträger zu beachten. Jenseits der Konkurrenz zwischen dem MIV und dem Umweltverbund, existieren ebenso Potentiale für Probleme zwischen dem Fuß- und Radverkehr. So wird deutlich, dass zwischen Fuß- und Radverkehr, bei Heranziehen der gängigen Durchschnittsgeschwindigkeiten (3,5 km/h Fußverkehr, Radverkehr 15-20 km/h), die relativen Unterschiede zwischen Rad- und Fußverkehr ebenso groß wie oder gar größer sind als die zwischen Rad und Pkw-Verkehr. In diesem Licht gilt es, die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr kritisch zu hinterfragen, wenngleich vielerorts beengter Straßenquerschnitt, die möglichen Alternativen stark limitieren.

Attraktive Vorrangstraßen für den Fußverkehr sind geeignet, da auch längere Distanzen vermehrt zu Fuß zurückgelegt werden. In der Fachsprache werden sie oft als Flaniermeilen bezeichnet. Ein wichtiger Bestandteil dieser Netze können „grüne Wege“, also für den Kfz-Verkehr nicht zugängliche Wege in Grünanlagen sein.

Der zunächst wichtige Fokus auf Hauptachsen entbindet die Planung nicht von der Notwendigkeit, auch in internen Quartiersnetzen eine höhere Qualität für Rad- und Fußverkehr zu schaffen. Vergleichbares gilt für die Vorrangstraßen des Radverkehrs. In beiden Fällen ist das Ziel, nicht nur Stückwerk, sondern wirklich zusammenhängende Netze zu schaffen.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Es wird die Entwicklung von Vorrangnetzen für die jeweiligen Verkehrsarten empfohlen. Es ist sinnvoll, dass diese Entwicklung vom Rad- und Fußverkehr ausgeht.

Die Definition dieser Vorrangnetze hat mehrere Zwecke. So ist zunächst die planerische Festlegung einer solchen Route notwendig, wo dem jeweiligen Verkehrsmittel ein Vorrang eingeräumt werden soll. Dies betrifft die Verteilung der Verkehrsflächen im Verlauf dieser Route und darüber hinaus dessen bevorzugte Abwicklung an Knotenpunkten. Müssen aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen Kompromisse geschlossen werden, gehen diese zugunsten der vorrangig zu betrachtenden Verkehrsart.

Neben dem gestalterischen Aspekt gibt es auch rechtliche Privilegierungen. Diese erfolgen z.B. in einer Fußgängerstraße oder einer Fahrradstraße. Daraus muss sich aber nicht zwangsläufig eine „Vertreibung“ der anderen Verkehrsarten ergeben.

Eine neue Gewichtung von Prioritäten in der Aufteilung des Straßenraumes birgt aber auch gewisse Konfliktpotenziale in sich. Die Einbindung in einen gesamthaften Kontext ist Grundlage für eine Kommunikation der Vorhaben.

*Konkrete Anwendungsbeispiele*

**Anträge**

Antrag **01**

Antrag **03**

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

6.2



## 6.2 Gestaltung öffentlicher Raum



### Werkzeug-Komplex

### Umsetzung

#### Zeitraahmen

2023

2025

2030

2035

2040



#### Raumeinheit

Gesamtstadt

#### Akteure

Stadtplanung

#### Aufwand

Finanziell



Organisatorisch



### Maßnahme & strategische Bedeutung

#### Anlass/Hintergrund

Straßen und Plätze konstituieren mit ihrer Gestaltung und Ausstattung den öffentlichen Raum, der maßgeblich die Stadtqualität prägt. In den letzten Jahrzehnten fortschreitender Massenmotorisierung wurde der öffentliche Raum immer mehr von den ausufernden Flächen für Fahrbahnen und Parkierungsflächen eingenommen. Die autofixierte Straßenraumgestaltung bediente sich immer mehr standardisierter Elemente und Regelmaße, die eine flexible Anpassung an die jeweilige Umgebung erschwerten. In der Regel wurde bei der Straßenplanung das Trennungsprinzip angewendet, wobei zunächst die Regelmaße des Kfz-Verkehrs für das Fahren, danach die Flächen für das Parken und erst danach die Flächen für den Fuß- und Radverkehr festgelegt wurden. Für beide Verkehrsarten blieben dann selten ausreichende Breiten, hier wurde die Unterschreitung der Regelmaße aber meistens akzeptiert. Dadurch gingen die nötigen Differenzierungen je nach städtebaulichem Umfeld vielfach verloren und damit auch die (Aufenthalts-)Qualität öffentlicher Räume. Insbesondere die

Flächen für den Fuß- und Radverkehr und für den Aufenthalt wurden immer stärker beschnitten. Auch für die Straßenbegrünung blieb immer weniger Platz.

Das hat sich allerdings seit den 1970er Jahren mit der Entwicklung der Verkehrsberuhigung schon partiell verändert, weil es neue Spielräume für eine individuelle Gestaltung verkehrsberuhigter Straßen gab.

Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit eröffnet mehr gestalterische Spielräume, weil bei geringem Tempo ganz andere Gestaltungsprinzipien angewendet werden können.

Eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsflächen durch Beschränkung der Fahrspurzahl (Verzicht auf Abbiegespuren und Mehrspurigkeit) sowie Reduzierung der Fahrspurabmessungen (Schmalfahrspuren, Kombispuren ohne weitere Abbieger) auf das nach den Kfz-Verkehrsmengen Unumgängliche eröffnet neue Spielräume zur Erweiterung der Seitenräume mit Geh- und Aufenthaltsflächen.

Ein Einschränken des Parkens im Straßenraum auf das unbedingt Erforderliche mit Mitteln der Parkraumbewirtschaftung eröffnet Spielräume für eine andere Flächenaufteilung, intensivere Begrünung, Verbesserung der Querbarkeit und auch eine Entlastung des Straßenraums von der optischen Dominanz des Kfz-Verkehrs.

Eine Steigerung der Flächeneffizienz ist möglich durch Überlagerung von Teilflächen der verschiedenen Verkehrsarten, also beispielsweise Mischflächen im Verkehrsberuhigten Bereich oder Überlagerung von Kfz-Fahrbahnflächen und Radverkehrsflächen (z.B. Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, Piktogrammketten, Fahrradstraßen) in der Fahrbahn.

Eine Intensivierung der Straßenbegrünung, sowie eine Entsiegelung sind schon mit Blick auf das Mikroklima und den Hitzestress dringend geboten.

Ein Abbau der gestalterischen Überformung in vielen Straßen und Quartieren ist sinnvoll durch Überprüfung der Ausstattung des Straßenraumes mit Schilder- und Ampelmasten, mit Straßenlaternen, mit Pollern, Ketten, Bänke, Abfallbehälter, Trafo-, Streusand- und Postsammelkästen sowie beim Material für die Oberflächengestaltung.

Eine stärkere Berücksichtigung des Fußgängermaßstabs und der Geh- und Aufenthaltsflächen bei der Straßenraumgestaltung ist angesichts der jahrzehntelangen Vernachlässigung solcher Aspekte dringlich. Dazu gehören eine ausreichende Bemessung für die Aufenthaltsfunktion der Straßen, insbesondere bei Straßen mit Geschäfts- und Gastronomienutzung und an den Ecken von Knoten, wo es bislang meist besonders eng wird, wegen der typischen Eckausrundungen für zügiges Abbiegen.

Künftig soll bei der Straßenraumgestaltung das städtebaulich motivierte Planungsprinzip „von außen“ (den Gebäudekanten oder Vorgärten) „nach innen“ (Fahrbahnen) mit Priorität berücksichtigt werden. Dies bedeutet letztlich eine Verschiebung der Prioritäten hinsichtlich der Zuteilung von Querschnittanteilen, Fokussierung weg vom MIV, hin zu anderen Verkehrsträgern durch entsprechende Berücksichtigung der Platzbedarfe eben jener. Die ausschließlich verkehrliche Bemessung (nach Kfz-Verkehrsmenge) muss durch eine mehr städtebauliche Bemessung nach dem jeweiligen Umfeld und seiner Bebauung relativiert werden.

Für die Gesamtgestaltung ist eine angemessene Berücksichtigung der „Optik“ nötig, also des Straßenraumeindrucks auf die Nutzenden. Ein „Schnellstraßeneindruck“ muss aus Lärmschutz- und Luftschadstoffminderungsgründen vermieden werden, langsame Fahrgeschwindigkeiten und Rücksichtnahme auf Fuß- und Radverkehr sollen allein schon straßenräumlich nahegelegt werden. Hierfür sind auch optische Mittel (z.B. Verengung der Fahrbahnflächen durch extra breite Rinnen, Verengung des vertikalen Straßenraums durch Baumpflanzungen, Gestaltung besonderer Flächen mit Sonderbelägen sinnvoll.

Die Effizienz des Verkehrsraumes kann gesteigert werden durch Abmilderung der bislang maßgeblichen strengen Separation mittels Hochborden durch Elemente der sog. „weichen“ Trennung mit Muldenrinnen oder Belagwechsell.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Das Thema Gestaltung des öffentlichen Raumes stellt sich nicht nur in Bereichen mit besonderen städtebaulichen Funktionen und in Denkmalbereichen. Es ist als Grundprinzip überall im gesamten angebauten Straßennetz anzuwenden. Die größten straßenraumgestalterischen Defizite gibt es am Stadtrand auf den Ortseinfahren, auf den meisten Hauptverkehrsstraßen sowie in den älteren Neubaugebieten ab den 1960er Jahren, auch in Gewerbegebieten dominieren die Belange des Kfz-Verkehrs meist die Gestaltung.

Deswegen dürfen Verbesserungsmaßnahmen nicht allein der Innenstadt und den Gründerzeitvierteln vorbehalten werden, auch wenn sie dort wegen der städtebaulichen Funktionen stärker zur Geltung kommen und wahrgenommen werden.

Das Ziel einer zügigen Durchfahrbarkeit für den Kfz-Verkehr kann im Innerortsbereich nicht weiter maßgeblich sein.

Ein Problem sind die hohen Kosten gesamthafter Straßenraumumgestaltungen. Im Sinne einer schnellen und flächenhaften Anwendung sind daher kostenminimierende Partialstrategien sinnvoll. Dazu gehören serielle punktuelle Eingriffe mit Baumtoren und Teilaufpflasterungen,

bei denen trotz Baumpflanzungen im ehemaligen, zu verschmälernden Fahrbahnbereich die Entwässerung beibehalten werden kann. Oder punktuelle Eingriffe mit auf bisherige Flächen aufgebrachten, mobilen Elementen, wie kleinkronige Bäume in großen Pflanztrögen, Hochbeete und natürlich Bänke sowie Podeste für die Außengastronomie. Grünelemente sind den rein verkehrstechnischen Absperrerelementen wie Warnbaken und Absperrgittern vorzuziehen, denn die Straßen sollen nachher schöner und ökologisch produktiver werden. Zudem sind immer wiederkehrende Spielelemente (Hüpfsteine, Balancierbalken...) für Kinder mitzudenken.

In Zeiten der Pandemie ist in vielen Städten bei ad hoc umgesetzten „Pop-up“ Gestaltungen mit mobilen Elementen gearbeitet worden. Dazu gehören mobile Sitz- und Abtrennelemente, Podeste, große Sonnen- und Regenschirme. Die Stadt sollte sich dafür einen ausreichenden Vorrat zulegen, der an vielen Stellen gleichzeitig eingesetzt werden kann. Für die von den Straßenverkehrsbehörden oft geforderte „Warnmarkierung“ sind rot-weiße Warnbaken und Abtrennelemente aus Gestaltungsgründen eher ungeeignet, es reichen hier sog. Katzenaugen zu Sicherheit. Definitiv handelt es sich bei solchen Elementen nicht um „Hindernisse“, wenn sie im Fahrbahnbereich auf fahrgeometrisch überprüften Flächen aufgestellt werden und wenn angemessene Tempolimits angeordnet werden.

Ggf. können anstelle eines komplett neuen Belages auch grafische und farbliche Muster verwendet werden, um Flächen neu zu definieren und abzugrenzen. Dabei sind temporäre Testmaßnahmen oder dauerhaften Einfärbungen denkbar. Umso wichtiger ist es, punktuelle Eingriffe in ausreichend dichter Abfolge umzusetzen, so dass sie einen flächig wahrnehmbaren Charakter ausbilden.

### Straßengrün

Durch die Umprofilierung der Straßenquerschnitte, das Abhängen von Seitenstraßen und die Umgestaltung von Knoten sowie die Neugliederung von Parkstreifen und Parkplätzen können in erheblichem Umfang neue Potenzialflächen für Baumpflanzungen und Entsiegelungen mit Regenwasserversickerung gewonnen werden.

Für die Unterbringung im Straßenraum sind je nach angetroffener Geometrie unterschiedliche Baumgrößen und Baumdichten einzubeziehen. Wegen des immer größeren Hitzestresses sind dafür besonders hitzeresistente Baumarten zu bevorzugen. Da Bäume nicht „von der Stange“ gekauft werden können, ist eine bedarfs- und potenzialgestützte Baumvorratsstrategie sinnvoll, um kurz, mittel- und langfristige Mengengerüste für Baumpflanzungen abzuklären.

Der systematische Einsatz von klimaangepassten Baumarten auf Straßen und Parkplätzen bietet die besten Optionen, den öffentlichen Raum stadtgestalterisch zu verbessern.

### Wohnquartiere

In den Wohngebieten ist im Sinne eines barrierefreien Fußverkehrs ein niveaugleicher Ausbau mit einer konsequenten Neuordnung des Parkens sinnvoll, am besten in Form verkehrsberuhigter Bereiche. Wo diese Ideallösung aus Kostengründen zunächst nicht möglich ist, kann auch schon eine Abfolge punktueller Maßnahmen helfen, insbesondere mit Beeten und Bäumen.

Baumtore oder mit Rankgittern gestaltete Torsituationen können gut die jeweilige Eingangssituation in das Quartier kennzeichnen.

Bei überdimensionierten Fahrbahnquerschnitten eignet sich die serielle Anordnung von in die ehemalige Fahrbahn hineinragenden Pflanzbeeten oder Baumpflanzungen, um die Fahrbahnen zu verengen.

Wichtig ist, alle Maßnahmen nicht nur räumlich isoliert anzuordnen, sondern dabei systematisch vorzugehen. Einerseits mit einer Netzsystematik, um durchgängige, attraktive Fußwegnetze zu schaffen. Andererseits mit einer stadtgestalterischen Systematik, die besondere Quartiersbezüge aufgreifen, z.B. bei der Wahl der Baumarten oder Anordnung von Baumtoren. Punktuelle Maßnahmen werden am besten seriell wiederholt.

### Finanzierung, Förderung

In der Terminologie für die Straßenumgestaltung ist wichtig, dass der in der Regel für eine Förderung geforderte „Ausbau“ keineswegs nur die Verbreiterung der Kfz-Fahrflächen beinhaltet. Auch die Verringerung von Kfz-Verkehrsflächen auf der Strecke und am Knoten kann als Ausbau bezeichnet werden, wenn dabei das Angebot der Flächen für Fuß- und Radverkehr und u. U. auch für den ÖPNV vermehrt und die Leistungsfähigkeit für diese Verkehrsarten verbessert wird. Insofern ist die Wegnahme von früher geförderten Kfz-Verkehrsflächen dann nicht regresspflichtig gegenüber dem Fördergeber, wenn die Anlage danach deutlich verbessert, leistungsfähiger für Fuß- und Radverkehr und ÖPNV und sicherer wird.

In der Regel können für solche straßenräumlichen Umbaumaßnahmen je nach Netzhierarchie Mittel der Städtebauförderung und/oder Mittel der GVFG-Förderung genutzt werden. Es empfiehlt sich, dabei die Antragspakete nicht zu klein zu fassen und den vielfachen

verkehrlichen, städtebaulichen und ökologischen Nutzen und die klimapolitische Dringlichkeit zu betonen. Ideal ist, wenn die Maßnahmen auf der Grundlage eines gesamtstädtischen, aktuellen SUMP- Plans (Sustainable Urban Mobility Plan) begründet werden können.

#### Abwicklung

Alle Maßnahmen im öffentlichen Raum bedürfen in ihrer planerischen und baulichen Abwicklung einer sinnvollen Systematik, insbesondere im Hinblick auf andere planerische und bauliche Eingriffe in den Straßenraum im Zusammenhang mit Kanal- und Leitungsbau oder anstehender Straßensanierung. Das dient der Effizienz des Mitteleinsatzes und der Minimierung der mit jedem Umbau einhergehenden Störungen der Verkehrsabläufe und baubedingten Beeinträchtigung der Anlieger.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**AL04** An diesem zentral gelegenen Haltepunkt mit Parkplatz, der sich zentral im Ortskern befindet, befindet sich ein angrenzendes Gebäude, welches samt Grundstück zum Verkauf ausgeschrieben ist. Eine Umgestaltung des Haltepunktes ist hier von Nöten.




**SE06** Die Straßenraumgestaltung an diesem Standort ist aktuell problematisch. Daher wird eine Veränderung des Raums vorgesehen, um diesen für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiver und komfortabler zu gestalten.



#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*



6.3 	<b>6.3 Shared Space</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
1.6 Barrierefreie Mobilität 6.1 Harmonisierung der Verkehrsnetze (Innenstadt/Ortsteile) 6.3 Gestaltung öffentlicher Räume		
<b>Umsetzung</b>		
<i>Zeitraumen</i> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<i>Raumeinheit</i> Gesamtstadt	<i>Akteure</i> Stadtplanung, Stadtwerke, Wohnbauträger, Westnetz	
<i>Aufwand</i> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"> <i>Finanziell</i>   </div> <div style="width: 45%;"> <i>Organisatorisch</i>   </div> </div>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<i>Anlass/Hintergrund</i> <p>Das Konzept des Shared-space verfolgt im Kern den Ansatz, alle Verkehrsarten im Mischprinzip zu führen, ohne die klassische Separation von MIV, Fuß- und Radverkehr mit je eigenen Streifen. Es entspricht insoweit der Mischfläche im verkehrsberuhigten Bereich, wurde in den Niederlanden (vor allem der Provinz Friesland) aber anders als der verkehrsberuhigte Bereich auch auf stärker mit Kfz belasteten Verkehrsstraßen und sogar auf Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen eingesetzt. In der Schweiz und Österreich fand das Konzept ebenfalls Nachahmung als sogenannte Begegnungszone.</p> <p>Hierbei wird auf restriktive Regelungen für den MIV verzichtet, ebenso auf eine Vielzahl an Verkehrsschildern. Die Idee ist, durch die Gestaltung des Straßenraumes die entsprechende Temporeduzierung und Koexistenz herbeizuführen. Im Zuge dessen soll insbesondere dem MIV vermittelt werden, dass er Teil eines sozialen und kulturellen Gefüges ist, dem</p>		

Straßenverkehr, und in Konsequenz dessen seinen Fahrstil und die Geschwindigkeit anpassen muss.

### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Ziel muss es sein, im Zuge fortlaufender baulicher Maßnahmen im Straßenraum, entsprechend geeignete Straßenabschnitte im Sinne des Shared-Space-Gedankens umzugestalten. Hierbei kommen einerseits quartierserschließende Straßen sowie Straßen an zentralen Plätzen und Verweilorten in Frage. Eine Auswahl an mögliche Realisierung:



Haren, Niederlande



Stadt Bocholt, Deutschland

### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**AL15** Eine Aufwertung des Aufenthaltsraums im zentralen Bereich des Ortskerns, vor allem der Kirchvorplatz, ist vorzunehmen. Dabei ist der Platz auf ein Shared Space Konzept zu prüfen.








**SE08** An der Schluse besteht Potential für Shared Spaces. Die Straße wird in naher Zukunft aufgrund Kanalarbeiten bearbeitet.



**SE23** Im Verlauf der Ladestraße, dem zukünftigen Standort der Mobilstation, sind straßenraumgestalterische Anpassungen notwendig, um die besondere Situation am dortigen Standort kenntlich zu machen.

### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

6.4 	<b>6.4 Pfade erhalten, Instandsetzung und neue möglich machen</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
1.1 Hauptachsen Fußverkehr/Flaniermeilen 1.6 Barrierefreie Mobilität 2.1 Hierarchisches Radwegenetz		
<b>Umsetzung</b>		
<i>Zeitrahmen</i>  <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<i>Raumeinheit</i>  Gemeindegebiet und Umgebung	<i>Akteure</i>  Gemeinde, Grundeigentümer, Einwohner	
<i>Aufwand</i>  <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">           Finanziell   </div> <div style="text-align: center;">           Organisatorisch   </div> </div>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<i>Anlass/Hintergrund</i>  <p>In der Gemeinde findet sich eine Vielzahl an kleinen Pfaden, die im Münsterland gern „Pättkes“ genannt werden. Solche schmalen, straßenraumunabhängigen Wegverbindungen befinden sich außer- und innerstädtisch. Sie haben oft einen naturbelassenen oder wassergebundenen Oberflächenbelag. Einige sind gut instandgesetzt und werden regelmäßig benutzt, andere stellen nur kleine und eher unbenutzte Trampelpfade dar. Insgesamt wäre die Instandsetzung aller kleinen Pfade eine geeignete Maßnahme, um das Fußwegenetz zu erweitern. Einerseits würden die Bewohner und Bewohnerinnen der Stadt Sendenhorst so schneller zu Fuß ans Ziel kommen, andererseits vermieden sie zusätzlich den Kontakt zum motorisierten Verkehr und hätten somit möglicherweise einen schöneren und ruhigeren Weg der Mobilität gefunden. Natürlich ist es sinnvoll, solche Verbindungen in die Fußwegweisung zu integrieren.</p>		

### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Um die bestehenden Pfade der Gemeinde aufzuwerten, muss im ersten Schritt eine Analyse dieser durchgeführt werden. Entscheidend dafür sind Lage, Oberflächenbeschaffenheit, Eigentümerverhältnisse und Anknüpfungspunkte zum offiziellen Verkehrsnetz.

Darauffolgend sollten Mindestanforderungen und Standards in Bezug auf Beschaffenheit und Ausstattung der Pfade geschaffen werden. Dabei ist die Barrierefreiheit mitzudenken. Zusätzlich sollte nach Strecken für mögliche neue Pfade Ausschau gehalten werden.

Zur Aufwertung der Pfade werden dann die nötigen Maßnahmen, wie die Beschilderung oder Instandsetzung, angegangen. Dazu sollte zunächst aber eine Priorisierung vorgenommen werden, da möglicherweise nicht jede Maßnahme sofort ausgeführt werden kann. Ferner sind die Verantwortlichkeiten für die Pflege, Kontrolle und Instandhaltung der Pfade, sowie die Eigentumsverhältnisse zu klären.

### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**SE19** Diese potenzielle Tangentialverbindung für den Radverkehr, welche aktuell eher an einen Pfad erinnert, könnte ausgebaut und gepflegt, und damit verkehrlich genutzt werden.



**AL07** An dieser Stelle liegt ein potenzieller Stichweg, der unterschiedlich ausgebaut und genutzt werden könnte. Dieser würde die Durchlässigkeit des Siedlungskörpers verbessern.



### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Bürgerschaftliches Engagement vonnöten





## 7 Neue Mobilität






Um die von der Bundesregierung festgelegten Klimaschutzziele im Klimaschutzgesetzes 2021 zu erreichen, mit einer Treibhausgasneutralität bis 2045, gilt es, neue Formen der Mobilität zu etablieren. Dies muss für alle Verkehrsträger gleichermaßen erreicht werden. Fahrzeuge mit fossilen Brennstoffen stellen hier die größte Hürde dar. Ein wichtiger Aspekt ist die Reduzierung von Emissionen und die Einführung von neuen bzw. alternativen Antriebsformen für den ÖPNV und den MIV.

Damit die alltägliche Mobilität attraktiver wird, ist es zudem wichtig, ein breites Angebot der Verkehrsträger, welche aufeinander abgestimmt und verknüpft und gut erreichbar sind, zu realisieren, um den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, Wege multimodal sowie auch intermodal zurückzulegen. Ein wichtiger Baustein dazu können qualitätsvolle Mobilitätsstationen sein.

Um die Integration der neuen Mobilität zu erreichen, müssen diverse Maßnahmen im städtischen Gebiet implementiert werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen, wie beispielsweise der Ausbau „Ladeinfrastruktur“ kann sukzessive geschehen, wobei auf den aktuellen Stand aufgebaut werden kann.

Folgend werden Maßnahmen vorgestellt, welche zur Implementierung neuer Mobilitätsformen und -angebote beitragen sollen, damit alle Verkehrsträger eine tragende Säule der zukunftsfähigen Mobilität der Stadt Sendenhorst werden können.

Nr.	Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
7.1	Carsharing		langfristig	
7.2	Ladeinfrastruktur		2023-2030	

7.1 	<b>7.1 Carsharing</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
4.1 Bewohnerparken, Quartiersparken		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitraumen</i></p> <p>2023      2025      2030      2035      2040</p> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung, Carsharing-Anbieter, Stadtwerke Sendenhorst, Wohnbauträger</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <p>Finanziell      Organisatorisch</p> <p>      </p>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Für bestimmte Wege bleibt der Pkw das Mittel der Wahl. Problematisch ist aber besonders die Menge an ungenutzten Pkw, die die meiste Zeit der Woche herumstehen und die knappen Flächen in der Stadt blockieren.</p> <p>Carsharing kann die Zahl der zugelassenen Pkw reduzieren, wenn Fahrzeughalter mit geringer Fahrleistung und Fahrfrequenz auf das wesentlich günstigere Carsharing Angebot umsteigen. Voraussetzung dafür ist allerdings ein dezentrales Carsharing Angebot. Die gemeinsame Nutzung dieser Fahrzeuge erhöht die Effizienz je Fahrzeug deutlich. Carsharing ist auch ein wichtiges Angebot für betriebliches Flottenmanagement. Leider ist bislang Carsharing in ländlichen Regionen und Kleinstädten wenig verbreitet.</p>		
<p><i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i></p> <p>Für alle Personen, die nur bedarfsweise einen Pkw benötigen, sollte Carsharing leichter zugänglich und flächendeckend verfügbar werden.</p>		

Carsharing ist im klassischen Sinne als stationsbasiertes Angebot zu verstehen, sodass Pkw nur am jeweiligen Standort entliehen werden können und dort wieder zurückgegeben werden müssen. Die bisherige Studienlage zeigt, dass die Entlastungswirkung dieses stationsbasierten Angebots deutlich vorteilhafter ist, dass es also eher geeignet ist, die Zahl privater Pkw zu reduzieren und eine stärker multimodal orientierte Zielgruppe anspricht.

Das Carsharing-Gesetz gibt den Kommunen die Möglichkeit, einzelne Stellplätze im öffentlichen Raum ausschließlich für das Carsharing auszuweisen. Durch diese Standortbindung ist stationsbasiertes Carsharing konzeptionell geeignet, um die Elektrifizierung des Pkw-Verkehrs mitzutragen.

Carsharing-Anbieter agieren eigenwirtschaftlich. Insofern entsteht für die Kommune grundsätzlich kein Bedarf, dieses Handlungsfeld in Regiebetrieb selbst durchzuführen oder durch Leistungsausschreibungen finanzieren zu müssen.

Die Stadt Sendenhorst ist aktuell bereits im Begriff einen Förderantrag mit anderen Kommunen des Kreis Warendorf beim TEIL.Land.NRW zustellen. Hier könnten Fördergelder für zwei Fahrzeuge generiert werden und Defizite aus dem Betrieb würden drei Jahre seitens der Stadt Sendenhorst ausgeglichen werden. Dieser Zeitraum sollte genutzt werden, um zu erproben, ob das Carsharing einen Mehrwert für die Vielfalt des Mobilitätsangebotes in der Stadt Sendenhorst darstellt. Eine Evaluation im Nachgang hinsichtlich geleisteter km und Häufigkeit der Nutzung sollte anberaunt werden.

*Konkrete Anwendungsbeispiele*

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

7.2 	<b>7.2 Ladeinfrastruktur</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
4.1 Bewohner und Quartiersparken		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <p>2023      2025      2030      2035      2040</p> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung Stadtwerke, Wohnbauträger, TMN, Westnetz</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <p>Finanziell      Organisatorisch</p> <p>      </p>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Die Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs ist als alleinige Maßnahme nicht ausreichend, um die Emissions-Minderungsziele im Straßenverkehr zu erreichen. Zudem lassen sich mit der ausschließlichen Konzentration auf diesen Ansatz nicht die Fragen einer attraktiven Stadtraumgestaltung, der Verkehrssicherheit und eines möglichst niederschweligen und gleichberechtigten Zugangs zu Mobilität beantworten. Gleichwohl ist die Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs eine zwingende Voraussetzung, um dessen verbleibende Verkehrsleistung mit möglichst wenig Emissionen erbringen zu können.</p> <p>Batteriebetriebene E-Pkw sind für die meisten Anwendungsfälle der effizienteste Ansatz zur Elektrifizierung. Damit einher geht jedoch die Notwendigkeit, neben den privaten Wall Boxen eine gänzlich neue öffentliche Infrastruktur zum Laden der Fahrzeuge aufzubauen. Insbesondere in der Phase des Hochlaufs der E-Pkw-Zahlen bleiben Unsicherheiten, wie der Ausbau einer Ladeinfrastruktur zu gestalten ist. Die Schwierigkeit besteht darin, in Vorleistung immer ein verlässliches und flächiges Angebot zu schaffen, das aber keine dauerhaften</p>		



Überkapazitäten schafft, sondern die tatsächliche Nachfrage deckt (hinsichtlich Standorte und Ladegeschwindigkeit) – und somit insgesamt auch dauerhaft wirtschaftlich bleibt. Dieser langfristige Prozess wird sich somit über verschiedene Phasen erstrecken, innerhalb derer die kurz- und mittelfristigen Ausbauziele womöglich immer wieder anzupassen sind.

In der Vergangenheit bestand das Problem, dass aufgrund der geringen Nachfrage (in einer frühen Entwicklungsphase des Marktes) und aufgrund regulatorischer Bedingungen der Betrieb von Ladesäulen kaum ein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell ermöglichte. Dies wiederum ist aber notwendig, um auch private Mittel für einen zügigen Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur zu gewinnen. Insofern sind bisherige öffentliche Ladestationen stark von Förderungen abhängig und wurden häufig eher als Serviceleistung entwickelt und gedacht, sodass die punktuellen Lademöglichkeiten in Summe noch nicht immer die tatsächlichen Bedarfe decken.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Grundsätzlich ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur in dieser frühen Phase von Fördermitteln und damit stark von einer funktionierenden Förderlandschaft abhängig, auf die die Kommune und dritte Akteure vertrauen.

Die häufigsten Ladevorgänge dürften zunächst jene sein, die im privaten Rahmen stattfinden (zu Hause und an Arbeitsstätten), da hier das höchste Maß an Kalkulierbarkeit und Verlässlichkeit besteht. In dieser frühen Marktphase ist der Besitz von BEV-Pkw (Battery Electric Vehicles) vor allem für Besitzerinnen und Besitzer von Eigenheimen interessant.

Diese privaten Standorte sind durch geringe Ladekapazitäten und dadurch bedingt lange Aufenthaltsdauern (z.B. über Nacht) gekennzeichnet. Auch Ladeangebote an Einzelhandelsbetrieben oder Hotelbetrieben sind oft so ausgelegt. Nur an bestimmten Tankstellen und speziellen E-Charger-Standorten sind leistungsstärkere Angebote im Einsatz, die dann als sog. Schnelladepunkte nutzbar sind. Absehbar wird es bei diesen Angeboten mittelfristig zu Engpässen kommen. Denn bislang stellt das Schnellladen noch ein zahlenmäßig eng begrenztes Angebot dar und der Bedarf wächst kontinuierlich. Ein kritischer Punkt ist dabei schon jetzt der Platz, der im öffentlichen Raum für die Ladesäulen und der dort für die im Ladevorgang wartenden Autos benötigt wird. Es kann erforderlich werden, dass Kommunen selbst proaktiv Angebote schaffen müssen. So könnten „halböffentliche“ Ladesäulen auf städtischem Grund, z.B. vor Rathäusern oder Ämtern, Bauhöfen etc. vorgehalten werden. Die öffentlichen Einrichtungen sind in der Regel leicht auffindbar und gut erreichbar. Hier kann angedacht werden, die Ladesäulen schon während der Betriebszeiten öffentlich zugänglich zu gestalten, falls diese mit einem Reservierungs- und Buchungssystem verbunden sind (auf das

die standortgebundenen Verwaltungsfahrzeuge allerdings einen prioritären Zugriff haben sollten). Dadurch wären die Säulen tagsüber nicht zwingend allein nur für Ladevorgänge städtischer Fahrzeuge blockiert (die auch über Nacht geschehen könnten).













Generell würden Reservierungsmöglichkeiten nicht nur die Nutzung dieser Standorte, sondern beispielsweise das Laden an quartiersnahen Sammel- oder sonstigen Standorten deutlich einfacher und alltagskompatibler gestalten. Hinsichtlich privater Ladestandorte liegt dies leider außerhalb des kommunalen Gestaltungsspielraums.










*Konkrete Anwendungsbeispiele*

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

## 8 Mobilitätsmanagement

Mobilitätverhalten ist eingeübt und beginnt im Kopf. Mobilitätsbildung von klein auf ist neben dem Vorbild der Eltern deswegen für die Gesellschaft von Morgen so wichtig und gilt es kontinuierlich weiterzuführen, um dauerhaft ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten einzuüben. Nach der Schule fächert sich das Feld der zu beteiligenden Akteure weiter auf. Universitäten, Ausbildungsstätten und Unternehmen können gezielt Anreize schaffen. (z.B. Neubürger-Info, Kommunikation über nachhaltiges Mobilitätsangebot, Anreize der Firmen). Insgesamt ist die Mobilitätswende vom gemeinsamen Handeln in eine Richtung abhängig. Das ganze Wissen hilft nicht bei der Umsetzung um vom „Wissen“ auch zum „Tun“ zu kommen. Eine klare Zielvereinbarung in einem „Letter of Intent“ ist genauso wichtig, wie das Ressourcen bereitstellen (personell, finanziell), um diesen wichtigen Kraftakt zu meistern.

Nr.	Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
8.1	Mobilitätsbildung vom Kindergarten bis zur weiterführenden Schule		langfristig	
8.2	Mobilitätslenkung von der Ausbildung bis zur Rente		langfristig	
8.3	Betriebliche Mobilitätskonzepte		langfristig	
8.4	Quartiersmobilitätsmanagement		langfristig	
8.5	Handlungsfähigkeit der Verwaltung stärken – Vom Wissen zum Tun		langfristig	
8.6	Berücksichtigung der Belange aller Personengruppen		langfristig	

8.1 	<b>8.1 Mobilitätsbildung vom Kindergarten bis zur weiterführenden Schule</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
8.2 Mobilitätslenkung von der Ausbildung bis zur Rente 9.1 Kommunikation nachhaltiger Mobilität				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitraumen: Daueraufgabe</i></p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <span>2023</span>      <span>2025</span>      <span>2030</span>      <span>2035</span>      <span>2040</span> </div> 				
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt, Wohnorte der Schülerinnen und Schüler</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Schulen, Kitas, Verkehrswacht, Verbände, Eltern</p>			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Finanziell</p> <p></p> <p>Relevante Zusatzaufgabe</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Organisatorisch</p> <p></p> <p>personell zu besetzen</p> </td> </tr> </table>			<p>Finanziell</p> <p></p> <p>Relevante Zusatzaufgabe</p>	<p>Organisatorisch</p> <p></p> <p>personell zu besetzen</p>
<p>Finanziell</p> <p></p> <p>Relevante Zusatzaufgabe</p>	<p>Organisatorisch</p> <p></p> <p>personell zu besetzen</p>			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Das Mobilitätsverhalten der Menschen ist etwas Gelerntes und Eingebühtes. Um langfristig ein Umdenken und anderes Verhalten der Bevölkerung zu erreichen, gilt es an vielen Schrauben zu drehen. Insbesondere von klein auf sensibilisiert zu werden, zu üben und somit gestärkt zu werden, bietet das größte Potenzial. Zudem sind neue Lebensabschnitte, wie auch Umzüge, die Momente im Leben, neues Verhalten zu etablieren. Die Mobilitätserziehung ist hierbei ergänzend zur klassischen Verkehrserziehung zu sehen und gilt es zu verstärken und zu verstetigen. Sie sollten Hand in Hand gehen und als Themenkomplex in Bildungseinrichtungen sehr hoch aufgehängt werden. Als gesamtgesellschaftliche Aufgabe sind alle Akteure einzubinden und mit Ressourcen (personell, finanziell, konzeptionell) zu unterstützen.</p>				

## *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

### Kindergarten:

Eine Sensibilisierung für das Thema startet in der Familie und im Kindergarten. Da eine direkte Einflussnahme auf Familien nicht möglich ist, sind die Kindergärten der Schlüssel. Eine Konzepterstellung für ein Einführen in das Thema kann mit Hilfe von einer interessierten Kita, der Polizei und der Verkehrswacht und auch dem ADFC erstellt werden und dann an alle anderen kommuniziert werden. Dies stellt ein langfristiges Projekt dar, das es sukzessive zu erweitern und zu verbreiten gilt. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet erste Ansatzpunkte und Ideen, auf die zurückgegriffen und aufgebaut werden kann.

### Grundschule:

Themen wie „Elterntaxis“ und die dadurch entstehenden Konflikte während der Schulanfangs- und -endzeiten sind bekannt und vor allem für den Themenkomplex Verkehrssicherheit relevant. Auch Untersuchungen zu Vorteilen des zu Fuß (zur Schule) Gehens für Kinder sind bekannt (Bewegung, soziale Interaktion, Orientierung, Mental Map, Förderung Eigenständigkeit). Dennoch werden Kinder immer noch länger als nur die ersten Tage/Wochen zur Schule begleitet oder eben mit dem Auto gefahren und gefährden dadurch die Sicherheit für die anderen. Programme wie „Verkehrszähler“ des Zukunftsnetzes Mobilität NRW oder „Walking Bus“ sind den Schulen bereits bekannt gemacht und werden teilweise auch schon angewendet. Auch hier gilt es auf unterschiedlichem Wege Einfluss auszuüben. Einmal kann das ein Schulwegplan und Informationen für Eltern der Erstklässler („So kommen bei uns die Kinder zur Schule“) sein, ein anderes Mal ist es auch hier die Priorisierung dieses Themas im Unterricht. Ein Einbetten in die Themenfelder Klimawandel – Klimaschutz – Nachhaltigkeit – der Beitrag jedes Einzelnen – Gemeinwohl – gegenseitige Rücksichtnahme ist neben der Verkehrssicherheit, dem sicheren Bewegen im Öffentlichen Raum, Persönlichkeitsstärkung und Kompetenzbildung notwendig.

Bereits vor der Fahrradprüfung sollte Radfahren in der Grundschule ein Thema sein und geübt werden, damit der Übergang in die weiterführenden Schulen noch sicherer funktioniert. Die Verkehrswacht und die Polizei sind hier natürlich einzubinden und von allen Seiten zu unterstützen.

### Weiterführende Schulen:

In diesem Lebensabschnitt liegt der Fokus auf der Verstetigung des bereits Eingebühten. Neben dem Fahrrad gilt es auch die Nutzung des Bus- und Bahnfahrens einzuüben. Als neue Lebenssituation kann auch hier wieder eine Verhaltensänderung funktionieren. Als Neuschülerinfo kann von Seiten der Schule auf die Möglichkeiten des Umweltverbundes hingewiesen werden und auch ein Infoschreiben über „So kommen unsere Schüler zur Schule“ kann direkt auf das Credo der Schule hinweisen und Elterntaxis von vornherein ausschließen. Die immer wieder diskutierte Kiss & Ride Zone sollte mindestens 500 m abseits der Schule liegen, wenn sie denn wirklich notwendig ist. Eine Kiss & Ride Zone zu nah an der Schule zieht direkt wieder Pkw-Verkehr dahin, wo man ihn aus Sicherheitsgründen gar nicht haben möchte. Zudem gilt es besonders bei den Jugendlichen zusätzlich eine Sensibilisierung zu Alkohol am Steuer, anderen Fahrzeugen wie E-Scooter, Rollern etc. durchzuführen. Gegen im jugendlichen Alter abnehmende Disziplin im Straßenverkehr (Beachtung der Verkehrsregeln, Ausrüstung und Beleuchtung der Fahrzeuge, Tragen von Helmen, etc.) gilt es entgegenzuwirken.

### Anreize:

Eine der Möglichkeiten, Kindern einen Anreiz für selbstständigere und klimafreundliche Mobilität zur Schule, aber auch im Allgemeinen zu bieten, stellen Wettbewerbe dar. Ein Beispiel dafür wäre ein zwischen den Schulen organisierter Wettbewerb, bei dem es darum geht, die meisten klimafreundlichen Kilometer zu sammeln. Die Schule, deren Schüler in Summe die meisten immissionsfreien Kilometer zurücklegen, gewinnt dann einen bestimmten Betrag, der im Sinne der Schülerschaft genutzt werden kann.

### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

- Maria Montessori Kindergarten
- Katholischer Kindergarten St. Marien
- Katholischer Kindergarten St. Johannes
- St. Michael Kindergarten
- Kindergarten Stoppelhopser
- Kardinal-von-Galen-Schule Sendenhorst
- Ludgerus-Schule Albersloh
- Montessori Gesamtschule Sendenhorst
- Realschule St. Martin
- Augustin-Wibbelt-Gymnasium

### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Kostenlose Weiterbildung von Lehrkräften, Mitarbeitenden von Kommunen im Rahmen des Zukunftsnetz Mobilität NRW

z.B. Berlin – Förderung durch GASAG und Land Berlin (Berliner Klima Schulen)

8.2 	<b>8.2 Mobilitätslenkung von der Ausbildung bis zur Rente</b>					
<b>Werkzeug-Komplex</b>						
2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen 8.4 Quartiersmobilitätsmanagement						
<b>Umsetzung</b>						
<p><i>Zeitraumen: Daueraufgabe</i></p> <p>2023      2025      2030      2035      2040</p> 						
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Schule/VHS, Wirtschaftsförderung, Unternehmen, IHK, Stadtplanung, Bürgerinnen und Bürger</p>					
<p><i>Aufwand</i></p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="199 1209 406 1310"> <p>Finanziell</p>  </td> <td data-bbox="821 1209 1029 1310"> <p>Organisatorisch</p>  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="199 1310 526 1355">relevante Zusatzaufgabe</td> <td data-bbox="821 1310 1109 1355">personell zu besetzen</td> </tr> </table>			<p>Finanziell</p> 	<p>Organisatorisch</p> 	relevante Zusatzaufgabe	personell zu besetzen
<p>Finanziell</p> 	<p>Organisatorisch</p> 					
relevante Zusatzaufgabe	personell zu besetzen					
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>						
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Das Mobilitätsverhalten der Menschen ist etwas Gelerntes und Eingeübtes. Um langfristig ein Umdenken und anderes Verhalten der Bevölkerung zu erreichen, gilt es an vielen Schrauben zu drehen. Ein Umzug oder neue Lebensabschnitte sind die Momente im Leben, neues Verhalten zu etablieren. Ein nutzerspezifischer Ansatzpunkt dient als erste Richtschnur.</p>						
<p><i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i></p> <p><u>Auszubildende/Studierende:</u></p> <p>Als Übergangszeit zwischen Schule und späterem Arbeitsplatz haben die Ausbildungsstätten und Hochschulen großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Neben ihrer Lage und Einbettung in den Umweltverbund spielt auch hier das Vorbild der Kollegen und Mitstudierenden aber</p>						



auch der Eltern eine ausschlaggebende Rolle für das Mobilitätsverhalten jedes Einzelnen. Wenn es normal ist, dass Studierende trotz geringer finanzieller Mittel ein Auto von ihren Eltern zur Verfügung gestellt bekommen, werden sie dieses wohl auch nutzen. Das Semesterticket bietet für Studierende in den allermeisten Fällen die hinreichende Grundlage, sich ohne Auto fortzubewegen. Durch das Semesterticket konnte seit den 1990er Jahren an immer mehr Hochschulen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten eingeübt werden.

In Ausbildungsstätten wie Betrieben können Anreize und Förderung durch den Arbeitgeber das Mobilitätsverhalten lenken. Wenn ein nachhaltiges Verhalten vorgelebt, gefördert und eingefordert wird, wirkt es sich direkt auf die Auszubildenden aus. Hier kann mit der Wirtschaftsförderung und über die IHK an Konzepten, Ideen und Umsetzungsstrategien gearbeitet werden.

#### Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen:

In Firmen und Betrieben können Anreize und Förderung durch den Arbeitgeber das Mobilitätsverhalten lenken. Dazu kann eine Aktivität der Stadt Sendenhorst im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements, am besten in Zusammenarbeit mit dem Kreis und den regionalen Verkehrsanbietern und dem Verkehrsverbund, beitragen. Das Engagement reicht dabei von der reinen Begleitung der Beratung, die aber selbst von externen Dienstleistern erbracht wird, bis hin zum Aufbau eigener Beratungskapazitäten.

Vom Arbeitgeber bezuschusste oder komplett finanzierte Jobticket, gute diebstahlsichere Fahrradabstellmöglichkeiten mit Wasch- und/oder Duscmöglichkeiten am Arbeitsplatz, das Jobfahrrad, einen E-Fuhrpark für Dienstfahrten und E-Lastenräder sind alles Anreize, die die tägliche Mobilitätsroutine beeinflussen. Wenn ein nachhaltiges Verhalten vorgelebt, gefördert und eingefordert wird, wirkt es sich direkt auf die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus. Hier kann mit der Wirtschaftsförderung und über die IHK an Konzepten, Ideen und Umsetzungsstrategien gearbeitet werden. Dies ist zu verknüpfen mit der Erstellung und Förderung von betrieblichen Mobilitätskonzepten (siehe gesonderter Steckbrief).

#### Senioren und Seniorinnen:

Auch bei der Übergangsphase in die Rente ergibt sich ein Schlüsselmoment, den es zu nutzen gilt. Da andere Wege zurückgelegt werden, mehr Zeit zur Verfügung steht, die finanzielle Situation eine andere ist, können durch gezielte Kommunikation Alternativen (z.B. Busnutzung, On-Demand-Verkehre, Nutzung Mobilstationen mit Sharing Angeboten) zum bisherigen Mobilitätsverhalten aufgezeigt werden. Zusätzlich gilt es die Menschen zu schulen. Hierzu

gehören Sicherheitsfahrtrainings für E-Bikes, später bei Bedarf der Umgang mit Rollatoren, E-Rollstühlen oder anderen Fahrzeugen.

#### Alle Altersstufen – Freizeitverhalten und Mobilität:

Beim Freizeitverkehr von Senioren ist der Anteil der Wege, die mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden, leider recht gering. Um diesen Anteil weiter zu stärken gilt es auch Maßnahmen zu ergreifen, die über reine Information und das Aufzeigen von Alternativen (z.B. auch Anfahrtswegbeschreibungen) hinausgehen. So können z.B. spezielle Seniorentickets angeboten werden, ggf. in Koppelung an besondere Veranstaltungen und Feste. Die Einrichtung attraktiver Fahrradabstellanlagen (vgl. Steckbrief 2.2), nebst einer offensiven Kommunikation stellt eine klare Lenkung dar. Auch eine Bewerbung des Tourismus mit Hervorhebung des Umweltverbundes, besondere Angebote in die Ortsteile, die eine Kombination von Freizeit, Kultur und Einkaufen ermöglichen, stellen weitere Möglichkeiten zur Förderung der Nutzung des Umweltverbundes im Freizeitverkehr dar.

#### Fortbildungen

Die Sensibilisierung von Verkehrsunternehmen und der Verwaltung der Stadt für die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen ist zudem zu erhöhen. Hier können z.B. verwaltungsinterne Schulungen hinsichtlich der Bedürfnisse und Belange, sowie des Umgangs mit dem Themenfeldern Inklusion, einer älter werdenden Bevölkerung aber auch Kindern gezielt helfen, um den Blick auf die Mobilitätsbedürfnisse aller zu lenken. Denn nur eine Stadt, die von 0- bis 100-Jährige funktioniert, ist wirklich eine lebenswerte Stadt.

Oftmals ist der Blick auf Mobilität und Verkehrsgeschehen sehr subjektiv. Ein gewohnter ÖPNV-Nutzender hat eine andere Sicht als ein alltäglicher Pkw-Nutzender. Menschen, die täglich unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen und/oder kombinieren, werden zwar immer mehr, stellen aber noch die Minderheit dar. Um den Blick insbesondere der Entscheidungsträger zu weiten, bieten sich gemeinsame Spaziergänge, Bus- und Bahnfahrten, sowie Radtouren an. Diese können zusammen mit unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen, Interessensverbänden (z.B. ADFC, Integrationsbeirat), aber auch der Verwaltung oder allen zusammen durchgeführt werden. Der Blick für die Bedürfnisse des Anderen sind hier der Schlüssel und werden bereits zum Teil von der Verwaltung durchgeführt.

### Anreiz

Um ein langfristiges Umdenken bezüglich des individuellen Mobilitätsverhaltens anzuregen, muss versucht werden die Sendenhorster Bevölkerung über eine Vielzahl an Kanälen zu erreichen. Ein Weg, um mediales und öffentliches Interesse zu generieren und die Bürger und Bürgerinnen gleichzeitig aktiv in den Prozess der Mobilitätswende einzubinden kann ein Wettbewerb „zukunftsfähige Mobilität“ darstellen.

Das Ziel des Wettbewerbs ist es Aufmerksamkeit für das Thema nachhaltige/zukünftige Mobilität zu erzeugen und die Bürgerschaft aktiv am Prozess der Mobilitätswende partizipieren zu lassen. Umgesetzt werden sollen lebensnahe Projekte auf Stadtteilebene. Auf dieser Ebene können die Ideen aus der Bürgerschaft zunächst einmal kostengünstig erprobt werden. Im Erfolgsfall kann eine Ausdehnung des Projektes auf weitere Teile des Stadtgebietes angestrebt werden. Hierfür kann die Stadt Preisgelder ausloben, mit denen die beste(n) Projektideen unterstützt werden. Des Weiteren kann die Stadt die Umsetzung mit ihrer Expertise unterstützen.



Um den Wettbewerb erfolgreich umsetzen zu können ist es wichtig, dass er im angemessenen Maße durch mediale Öffentlichkeitsarbeit unterstützt wird. Nur auf diese Weise kann genug Aufmerksamkeit generiert werden, damit die Leitidee des Wettbewerbes in der Bevölkerung ankommt und geeignete Wettbewerbsbeiträge eingereicht werden. Geeignete Interessengruppen und Vereine sollten von Seiten der Stadt explizit motiviert werden Wettbewerbsbeiträge einzureichen.

Die Umsetzung der Projekte sollte durch die Stadtverwaltung aktiv unterstützt werden.

### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Land NRW)

8.3 	<b>8.3 Betriebliche Mobilitätskonzepte</b>	!!!
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
2.2 Flächendeckende Radabstellanlagen 9.1 Kommunikation nachhaltige Mobilität		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitraumen: Daueraufgabe</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, IHK, Unternehmen</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Finanziell</p> <p><span style="color: blue;">●</span><span style="color: blue;">●</span><span style="color: blue;">●</span><span style="color: blue;">●</span><span style="color: gray;">●</span></p> <p>relevante Zusatzaufgabe</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Organisatorisch</p> <p><span style="color: blue;">●</span><span style="color: blue;">●</span><span style="color: blue;">●</span><span style="color: blue;">●</span><span style="color: gray;">●</span></p> <p>personell zu besetzen</p> </div> </div>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Das Mobilitätsverhalten der Menschen ist etwas Gelerntes und Eingeübtes. Um langfristig ein Umdenken und anderes Verhalten der Bevölkerung zu erreichen, gilt es die richtigen Momente abzuspassen und hier anzusetzen. Ausgereifte betriebliche Mobilitätskonzepte stellen hier wichtige Weichen und schaffen die entsprechenden Anreize.</p>		
<p><i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i></p> <p><u>Mit gutem Beispiel vorangehen</u></p> <p>Betriebe verursachen mit der auf ihre Standorte bezogenen Pendlermobilität und ihren gewerblichen Verkehren erhebliche Verkehrsprobleme, unter denen sie selber leiden. Daher macht es Sinn, die Betriebe an der Lösung der Verkehrsprobleme zu beteiligen. Durch betriebliches Mobilitätsmanagement, das von der Stadt Sendenhorst angeregt, ggf., auch</p>		

moderiert wird. Dabei können einzelbetriebliche Maßnahmen, überbetriebliche Maßnahmen, oder ein ganzes Gewerbegebiet betreffen und branchenspezifische Maßnahmen sinnvoll sein.

Des Weiteren sollte die Stadt Sendenhorst in diesem Kontext mit gutem Beispiel vorangehen, d.h. für ihre eigene Belegschaft ausloten, welche Maßnahmen möglich sind. Hier drängt sich eine Förderung des 49 €-Tickets auf. Aber auch die im folgenden beschriebenen Handlungsfelder besitzen auch Gültigkeit für Arbeitgeber der öffentlichen Hand.

Typische Handlungsfelder sind das Vorhalten witterungsgeschützter, diebstahlsicherer Abstellanlagen für Fahrräder an allen Standorten, die Bereitstellung von Wasch- und Duscmöglichkeiten für Mitarbeitende und u. U. auch Prämien für die Fahrradnutzung, die dem Betrieb ja hohe Parkraumkosten bei der alternativen Pkw-Nutzung erspart. Ein weiterer Schritt ist ein Aushandeln eines Jobtickets mit finanzieller Unterstützung beim Jobticket.

Ein anderer Schritt ist die Hilfe bei der Bildung von betrieblichen oder überbetrieblichen Fahrgemeinschaften.

Und ein Schritt ist die Beteiligung am betrieblichen Carsharing, um ein effizientes Flottenmanagement zu etablieren.

Alle diese Maßnahmen können helfen, als Betrieb und bei allen mitmachenden Beschäftigten Kosten zu sparen und die Gesundheit zu fördern.

Natürlich sollten die öffentlichen Betriebe (vor allem die Stadtverwaltung mit ihren Ämtern) den Anfang machen und mit gutem Beispiel vorangehen.

Firmen, die ein besonders gutes Beispiel geben, sollten unterstützt und in der öffentlichen Kommunikation verstärkt platziert werden.

### **Best-practice**

#### JOBWÄRTS – einfach.besser.pendeln

JOBWÄRTS ist eine gemeinsame Initiative der Bundesstadt Bonn, des Rhein-Sieg-Kreises und des Zukunftsnetzes Mobilität NRW für die Region Bonn/Rhein-Sieg. Diese Initialpartner haben mit dem Team von JOBWÄRTS im engen Austausch mit vier großen regionalen Arbeitgebenden ein Programm entwickelt, um den Weg zur Arbeit nachhaltiger zu gestalten und den täglichen Pendlerweg und Dienstfahrten zukunftsfähig und gesünder zu machen. Bereits viele Firmen in der Region Bonn/Rhein-Sieg profitieren von dieser Initiative.

JOBWÄRTS unterstützt durch eine Mobilitäts- und Potenzialanalyse mit einem individuellen Maßnahmenplan (mobiles Arbeiten, Einführung von Diensträdern und Fahrradleasing, Parkraumbewirtschaftung, Jobticket, Fahrgemeinschaften, Nutzung der verschiedenen Sharing

–Angebote (Räder, Scooter, Autos, E-Roller). Hierbei wird auch auf Mobilitätsangebote (z.B. Testwochen für Pedelec-Nutzung) geachtet. Zusätzlich wird über das Arbeiten in Netzwerken und eine regelmäßige Evaluation auf Feinjustierungen und Erfahrungsaustausch gesetzt. Die Kosten belaufen sich für Arbeitnehmende auf 10 €/Mitarbeitenden/Jahr (max. 5.000 €) und bezuschussen somit die Initiative der Stadt Bonn.

Weitere Informationen: <https://jobwaerts.bonn.de/index.php>

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

Generell ist kein Betrieb, egal welche Größe er hat, hiervon per se exkludiert. Dennoch liegen hier sowohl die Verlagerungspotentiale als auch die Wahrscheinlichkeit einer Realisierung bei den größeren Arbeitgebern.

Für Sendenhorst sind das die VEKA AG, das St. Josefs Stift und die Stadtverwaltung. Weitere Betriebe sind über die entsprechenden Kammern anzusprechen und für das Thema zu sensibilisieren.

#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

8.4 	<b>8.4 Quartiersmobilitätsmanagement</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
4.1 Bewohnerparken, Quartiersparken 8.2 Mobilitätslenkung von der Ausbildung bis zur Rente				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <p style="text-align: center;">         2023            2025                    2030                            2035                            2040       </p> 				
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstädtisch</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadt Sendenhorst, Stadtteilvertretung</p>			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Finanziell</p>  </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Organisatorisch</p>  </td> </tr> </table>			<p>Finanziell</p> 	<p>Organisatorisch</p> 
<p>Finanziell</p> 	<p>Organisatorisch</p> 			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Das Thema der Mobilitätswende muss auch auf der Ebene des Quartiers betrachtet werden, da dieses das unmittelbare Lebensumfeld der Menschen darstellt und der Raum ist, in dem sich große Teile der Nahmobilität abspielen. Dementsprechend kann ein Quartiersmobilitätsmanagement insbesondere dazu beitragen das Mobilitätsverhalten im Nahumfeld positiv zu beeinflussen.</p>				
<p><i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i></p> <p>Ein Quartiersmobilitätsmanagement stellt zunächst einmal eine Bestandsaufnahme der Verkehrsträger und -infrastrukturen innerhalb eines Quartiers dar. Im nächsten Schritt sollen die ermittelten Defizite zielgerichtet angegangen werden, um die Bürger und Bürgerinnen zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten anzuregen. Langfristig sollten für das gesamte Stadtgebiet Sendenhorsts, spezifische Quartiersmobilitätskonzepte erarbeitet werden.</p>				

Wichtige Aspekte, auf welche sich das Quartiersmobilitätsmanagement konzentrieren sollte, sind:

#### 1. Straßenraumgestaltung und Straßenraumaufteilung

Die Gestaltung des Straßenraums und seine Aufteilung sind wichtige Aspekte, welche insbesondere das Zufußgehen und Radfahren im Quartier stark beeinflussen. Ein attraktiver Straßenraum mit ausreichenden und qualitativ hochwertigen Fuß- und Radwegen ist ein wesentlicher Punkt, um diese Verkehrsträger attraktiv zu gestalten. Insbesondere Begrünungen oder kleine Quartiersplätze mit Verweilmöglichkeiten im Straßenraum können hier eine Rolle spielen.

#### 2. Parkplätze

Vielerorts ist der Straßenraum maßgeblich durch den stehenden Verkehr geprägt. Dies reduziert den Raum für die übrigen Verkehrsteilnehmer wesentlich und wirkt sich negativ auf die Attraktivität von Straßenräumen aus. Im Rahmen des Quartiersmanagements sollten die Möglichkeiten überprüft werden an dieser Stelle anzusetzen und, wo möglich, Parkplätze im Straßenraum zu reduzieren. Außerdem sollten insbesondere im innerstädtischen Bereich vermehrt Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum geschaffen werden.

#### 3. ÖPNV-Anbindung

Wie unterschiedliche Quartiere an den ÖPNV angeschlossen sind, sollte durch das Quartiersmobilitätsmanagement erfasst werden. Anschließend kann untersucht werden, inwiefern Missstände behoben werden können. Hierbei kann insbesondere die Umgestaltung von Busfahrplänen oder die Einrichtung ergänzender Linien eine Rolle spielen.

#### 4. Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum




Langfristiges Ziel ist es den Umstieg vom Verbrennungsmotoren auf den Elektromotoren zu schaffen. Hierzu ist es unabdingbar, dass im öffentlichen Raum Ladeinfrastrukturen geschaffen werden. Dieser Aspekt sollte vom Quartiersmobilitätsmanagement aufgegriffen werden und Bedarfe und Möglichkeiten zur Einrichtung von Ladesäulen sollten ermittelt werden.

*Konkrete Anwendungsbeispiele*

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*



Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Land NRW), Fördermittel Ladeinfrastruktur (NRW & Bund), Förderrichtlinie Nahmobilität (Ministerium für Verkehr NRW)

8.5 	<b>8.5 Handlungsfähigkeit der Verwaltung stärken – Vom Wissen zum Tun</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
9.2 Regionale Vernetzung und Lobbyarbeit Verkehrswende				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitraumen: Daueraufgabe</i></p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <span style="margin: 0 40px;">2023</span> <span style="margin: 0 40px;">2025</span> <span style="margin: 0 40px;">2030</span> <span style="margin: 0 40px;">2035</span> <span style="margin: 0 40px;">2040</span> </div> 				
<p><i>ORaumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtverwaltung, Rat der Stadt</p>			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Finanziell</p> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #00AEEF; border-radius: 50%;"></span> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #A9C9D9; border-radius: 50%;"></span> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #D9E1E6; border-radius: 50%;"></span> </div> </div> <p>relevante Zusatzaufgabe</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Organisatorisch</p> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #00AEEF; border-radius: 50%;"></span> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #00AEEF; border-radius: 50%;"></span> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #A9C9D9; border-radius: 50%;"></span> </div> </div> <p>personell zu besetzen</p> </td> </tr> </table>			<p>Finanziell</p> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #00AEEF; border-radius: 50%;"></span> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #A9C9D9; border-radius: 50%;"></span> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #D9E1E6; border-radius: 50%;"></span> </div> </div> <p>relevante Zusatzaufgabe</p>	<p>Organisatorisch</p> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #00AEEF; border-radius: 50%;"></span> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #00AEEF; border-radius: 50%;"></span> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #A9C9D9; border-radius: 50%;"></span> </div> </div> <p>personell zu besetzen</p>
<p>Finanziell</p> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #00AEEF; border-radius: 50%;"></span> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #A9C9D9; border-radius: 50%;"></span> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #D9E1E6; border-radius: 50%;"></span> </div> </div> <p>relevante Zusatzaufgabe</p>	<p>Organisatorisch</p> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #00AEEF; border-radius: 50%;"></span> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #00AEEF; border-radius: 50%;"></span> <span style="width: 10px; height: 10px; background-color: #A9C9D9; border-radius: 50%;"></span> </div> </div> <p>personell zu besetzen</p>			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Die Fertigstellung des Integrierten Mobilitätskonzeptes (IMK) stellt einen Anfangspunkt dar. Für die Umsetzung des IMKs bedarf es zunächst der Zustimmung aller beteiligter Akteure, dem politischen Willen und Mut der Entscheider. Das Gelingen ist dann vom Getragen werden der Gesellschaft abhängig und das wiederum davon, wie sie sich gehört, mitgenommen und berücksichtigt sieht. Bei den mannigfaltigen Herausforderungen unserer Zeit müssen Themen priorisiert werden. Mobilität ist ein wichtiges Schlüsselthema, das alle betrifft und vor allen Dingen jeder Einzelne mit seinem Verhalten direkt beeinflussen kann.</p> <p>Das IMK zeigt Potenziale und Handlungsfelder und damit Priorisierungen für die kommenden Jahre auf. Es dient damit als Konsens über die weiteren, unmittelbar zu gehenden Schritte. Die Abfolge und die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind (auch angesichts deren Umfangs) mit der Verabschiedung des IMKs noch nicht verbindlich fixiert. Hierfür bedarf es weiterer Ratsentscheidungen als Grundlage des Verwaltungshandelns. Dies betrifft</p>				

insbesondere die Entwicklung weiterer konzeptioneller Arbeiten und grundsätzlicher Entscheidungen, wie beispielsweise später konkrete Umsetzungen, die sich aus Folgekonzepten ergeben. Innerhalb dieses gegebenen Rahmens können Vorschläge zum weiteren Verfahren in Form von Verwaltungsvorlagen entwickelt werden. Diese orientierende Funktion des IMKs soll damit möglichst auch zur allseitigen Arbeitsentlastung beitragen.

Für die konkreten baulichen Umsetzungen bietet das IMK ebenfalls orientierende Leitlinien an. Bauliche Umsetzungen lassen sich dann als Maßnahmenpakete beschließen, sodass im verwaltungsseitigen Tagesgeschäft nicht jede Einzelmaßnahme erst durch einen Ratsentscheid angestoßen werden muss. Zwingende Grundlage dieses Gegenstromprinzips ist, dass die Verwaltung regelmäßig über Fortschritte und die konkret erfolgenden Umsetzungen informiert, sodass hiermit ein Bindeglied zu den erfolgten Beschlüssen gegeben ist. Somit wird auch eine fortlaufende Evaluation möglich.

*Konkrete Anwendungsbeispiele*

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

8.6 	<b>8.6 Berücksichtigung der Belange aller Personengruppen</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
1.6 Barrierefreie Mobilität		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitraumen: Daueraufgabe</i></p> <p>2023      2025      2030      2035      2040</p> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadtplanung, Tiefbaumanagement, Amt für Verkehrsangelegenheiten</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <p>Finanziell      Organisatorisch</p> 		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und eine unabhängige und selbstbestimmte Lebensführung. Um dies grundsätzlich allen Menschen zu ermöglichen, muss der stete Abbau von Barrieren das Ziel sein. Im Mobilitätssektor betrifft dies in erster Linie den Fußverkehr und den ÖPNV. Diese Mobilitätsformen weisen per se die geringsten Zugangshürden auf, da hierfür kein Pkw-Besitz oder die körperlich-geistige Konstitution für dessen Nutzung notwendig ist.</p> <p>Eine barrierefrei gestaltete, städtische Umwelt kommt dabei nicht nur mobilitätseingeschränkten Personen zugute, sondern vereinfacht die Zugänglichkeit für Alle; entsprechende Maßnahmen dienen in einer alternden Gesellschaft ohnehin einer wachsenden Zahl an Personen.</p>		
<p><i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i></p> <p>Für den Fußverkehr liegen umfangreiche Inhalte vor, die mittelbar auch zur Barrierefreiheit beitragen (beispielsweise die Durchlässigkeit der Wegenetze zur Vermeidung von Umwegen).</p>		

Die Überlegungen zur Gestaltung der öffentlichen Räume haben neben der reinen Fortbewegung das Ziel, diesen auch als Begegnungsraum in Wert zu setzen.

Darüber hinaus gelten die technischen Normen und Regelwerke zur baulichen Herstellung von Barrierefreiheit im Straßenraum. Sinnvoll ist die Einbindung Betroffener, damit die Regelungen oder deren Auslegung nicht am Bedarf der Zielgruppe vorbeigeht.

Ebenso wurden für den ÖPNV verschiedene Standards entwickelt, um eine Barrierefreiheit zu erreichen. Deren Einhaltung ist sicherzustellen und Neuerungen zu berücksichtigen.

*Konkrete Anwendungsbeispiele*







*Förderfähigkeit (Stand 2023)*










## 9 Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit ist einerseits darauf auszulegen, dass die Menschen neue oder veränderte Angebote mitgestalten oder zumindest frühzeitig kennenlernen. Andererseits – und das ist in strategischer Hinsicht der wesentliche Faktor – ist die Kommunikation aktivierend und motivierend zu gestalten. Insgesamt ist der inhaltliche Fokus auf den Umweltverbund und seine Förderung zu legen, um mit der veränderten Hardware (= den Angeboten) auch eine neue Software (= Mobilitätskultur) zu gestalten. Insbesondere in Umbruchsphasen im Leben kann gewohntes Mobilitätsverhalten verändert werden (z.B. Umzug, Heirat, Nachwuchs, Rente). Für diese Momente sollte die Stadt gut vorbereitet sein und klare Angebote geschaffen haben (z.B. Neubürgerinnen- und Neubürgerinfo). Einführung neuer Verkehrsführungsformen (z.B. Fahrradstraßen, Shared-Space) gilt es ebenfalls offensiv zu kommunizieren.

Zusätzlich ist die Einflussnahme im eigenen sozialen Umfeld eine nicht zu unterschätzende Größe. Hier gilt es Menschen zu stärken, die als Vorbilder vorangehen, um so aus der Mitte der Gesellschaft heraus die Veränderung mit voranzutreiben.

Über diese Ebene hinaus – des Einwirkens auf die individuelle Gestaltungsebene und deren Wirken selbst – gilt es auch übergeordnete Strukturen und Rahmenbedingungen zu verändern. Hintergrund ist, dass zwar die Städte und Gemeinden angehalten sind eine Verkehrswende in ihrem Geltungsbereich zu gestalten. Gleichzeitig stehen dem jedoch immer wieder rechtliche Regelungen entgegen, die diesem Streben entgegenlaufen. Aus der konkreten und projektbezogenen Vernetzung mit anderen Kommunen heraus sollte also auch weiterhin artikuliert werden, wo Bundes- und Landesgesetze den Pkw immer noch derart in den Mittelpunkt rücken, dass Planungen für den Umweltverbund zunächst von Pkw-Bedarfen ausgehen und dann um diese herum entwickelt werden müssen – was Planungen für den Umweltverbund entweder verkompliziert oder im Einzelfall kaum möglich macht.

Nr.	Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
9.1	Kommunikation nachhaltige Mobilität		langfristig	
9.2	Regionale Vernetzung und Lobbyarbeit Verkehrswende		langfristig	
9.3	Teilnahme an europäischer Woche der Mobilität		2024	

9.1 	<b>9.1 Kommunikation nachhaltige Mobilität</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
8.1 – 8.6 Mobilitätsmanagement und Kommunikation gehen Hand in Hand und sind voneinander abhängig- „Tu Gutes und rede darüber!“. Dementsprechend sind hier starke Verknüpfungspunkte vorhanden und eine weitere Ausdifferenzierung daher nicht zielführend.				
<b>Umsetzung</b>				
<i>Zeitraumen: Daueraufgabe</i>  <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 				
<i>Raumeinheit</i>  Gesamtstadt, spezifische örtliche Situationen	<i>Akteure</i>  Kommunikation, Verkehrslenkung, Stadtplanung			
<i>Aufwand</i>  <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">           Finanziell              Relevante Zusatzaufgabe         </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">           Organisatorisch              personell zu besetzen         </td> </tr> </table>			Finanziell  Relevante Zusatzaufgabe	Organisatorisch  personell zu besetzen
Finanziell  Relevante Zusatzaufgabe	Organisatorisch  personell zu besetzen			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<i>Anlass/Hintergrund</i>  Das Mobilitätsverhalten der Menschen ist Gewohnheit als etwas Gelerntes und Eingebühtes. Um langfristig ein Umdenken und anderes Verhalten zu erreichen, gilt es Veränderungen im Leben hierfür zu nutzen (Familiengründung, Wechsel im Berufsleben, Umzug etc.). An diesen Stellen setzen spezifische Informationsangebote an. Doch es gilt auch alle anzusprechen, zu erreichen und mitzunehmen. Hierzu setzen Kommunikationskampagnen und ein Informieren und Bewerben auf unterschiedlichen Ebenen und in unterschiedlichen Lebensräumen an. Neben der Kommunikation von nachhaltigen Mobilitätsangeboten, geht es weiterhin ebenso um die Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme, als auch die Förderung des positiven Images von nachhaltigen Mobilitätsverhalten (Fahrradfahren ist gesund, sicher, gut für die Umwelt und die				



Ressourcen) und der Stärkung des „Wir“ Gefühls (Ich bin Teil von einer immer größer werdenden Gemeinschaft/Community). Neben Push-Faktoren sind immer Pull-Faktoren zu denken.

### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

#### Mobilitätskampagnen

Ein sich Bewegen im öffentlichen Raum bedarf immer neben der Einhaltung von Regeln auch der gegenseitigen Rücksichtnahme und des Miteinanders. Unabhängig von der bestehenden Infrastruktur, der offiziellen Widmung von Verkehrsräumen und Signalschaltungen führt gegenseitige Wahrnehmung, Empathie, Wertschätzung und Rücksichtnahme zu mehr Verkehrssicherheit, einem sich wohler fühlen und einer Stärkung des gesellschaftlichen Miteinanders. Mit diesen „weichen“ Mitteln kann bereits innerhalb des Status Quo eine deutliche Verbesserung erzielt werden. Deshalb ist das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme im § 1 der Straßenverkehrsordnung verankert und für die Verkehrssicherheit elementar.

#### Neubürgerinnen- und Neubürgerinfo:

Ein Umzug in eine neue Stadt aber auch in einen neuen Stadtteil sind ebenfalls Möglichkeiten das alltägliche Verhalten zu verändern. Eine klare Kommunikation auf der Webseite der Stadt sowie die Aushändigung einer Broschüre oder eines Info-Flyers zum Thema Mobilitätsangebote, gibt Orientierung. Begrüßt man den/die Neubürger oder Neubürgerin dann noch mit einem kostenlosen Monatsticket für den ÖPNV, für Sharing-Angebote oder Ähnlichem, erleichtert man den Einstieg zusätzlich. Andere Anreize wie Vergünstigungen für bestimmte Nutzungen bei Besitz eines Monatstickets oder bei Nichtbesitz eines Pkw sind ebenfalls denkbare Möglichkeiten. Der Kreativität sind hier keine Grenzen gesetzt. Es gilt aber auch hier, klare Angebote für Alle mit klarer Kommunikation zu verbinden.

#### Vereine/Peer Groups/Jugendeinrichtungen/Wohlfahrtsverbände/Lotsenpunkte

Neben den innerschulischen Aktivitäten wie AGs bewegen sich Kinder und Heranwachsende in ihrem täglichen Leben in Jugendeinrichtungen, Vereinen, der Musikschule und vielem mehr. Bei Erwachsenen ist es ähnlich. Die gegenseitige Einflussnahme auf das Verhalten des Einzelnen ist nicht zu unterschätzen. So hat ein Vorleben eines Vorbilds, den ich bewundere und schätze, mehr Einfluss auf mich als jede abstrakte Kampagne, die ich nicht einmal wahrnehme.

Das Gewinnen von Schlüsselpersonen, die positiv in Richtung nachhaltige Mobilität wirken wird ein wichtiger Faktor sein (Botschafter nachhaltige Mobilität). Auch aktive Youtuber oder andere

Influencer aus Sendenhorst und Umgebung sind mit zu berücksichtigen. Ein sukzessives Vorarbeiten in den Einrichtungen und für das Thema sensibilisieren wird ein wichtiger Bestandteil der zukünftigen Kommunikation sein müssen. So kann vor Ort mit den Akteuren geschaut werden: Wie parkt ihr hier, gibt es genug Fahrradabstellanlagen, wie kommt man zu den Spielen am Wochenende, muss das jeder alleine machen, gibt es Sharing-Kleinbusse? Alternativ können z.B. Wettbewerbe für nachhaltiges Mobilitätsverhalten bei Vereinen Anreize schaffen. Auch hier sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt.

#### Verkehrlich neue Regelungen kommunizieren

In der Politik und in der Bevölkerung kursieren zum Teil sehr unterschiedliche Vorstellungen zu einzelnen Begriffen der Mobilitätsplanung. Hier sollten informative Kampagnen ansetzen, um ein generelles Verständnis der Begriffe zu fördern. So sind z. B. gesetzliche Regelungen zu Fahrradstraßen oftmals nur bruchstückhaft bekannt. Im Zuge der Markierung der Innenstadt-Fahrradstraßenachse werden deswegen Informations-Transparente über die Hauptregelungen in Fahrradstraßen Aufklärung geben. Bei Neueinführungen von Fahrradstraßen, Verkehrsberuhigten Bereichen, zukünftig auch Shared Space Lösungen und anderen neuen Führungsformen gilt es die Bevölkerung über die unterschiedlichsten Kanäle zu informieren und mitzunehmen.

#### Sonstige Möglichkeiten

Mobilitäts-Apps können weitere Kommunikationskanäle sein. Durch Wettbewerbe wie dem Stadtradeln, Punktesammeln durch Radfahren oder einer entsprechenden Stadtchallenge kann nachhaltiges Mobilitätsverhalten weiter beworben und gefördert werden. Hierzu gilt es, aber auch erst ein flächendeckendes breiteres Angebot vorzuhalten.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

##### **Zuschriften aus der Bevölkerung**

Zukünftig soll mehr Wert auf einen gemeinschaftlich genutzten Verkehrsraum gelegt werden. Dabei spielt die gegenseitige Rücksichtnahme von motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr eine wichtige Rolle. Grundsätzlich sollte all dies auf Basis von freiwilligen, von der Raumgestaltung angebotenen Verhaltensänderungen aufbauen.

#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

9.2



## 9.2 Regionale Vernetzung und Lobbyarbeit Verkehrswende



### Werkzeug-Komplex

3.2 Modellbetrieb neuer Angebotsformen (Quartierlinien, On-Demand-Verkehre)

3.6 Mobilstationen

8.5 Handlungsfähigkeit der Verwaltung stärken – Vom Wissen zum Tun

### Umsetzung

*Zeitraumen: Daueraufgabe*

2023      2025      2030      2035      2040



*Raumeinheit*

Gesamtstadt

*Akteure*

Stadtplanung

*Aufwand*

Finanziell



relevante Zusatzaufgabe

Organisatorisch



personell zu besetzen

### Maßnahme & strategische Bedeutung

*Anlass/Hintergrund*

Der Verkehrssektor trägt derzeit noch keine maßgeblichen Anteile zu einer nominalen Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei, künftige Reduktionen werden damit in umso höherem Maße erforderlich. Es bestehen bereits nationale und internationale Vorbilder, die die Verlagerungspotenziale für den innerstädtischen Verkehr aufzeigen.

Es ist Aufgabe der Kommunen, diesen Wandel vor Ort zu gestalten. Entsprechend sollte es Aufgabe der übergeordneten legislativen (und administrativen) Ebenen sein, diesen Prozess zu unterstützen und den Kommunen die entsprechenden rechtlichen und fiskalischen Handlungsspielräume zu eröffnen. Dies geschieht bislang nicht im erforderlichen Maße. Viele für die Verkehrswende notwendigen Maßnahmen werden noch nicht im erforderlichen Umfang durch Gesetze, Verwaltungsvorschriften und Finanzierungsoptionen gedeckt. Derzeit wird die

kommunale Selbstverwaltungshoheit in der Gestaltung der Verkehrssysteme und damit auch in der Gestaltung städtischer Räume immer noch erheblich eingeschränkt.

Ungeachtet dessen haben verschiedene Kommunen auch bei unzureichenden Rahmenbedingungen seitens Bund und Ländern in der Vergangenheit deutliche Erfolge darin erzielt, den Modal Split zugunsten des Umweltverbunds zu verbessern. Somit kann ambitionierte Planung sich langfristig in positiven Ergebnissen zeigen. Dennoch bedeutet die Gestaltung einer Transformation bei gleichzeitigen (auch im Detail) Restriktionen zwingend einen höheren Planungs- und Personalaufwand; es erhöht die Gefahr, Änderungen nur durch Stückwerke zu erreichen, statt diese in einem Guss planen und realisieren zu können.

Noch bestehen im Verkehrssektor zahlreiche rechtliche Hemmnisse in unterschiedlichen Detailgraden, von denen einige nachfolgend exemplarisch aufgeführt sind. So wurde die Gebührengestaltung des Bewohnerparkens erst kürzlich dahingehend liberalisiert, dass diese sich stärker am tatsächlichen Nutzwert ausrichten lässt. Dennoch muss weiterhin ein Parkdruck nachgewiesen werden, um Einwohnerinnen und Einwohner bestimmter Gebiete ein bevorrechtigtes Parken zu gestatten. Auch die Ausweisung von Fahrradstraßen wurde anfangs durch unklare Verwaltungsvorschriften erschwert. Restriktiv bleibt die Tempo-30-Regelung, deren generelle Einführung vom Deutschen Städtetag und dessen rund 200 Mitgliedsstädten gefordert wird – die abseits von Hauptstraßen immer noch durch einzelne Zonen angewiesen werden muss und sich auf klassifizierten Hauptstraßen nur in jeweils zu begründenden Einzelfällen umsetzen lässt. Die Geschwindigkeitskontrollen auf diesen klassifizierten Straßen unterliegen dem zustimmenden Vorbehalt der Straßenbaulastträger und nicht unmittelbar dem kommunalen Zugriff. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden durch restriktive Einsatzgrenzen limitiert. Statt grundsätzlich fehlertolerante und umfeldangepasste Straßen- und öffentliche Räume schaffen zu können, geschehen Anpassungen im Straßenraum häufig erst nachsorgend und punktuell anlässlich von Unfallhäufungen. Es besteht weiterhin eine steuerliche Begünstigung (und damit öffentliche Teilfinanzierung) größerer Dienstwagen und deren intensiver Nutzung, anstatt deren Besteuerung stärker an Emissionen zu knüpfen. On-Demand-Verkehrsangebote erfordern durch das PbefG immer noch ein höheres Maß an Detailplanungen.

Da die Emissionen des Kfz-Verkehrs in unmittelbarem Zusammenhang mit der zurückgelegten Wegstrecke liegen, spielen überörtliche Verkehre in der Emissionsreduktion eine wesentliche Rolle. Die kommunalen Gestaltungsspielräume enden prinzipiell an deren administrativen Grenzen. Angebote zur Verlagerung überörtlicher Verkehre (wie Schienennahverkehr, Regionalbusse, (Pendel-) Radwege des Alltagsverkehrs) müssen somit in kommunaler

Abstimmung und durch übergeordnete Stellen erfolgen und mitgetragen werden. Mit einem ausschließlichen Fokus auf die Nahmobilität werden sich die erforderlichen Emissionsreduktionen nicht realisieren lassen. Es bedarf ebenfalls des Blicks auf jene Verkehre, die sich aus den komplexen räumlichen Verflechtungen der Stadt Sendenhorst und ihres Umlands ergeben.

#### *Handlungsempfehlung & Zielsetzung*

Die Stadt sollte neben ihrem konkreten Wirken zur Verbesserung der verkehrlichen Verhältnisse mit anderen, ähnlich betroffenen Kommunen auf regionaler und überregionaler Basis vernetzen und einen intensiven Erfahrungsaustausch suchen.

Weiterhin eignen sich themenspezifische Netzwerke, wie beispielsweise das Landesnetzwerk Mobilität oder die AGFS, die neben dem Erfahrungsaustausch für die Verbesserung übergeordneter Rahmenbedingungen eintreten.

Wichtig ist abschließend, dass die Kapazitäten der Stadt auch als Multiplikator genutzt werden, um auch andere Akteure für die verkehrlichen Ziele zu gewinnen. Kammerverbände können ihrerseits als Multiplikatoren für Handel und Gewerbe eintreten, wiederum können dann Unternehmen und Betriebe ihrerseits eine vielfältigere Alltagsmobilität erleichtern.






Die Zivilgesellschaft kann zur Unterstützung politischer Ziele gewonnen werden, wenn das Handeln der Verwaltung in einen gesamthaften Kontext eingeordnet und kommuniziert wird.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

##### **Zuschriften aus der Bevölkerung**

Der Mensch sollte als Maß der Verkehrsgestaltung gesehen werden.

#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

9.3 	<b>9.3 Teilnahme europäische Woche der Mobilität</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
8.1 Mobilitätsbildung vom Kindergarten bis zur weiterführenden Schule 8.2 Mobilitätslenkung von der Ausbildung bis zur Rente 8.3 Betriebliche Mobilitätskonzepte		
<b>Umsetzung</b>		
<i>Zeitraumen</i>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 10px;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<i>Raumeinheit</i>	<i>Akteure</i>	
Gemeindegebiet	Gemeinde, Kommune, Verband, Unternehmen, Bürger allgemein	
<i>Aufwand</i>		
Finanziell	Organisatorisch	
		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<i>Anlass/Hintergrund</i>		
In Anbetracht des voranschreitenden menschengemachten Klimawandels und der verschmutzten Luft in Städten, werden die Verkehrsmittel des Umweltverbundes immer wichtiger. Um immer mehr Menschen zu einem Umstieg vom MIV auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, zu bewegen, braucht es innovative Konzepte und Maßnahmen.		
<i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i>		
Eine dieser Maßnahmen könnte die Teilnahme an der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE sein. Dies ist eine Kampagne der Europäischen Kommission, die seit 2002 Kommunen die Möglichkeit bietet, ihren Einwohnern und Einwohnerinnen die nachhaltige Mobilität näher zu bringen. Die Aufmerksamkeit der Menschen wird auf einen jährlich gewählten Schwerpunkt		

gelenkt und mit Spaß und Kreativität sollen möglichst viele Menschen erreicht werden. Es kann sich mit den durchgeführten Projekten unter Umständen sogar auf den europäischen Mobilitätspreis beworben werden. Neben der Informationsvermittlung und dem damit erhofften Lerneffekt, bietet das Projekt möglicherweise einen Ansporn, das Auto in Zukunft öfter stehen zu lassen zugunsten der Umwelt.

#### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

#### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Es gibt keine Finanzierungshilfe, die explizit für die europäische Mobilitätswoche eingerichtet wurde. Es gibt allerdings verschiedene Fördermöglichkeiten.

- Engagement Global - fördert Städtepartnerschaften, die sich gemeinsam für nachhaltige Mobilität einsetzen
- Städtebauförderung - unterstützt investive Infrastrukturmaßnahmen, die nachhaltige Mobilitätsformen begünstigen
- Nationaler Radverkehrsplan – fördert nicht investive Projekte, die den Radverkehr attraktiveren und sicherer machen
- Weitere Fördermöglichkeiten auf EU-Ebene
- JASPERS und FI-Compass
- LIFE Programm
- Europäischer Energieeffizienzfund
- Connecting Europe Facility
- Horizon 2020

Europäische Mobilitätswoche: FAQ | Umweltbundesamt

# 10 Raumplanung

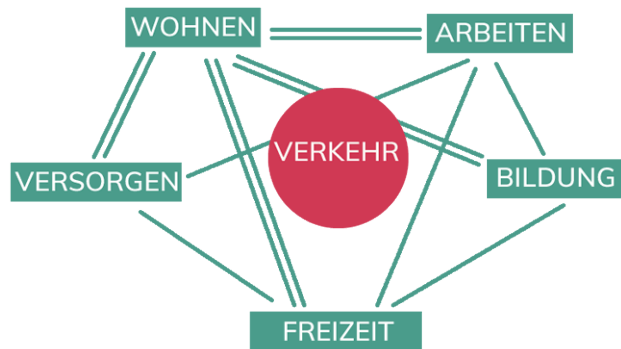
Die Raumplanung spielt im Kontext der langfristigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung eine zentrale, übergeordnete Rolle. Das aktuelle Mobilitätsgeschehen wird durch die vorhandenen Raumstrukturen determiniert.

Die Lebensrealität und der Lebensalltag der Bürgerinnen und Bürger wird durch unterschiedliche Teilbereiche geprägt. Diese stellen die fünf Grunddaseinsfunktionen dar:

- Wohnen
- Arbeiten
- Bildung
- Versorgung
- Freizeit und Erholung

Um all jenes zu realisieren, erwächst aus diesen Grunddaseinsfunktionen, auch Primärbedürfnissen, das Sekundärbedürfnis des „Mobilsseins“.

Abbildung 7: Wirkungsgefüge der Grunddaseinsfunktionen







Quelle: <https://oekosoziale-siedlung-bamberg.de/13-die-fuenf-daseinsfunktionen.html>

Die Verteilung der genannten Funktionen im Raum bestimmen also, je nach Wohnort, welche Grad an Mobilität, ja nach räumlicher Kulisse, von Nöten ist, um die Primärbedürfnisse befriedigen zu können. Daraus erwachsen entsprechende Wege und Wegeketten, die in Ihren Distanzen variieren und letztlich in ihrer Gesamtheit das Mobilitätsgeschehen bestimmen.

Im Zuge dessen zielt die Raumordnung, und damit auch die Raumplanung, darauf ab, die Funktionen im Raum so zu verteilen, dass Bündelungspotentiale entstehen und einer allzu dispersen Verteilung im Raum entgegengewirkt wird. Die Prämisse lautet: Kurze Wege durch Erhaltung bzw. Implementierung der Funktionsträger in unmittelbarer Nähe von Siedlungsbereichen.

Nr.	Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
10.1	Schaffung und Erhaltung attraktiver und erreichbarer Ziele	!!!	langfristig	●●●●●
10.2	Durchlässigkeit der Siedlungskörper herstellen	!!!	langfristig	●●●●●



10.1	<b>10.1 Schaffung und Erhaltung attraktiver und erreichbarer Ziele</b>	
<b>Werkzeug-Komplex</b>		
<p>1.1 Hauptachsen Fußverkehr/Flaniermeilen</p> <p>2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz</p> <p>10.2 Durchlässigkeit der Siedlungskörper herstellen</p>		
<b>Umsetzung</b>		
<p><i>Zeitraahmen</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <span>2023</span> <span>2025</span> <span>2030</span> <span>2035</span> <span>2040</span> </div> 		
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadt Sendenhorst</p>	
<p><i>Aufwand</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>Finanziell</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Organisatorisch</p>  </div> </div>		
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>		
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p>		
<p><i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i></p> <p>Um in Zukunft den Fußverkehr nachhaltig zu stärken, gilt es nahegelegene attraktive Ziele zu schaffen. Dafür sollten folgende Bausteine berücksichtigt werden:</p> <p>1. Mobilitätsstationen</p> <p>Mobilitätsstationen stellen für den Fußverkehr einen wichtigen Bestandteil dar, da sie unter anderem verschiedene Mobilitätsangebote verknüpfen und ein breites Angebot an erreichbaren Verkehrsträgern bieten. Um den Fußverkehr zu fördern und die Alltagsmobilität auf den Umweltverbund umzulenken, gilt es Mobilitätsstationen zu errichten, um so einen Anreiz zu schaffen Wege zu Fuß und intermodal zurückzulegen. Die Wege zu den Haltestellen</p>		

sollten zudem attraktiv gestaltet werden. Darüber hinaus sollten auch Haltestellen fußläufig in angenehmer Entfernung (5 Minuten oder max. 300 m) zum Wohnstandort und zu wichtigen Zielen gewährleistet werden, um die Nutzung dieser zu erhöhen.

## 2. Stadt der kurzen Wege

Kurze Wege in der Stadt sind elementar, um fußläufig wichtige alltägliche Wege bewältigen zu können. Nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Stadtteilzentren sollten deshalb Versorgungsmöglichkeiten geschaffen werden. Die Erreichbarkeit von Versorgungsangeboten für den täglichen Bedarf sollte innerhalb eines 600 m-Radius liegen. Super- oder Wochenmärkte, aber auch Kiosks, können dabei ein geeignetes Angebot bereitstellen bzw. ergänzend wirken. Auch Packstationen sollten in geeigneter Entfernung zum Wohnort lokalisiert werden. Dabei sollte die Packstation idealerweise in einer Entfernung von 600 m erreicht werden können und zudem an Orten zu finden sein, die auf dem Weg zu anderen Zielen liegen, um so Wege kombinieren zu können.

Auch Freizeiteinrichtungen wie Skatebahnen, Spielplätze oder Trimm-dich-Pfade tragen dazu bei, den Fußverkehr in den Stadtteilzentren zu stärken. Um diese Ziele auf kurzem Weg zu erreichen, ist es notwendig ein umwegefreies Netz und zahlreiche Querungsmöglichkeiten zu schaffen.









### *Konkrete Anwendungsbeispiele*

**SE09** Überarbeitung der Mobilstation, um kombinierte Wegeketten attraktiver zu gestalten und die Nutzung der Mobilstation zu erhöhen



### *Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Gemeinsamer Projektauftrag „Starke Quartiere – starke Menschen“

10.2	<b>10.2 Durchlässigkeit der Siedlungskörper herstellen</b>			
<b>Werkzeug-Komplex</b>				
<p>1.1 Hauptachsen Fußverkehr/Flaniermeilen</p> <p>2.1 Hierarchisches Radverkehrsnetz</p> <p>10.1 Schaffung und Erhaltung attraktiver und erreichbarer Ziele</p>				
<b>Umsetzung</b>				
<p><i>Zeitrahmen</i></p> <p style="text-align: center;">2023      2025      2030      2035      2040</p> 				
<p><i>Raumeinheit</i></p> <p>Gesamtstadt</p>	<p><i>Akteure</i></p> <p>Stadt Sendenhorst</p>			
<p><i>Aufwand</i></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Finanziell</p> <p></p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Organisatorisch</p> <p></p> </td> </tr> </table>			<p>Finanziell</p> <p></p>	<p>Organisatorisch</p> <p></p>
<p>Finanziell</p> <p></p>	<p>Organisatorisch</p> <p></p>			
<b>Maßnahme &amp; strategische Bedeutung</b>				
<p><i>Anlass/Hintergrund</i></p> <p>Fuß- und Radverkehr weisen eine hohe Sensibilität für Umwege vor, d.h. umso direktere Routen zu potenziellen Zielen bestehen, desto attraktiver sind diese Fortbewegungsarten. Durchlässige Siedlungskörper erhöhen die durchschnittliche Direktheit möglicher Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr, sodass komparative Zeitvorteile des MIV eingedämmt werden.</p>				
<p><i>Handlungsempfehlung &amp; Zielsetzung</i></p> <p>Zielsetzung ist es einerseits, bei Neuausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten dem Zuschnitte von Flurstücken so zu wählen, dass entsprechende Raumkapazitäten für entsprechende Wegeverbindungen vorhanden sind und diese auch implementiert werden</p>				

können. Im Bestand gilt es potenzielle Durchstiche zu identifizieren und entsprechende Flächenankäufe seitens der Stadt Sendenhorst zu prüfen.

*Konkrete Anwendungsbeispiele*

*Förderfähigkeit (Stand 2023)*

Gemeinsamer Projektauftrag „Starke Quartiere – starke Menschen“