



Integriertes Mobilitätskonzept 2035 für die Stadt Sendenhorst

Exemplarische Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse



Impressum

raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Max-Planck-Straße 18

54296 Trier

Stand: 11.10.2023

E-Mail: info@raumkom.de

Telefon: 0651–49368850

Webseite: www.raumkom.de

Autoren:

Prof. Dr. Heiner Monheim, raumkom

Dr. Christian Muschwitz, raumkom

Lars Möller, raumkom

im Auftrag der

Stadt Sendenhorst

Dienstbereich 6 – Bauen, Planen, Umwelt

Kirchstraße 1

48324 Sendenhorst

Ansprechpartner:

Martin Pötz

E-Mail: poetz@sendenhorst.de

Telefon: 02526 303-183

Inhalt

Impressum.....	II
Inhalt.....	III
Abbildungsverzeichnis	IV
1. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Fußverkehrsförderung	1
2. Shared-Space Lösung für die Ladestraße.....	4
3. Radverkehrsführung und Querungshilfen	5
4. Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Angebots/Schutzstreifen und Piktogrammketten	8
5. Ortseingänge an klassifizierten Straßen und Geschwindigkeitsdämpfung im weiteren Verlauf	12
6. Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen	16
7. Neue Verbindungen und Abkürzungsmöglichkeiten für Fuß und Radverkehr.....	18
8. Wersessteg in Albersloh für Rad- und Fußverkehr ertüchtigen	21
9. Vorbereitung eines Orts/Stadtbuskonzepts für Sendenhorst und Albersloh	23
10. Parkraumanalyse und Parkraumkonzept.....	25
11. Betriebliches Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung	29
12. Betriebliches Mobilitätsmanagement für die lokalen Betriebe.....	31

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrsberuhigung Nordtor - Westtor	2
Abbildung 2: Radverkehr - Albersloh	9
Abbildung 3: Radverkehr - Sendenhorst	10
Abbildung 4: Ortseingänge	13
Abbildung 5: Erreichbarkeit WLE-Haltepunkt Albersloh	20
Abbildung 6: Wersesteg - Albersloh	22

1. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Fußverkehrsförderung

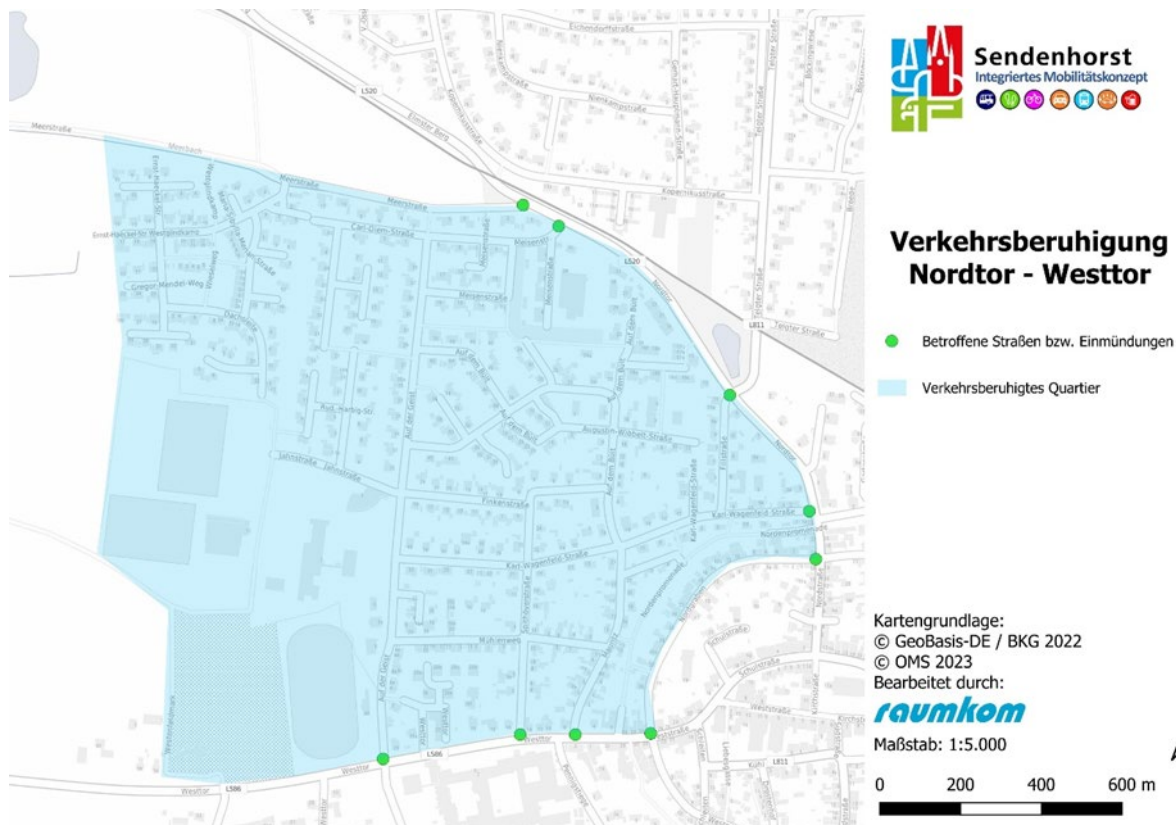
Im Quartier zwischen Nordtor und Westtor werden die Quartiersstraßen gerne als „Schleichweg“ genutzt, um den Ortskern zu umfahren. Dadurch wird die Belastung mit Kfz-Verkehr unnötig hoch. Besonders stark kollidiert dieses Verhalten mit dem Schülerverkehr zur Realschule St. Martin, der oft in Gruppen erfolgt. Deshalb ist es sinnvoll, die wichtigsten Zufahrtstraßen zur Realschule besonders für den Fuß- und Radverkehr zu sichern und die Kfz-Belastungen so gering wie möglich zu halten und auf den quartiersinternen Quell- und Zielverkehr zu beschränken. In diesem Kontext rückt auch die Meerstraße in den Fokus. Dort besteht bereits aktuell das Problem der sehr linearen und wegen fehlender Querstraßen überhöhten Geschwindigkeiten. Der Weg wird regelmäßig von Fußgängern und Radfahrern im Rahmen der Freizeitmobilität genutzt. Die Nutzung als Schleichweg mit erhöhten Geschwindigkeiten führt regelmäßig zu Konflikten und gefährlichen Situationen. Durch die Beruhigung des Quartiers stellt die Meerstraße theoretisch immer noch eine Möglichkeit für die Umfahrung des Ortskerns dar.

Das gleiche Problem besteht auf der Ladestraße, dass hier wegen der künftigen verstärkten Quell- und Zielverkehre im Fuß- und Radverkehr und P & R- Verkehr am neuen Haltepunkt der WLE besondere Querungshilfen erfordert.

Maßnahme:

An allen Einfahrten in das Quartier soll der Kfz-Verkehr auf reinen Anliegerverkehr beschränkt werden. Das betrifft am Westtor die Straßen Auf dem Geist, Spithöver Straße, Mauritz, Nordgraben und am Nordtor die Straßen Nordgraben, Karl-Wagenfeldstraße, Fillstraße, Meisenstraße, Meerstraße. Letztere könnte ebenfalls als Fahrradstraße gewidmet werden, um den Vorrang der Nahmobilität entsprechenden Ausdruck zu verleihen. In jedem Fall sollten hier lediglich Anliegerverkehre mit dem Kfz zugelassen sein. Die Einhaltung dieser Beschränkung müsste durch regelmäßige Kontrollen, nach Einführung überprüft werden. Ebenso ist eine entsprechende Kommunikation der Maßnahme im Vorhinein notwendig, damit die Bürgerinnen und Bürger auch Kenntnis über den Eingriff und die Neuregelung erhalten.

Abbildung 1: Verkehrsberuhigung Nordtor - Westtor



Eigentlich würden sich alle diese Straßen auch für eine quartiersbezogene Verkehrsberuhigung eignen, zumal ihre vorhandenen Gehwege durchweg zu schmal sind und daher u.U. auf der Fahrbahn gegangen werden muss. Aber die dafür neben der Beschilderung als Verkehrsberuhigter Bereich erforderlichen Komplett-Umbaumaßnahmen würden eine kostspielige Umgestaltung und aufwändige Detailplanung erfordern und kommen daher kurzfristig eher nicht in Frage.

Denkbar ist aber, mit einer Serie von punktuellen „Bremsen“ (z.B. sog. „Kissen“, sei es als „Doppelkissen“ aus zwei rechteckigen Aufhöhungen oder „Einfachkissen“ oder im Kreuzungsbereich auch als „kreisförmige Linse“ = Minikreisel, alle diese Elemente gibt es als vorgefertigte Beton- oder Hartgummielemente) den Durchfahrwiderstand zu erhöhen und die Einhaltung der Tempo 30 Regelung zu unterstützen. Dabei soll aber die gute Befahrbarkeit mit Fahrrädern durch von der Aufhöhung freibleibende Lücken unverändert erhalten bleiben.

Eine einfachere und kostensparende Lösung ist die Ausweisung des Quartiers als sog. Fahrradzone, in der alle quartiersinternen Straßen zur Fahrradstraße werden. Diese Lösung ist in NRW noch neu und könnte als Pilotprojekt angemeldet werden. Unterhalb

dieser weit reichenden Lösung können alternativ auch die beiden Straßen Auf der Geist und Karl-Wagenfeld-Straße mit Fortsetzung über die Gartenstraße als einzelne Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Die Karls-Wagenfeldstraße/Gartenstraße bildet dann eine attraktive Radverkehrsverbindung zum WLE-Haltepunkt. Und die Straße Auf der Geist bildet eine wichtige Fahrradverbindung zur L 586. Die Fahrradstraßenlösung erlaubt weiterhin das Befahren mit Bussen.

Ein besonders Problem bilden die an Schulanfang- und Endzeiten verstärkten Pkw-basierten Bring- und Holdienste für den Schülerverkehr. Da die entsprechenden Verkehre Anliegerverkehre sind, können sie durch die o.a. angesprochene Anliegerregelung nicht verhindert werden. Hier sind einerseits Aufklärungsmaßnahmen der Schulen und andererseits hilfsweise direkt am Anfang der Hauptzufahrten liegende sog. Haltezonen für das Ein- und Aussteigen von Schülerinnen und Schülern sinnvoll, mit entsprechender Kennzeichnung. Direkt an den schulnahen Straßenabschnitten ist dann ein absolutes Halteverbot sinnvoll.

An der Querung der Karl-Wagenfeldstraße/Gartenstraße mit der Nordstraße ist dann eine besondere Querungshilfe nötig. Diese soll in Form einer langgezogenen Mittelinsel geschaffen werden, die zusätzlich auch die Fußwegekreuzung mit der Nordpromenade und die Fahrradstraßenkreuzung mit dem Nordgraben absichert. Auf Grund des beengten Straßenquerschnittes und den Platzbedarf von Busverkehren, stellt die vorgeschlagene Mittelinsel die Ideallösung dar, deren Realisierbarkeit durch entsprechende Detailplanung überprüft werden muss.

Kosten:

Anliegerstraßenbeschilderung an allen Ecken der betroffenen Straßenabschnitte, Spannweite 20-30 € je Schild. Kosten für die baulichen „Kissen-Elemente“ ca. 3.000-5.000 € je Element bei auf die Oberfläche zu schraubenden Elementen, 5.000 € + bei fest einzubauenden Elementen mit Variationen je nach Größe, Dicke und Zahl.

Eine Folge von Kreuzungsaufpflasterungen erfordert eine aufwändigere Detailplanung. Für den Fußverkehr sind Kreuzungsaufpflasterungen sehr vorteilhaft, weil sie die Bereiche barrierefreier machen.

Alle diese Elemente können unter Beibehaltung der Entwässerung hergestellt werden.

Die Planungskosten für die baureife Detailplanung in beiden Quartieren würden sich auf ca. 50.000 € belaufen. Wenn die Maßnahmen zudem mit Kübelbäumen (z.B. zur Unterbrechung von Parkstreifen oder zur Verringerung der Radien bei den Eckausrundungen) kombiniert werden, ergeben sich nochmals Mehrkosten von ca. 5.000 € je Kübelbaum. Zudem fallen dafür Pflegekosten für die regelmäßige Bewässerung an.

2. Shared-Space Lösung für die Ladestraße

Außerhalb dieses Quartiers ist auch die Ladestraße am neuen Haltepunkt ein Problembereich wegen ihrer Breite, Linearität, dem Platzbedarf der Busverkehre und dem intensiven Parkverkehr. Im näheren Umfeld des Haltepunktes gilt es, den Querungsbedarf der Fahrgäste und die Wege von und zu den Parkplätzen besonders zu sichern. Hierfür wird über eine besondere Variante der Verkehrsberuhigung diskutiert, die Shared Space Lösung. Bisher hat Deutschland das Instrument Shared Space nicht formell geregelt. Aber es gibt einige kommunale Beispiele mit unterschiedlichen ergänzenden Maßnahmen. Schon ein auffällig hell eingefärbter Belag der Fahrbahn kann die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden in einem bestimmten Teilabschnitt der Straße mit linienhaftem Querungsbedarf verbessern. Dafür kommt in Frage der Teilabschnitt direkt am alten Bahnhofsgebäude und an dem Parkstreifen. In der Schweiz und Österreich werden Bushaldebereiche oft als Shared Space Zonen/ Begegnungszonen ausgewiesen. Da der WLE-Haltepunkt an den Busverkehr angebunden werden soll, ist diese Lösung doppelt motiviert.

Die benötigten Platzbedarfe könnten durch eine Auflösung des Radweges und die Implementierung eines Schutzstreifens realisiert werden. Die Durchfahrt sollte für den Schwerlastverkehr (Ausnahme ÖPNV - Tonnagebegrenzung) gesperrt werden, sodass ein weiterer, die Verkehrssituation entschärfender Effekt generiert wird.

Kosten:

Für die Detailplanung einer Shared-Space Lösung sind ca. 50.000-70.000 € einzuplanen. Die letztendlichen Herstellungskosten werden sich sicherlich im hohen sechs bzw. niedrigen siebenstelligen Bereich bewegen.

3. Radverkehrsführung und Querungshilfen

Engpassbereiche, an denen der Platz für einen separaten Radweg fehlt, werden unterschiedlich behandelt. Häufig sind Schutzstreifen, die im Fahrbahnbereich markiert werden. Zwischenzeitlich wird aber dafür eine größere Breite gefordert als früher. Die Breite kann gewonnen werden, wenn für die Kernfahrbahn des Kfz-Verkehrs nur noch Mindestmaße angeboten werden. Wo bislang der Radverkehr auf minderbreiten kombinierten Geh/Radwegen geführt wurde, müssen die nicht mehr verpflichtungszulässigen Radwege entpflichtet werden und mit der Lösung „Gehweg mit Radfahrer frei“ ausgeschildert werden. Das bietet dem Radverkehr zwei Optionen: die langsame mit Schrittgeschwindigkeit im Seitenraum auf dem Gehweg oder die schnelle mit oder ohne Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Bei geringerem Querschnitt bleibt noch die Option der sog. „Piktogrammreihe“, mit der auf den besonderen Schutzbedarf des Radverkehrs hingewiesen wird, ohne Zuweisung eines eigenen exklusiven Streifens. In kurzer Folge werden dafür auf der Fahrbahn Fahrradpiktogramme aufgetragen.

Fehlende Querungshilfen

Am Westtor fehlen Querungshilfen für wichtige Fuß- und Radverkehrsverbindungen, insbesondere zwischen Friedhof, Schule, Haltestelle und Westtorhalle. Vergleichbare Probleme für den Fuß- und Radverkehr gibt es aber auch an anderen Stellen auf den Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen.

Verbesserungen sind möglich durch Querungshilfen, die je nach Platzangebot und Umfeld mal mehr verkehrstechnische Mittel (Anforderungsampel oder Fußgängerüberweg) oder straßenraumgestalterische Mittel (Engstelle, Gehwegvorziehung, Mittelinsel) verwenden. Generell kann die lineare Querbarkeit verbessert werden durch ein lineares Tempolimit von 30 km/h.

Maßnahme:

Entpflichtung der randlichen, minderbemaßten Radverkehrsanlagen und fakultative Freigabe der Gehwege für langsamen Radverkehr. Alternativ Führung des schnellen Radverkehrs auf der Fahrbahn (ggf. mit Hilfe von Schutzstreifen oder etwas weniger effektiv von Piktogrammreihen). Ob der Platz für Schutzstreifen durch Änderungen der

Parkordnung gewonnen werden kann, muss besonders geprüft werden. Dabei kann es durch den Wegfall von Parkplätzen zu Protesten durch die betroffenen Nutzergruppen und Anlieger kommen.

Eine nur abschnittsweise Lösung mit wechselnder Radverkehrsführung mal auf der Fahrbahn, mal am Rand, muss vermieden werden, denn sie ist besonders unfallträchtig und sorgt sowohl bei Radfahrend als auch bei anderen Verkehrsteilnehmer für Verwirrung und fördert problem- und Konfliktsituation. Zur Beurteilung der Konfliktlagen sind Kenntnisse über die bisherige Parkraumnutzung und mögliche Ausweichstandorte hilfreich.

Für die genaue Verortung der Querungsoptionen zur Sicherung der wichtigsten Querungsstellen mit Fußgängerüberweg, Bedarfsampel oder Mittelinsel sind vertiefende Beobachtungen und Messungen nötig.

Die kurze Abfolge von Querungspunkten im Bereich Pennigstiege/Mauritz, Nordenpromenade/Westenpromenade und Nordgraben/Westgraben legt eine Lösung mit Hilfe einer alle drei Bereiche umfassenden schmalen Mittelinsel nahe. Diese kann gepflastert und dadurch überfahrbar sein oder als Grüninsel mit gepflasterter Querungsstelle ausgebildet werden. Auf der Westseite ergibt sich die gleiche Problematik mit den Querungen der Kirchstraße durch den Ostgraben/Südgraben, Südpromenade/Grimmstraße/Osttor.

Überführung von einseitigen Zweirichtungsradwegen zu beidseitigen Einrichtungsradwegen

Ein besonderer Querungsbedarf für den Radverkehr ergibt sich da, wo einseitige Zweirichtungsradwege in beidseitige Einrichtungsradwege überführt werden müssen oder wo bestehende einseitige Radwege enden und der Radverkehr sich auf beide Fahrbahnseiten verteilen muss. Wenn in diesem Bereich einmündende Straßen liegen, ist die Option eines Kreisverkehrs sinnvoll. Dies trifft z.B. für den Bereich des Westtors/im Holt zu. Hier ist im Zusammenhang mit Ortseingängen ohnehin die Option eines kleinen Kreisverkehrs angeregt worden.

Auch im Bereich des Südtors ist eine Querungshilfe für den Radverkehr nötig, weil der Radweg am Ortseingang endet. Auch hier kann die Querungshilfe mit der

Umgestaltung des Ortseingangs kombiniert werden, weil hier aber die Querstraßen schmal sind, fehlt u.U. der Platz für einen Kreisverkehr und dann bleibt die Option einer Mittelinsel mit Querungshilfe und Fahrbahnversatz.

Mit einer Kleinigkeit kann die Radverkehrsverbindung parallel und östlich zur L 811 noch attraktiver gestaltet werden. Sie verläuft teilweise autofrei über den Helmbach und kreuzt dann die verkehrsberuhigte Pfarrer-Brink-Straße. Bislang besteht an der Kreuzung eine Vorfahrtregelung „gegen“ den Radverkehr, wegen der besonderen Bedeutung dieser Radtrasse sollte hier stattdessen der Radverkehr bevorrechtigt werden. Die Wirkung kann durch eine Haltelinienmarkierung auf dem Pflaster noch gesteigert werden.

4. Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Angebots/Schutzstreifen und Piktogrammketten

Problem:

Im Mischverkehr fühlen sich Radfahrende oft wegen der vorbeifahrenden Kfz-Verkehre unsicher. Das gilt vor allem für klassifizierte Straßen ohne eigene Radverkehrsanlagen.

Zur Reduzierung der Probleme gibt es verschiedene Optionen: Wenn die Fahrbahnbreite ausreicht, können im Fahrbahnbereich nachträglich Schutzstreifen (rechtlich wie ein Radweg) oder Angebotsstreifen (ist im Begegnungsfall überfahrbar und bietet weniger Schutz) markiert werden.

Wenn die Breite nicht für einen eigenen Streifen für den Radverkehr ausreicht, kann im Fahrbahnbereich eine sog. „Piktogrammkette“ markiert werden, die im Kfz-Verkehr erhöhte Aufmerksamkeit auf den Radverkehr erreichen soll.

Alternativ oder ergänzend zu solchen Lösungen ist es sinnvoll, parallel zu klassifizierten Straßen im Nebenstraßennetz Fahrradstraßen auszuweisen und daraus ein eigenes Netz zu entwickeln.

Deswegen wurden in Sendenhorst bereits Anträge auf Ausweisung von Fahrradstraßen gestellt. Damit kann man das innerörtliches Radverkehrsnetz deutlich verbessern. Erste Ideen aus Politik & Verwaltung betreffen den inneren Grabenring als Nukleus für ein weiteres Radnetz. Eine Sonderform der Fahrradstraße ist die Fahrradzone. Sie soll Schülerinnen und Schüler auf allen Straßen im Schulumfeld besser sichern.

Maßnahme:

Für Fahrradstraßen gibt es Netzvorschläge für Albersloh und Sendenhorst. Wichtig ist, dass in Fahrradstraßen der Kfz-Verkehr nicht zwingend ausgeschlossen werden muss, aber er sollte auf Anliegerverkehr begrenzt werden. Fahrradstraßen werden für jeden neuen Straßenabschnitt mit Z 244 beschildert. Wo mehrere nacheinander geschaltete Fahrradstraßen eine Fahrradrouten bilden, soll an beiden Enden und ggf. auch zwischendurch ein großes Fahrradstraßensymbol auf der Fahrbahn aufgebracht werden.

Weil Fahrradstraßen und -Zonen in beiden Ortsteilen von Sendenhorst bislang noch nicht netzbildend angewendet wurden, erfordert die Einführung eine spezielle Öffentlichkeitsarbeit mit Flyer und Pressearbeit unter Beteiligung von Polizei, Ordnungsamt, VCD, ADFC, ADAC.

Abbildung 2: Radverkehr - Albersloh



In Albersloh wird der Straßenzug Langen Esch mit einem kurzen Lückenschluss zur Verbindung der Straße Breil und der Fortsetzung über Habichtshöhe und Schwalbenweg zur Umwandlung als Fahrradstraße empfohlen, um alternativ zur L 585 den Ortskern besser mit dem Fahrrad zu erreichen. Nach Norden kann diese Fahrradachse über den Rohrlandweg mit Versatz auf der Alverskirchener Straße und Anbindung des neuen WLE-Haltepunkts und Weiterführung über den Geschermannweg zum Gewerbegebiet Buschkamp weitergeführt werden.

In Sendenhorst eignen sich mehrere Straßenverbindungen als Fahrradstraßen:

- Die Gräben können als Fahrradstraßen die Funktion eines Fahrradrings übernehmen. Das dort bislang bestehende und der Verkehrsberuhigung dienende alternierende Parken sollte im Interesse einer besseren

Fahrradbefahrbarkeit neu geordnet werden, zu längeren geradeaus befahrbaren Teilabschnitten. Eine Befahrbarkeit durch den Radverkehr in beiden Richtungen ist sinnvoll.

- der Straßenzug Birkenweg- Dornenkamp- mit dem kleinen Stichweg über den Helmbach – und dann der Fortsetzung über den Heitkampsweg und einer Verzweigung einmal über den Süddamm oder die Ostkampstraße oder den Höckerskamp.

Abbildung 3: Radverkehr - Sendenhorst



- Die Schluse mit der östlichen Fortsetzung über die Kardinal-von-Galen-Straße - Pennigstiege (vorbei am Krankenhaus, der Kardinal von Galen Schule, der Montessori-Schule bis zum Gewerbegebiet im Osten) als südliche Alternative zur Ortsdurchfahrt der L 586 und wichtige Ost-West-Verbindung bietet eine Alternative fürs Fahrrad. Die Fahrradstraße umfasst dann die Pennigstiege – Kardinal-von-Galen - Pfarrer-Westermann-Weg [Südtor] – Schluse [Höckerskamp] – Weg nördlich der Montessori Schule – Mozartstraße – Brahmweg – Stofferskamp – Langenstraße mit einem Versatz zum

Industrieweg. Hier ist ggf. die kurze Lücke mit einer neu zu schaffenden Verbindung zu schließen.

- Der Straßenzug Karl-Wagenfeld-Straße, Gartenstraße und Ladestraße eignet sich vor allem für die Schülerverkehre und für die Zu- und Abgangswege zum WLE-Haltepunkt als Fahrradstraßen.
- Auch im Kontext der L 811 besteht das Problem, dass der von außerorts ankommende Radweg, bei Eintritt in den Siedlungskörper am Beginn der Ortsdurchfahrt endet. Hier kommt aber wegen der Klassifizierung und Dominanz des Kfz-Verkehrs keine Fahrradstraße in Betracht. Trotzdem ist eine adäquate Weiterführung erforderlich. Für einen eigenen normgerechten Radweg fehlt der Platz, deshalb sollte hier ein beidseitiger Angebotsstreifen im Verlauf des Südtors und der Südstraße könnte den Radverkehr adäquat bedienen.

Diskutiert wird in der Verwaltung auch die Option, alle oder einige Tempo 30 Zonen als Fahrradzonen auszuweisen. Das wäre bundesweit eine einmalige Lösung und insoweit einen Versuch wert, als offizielles Experiment mit Förderung des BMDV und des Landes.

Aber bei einer solchen weitgehenden Anwendung von Fahrradzonen geht allerdings der Bezug zur besonderen Schulwegsicherung durch Fahrradzonen verloren. Und die besondere Netzwirksamkeit eines Netzes von Fahrradstraßen würde dann ebenfalls entfallen. Daher ist die eher selektive, auf spezielle Zwecke und Standorte fixierte abzielende Praxis mit Fahrradstraßen und -Zonen wohl die angemessenere Option.

Kosten:

Für die Beschilderung ca. 30-40 € je Zeichen und 300-500 € je Bodensymbol.

5. Ortseingänge an klassifizierten Straßen und Geschwindigkeitsdämpfung im weiteren Verlauf

Problem:

Bei klassifizierten Straßen müssen die Ortseingänge besonders gestaltet werden, um Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs ortsverträglich zu verringern und dadurch die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zu vermindern. Und es geht um die bessere Sicherung des Fuß- und Radverkehrs auf der Strecke und beim Queren. Auch der ein- und abbiegende oder kreuzende Kfz-Verkehr soll besser gesichert werden. Ortseingänge haben auch eine besondere städtebauliche Funktion.

Maßnahme:

Für die Gestaltung von Ortseingängen klassifizierter Straßen gibt es ein typisches Repertoire von baulichen, straßenraumgestalterischen Maßnahmen. Besonders häufig sind Kreisverkehre mit besonderer Gestaltung der Kreismitte, wenn dafür der Platz nicht reicht bzw. wenn es dort keinen anlassgebenden Knoten gibt, bietet sich eine längere begrünte Mittelinsel an, mit deutlichen Fahrbahnverschnenkungen und Bäumen auf der „Insel“ und evtl. auch am Rand.

Ergänzend werden oft auch Geschwindigkeitsmess- und Anzeigeanlagen installiert, die auch mit Anlagen der automatischen Geschwindigkeitsüberwachung und Verkehrsdatenerfassung kombiniert werden können.

Sendenhorst

Diese Maßnahmenkombination kommt in Sendenhorst für alle Ortseingänge in Frage, also z.B. Elmster Berg und Nordtor, Hardt und Osttor an der Einmündung Herkulesweg, Bracht und Südtor, Hötmarer Straße, Elmster Berg, Sandfort und Westtor. Die gleichzeitige Einführung solcher Ortseingangsmaßnahmen würde u.U. auch eine Förderung durch ein Pilotprojekt des Landes oder Bundes rechtfertigen.

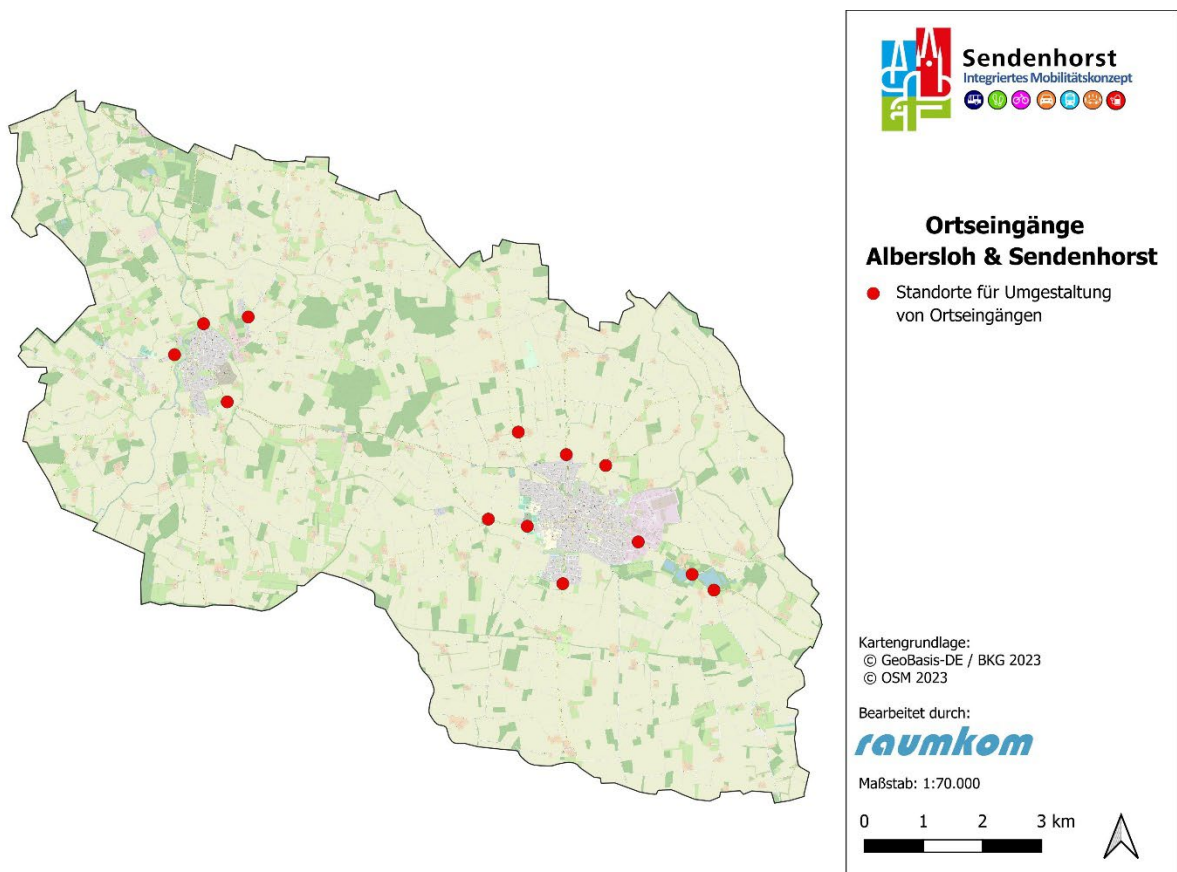
Die Namensbestandteile „...Tor“ legen besondere städtebauliche und straßenraumgestalterische Anstrengungen für die neuen, weiter nach außen gewanderten „Torfunktionen“ nahe.

Albersloh

In Albersloh gibt es ja bereits an der Bergstraße einen Ortseingangskreis. Vergleichbar ist auch auf der Sendenhorster Straße eine Ortseingangsgestaltung nötig, wobei die benachbarte Schienentrasse hier den Spielraum einengt und besondere Maßnahmen erfordert. Ein weiterer Ortseingang ist nötig am Beginn der Alverskirchener Straße im Übergang zur Backhausstraße/ West I und ein weiterer Ortseingang an der Wolbeckerstraße, auch hier mit der besonderen Problematik der nah verlaufenden Bahnstrecke.

Am Ortseingang der Münsterstraße/ L 850 in die Ortslage besteht das Problem, dass zwei kleinere Siedungsbereiche noch vor dem eigentlichen Ortseingang liegen. Aber städtebaulich und verkehrlich macht eine Torsituation im Bereich der T-Einmündung der L 850 in die Münsterstraße am meisten Sinn.

Abbildung 4: Ortseingänge



Kosten für Ortseingänge und Geschwindigkeitsdämpfung und formelle Abwicklung:

Die Kosten für die jeweiligen Maßnahmenkombinationen können je nach Intensität erheblich schwanken und in der Kombination von Straßenumbau und Begrünung mehrere Hunderttausend € betragen, möglich sind aber auch provisorische Lösungen mit gleicher Zielsetzung und geringeren Kosten. Nach entsprechenden Gesprächen mit den Baulastträgern empfiehlt es sich, ein „Gesamtprogramm Ortseingänge“ für beide Ortsteile aufzulegen und daraus eine Paketlösung für einen eigenen Förderantrag und ein Pilotprojekt zu entwickeln.

Maßnahme Ortseingänge und Geschwindigkeitsdämpfung:

Für Ortsdurchfahrten werden in vielen Orten lineare Tempo 30 Regelungen gefordert. Punktuelle, abschnittsweise Tempo 30 – Regelungen werden ohnehin schon oft an Kindergärten, Schulen, Kliniken und Altenheimen und an Stellen mit ausgeprägtem Querungsbedarf sowie an unübersichtlichen Stellen und Engstellen sowie an expliziten Unfallschwerpunkten angeordnet. Es liegt nahe, solche punktuellen Tempolimits auf die gesamte Ortsdurchfahrt auszuweiten, damit es nicht zu einer Unstetigkeit des Verkehrsflusses kommt, die besonders lärm- und schadstoffsteigernd wirkt. Weil Ortsdurchfahrten in der Regel die höchsten Lärm- und Luftschadstoffkonzentrationen haben, werden durchgängige lineare Tempo 30 Regelungen für alle angebauten Streckenabschnitte der Ortsdurchfahrten auch mit Befunden aus Lärmaktionsplänen und Luftreinhalteplänen begründet. Ersatzweise können eigene Messungen (Luftschadstoffe/Lärmmessungen bzw. Kfz-Mengen abhängige Ableitungen) durchgeführt werden.

Maßnahmen lineares Tempolimit:

Die Stadt Sendenhorst beantragt bei der Straßenverkehrsbehörde für alle Ortsdurchfahrten in Sendenhorst und Albersloh ergänzend zu den o.a. Umgestaltungen der Ortseingänge lineare Tempolimits auf 30 km/h aus städtebaulichen, verkehrlichen und ökologischen Gründen. Und ergänzt diese Anordnungen durch Geschwindigkeitsanzeigeanlagen, von denen einige zudem mit der Funktion der Verkehrserfassung (Verkehrsmengen im Querschnitt, Geschwindigkeitsprotokolle) ausgestattet sind.

Kosten und Ablauf lineares Tempolimit:

Zur argumentativen Absicherung werden Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen.

Die Details, für die der Geschwindigkeitsanzeige- und Messanlagen werden mit der Straßenverkehrsbehörde verabredet. Die Finanzierung der Messanlagen wird mit den Baulastträgern und der Straßenverkehrsbehörde geklärt und ein entsprechender Sammelantrag gestellt. Ggf. wird mit dem zuständigen Landesministerium zu dem Thema ein Modellprojekt aufgesetzt, mit wissenschaftlicher Begleitung.

Kosten je Anlage 3-5.000 € bei Erwerb je nach Umfang der Analysetools und Auswertungskonzepte. Die Anzahl der zu installierenden Anlagen hängt davon ab, ob zeitlich geballt oder zeitlich gestreckt die Messungen vorgenommen werden sollen. Eine Mindestzahl von 10-15 Anlagen wird empfohlen.

Für den Fall einer wissenschaftlichen Vorbereitung und Begleitung können durch die Beauftragung eines qualifizierten Fachbüros zusätzliche Kosten von ca. 50.000 – 60.000 € entstehen.

6. Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen

Problem:

Die intermodale Kombination von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr erfordert an Haltestellen des Busverkehrs und Haltepunkten des SPNV stabile und sichere Fahrradabstellanlagen. Besonders wichtig ist dies für peripher gelegenen Haltestellen am Ortsrand und in dispersen Streusiedlungslagen, weil sich aufgrund der geringeren Haltestellendichte hier lange An- und Abmarschwege ergeben. Dabei handelt es sich aber um kein großes Mengenvolumen, daher reichen hier kleine Abstellanlagen. In den zentralen Lagen und an Knotenhaltestellen gibt es Bedarf für größere Fahrradabstellanlagen. Für Langzeitparker ist ein Wetterschutz erforderlich, der in den Fahrgastunterstand integriert werden kann. Eine einheitliche Standardisierung der Abstellanlagen ist sinnvoll, um Kostenvorteile zu erreichen. Größere Anlagen mit ÖPNV-Bezug brauchen ca. 50 % überdachte Ständer. Für Abstellanlagen ohne ÖPNV-Bezug ist, wegen der überwiegenden Nutzung durch Kurzzeitparker, der Wetterschutz im Vergleich weniger relevant, im Idealfall aber auch entsprechend vorhanden. Schließfachelemente sind wichtig für zentrale Fahrradabstellanlagen, die auch, aber nicht nur, von Touristen mit Reisegepäck genutzt werden. Das gilt auch für Ladesäulen mit Steckdosen für das Nachladen von Akkus. Für die beiden neuen Haltepunkte des SPNV in Sendenhorst und Albersloh kommen wegen des erwartbaren hohen Aufkommens an Radverkehr radstationsähnliche Sammelanlagen in Betracht, die eine Kapazität von 50-100 Rädern haben können und mit einem digitalen Schloss von Abonnementsinhabern genutzt werden können. Sie bieten unterhalb der personalbesetzten echten Radstationen die höchste Sicherheit. Diese werden im Idealfall kombiniert mit einer allgemein zugänglichen Werkzeugstele, sowie einem Info-Punkt für ankommende Ortsfremde.

Kosten:

Der Preis fest einzubauender Bügel hängt vom Fabrikat und der Menge ab. Kosten variieren von 50 bis 120 € pro Stück. Die Kosten für Überdachungen hängen sehr von der Größe ab und sind meist an die Örtlichkeit angepasste Sonderkonstruktionen. Die Kosten für die „käfigartigen“ Sammelanlagen variieren stark je nach Material (Glas, Lochblech, Holz) und Größe und schwanken zwischen 30.000 und 50.000 €.

Als Standorte für die Demonstration der intermodalen Kombination bieten sich an die Haltestelle Rathaus in Sendenhorst und die Haltestelle Schwalbenweg in Albersloh und für die großen Sammelanlagen die neuen SPNV-Haltepunkte.

7. Neue Verbindungen und Abkürzungsmöglichkeiten für Fuß und Radverkehr

Problem:

Die bisherige Verbindung aus dem Ortskern und Nord-Westen von Albersloh zum dortigen WLE-Haltepunkt ist sehr umwegig. Besser wäre eine kürzere direkte Verbindung. Auch an anderen Stellen in beiden Ortsteilen gibt es kleine, ärgerliche Lücken im Wegenetz, die durch kurze Durchstiche (nur für Fuß- und Radverkehr nutzbar) geöffnet werden können.

Für die Schaffung attraktiver Radverkehrsverbindungen sollten ärgerliche Netzlücken baldmöglichst durch geeignete Maßnahmen (Gründerwerb, Wegebau, Wegerechte) geschlossen werden.

Maßnahme:

Neue nachträglich zu bauende Verbindungen müssen für beide Verkehrsarten angemessen breit sein und in die Wegweisung einbezogen werden.

In einigen Bebauungsplänen sind solche potenziellen Abkürzungsverbindungen bereits ausgewiesen und müssen jetzt umgesetzt werden.

Beispiele sind in Albersloh:

- WLE- Ludgerusstraße – Rohrlandweg; diese Verbindung ist auch als Fahrradstraße zum WLE-Haltepunkt vorgeschlagen
- Auch auf der Verbindung der Sankt-Josef-Straße – Ludgerusstraße böte ein kurzer Stich Abkürzungseffekte;
- Auch die Straße Bergkamp könnte mit einem Durchstich mit der Sendenhorster Straße verbunden werden

Beispiele in Sendenhorst:

- Brennereiweg – Schörmelweg;
- Industriegeweg – Langenstraße, hier auch relevant für die vorgeschlagene Fahrradstraße ins Gewerbegebiet Industriegeweg
- die gleiche Funktion hätte die Öffnung einer Verbindung zwischen Langenstr. – Hermann-Löns-Str. parallel zur Anette-von-Droste Straße.

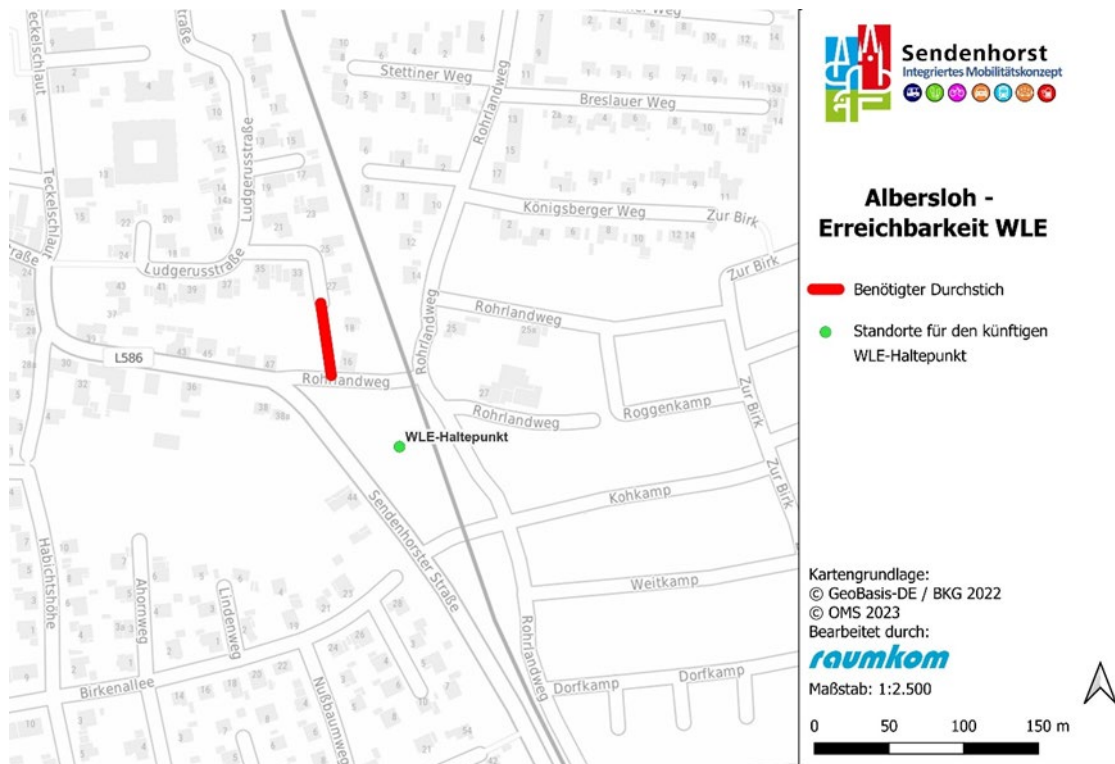
- Eine weitere Netzlücke im fahrradrelevanten Wegenetz gibt es zwischen Sandfort 10 und Alst 5b / Haltestelle Reiterhof auf der Nordseite der WLE-Strecke. Hier fehlen ca. eine ca. 800 m zwischen zwei bestehenden Wegen.
- Ein weiteres Beispiel ist die Öffnung der kleinen Lücke zwischen der Hauptstraße Nordtor und der kleinen Nebenstraße auf dem Bült als Abkürzung zum angrenzenden Quartier an der Telgter Straße.

Kosten:

Die Kosten für solche neuen Verbindungen können je nach Lage (Länge, Breite, Umfeld) stark variieren und umfassen Kosten für Grunderwerb oder Erteilung eines Wegerechts, Kosten für die Herstellung der Wegstücke und ihre Ausstattung. Die Kostenermittlung erfordert vertiefende Ermittlungen und ggf. Verhandlungen mit Grundeigentümern.

Die möglichen Kosten für den Lückenschluss auf dem Weg zum WLE-Haltepunkt in Albersloh werden auf ca. 50.000 € geschätzt und umfassen Kosten für Grunderwerb oder Erteilung eines Wegerechts und Kosten für die Herstellung des kurzen Wegstücks mit ca. 60 m Länge. Dieses sollte in einer Breite von 3,5 m ausgebaut werden. Daraus resultieren 210 m² herzustellende Asphaltdecke. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 15.000 €. Die Kosten für den Grunderwerb hängen vom Quadratmeterpreis ab, welcher in diesem Falle nur anhand der vorliegenden Bodenrichtwerte geschätzt werden kann. Auf Basis der Informationen aus dem Geoportal des Kreis Warendorf wird mit 155 € pro Quadratmeter gerechnet, d.h. im Ankauf muss mindestens mit 32.550 € gerechnet werden.

Abbildung 5: Erreichbarkeit WLE-Haltepunkt Albersloh



8. Wersesweg in Albersloh für Rad- und Fußverkehr ertüchtigen

Problem:

Der bisherige Steg über die Werse eignet sich nur bedingt für die gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr. Das liegt an der unzureichenden Breite und an der unbefestigten und zu steilen Detailgestaltung der beiden Brückenköpfe. Der Steg bietet aber eine sinnvolle Alternative für den Fußverkehr und Radverkehr zur Nutzung der stark und schnell befahrenen Münsterstraße.

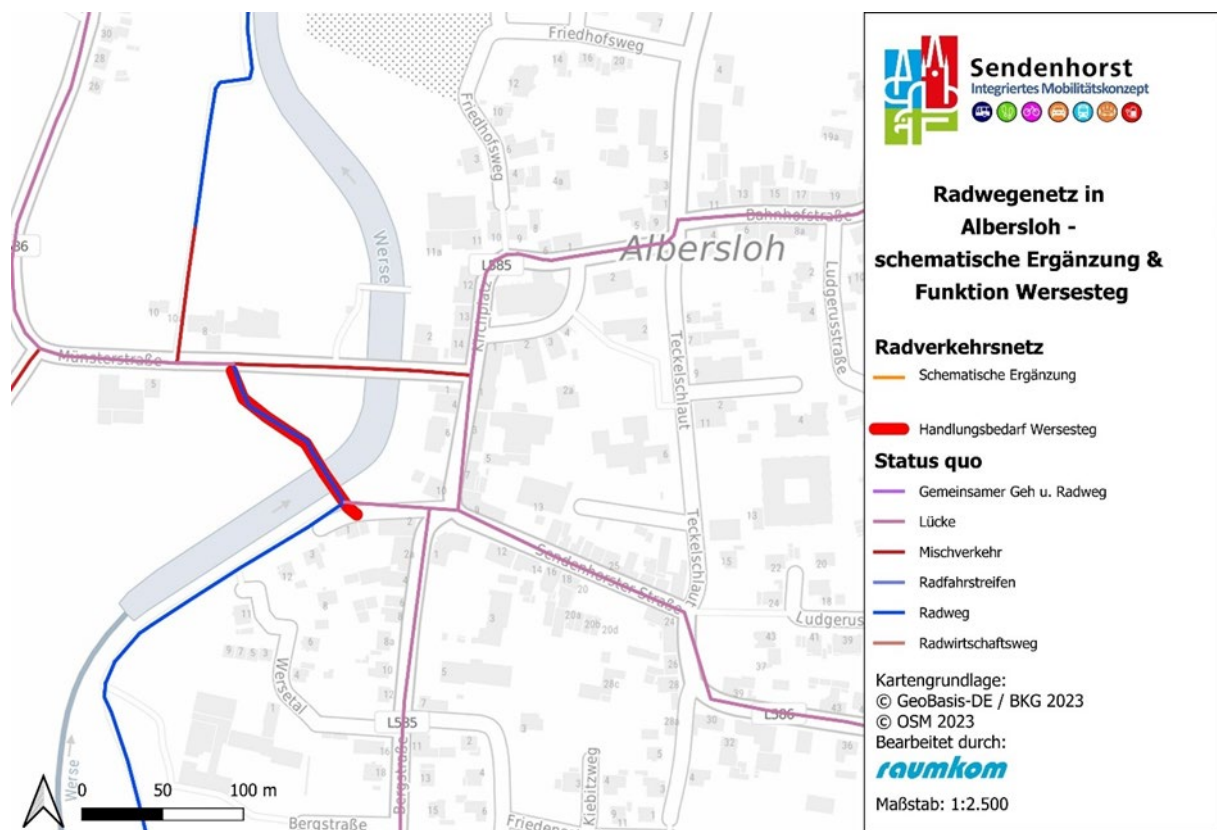
Maßnahme:

Die Brücke sollte im Zuge einer Erneuerung verbreitert werden und an den Brückenköpfen flachere und befestigte Rampen erhalten und dann sollte die Verbindung als wichtige Alternative zur stark belasteten Münsterstraße in die Netzpläne des Fuß- und Radverkehrs integriert werden.

Kosten:

Die aktuelle Länge der Brücke beträgt ca. 35 m. Ein Neubau sollte einen Querschnitt von 4 m vorweisen, um auch Begegnungsverkehre problemlos fließen zu lassen. Entsprechend müssen 140 Quadratmeter Brückenfläche hergestellt werden. Wir nehmen einen Preis von 7.500 € im Minimum für den Quadratmeter (Balkenbrücke in Stahlbauweise) für die Kostenschätzung an. Daraus resultieren Kosten von 1.050.000 €. Hinzu kommen Kosten für den Rückbau der Brücke sowie die Planungskosten. Für letztere nehmen wir 12 % der Baukosten, also 126.000 € an. Die Rückbaukosten für die bisherige Brücke lassen sich im Rahmen des MEK nur grob schätzen, wir nehmen 150.000 € an. In Summe belaufen sich die Kosten also auf ca. 1.500.000 €.

Abbildung 6: Wersesweg - Albersloh



9. Vorbereitung eines Orts-/Stadtbuskonzepts für Sendenhorst und Albersloh

Problem:

Das bisherige Bussystem wird vom Kreis Warendorf als Aufgabenträger gestaltet als regionale Verbindung 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.

Maßnahme:

Prüfung der Machbarkeit eines eigenen Stadtbusystems für Sendenhorst und Ortsbusystems für Albersloh in eigener, neuer Aufgabenträgerschaft. Die Einführung solcher Systeme erfordert formale und konzeptionelle Abklärungen mit dem Kreis Warendorf. Für eine brauchbare Gesprächsbasis brauchen Politik und Verwaltung in Sendenhorst ein erstes Grobkonzept für ein eigenes für beide Ortsteile passendes lokales Bussystem. Dafür sollte eine Konzeptstudie vergeben werden, die mögliche Linienwege, Haltestellenmengen, Takte, Finanzierungsmodelle und Fahrzeugkonzepte beinhaltet. Nach den Erfahrungen mit anderen Kleinstadt-Bussystemen könnte ein Stadtbus für Sendenhorst und ein Ortsbus für Albersloh 4-6 verschiedene Buslinien mit insgesamt ca. 60-70 Haltestellen umfassen. Eingesetzt würden Midibusse. Die Stadt würde eine eigene Aufgabenträgerschaft und Finanzierung anstreben. Nach einer weiteren, vertieften Machbarkeitsstudie würde die Verkehrsleistung ausgeschrieben. Konzessionsprobleme wären lösbar, weil bislang ja nur ein kleiner Teil des Straßennetzes mit regionalem Linienverkehr befahren wird.

Das System müsste mit dem bestehenden regionalen Bussystem an mehreren Umsteigehaltenstellen (jeweils in den Ortskernen und am Ortsrand) verknüpft werden. U. U. könnte der Regionalbus bisherig Haltestellen auslassen, die künftig nur noch vom Ort-/Stadtbus bedient werden. Das würde den Regionalbus schneller machen und trotzdem durch den Stadt- und Ortsbus große Kundennähe sichern.

Sinnvoll wäre ähnlich wie seinerzeit in Ostwestfalen (Stadtbussysteme Lemgo, Bad Salzuflen, Detmold) eine abgestimmte Vorgehensweise mehrerer Kleinstädte im Kreis Warendorf, damit die Systemeffekte angemessen zum Tragen kommen.

Da entsprechende Angebote im Nahverkehrsplan noch nicht verankert sind, wäre eine entsprechende Anpassung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sinnvoll.

Die vielfach im ländlichen Raum auch diskutierte Option flexibler, bedarfsgesteuerter Rufbussysteme und ehrenamtlich betriebener Bürgerbussysteme bleibt in ihrer Leistungsfähigkeit (Kapazität, Takt, Betriebszeiten, Fahrzeugformate) weit unterhalb der Leistungsfähigkeit eines regulären Linienverkehrs mit Orts- und Stadtbussen. Sie ist daher nur ein „Notnagel“, der nur in Betracht kommt, wenn die leistungsfähigeren Alternativen ausgeschlossen werden bzw. wenn in den Tagesrandzeiten eine Linienverkehrsbedienung nicht mehr wirtschaftlich wäre.

Neue Perspektiven eröffnen sich für die Feinerschließung durch den Einsatz autonom fahrender Minibusse, die derzeit in mehreren Linienverkehrsnetzen getestet werden. Ländliche und kleinstädtische Straßennetze sind für solche autonomen Systeme besser geeignet als Großstädte wegen der einfacheren Straßennetze und geringeren Verkehrsdichten.

Kosten:

Je nach Inhalt und räumlichen Umgriffsradius kann eine solchen Konzeptstudie zwischen 60.000 € (bei rein lokalem Umgriff) und 150.000 € (bei regionalem Umgriff und Mitfinanzierung durch den Kreis) schwanken. Eine Beteiligung des Landes wäre als Modellprojekt anzustreben. Ggf. kann in diesen Rahmen auch ein Leistungs- und Kosten-Vergleich mit der Option flexibler, bedarfsgesteuerter und autonomer Bussysteme erstellt werden, weitere Anknüpfungspunkte könnten Kooperationen mit den lokalen Taxigewerben darstellen. Um die Fahrgastpotentiale voll auszuschöpfen, sind reguläre Linienverkehrsangebote deutlich besser bzw. unabdingbar.

10. Parkraumanalyse und Parkraumkonzept

Problem:

Das Abstellen von Autos auf öffentlichen Flächen (Straßen und Plätze) bedarf aus Sicherheits- und Stadtgestaltungsgründen besonderer politischer und planerischer Aufmerksamkeit. Das Ausmaß illegaler Parkierungsvorgänge ist meist hoch und umfasst das verkehrsgefährdende und behindernde Abstellen auf Geh- und Radwegen, in zweiter Reihe, auf frei zu haltenden Sichtdreiecken und Abstandzonen vor Überwegen, auf Grundstückszufahrten sowie das Parken ohne Entrichten der notwendigen Gebühren oder mit Überschreiten der erlaubten Parkdauer oder in Parkverbotszonen.

Auch das Abstellen von Fahrrädern gehört zum Thema Parken. Und es gibt noch den „Ruhenden Fußverkehr“, wenn Menschen längere Zeit im öffentlichen Raum stehen oder sitzen. Dem dient das Aufstellen von Bänken auf Straßen und Plätzen.

Das Parken steht in massiver Flächenkonkurrenz zu den anderen Nutzungen des öffentlichen Raumes (Begrünung, Aufenthalt, Fuß und Radverkehr). Massiertes Abstellen von Kfz beeinträchtigt die Optik der Straßen und Plätze. Und bereitet besondere Probleme der Bodenversiegelung auf großen Parkierungsflächen der Betriebe, des großflächigen Einzelhandels und großer Wohnanlagen. Darüber hinaus sind versiegelte Parkflächen potentielle Hitzeinseln, was angesichts des fortschreitenden Klimawandels, zunehmend problematischer wird.

Wichtig bei der Parkneuordnung sind die örtlichen Stellplatzsatzungen, die den Ermessensspielraum der Landesbauordnungen für räumlich und sachlich differenzierte Lösungen nutzen.

Maßnahmen:

Basis aller Maßnahmenkonzepte ist eine gute Datengrundlage über die aktuellen Parkraumnutzungen (wer, wo, wofür, woher, wie lange und wie (il)legal). Auf dieser Grundlage können dann zielgenaue und räumlich und funktional differenzierte Maßnahmen der Gestaltung und Parkreglung (Bewirtschaftung) getroffen werden.

Zum typischen Repertoire gehören dann zur Bekämpfung des illegalen und nicht ordnungsgemäßen Parkens Maßnahmen der Verkehrsüberwachung und Verkehrsaufklärung (Kampagne „Parke nicht auf meinen Wegen“ oder „fair Parken“).

Zur Sicherung der Parkbedürfnisse von Mobilitätseingeschränkten gehört die Ausweisung eines angemessenen Anteils von Behindertenparkplätzen, die für die Nutzbarkeit durch Rollstuhlfahrer eine Überbreite benötigen.

Zur Sicherung der Lade- und Lieferbedürfnisse des Einzelhandels gehört die ausreichende Ausweisung von Lade- und Lieferzonen im Bereich von Ladenkonzentrationen.

Zur Sicherung der Parkbedürfnisse der Bewohner in Teilgebieten mit Mischnutzung und Angebotsdefiziten und teilweiser Fehlnutzung des Parkraums durch „Fremdparker“ gehört die Ausweisung von Anwohnerparkbereichen, je nach Standort in Überlagerung mit zusätzlicher Parkraumbewirtschaftung. Im Kontext des Anwohnerparkens sind die Spielräume für die Bepreisung mittlerweile größer geworden. Hier gilt es einen adäquaten Preis zu finden. Hier würde sich bspw. auch ein gestaffeltes Vorgehen anbieten, d.h. eine stetige Preisanpassung, sodass Bürgerinnen und Bürger auch die Möglichkeit haben sich entsprechend auf steigende Preise einzustellen und ggf. anzupassen.

Zur Verbesserung der Effizienz der Parkraumnutzung gehören die verschiedenen Formen der sog. Parkraumbewirtschaftung mit Hilfe von Kurzparkzonen, sei es mit Parkscheiben oder Parkscheinautomaten und die Festlegung angemessener, ggf. räumlich differenzierter Parktarife. Damit sollen Dauerparker abgeschreckt werden. Diese Option ist relevant für die Straßen in den beiden Ortskernen.

Die Begrünung von Parkplätzen und Parkstreifen mit Bäumen kann den Hitzestress mindern und den öffentlichen Raum besser gliedern. Und sie kann die Verkehrsberuhigung unterstützen und Querungsstellen markieren

Auch das Fahrradabstellen braucht mehr Kapazität und Ordnung. Dem dient ein dezentrales System von kleinen Abstellanlagen im öffentlichen Raum und von größeren Abstellanlagen an wichtigen öffentlichen Einrichtungen, wo bislang noch ungeordnetes Abstellen vorherrscht. Hinzu kommt das Fahrradparken auf Betriebsgelände und in und

durch mehrgeschossigen Wohnungsbau geprägte Bereiche. Abstellanlagen müssen hinsichtlich Stabilität, Diebstahlschutz und Witterungsschutz moderne Qualitätsstandards erfüllen.

Ein besonderer Aspekt der Parkpolitik ist die Stellplatzsatzung mit den bei Neubaumaßnahmen zu fordernden Stellplätzen und ggf. der Festlegung der Ablösebeträge, wenn keine Stellplätze geschaffen werden können.

Die Mittel aus den Ablösebeträgen müssen nicht für neuen Parkraum verwendet werden, sondern können auch zu Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (Verkehrsentlastung) eingesetzt werden. Die LBO erlaubt schon heute die Variation der Stellplatzanforderungen nach der Qualität der Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Hier ist die Reaktivierung der WLE-Strecke ein wesentlicher Faktor. Allerdings sind Mengenprobleme eher typisch für Großstädte. In Kleinstädten kann in der Regel verpflichteter Parkraum auch geschaffen werden. Mit dem Deutschlandticket wurden den Kommunen/Regionen/Ländern Spielräume für tarifliche Zusatzoptionen (Verbilligung für Schüler oder Studierende und für Job-Tickets) geboten. Der Einsatz von Ablösebeträgen für solche Zwecke ist sehr sinnvoll.

Aus gutachterlicher Sicht ist der Einsatz etwaiger Applikationen, die zur Meldung von Parkverstößen oder Ähnlichem dienen, kontraproduktiv. Kontraproduktiv deshalb, weil so die Fronten zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen des Straßenraumes weiter verhärtet werden. Dies steht entgegen der avisierten Zielsetzung ein harmonisches Miteinander im Straßenverkehr zu pflegen, welches auf gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis beruht (Maßnahme 9.1 Teil-A). Für den Fall, dass an bestimmten Orten, vermehrt widerrechtliche Fahrzeuge geparkt werden, ist es sinnvoll das Ordnungsamt entsprechende Schwerpunktkontrollen an den betreffenden Orten durchführen zu lassen.

Kosten:

Die Kosten für eine entsprechende Analyse der Parkraumnutzung und Neuordnung mit Konzepterstellung für eine Parkraumbewirtschaftung belaufen sich ca. auf 60.000 – 80.000 €.

Die Kosten für Parkuhren und Parkscheinautomaten betragen bei Neugeräten zwischen 7.000 und 12.000 € je nach Gerätetyp und Energieversorgung (Leitung und/oder Solar), es gibt auch einen Markt für gebrauchte Geräte, die schon für ca. 10-12 % des Neupreises zu haben sind. In der Regel refinanzieren sich die Anschaffungs- und Betriebskosten durch die Einnahmen.

11. Betriebliches Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung

Ausgangslage:

Die Stadt Sendenhorst bzw. ihre Verwaltung und ihre kommunalen Betriebe sind Arbeitgeber deren Arbeitnehmer ein gewisses Verkehrsaufkommen verursachen. Auch die Stadt kann als Arbeitgeber Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeiter einwirken. Neben den Effekten für die Mobilität der eigenen Arbeitnehmer kann durch ein BMM auch eine entsprechende Außenwirkung erzielt werden und die Stadt als Vorreiter bzw. positives Beispiel vorangehen.

Letzteres ist ein wertvolles Argument, um im nächsten Schritt auch authentisch auf die lokalen Betriebe zuzugehen zu können und vor dem Vorwurf gewappnet zu sein, dass zunächst die Stadt Sendenhorst selbst aktiv werden sollte, bevor Anfragen bzw. Forderungen an die Wirtschaft herangetragen werden.

Maßnahme:

Um im eigenen Hause entsprechende Prozess anzuschieben, bedarf es zunächst die Rückendeckung der Verwaltungsspitze, sodass das Vorhaben entsprechend ernstgenommen wird. Ist diese Grundvoraussetzung gegeben sollte zunächst eine Bestandsaufnahme durchgeführt werden, die aufzeigt, wie sich die Mobilitätssituation von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktuell darstellt.

Aufbauend auf der Status Quo-Analyse können Handlungsbedarfe und Handlungsmöglichkeiten abgeleitet werden, d.h. bspw. auf der Ebene der organisatorischen Maßnahmen die Existenz von Bündelungspotentiale für Fahrgemeinschaften. Um Anreize zu schaffen sollte über die Bezuschussung von ÖPNV-Tickets, bspw. dem 49 € Ticket nachgedacht werden. Auf infrastruktureller Ebene sollte kritisch hinterfragt werden, ob entsprechende Rahmenbedingungen für Radfahrende existieren, d.h. adäquate Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs oder Umkleidekabinen bzw. Duschen.

Kosten und Organisation:

Die Organisation und das Durchführen der Status Quo-Analyse fällt in den Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagements. Hier sind entsprechende Kapazitäten

nötig, um das Vorhaben mit der notwendigen Stringenz und Geschwindigkeit vorantreiben zu können.

Für die weiteren Handlungsschritte, die Bezuschussung von ÖPNV-Tickets oder infrastrukturelle Maßnahmen können im Vorhinein keine seriösen Kostenschätzungen abgegeben werden. Hier sind die abgeleiteten Bedarfe der internen Bestandsaufnahme maßgeblich.

12. Betriebliches Mobilitätsmanagement für die lokalen Betriebe

Problem:

Betriebe verursachen durch ihre Mitarbeiter-, Kunden- und Liefermobilität ein besonderes Verkehrsaufkommen. Rund um große Betriebe gibt es daher häufig Verkehrsprobleme durch die große Menge fahrender und Parkender Pkw und vor allem durch große Lkw. Lange Zeit erschöpfte sich die Mobilitätsvorsorge der Betriebe in der Bereitstellung von Mitarbeiter- und Kundenparkplätzen und bei produzierenden Betrieben und großen Handelsbetrieben in der Bereitstellung von Rangier- und Abstellflächen für Lkw auf dem Betriebsgelände. Mittlerweile muss es ein Ziel nachhaltiger Mobilitätskonzepte sein, auch die betriebliche Mobilität neu zu ordnen zur Minimierung der Mengen- und Umweltprobleme.

Maßnahmen:

Betriebliche Mobilitätskonzepte werden von der lokalen Politik angeregt und von der Verwaltung moderiert, ggf. mit externer Unterstützung durch ein Fachbüro. Sie sollen den Betrieben und ihren Belegschaften, Kunden und Lieferanten Wege aufzeigen, wie die Probleme vermieden werden können.

Bei mittleren und großen Betrieben lohnt ein einzelbetriebliches Mobilitätsmanagement. Bei großen Gewerbegebieten mit vielen Betrieben ist ein gebietsbezogenes Mobilitätsmanagement sinnvoll.

Am Anfang steht in der Regel im Rahmen eines Workshops mit Betriebsvertretern und Kammer/Verbändevertretungen ein allgemeines Thematisieren der Probleme und Optionen.

Hilfestellung kann auch das Netzwerk Mobilität NRW geben, dort werden entsprechende Materialien und Dienstleistungen angeboten. Am Anfang eines mehrstufigen Prozesses steht eine Kontaktaufnahme mit der organisierten Wirtschaft (Verbände, Kammern, Werbegemeinschaften), um das Instrument bekannt zu machen und das generelle Repertoire aufzuzeigen und die aktuellen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bekannt zu machen. Dann wird es konkreter mit der Umsetzung von typischen Maßnahmen. Politik und Verwaltung müssen

überzeugt werden, angemessene finanzielle und personelle Ressourcen bereitzustellen. Idealerweise beginnt man mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement „im eigenen Haus“, also bei der Stadtverwaltung und den kommunalen Betrieben, Stadtwerken, kommunalen Wohnungsunternehmen und Schulen. Mitarbeitende der öffentlichen Arbeitgeber könnten bspw. durch die finanzielle Förderung des Deutschland-Tickets oder die Ausweitung von Home-Office-Angeboten unterstützt werden. Später werden dann Betriebe der privaten Wirtschaft angesprochen.

Wichtige Argumente sind die möglichen Vorteile für die Betriebe, beispielsweise im Bereich des Flottenmanagements der betrieblichen Fahrzeuge sowie der gesundheitlichen Vorteile der Aktivmobilität für die Minimierung der Fehltagel. Hierzu können vom Netzwerk Mobilität NRW Broschüren und Faltblätter bereitgestellt werden. Ideal ist, wenn ein eigenes kommunales BMM-Fahrzeug beschafft und ausgestattet wird, das von Betrieb zu Betrieb fahren kann. Es bietet die aktuellen ÖPNV-Informationen (Netze, Fahrpläne, Tarife, insbesondere Jobticketregelungen) sowie Informationen zum modernen Radverkehr und seinen infrastrukturellen Bedürfnissen und Maßnahmen einschl. Abstellanlagen am Betrieb. Sinnvoll ist eine Kooperation dieser Maßnahmen mit der örtlichen und regionalen Wirtschaftsförderung sowie den umliegenden Kommunen generell, da Pendlerverkehre alle betreffen und daher die intrinsische Motivation vorhanden sein sollte, diesen Themenkomplex progressiv anzugehen.

Kosten und Organisation:

Die verwaltungsinternen Kosten für eine Startphase des betrieblichen Mobilitätsmanagements können durch eine Fremdvergabe für einen begrenzten Zeitraum minimiert werden. Im Rahmen der Vergabe können dann die konkreten Tools entwickelt und erprobt werden. Auf Dauer ist aber eine Wahrnehmung dieser Aufgabe durch eigenes Personal sinnvoll. Diese Stelle kann bei der Stadtspitze, der Wirtschaftsförderung oder im Bereich Planen, Bauen und Verkehr angesiedelt werden und hat vornehmlich Querschnittsaufgaben. Auch die Frage einer Finanzierungsbeteiligung der Aufgabenträger für den ÖPNV und SPNV bedarf weiterer Abklärungen.

Für die Einrichtung einer eigenen Stelle werden Kosten von 50.000 – 60.000 € pro Jahr (Arbeitgeber-Brutto) veranschlagt, was, in Anbetracht der Größe der Stadt Sendenhorst sowie den häuslicheren Realitäten, weniger realistisch ist. Daher empfehlen wir hier primär eine Kooperation mit anderen Stellen, wie bspw. der Wirtschaftsförderung.