



Datenbericht Onlinebefragung Maßnahmen

# Mobilitätskonzept für die Stadt Warendorf

Stadt Warendorf – Der Bürgermeister

Mobilitätsmanagement  
Amt 66 – Tiefbau und Mobilität  
Freckenhorster Str. 43  
48231 Warendorf

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1	Zusammenfassung: Online-Dialog	4
<b>2</b>	<b>Auswertung nach Rubriken</b>	<b>5</b>
2.1	Fußverkehr & Barrierefreiheit	5
2.1.1	Querungen für den Fußverkehr	6
2.1.2	Verortung von Querungen in Warendorf	6
2.1.3	Barrierefreier Ausbau im Stadtgebiet	8
2.1.4	Entwicklung von attraktiven Fußverkehrsroute im Stadtgebiet	8
2.1.5	Wichtige Routen für den Fußverkehr	8
2.2	Radverkehr	11
2.2.1	Kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts	12
2.2.2	Ausbau von Radabstellanlagen	12
2.2.3	Fahrradfreundliche und sichere Querungen	12
2.2.4	Prüfung und Pflege bestehender Radinfrastruktur	13
2.2.5	Maßnahmen im Radverkehr	13
2.3	ÖPNV & vernetzte Mobilität	14
2.3.1	(Quartiers-)Mobilstationen im Stadtgebiet	15
2.3.2	Erhöhung und Sicherstellung der Qualität im Bus- und Schienenverkehr	15
2.3.3	On-Demand-Verkehre und autonome Fahrangebote	16
2.3.4	Aufwertung & barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	16
2.3.5	Digitalisierung und bessere Informationen zu vorhanden Angeboten	16
2.3.6	Elektrifizierung des SPNV & der Busflotte	17
2.3.7	Maßnahmen im ÖPNV & zur vernetzten Mobilität	18
2.4	Kfz-Verkehr & E-Mobilität	19
2.4.1	Prüfung & Anpassung des Straßennetzes	20
2.4.2	Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten	20
2.4.3	Tempo 30 innerorts	20
2.4.4	Förderung E-Mobilität	21
2.4.5	Ruhender Verkehr	21
2.4.6	Umweltfreundliche City-Logistik	21
2.4.7	Maßnahmen zum Kfz-Verkehr & zur E-Mobilität	22
2.5	Altstadt & Aufenthaltsqualität	23
2.5.1	Verkehrsberuhigung Altstadt	23
2.5.2	Aufwertung öffentlicher Straßenräume	24
2.5.3	Mehr Grün im Straßenraum	24

---

2.5.4 Altstadt & Aufenthaltsqualität	25
2.6 Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit	26
2.6.1 Kommunales Mobilitätsmanagement	26
2.6.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement	27
2.6.3 Schulisches Mobilitätsmanagement	27
2.6.4 Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation	27
2.7 Abschließende Einschätzung zur Priorisierung der Maßnahmen	28
<b>3 Fazit</b>	<b>29</b>

## Abbildungsverzeichnis

---

Abbildung 1: Demografische Daten (Alter & Geschlecht) .....	5
Abbildung 2: Verortung der Maßnahmen zu möglichen Querungen.....	7
Abbildung 3: Verortung der Maßnahmen zum Fußverkehr .....	9
Abbildung 4: Verortung der Maßnahmen zum Radverkehr.....	14
Abbildung 5: Verortung der Maßnahmen zum ÖPNV .....	18
Abbildung 6: Verortung der Maßnahmen zum Radverkehr .....	22
Abbildung 7: Verortung der Maßnahmen zum Thema Altstadt & Aufenthaltsqualität .....	25
Abbildung 8: Priorisierung der Maßnahmen.....	29
Abbildung 9: Allgemeine Zustimmung zu allen Maßnahmen.....	31

# 1 Einleitung

Ein wesentlicher Bestandteil bei der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes ist die Beteiligung der Öffentlichkeit.

Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption wurde ein Onlinedialog bereitgestellt, in dem vorgesehene Maßnahmen bewertet und priorisiert werden konnten. Zudem bestand die Möglichkeit eigene Maßnahmen zu verorten. Die Beteiligung umfasste die Themenfelder: Nahmobilität: Fußverkehr & Barrierefreiheit, Radverkehr, ÖPNV & vernetzte Mobilität, Kfz-Verkehr & E-Mobilität. Altstadt & Aufenthaltsqualität sowie Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit.

Die Onlinebeteiligung lief vom 01. bis zum 23. November 2024.

Diese Dokumentation gibt die Bewertungen und Beiträge der Teilnehmer:innen der Online-Befragung zusammengefasst und aufbereitet wieder und liefert wichtige Ergänzungen für den Maßnahmenprozess.

## 1.1 Zusammenfassung: Online-Dialog

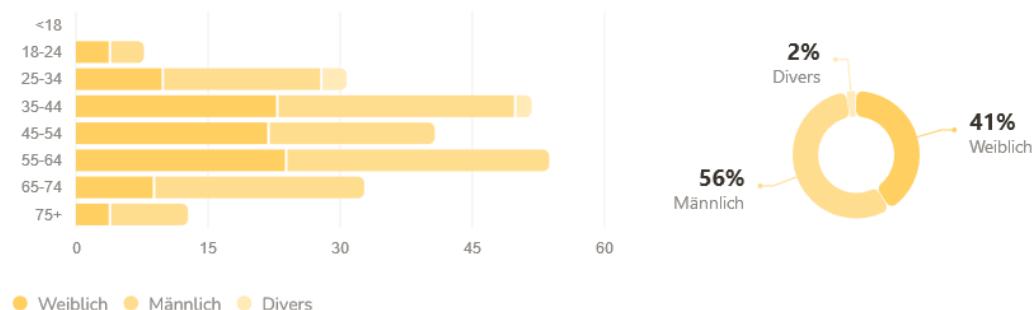
Insgesamt haben 223 Personen an der Online-Befragung teilgenommen; davon wurden 137 Befragungen vollständig ausgefüllt, daraus ergibt sich eine Abschlussquote von ca. 59%. Dazu kamen 996 Vorschläge für konkrete Einzelmaßnahmen. Die meisten Maßnahmen wurden dabei in der Kategorie „Fußverkehr“ verortet. Der Spitzenwert für ein bestimmtes Maßnahmenpaket lag bei 343 Verortungen (Querungen für den Fußverkehr), darunter fielen 234 Verortungen auf die Einzelmaßnahme „Hier fehlt eine sichere Querungsmöglichkeit“.

Danach folgt das Themenfeld „Radverkehr“ mit 276 Verortungen für mögliche Einzelmaßnahmen, wobei 154 Verortungen auf die Einzelmaßnahme „Hier ist die vorhandene Radverkehrsprüfung zu prüfen“ fallen.

Im Themenfeld „ÖV & vernetzte Mobilität“ wurden 88 Maßnahmen verortet. Insgesamt wurden 151 Einzelmaßnahmen zum Thema Kfz-Verkehr verortet, Fokus lag dort insbesondere auf der Verkehrsberuhigung an insgesamt 60 Stellen. Zudem wurden 138 konkrete Einzelmaßnahmen in der Altstadt bzw. zum Thema Aufenthaltsqualität verortet.

Abbildung 1 gibt einen Überblick über die Altersverteilung und die Geschlechterdiversität der beteiligten Bürgerinnen und Bürger. Die Altersgruppe der 55- bis 64-Jährigen ist mit 54 Personen am stärksten vertreten, dicht gefolgt von der Altersgruppe der 35- bis 44-Jährigen mit 52 teilgenommenen Personen. Die Geschlechterverteilung zeigt, dass der Anteil der männlichen Teilnehmer mit 56% etwas höher ist als der der weiblichen Teilnehmerinnen, die 41% ausmachen. Darüber hinaus sind 2% der Teilnehmenden divers.

Abbildung 1: Demografische Daten (Alter &amp; Geschlecht)



Quelle: senf.app

## 2 Auswertung nach Rubriken

Nachfolgend werden die jeweiligen Themen einzeln betrachtet und zusammenfassend ausgewertet, um einen besseren Überblick über die Vielzahl an eingebrachten Ideen und die damit in Verbindung stehende Bewertung durch die Bürgerinnen und Bürger zu erhalten.

Es werden jeweils die absoluten Zahlen zu den Fragen aus dem Themengebiet angegeben sowie anschließend die prozentuale Verteilung der Antwortmöglichkeiten „stimme voll zu“, „stimme eher zu“, „neutral“, „stimme eher nicht zu“ und „stimme nicht zu“. Zudem wird ein Mittelwert angegeben, der die durchschnittliche Einordnung anzeigt.

### 2.1 Fußverkehr & Barrierefreiheit

Im Bereich „Fußverkehr & Barrierefreiheit“ wurden die Teilnehmenden zu drei Maßnahmen befragt: „Querungen für den Fußverkehr“, „Barrierefreier Ausbau im Stadtgebiet“ und „Entwicklung von attraktiven Fußverkehrs Routen im Stadtgebiet“.

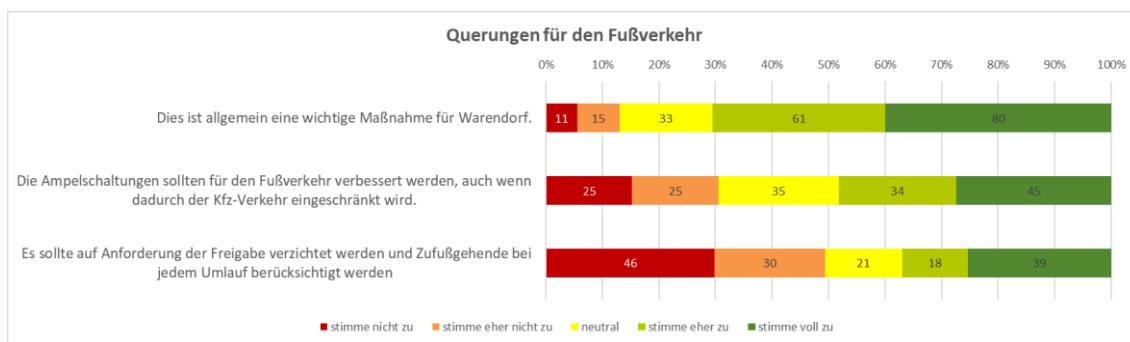
- **Querungen für den Fußverkehr:** Insgesamt stimmten 68,1% der Teilnehmenden der Maßnahme zu, wobei 29,5% eher zustimmten und 38,5% voll zustimmten.
- **Barrierefreier Ausbau im Stadtgebiet:** Mit einer Gesamtzustimmung von 72,5% (29,8% eher und 42,7% voll) fand diese Maßnahme den stärksten Rückhalt.
- **Entwicklung von attraktiven Fußverkehrs Routen im Stadtgebiet** Diese Maßnahme erhielt mit einer Gesamtzustimmung von 28,1% (28,1% eher und 33,7% voll) die geringste Unterstützung.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur und zur Sicherheit im Radverkehr von der Mehrheit der Befragten als wichtig erachtet werden. Besonders die Pflege bestehender Infrastruktur und die Umsetzung des Radverkehrskonzepts sind zentrale Anliegen der Teilnehmenden. Der Ausbau von Radabstellanlagen wird im Vergleich weniger priorisiert.

Diese Ergebnisse verdeutlichen sowohl den großen Handlungsbedarf in diesen Bereichen für die planenden Stellen als auch das starke Interesse der Warendorfer Bürger an der Förderung des Fußverkehrs.

Im Folgenden werden die detaillierten Ergebnisse zu den einzelnen Maßnahmen präsentiert.

## 2.1.1 Querungen für den Fußverkehr



## 2.1.2 Verortung von Querungen in Warendorf

Abbildung 2 zeigt die Verortung von konkreten Einzelmaßnahmen zum möglichen Querungen im Stadtgebiet. Die Teilnehmenden hatten bei der Verortung die Möglichkeit zwischen den Einzelmaßnahmen „Verbesserung der Barrierefreiheit einer Querung“, „Verbesserung der Ampelschaltung“ und „Hier fehlt eine sichere Querungsmöglichkeit“ zu wählen.

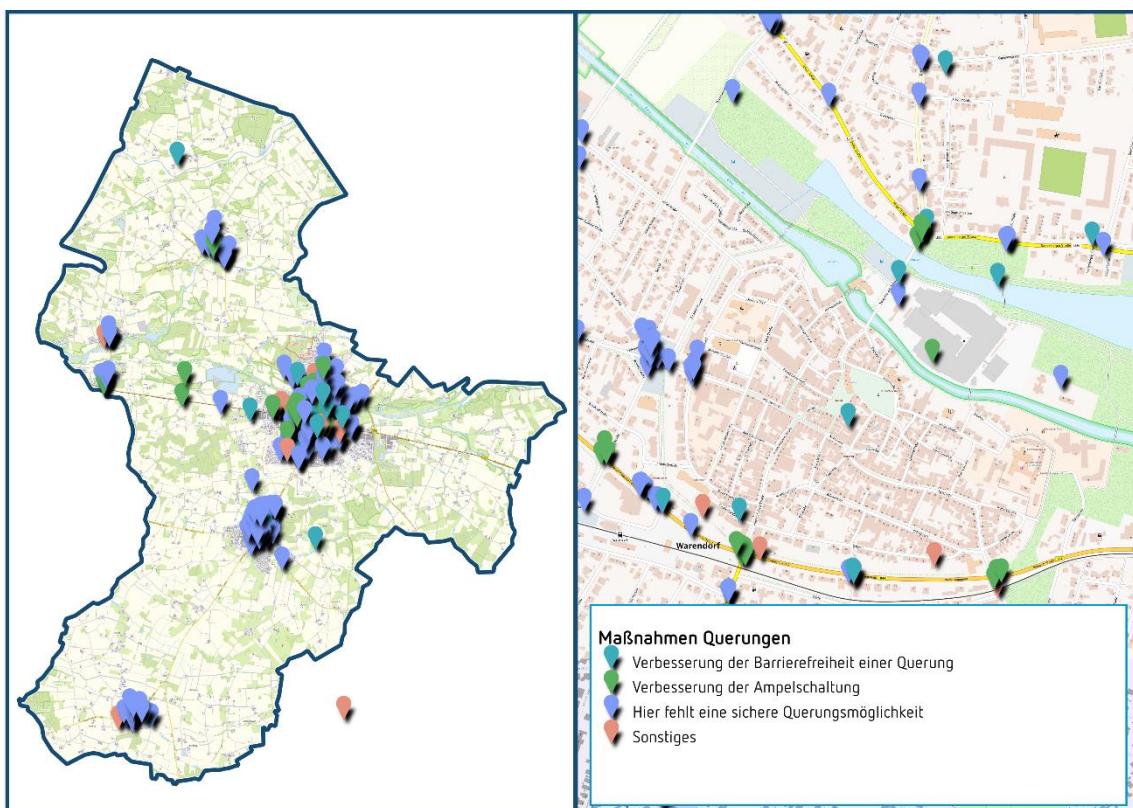
Festzustellen ist, dass im gesamten Stadtgebiet ein verstärkter Bedarf an sicheren Querungsmöglichkeiten besteht. Insbesondere in den Ortsteilen Hoetmar, Freckenhorst, Einen und Müssingen sind Querungsmöglichkeiten von zentraler Bedeutung.

In der Innenstadt konzentrieren sich die Wünsche vor allem auf die Wallpromenade und den Wilhelmplatz. Einzelne Anregungen betreffen sichere Querungsmöglichkeiten auf der Milter Straße und der Dreibrückenstraße.

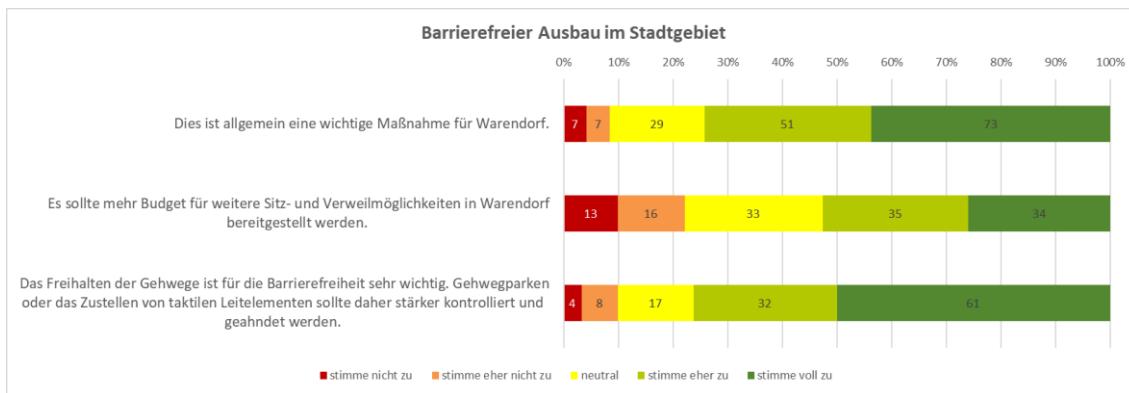
Darüber hinaus werden Optimierungen der Ampelschaltungen auf der Wallpromenade sowie der Beelener Straße angeregt. Auch an der Kreuzung zwischen den Emsbrücken und der Milter Straße sowie entlang der B64 in Richtung Müssingen wird eine Verbesserung der Ampelschaltungen gewünscht. Hier ist die Stadt Warendorf allerdings nicht der Straßenbaulastträger und kann somit nicht von der Stadt durchgeführt werden.

Vereinzelt wurde der Bedarf an barrierefreien Querungen in der Innenstadt sowie in Freckenhorst verortet.

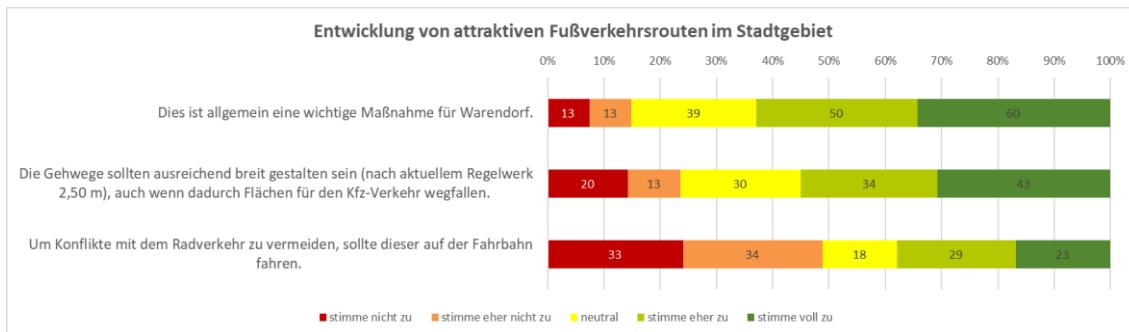
Abbildung 2: Verortung der Maßnahmen zu möglichen Querungen



## 2.1.3 Barrierefreier Ausbau im Stadtgebiet



## 2.1.4 Entwicklung von attraktiven Fußverkehrsrouten im Stadtgebiet



## 2.1.5 Wichtige Routen für den Fußverkehr

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, wichtige Fußverkehrsrouten in Warendorf einzuziehen. Abbildung 3 fasst die Ergebnisse der Verortungen zusammen und stellt sie den Haupt- und Nebenrouten des Konzepts gegenüber.

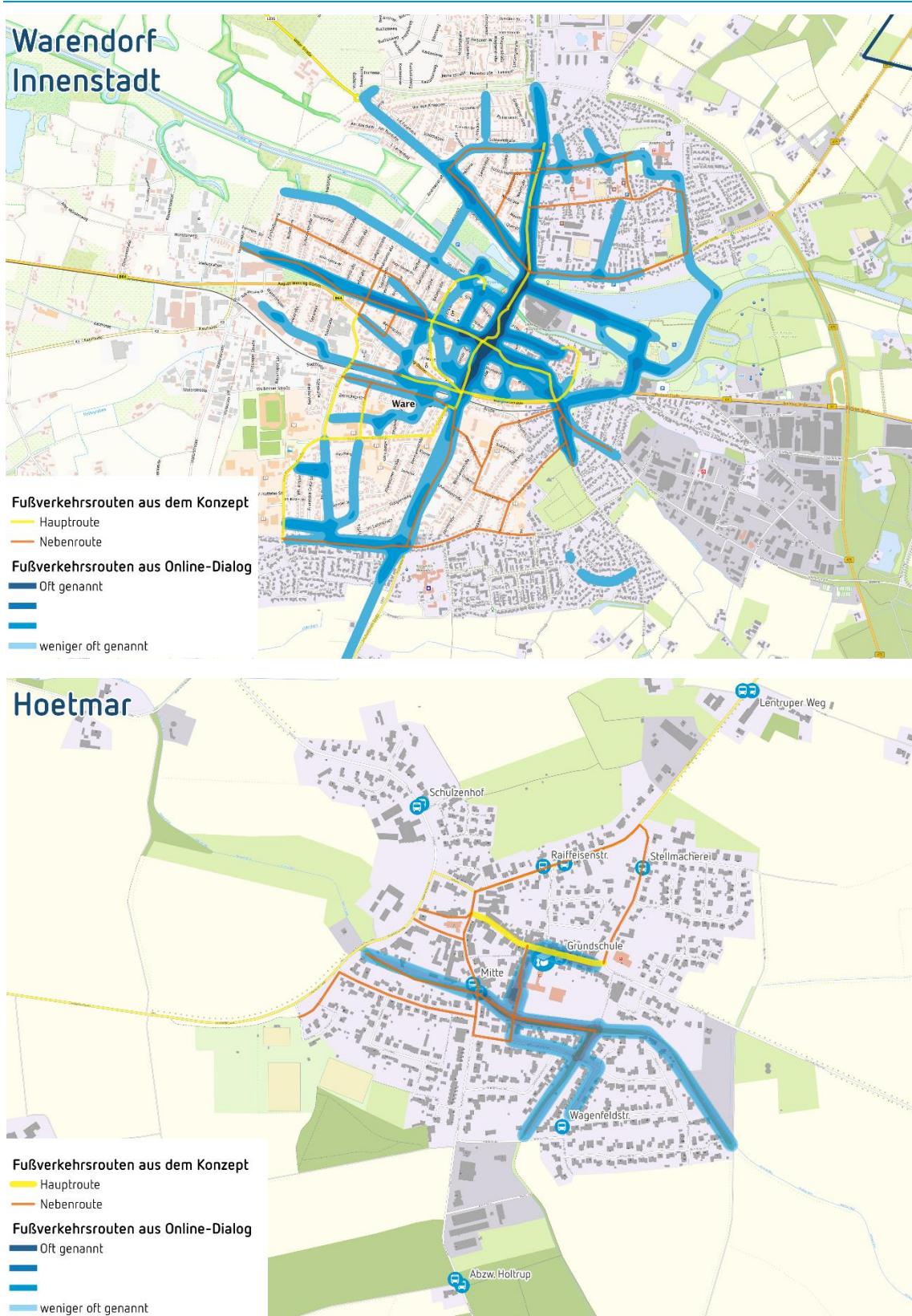
Auffällig ist, dass die Wege von der Innenstadt zum Schulviertel von den Teilnehmenden nicht markiert wurden. Ein möglicher Grund hierfür könnte darin liegen, dass vergleichsweise wenige Schüler:innen, die diese Strecke regelmäßig nutzen, an der Befragung teilgenommen haben.

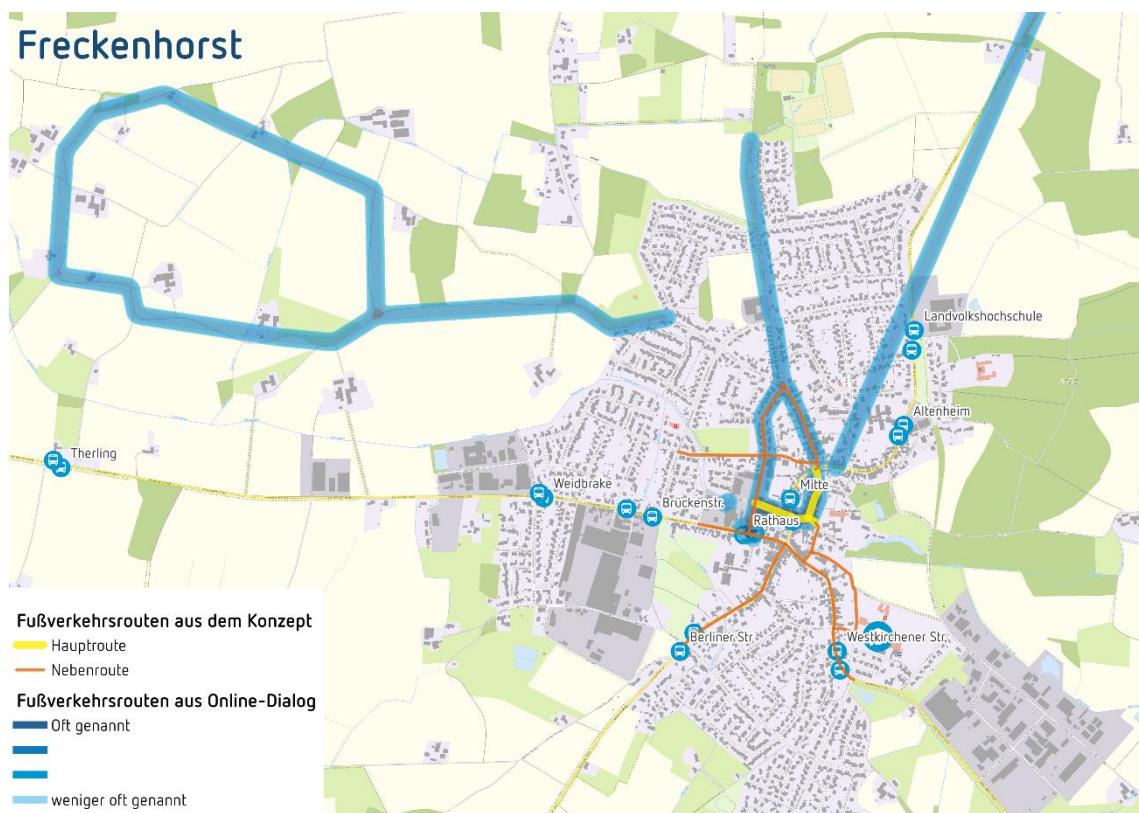
Abgesehen davon zeigt sich eine hohe Übereinstimmung zwischen den von den Befragten identifizierten wichtigsten Fußverkehrsrouten und den im Konzept vorgeschlagenen Wegen.

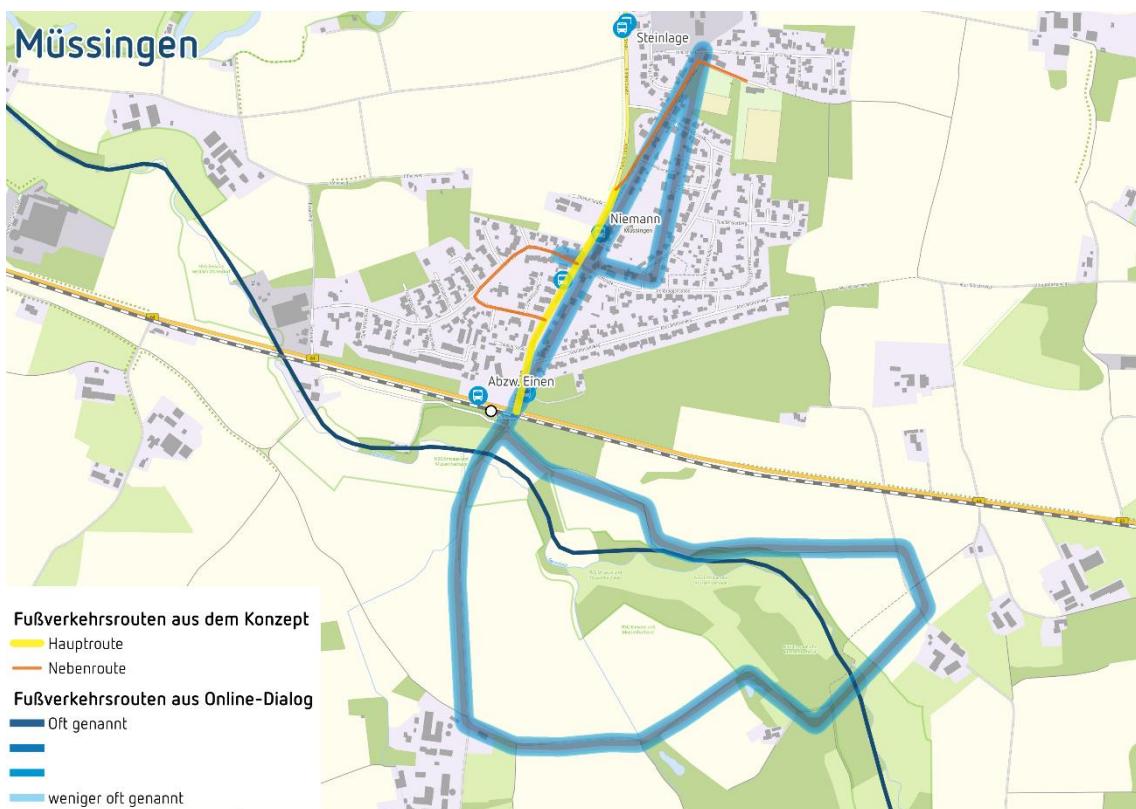
Die Ergebnisse aus der Onlinebefragung werden gemeinsam mit der Stadtverwaltung gesichtet und eine Aufnahme weiterer Routen im Konzept geprüft.

**Was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Fußrouten in Warendorf?**

Abbildung 3: Verortung der Maßnahmen zum Fußverkehr







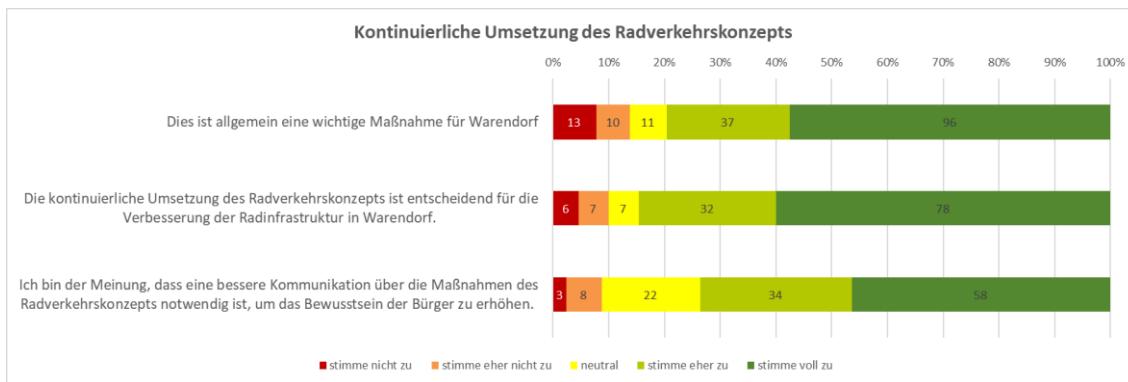
## 2.2 Radverkehr

Im Themenfeld „Radverkehr“ wurden die vier Maßnahmen vorgestellt: „Kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts“, „Ausbau von Radabstellanlagen“, „Fahrradfreundliche und sichere Querungen“ und „Prüfung und Pflege bestehender Radinfrastruktur“.

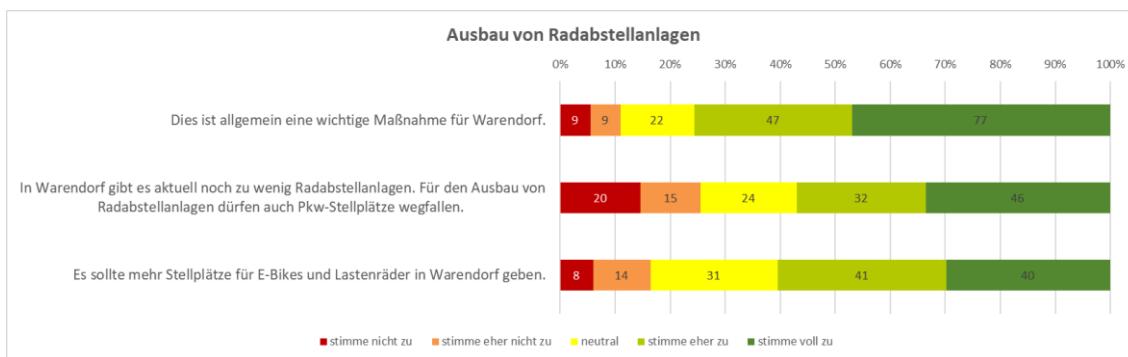
- **Kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts:** Insgesamt stimmten 79,1% der Teilnehmenden der Maßnahme zu, wobei 22% eher zustimmten und 57,1% voll zustimmten.
- **Ausbau von Radabstellanlagen:** Diese Maßnahme erhielt mit einer Gesamtzustimmung von 74,2% (28,1% eher und 46,1% voll) die geringste Unterstützung.
- **Fahrradfreundliche und sichere Querungen:** Hier lag die Zustimmung bei 78,9%, wobei 23,5% der Befragten eher und 55,4% voll zustimmten.
- **Prüfung und Pflege der bestehenden Radinfrastruktur:** Mit einer Gesamtzustimmung von 88,2% (28% eher und 60,2% voll) fand diese Maßnahme den stärksten Rückhalt.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur und zur Sicherheit im Radverkehr von der Mehrheit der Befragten als wichtig erachtet werden. Besonders die Pflege bestehender Infrastruktur und die Umsetzung des Radverkehrskonzepts sind zentrale Anliegen der Teilnehmenden. Der Ausbau von Radabstellanlagen wird im Vergleich etwas weniger priorisiert, wird dennoch als wichtig erachtet.

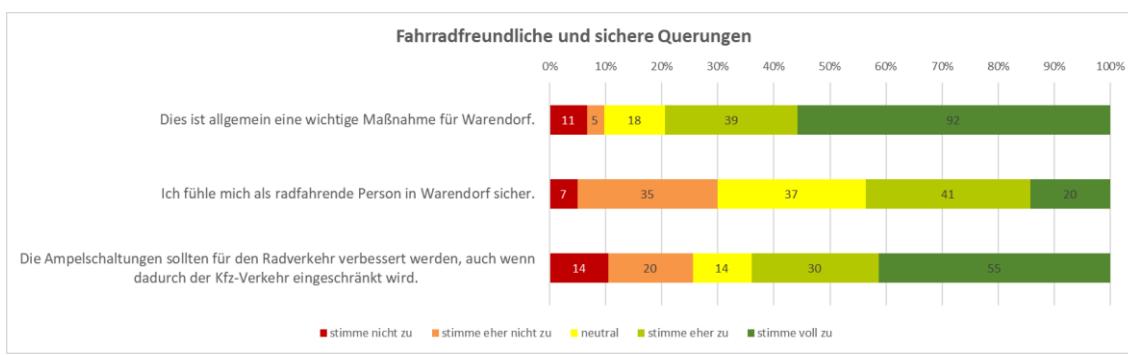
## 2.2.1 Kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts



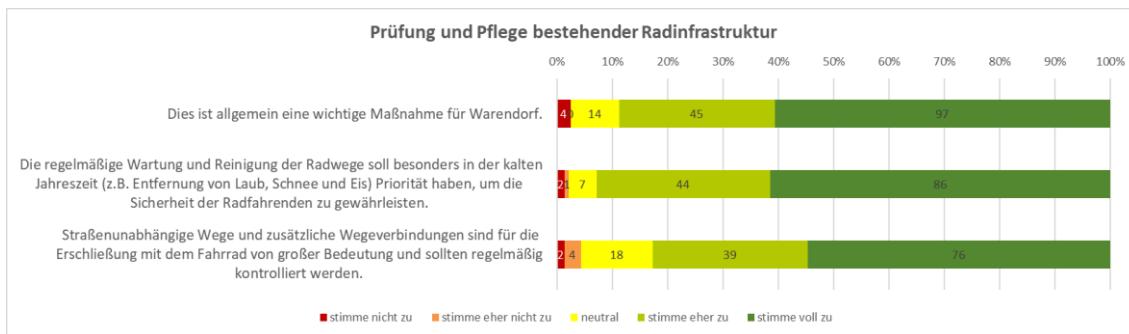
## 2.2.2 Ausbau von Radabstellanlagen



## 2.2.3 Fahrradfreundliche und sichere Querungen



## 2.2.4 Prüfung und Pflege bestehender Radinfrastruktur



## 2.2.5 Maßnahmen im Radverkehr

Abbildung 1 Abbildung 4 zeigt die Verortung von konkreten Einzelmaßnahmen zum Thema Radverkehr. Die Teilnehmenden hatten bei der Verortung die Möglichkeit zwischen den Einzelmaßnahmen „Neue Radabstellanlagen“, „Prüfung der vorhandenen Radverkehrsführung“, „Prüfung der Ampelschaltung“, „Aufstellflächen für den Radverkehr“ und „Prüfung von bestehenden Radabstellanlagen“ zu wählen.

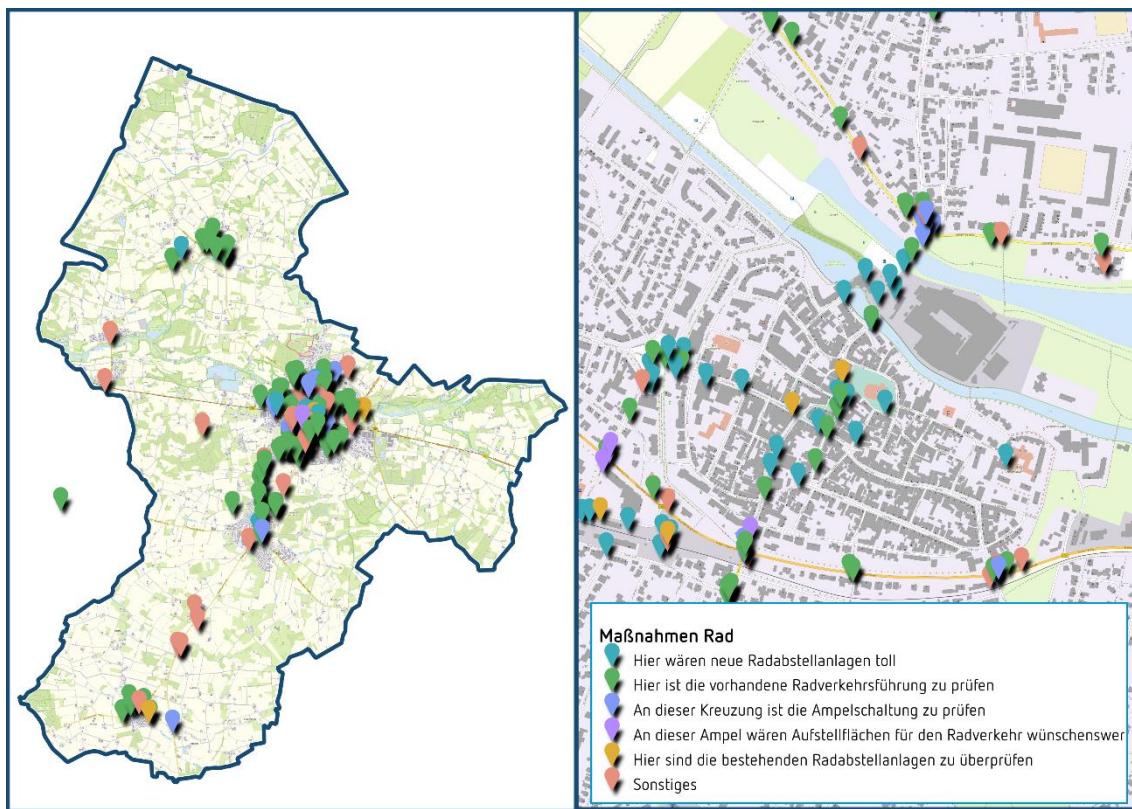
Festzustellen ist, dass im gesamten Stadtgebiet vermehrt der Wunsch nach einer Prüfung der bestehenden Radverkehrsführung geäußert wird. Besonders stark wird dieser Bedarf auf den Strecken zwischen Freckenhorst und der Innenstadt sowie in den Ortsteilen Milte und Hoetmar verortet.

In der Innenstadt hingegen liegt der Schwerpunkt vorwiegend auf dem Wunsch neuer Radabstellanlagen. Diese Maßnahme wird insbesondere am Bahnhof sowie am Wilhelmsplatz und am Lohwall häufig vorgeschlagen.

*Zur besseren Übersicht sind die Einträge zudem auch Online einsehbar:*

[www.warendorf.de/Online-Karte](http://www.warendorf.de/Online-Karte)

Abbildung 4: Verortung der Maßnahmen zum Radverkehr



## 2.3 ÖPNV & vernetzte Mobilität

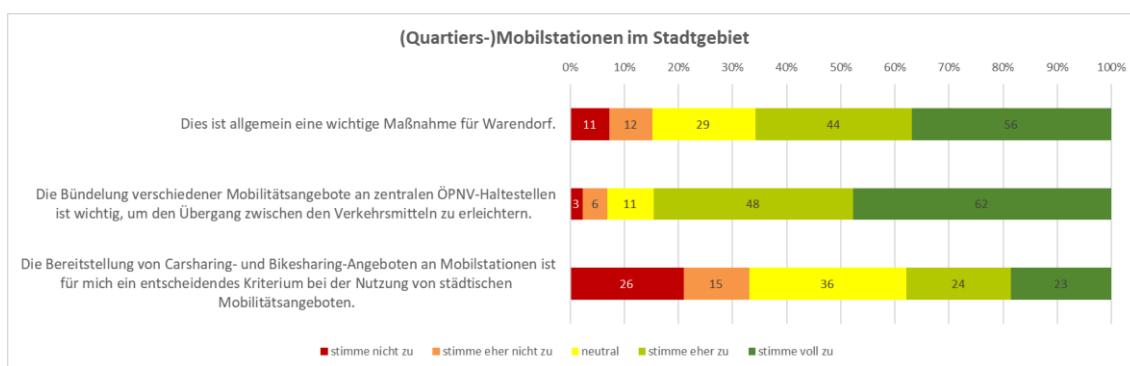
Im Themenfeld „ÖPNV & vernetzte Mobilität“ hatten die Befragten die Möglichkeit, die Wichtigkeit von sechs Maßnahmen zu bewerten. Die Ergebnisse zeigen eine breite Zustimmung zu den vorgeschlagenen Maßnahmen:

- **(Quartiers-)Mobilstationen im Stadtgebiet:** Insgesamt stimmten 64,5% der Befragten dieser Maßnahme zu (28,4% eher, 36,1% voll).
- **Erhöhung und Sicherstellung der Qualität im Bus- und Schienenverkehr:** Mit einer Gesamtzustimmung von 86,5% (22,6% eher, 63,9% voll) erhielt diese Maßnahme den stärksten Zuspruch.
- **On-Demand-Verkehre und autonome Fahrangebote:** Hier lag die Zustimmung bei 56,5% (22,7% eher, 33,8% voll) und fiel damit etwas geringer aus. Zudem erhielt sie fast 28% neutraler Stimmen.
- **Aufwertung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen:** Diese Maßnahme wurde von 73,4% der Befragten als wichtig eingestuft (29,9% eher, 43,5% voll).
- **Digitalisierung und bessere Informationen zu vorhandenen Angeboten:** Insgesamt stimmten 77,7% der Befragten zu (31,8% eher, 45,9% voll).
- **Elektrifizierung des SPNV und der Busflotte:** Diese Maßnahme erhielt eine Zustimmung

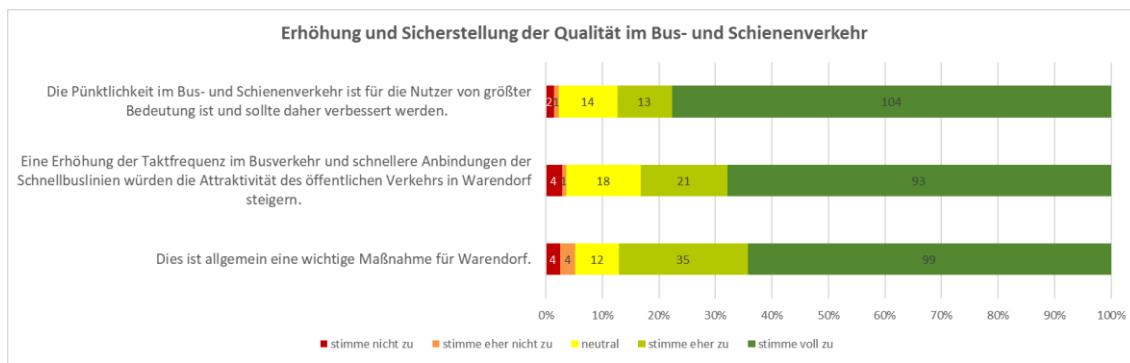
von 61,5% (26,9% eher, 34,6% voll), mit 23,7% allerdings auch eine erhöhte Anzahl neutrale Stimmen.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass vor allem die Erhöhung und Sicherstellung der Qualität im Bus- und Schienenverkehr sowie die Digitalisierung und barrierefreie Gestaltung des ÖPNV von den Befragten als besonders wichtig angesehen werden. On-Demand-Verkehre und autonome Fahrangebote sowie die Elektrifizierung der Flotten werden ebenfalls unterstützt, jedoch mit geringerer Priorität.

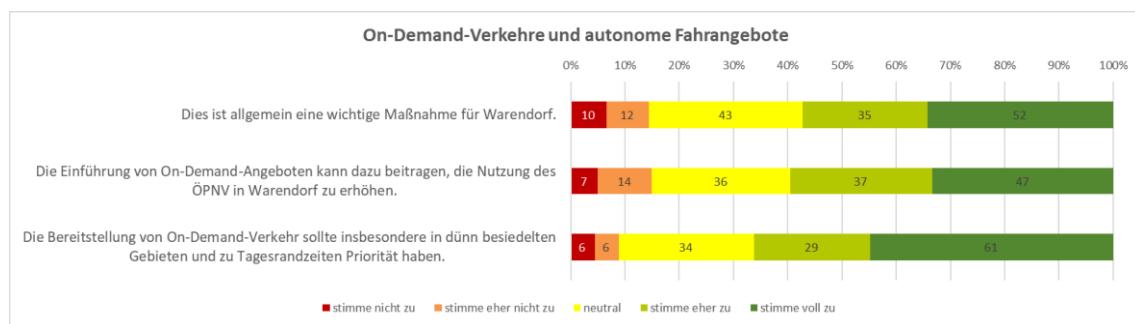
### 2.3.1 (Quartiers-)Mobilstationen im Stadtgebiet



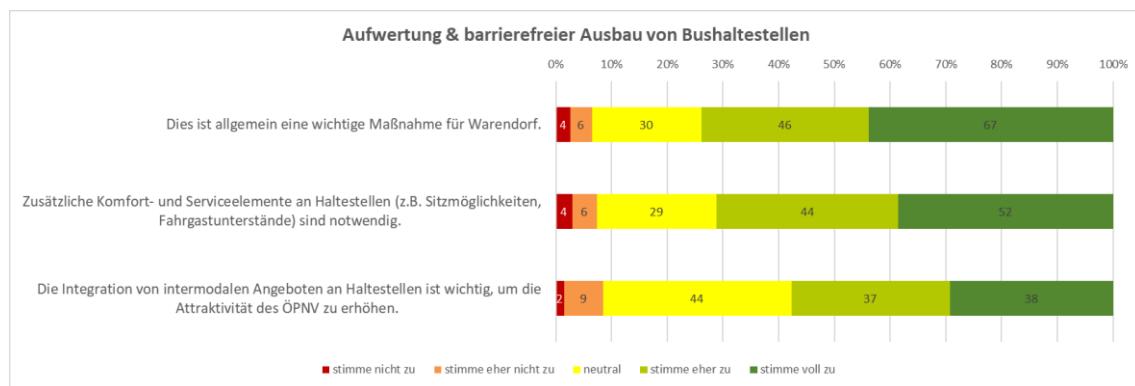
### 2.3.2 Erhöhung und Sicherstellung der Qualität im Bus- und Schienenverkehr



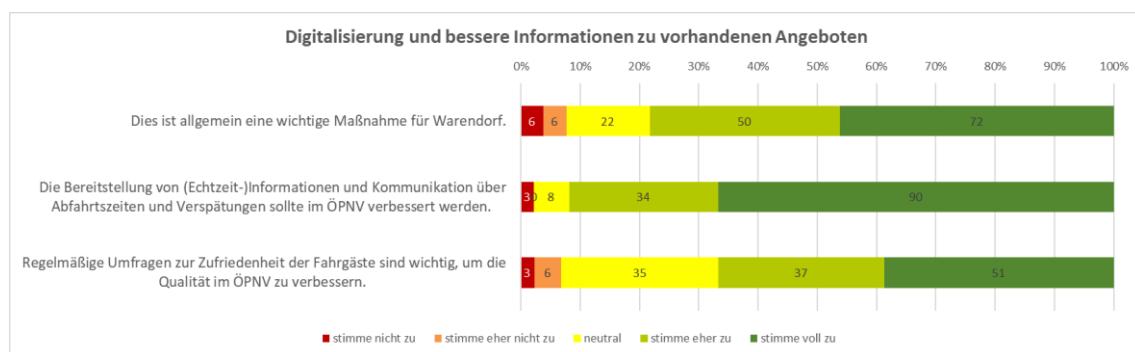
### 2.3.3 On-Demand-Verkehre und autonome Fahrangebote



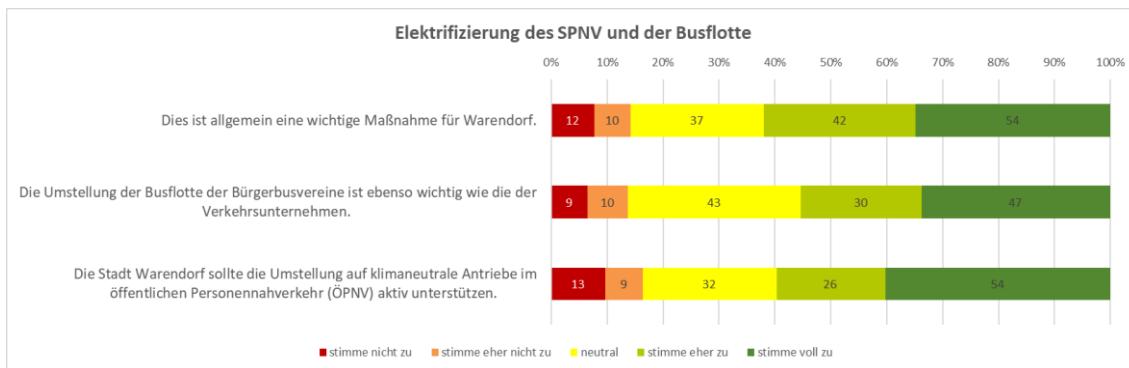
### 2.3.4 Aufwertung & barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen



### 2.3.5 Digitalisierung und bessere Informationen zu vorhandenen Angeboten



## 2.3.6 Elektrifizierung des SPNV & der Busflotte



### 2.3.7 Maßnahmen im ÖPNV & zur vernetzten Mobilität

Abbildung 1 Abbildung 5 zeigt die Verortung von konkreten Einzelmaßnahmen zum Thema ÖPNV und vernetzte Mobilität. Die Teilnehmenden hatten bei der Verortung die Möglichkeit zwischen den Einzelmaßnahmen „Barrierefreie Haltestelle“, „On-Demand-Angebot“, „Digitale und/oder analoge Informationen“ und „Mobilstation“ zu wählen.

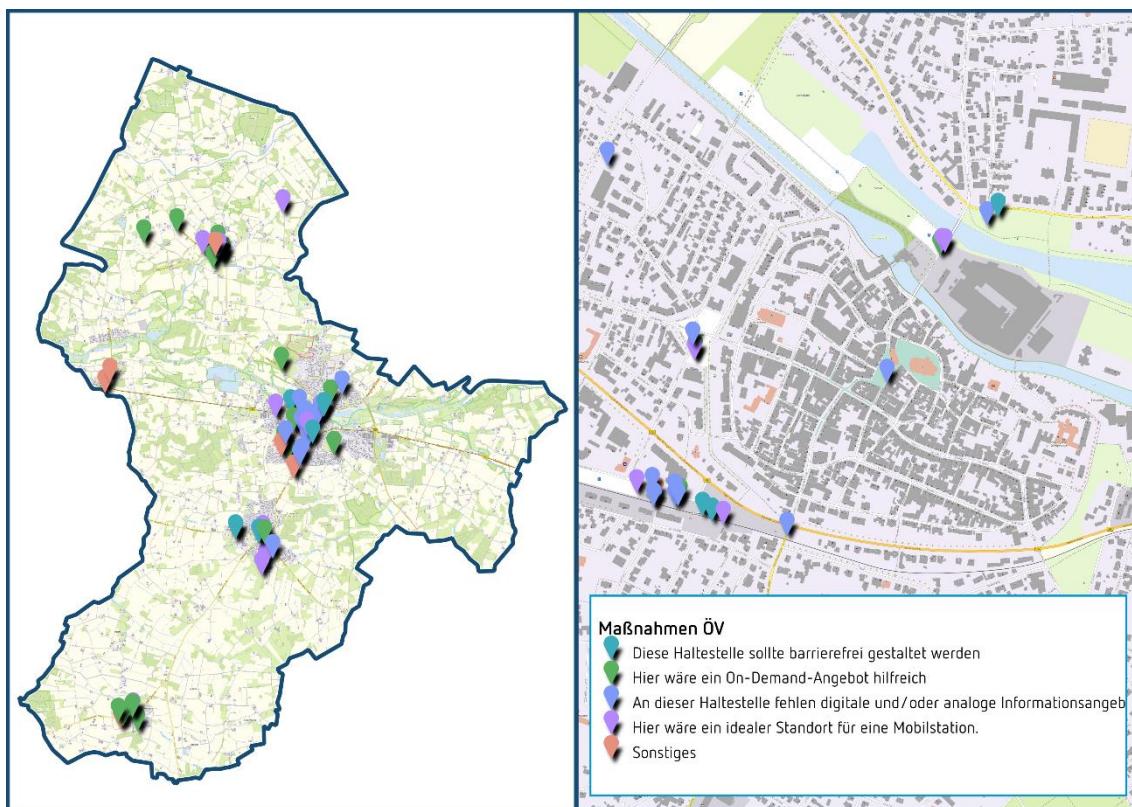
Festzustellen ist, dass insbesondere in den Ortsteilen Milte, Freckenhorst und Hoetmar der Wunsch nach On-Demand-Angebote und Mobilstationen besteht. Zusätzlich besteht in Freckenhorst ein Bedarf an weiteren barrierefreien Haltestellen.

In der Innenstadt liegt der Fokus vor allem auf digitalen und analogen Informationsangeboten, die bevorzugt am Bahnhof, am Wilhelmsplatz und am Markt gewünscht werden. Besonders viele Verortungen am Bahnhof verdeutlichen das große Interesse an Verbesserungen in diesem Bereich.

*Zur besseren Übersicht sind die Einträge zudem auch Online einsehbar:*

[www.warendorf.de/Online-Karte](http://www.warendorf.de/Online-Karte)

Abbildung 5: Verortung der Maßnahmen zum ÖPNV



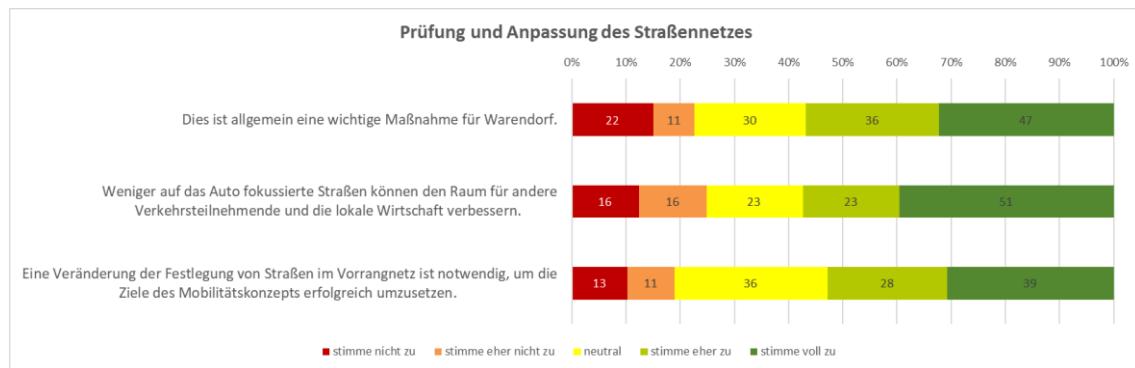
## 2.4 Kfz-Verkehr & E-Mobilität

Im Themenfeld „Kfz-Verkehr & E-Mobilität“ konnten die Befragten die Wichtigkeit von sechs Maßnahmen bewerten. Die Ergebnisse zeigen eine überwiegend positive Resonanz, allerdings mit teils unterschiedlichen Priorisierungen:

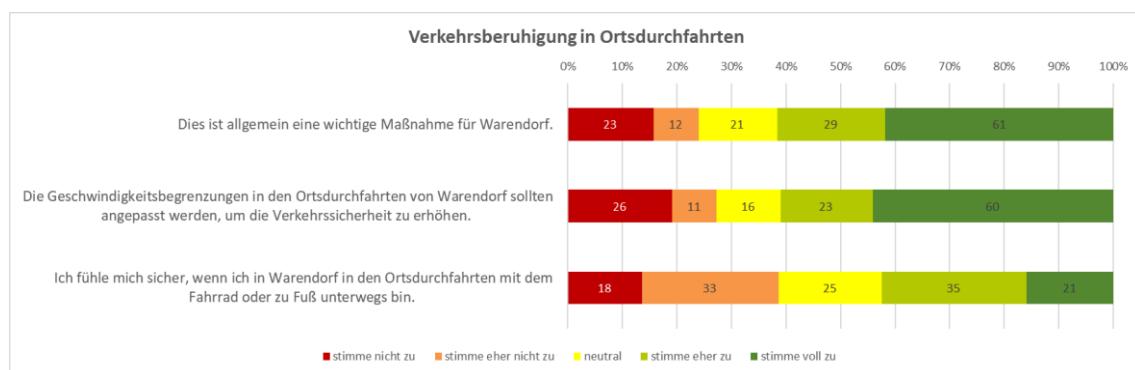
- **Prüfung und Anpassung des Straßennetzes:** Insgesamt stimmten 56,5% der Befragten dieser Maßnahme zu (24,5% eher, 32,0% voll), allerdings stimmten 22,5% der Befragten nicht zu.
- **Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten:** Hier lag die Zustimmung bei 60,8% (19,6% eher, 41,2% voll), 23,6% stimmten nicht zu, was auf ein differenziertes Meinungsbild hindeutet.
- **Tempo 30 innerorts:** Mit einer Zustimmung von 60,0% (20,7% eher, 39,3% voll) wird auch diese Maßnahme zum Teil als wichtig bewertet. Mit 30,6% stößt diese Maßnahme auf viel Gegenwind.
- **Förderung der E-Mobilität:** Diese Maßnahme erhielt eine Zustimmung von 61,6% (27,2% eher, 34,4% voll) und zeigt ein breites Interesse an der Unterstützung alternativer Antriebstechnologien.
- **Ruhender Verkehr:** Insgesamt stimmten 66,0% der Befragten zu (30,6% eher, 35,4% voll), was die hohe Relevanz dieses Themas unterstreicht.
- **Umweltfreundliche City-Logistik:** Diese Maßnahme erhielt eine Zustimmung von 54,2% (23,6% eher, 30,6% voll) und stellt einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit dar, 27,8% der Befragten stehen der Maßnahme neutral gegenüber.

Die Ergebnisse zeigen, dass Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität und ein verbessertes Management des ruhenden Verkehrs auf Unterstützung stoßen. Die umweltfreundliche City-Logistik wird zwar etwas seltener priorisiert, findet jedoch mehrheitlich Zustimmung oder wird neutral bewertet. Im Gegensatz dazu werden die Prüfung und Anpassung des Straßennetzes sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung teils kritischer gesehen und stoßen bei einigen Befragten auf Ablehnung.

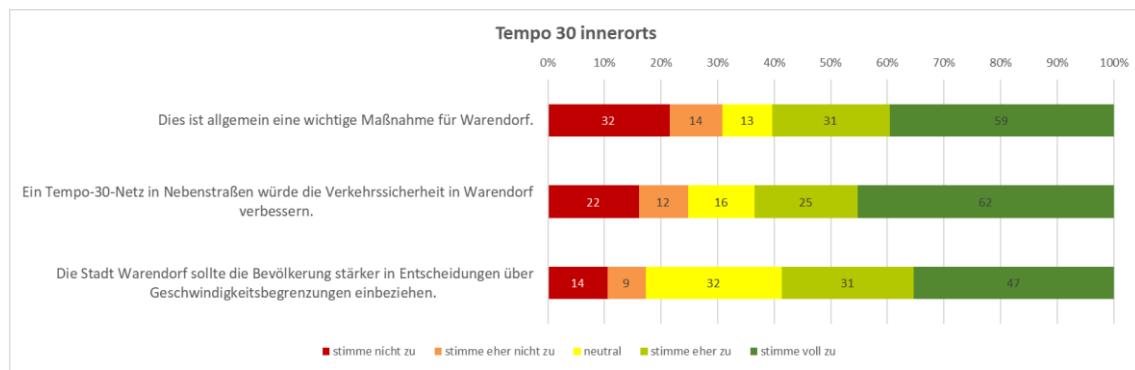
## 2.4.1 Prüfung & Anpassung des Straßennetzes



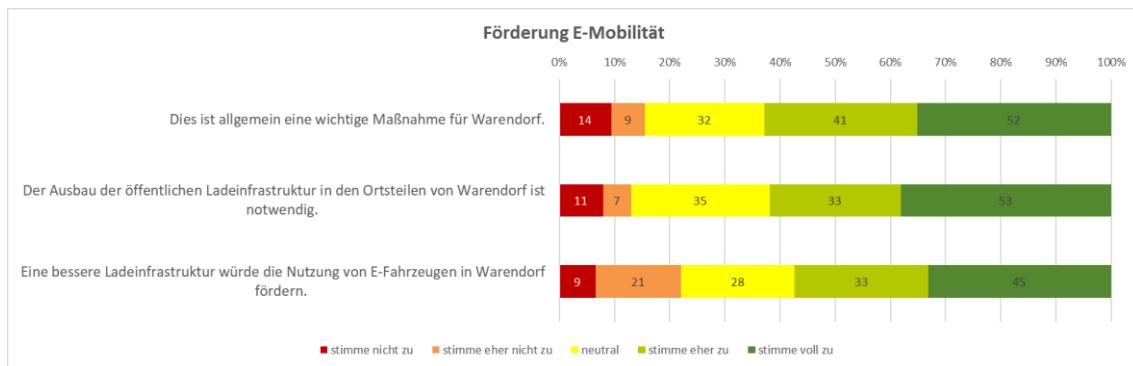
## 2.4.2 Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten



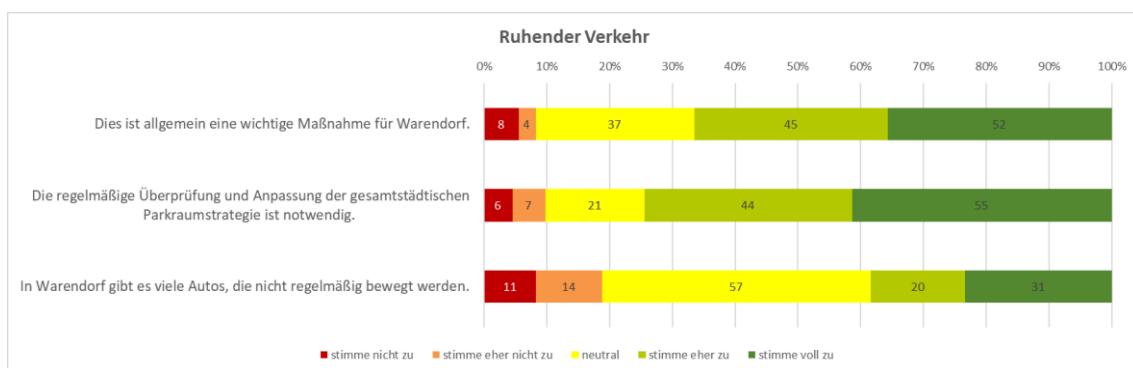
## 2.4.3 Tempo 30 innerorts



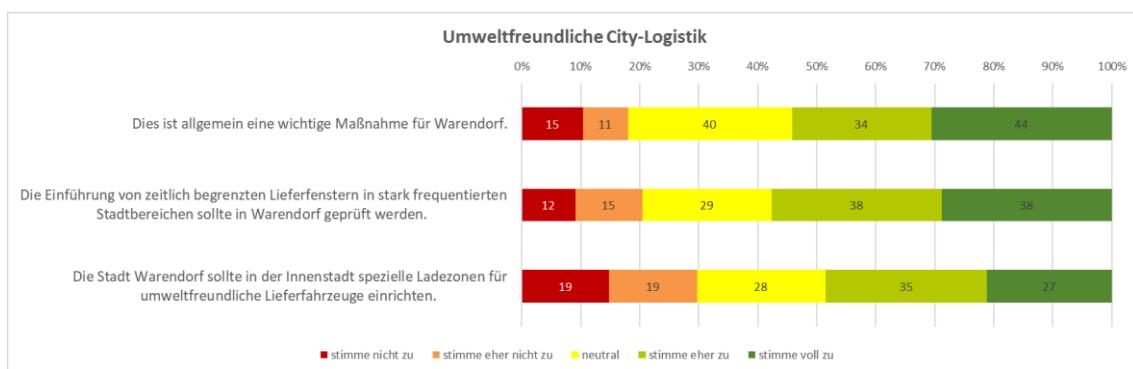
## 2.4.4 Förderung E-Mobilität



## 2.4.5 Ruhender Verkehr



## 2.4.6 Umweltfreundliche City-Logistik



## 2.4.7 Maßnahmen zum Kfz-Verkehr & zur E-Mobilität

Abbildung 76 zeigt die Verortung von konkreten Einzelmaßnahmen zum Thema Kfz-Verkehr & E-Mobilität. Die Teilnehmenden hatten bei der Verortung die Möglichkeit zwischen den Einzelmaßnahmen „E-Ladeinfrastruktur“, „Verkehrsberuhigung“ und „Lang parkende Kfz“ und „Konflikte mit dem Lieferverkehr“ zu wählen.

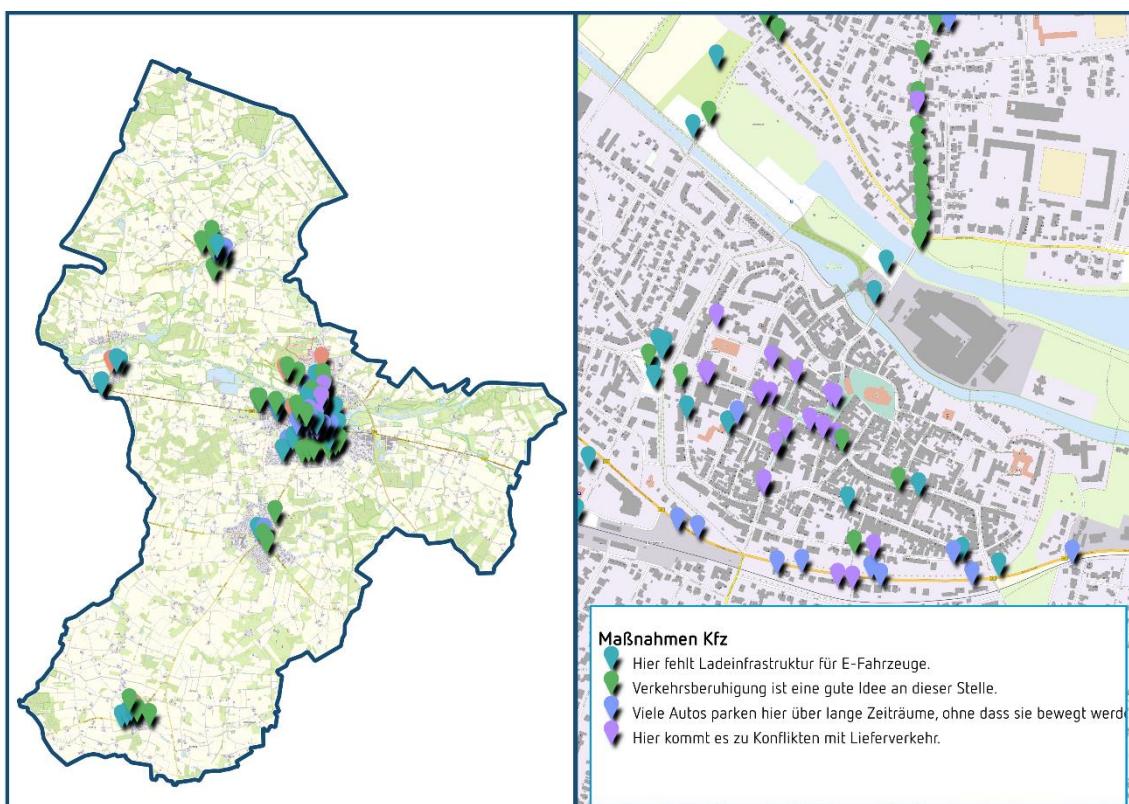
Festzustellen ist, dass im gesamten Stadtgebiet zahlreiche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen verordnet werden. Besonders in den Ortsteilen Hoetmar, Freckenhorst und Milte besteht ein verstärkter Wunsch nach solchen Maßnahmen. Darüber hinaus wird in einigen Fällen auch der Bedarf an zusätzlicher E-Ladeinfrastruktur in den Ortsteilen geäußert.

In der Innenstadt konzentrieren sich die Rückmeldungen vor allem auf Konflikte mit dem Lieferverkehr. Zudem wird die Wallpromenade und die Beelener Straße häufig als Bereiche identifiziert, in denen Fahrzeuge über längere Zeiträume ungenutzt abgestellt werden. Auf der Dreibrückestraße wird insbesondere der Bedarf an einer Verkehrsberuhigung hervorgehoben.

*Zur besseren Übersicht sind die Einträge zudem auch Online einsehbar:*

[www.warendorf.de/Online-Karte](http://www.warendorf.de/Online-Karte)

Abbildung 6: Verortung der Maßnahmen zum Radverkehr



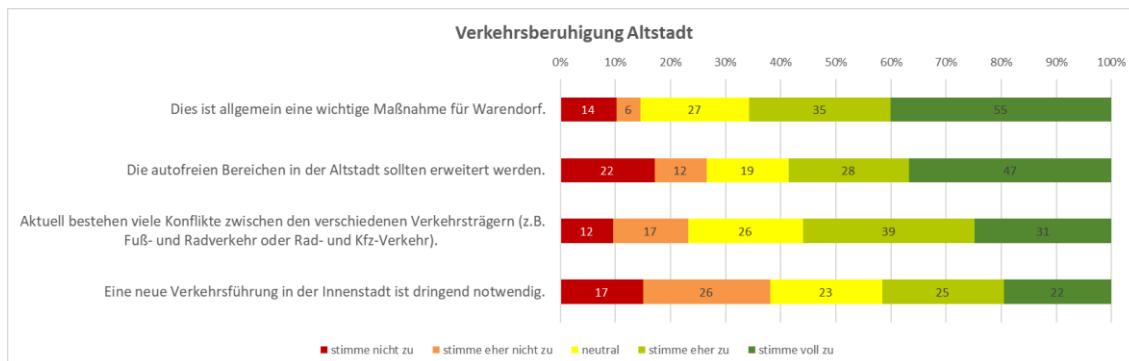
## 2.5 Altstadt & Aufenthaltsqualität

Im Themenfeld „Altstadt & Aufenthaltsqualität“ hatten die Befragten die Möglichkeit, die Wichtigkeit von drei Maßnahmen zu bewerten. Die Ergebnisse zeigen eine klare Unterstützung für die vorgeschlagenen Maßnahmen:

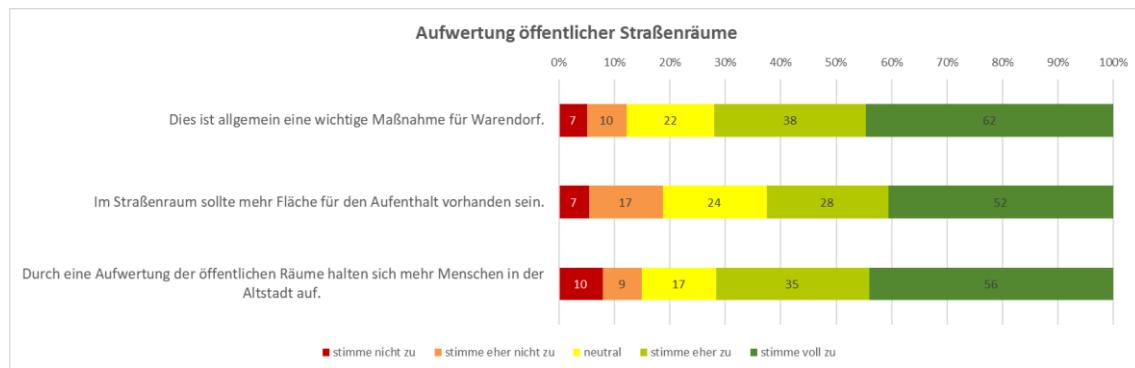
- **Verkehrsberuhigung in der Altstadt:** Insgesamt stimmten 65,3% der Befragten dieser Maßnahme zu (25,4% eher, 39,9% voll). 19,6% blieben neutral.
- **Aufwertung öffentlicher Straßenräume:** Diese Maßnahme erhielt eine Zustimmung von 71% (27% eher, 44% voll), was eine breite Unterstützung für die Verbesserung des städtischen Erscheinungsbilds signalisiert.
- **Mehr Grün im Straßenraum:** Mit einer Zustimmung von 79,3% (25,7% eher, 53,6% voll) fand diese Maßnahme den stärksten Zuspruch, was die hohe Bedeutung von Begrünung für die Aufenthaltsqualität verdeutlicht.

Die Ergebnisse zeigen, dass insbesondere Maßnahmen zur Begrünung und Aufwertung öffentlicher Räume von den Befragten als wichtig angesehen werden. Auch die Verkehrsberuhigung in der Altstadt wird mehrheitlich befürwortet, jedoch mit einem höheren Anteil neutraler Bewertungen.

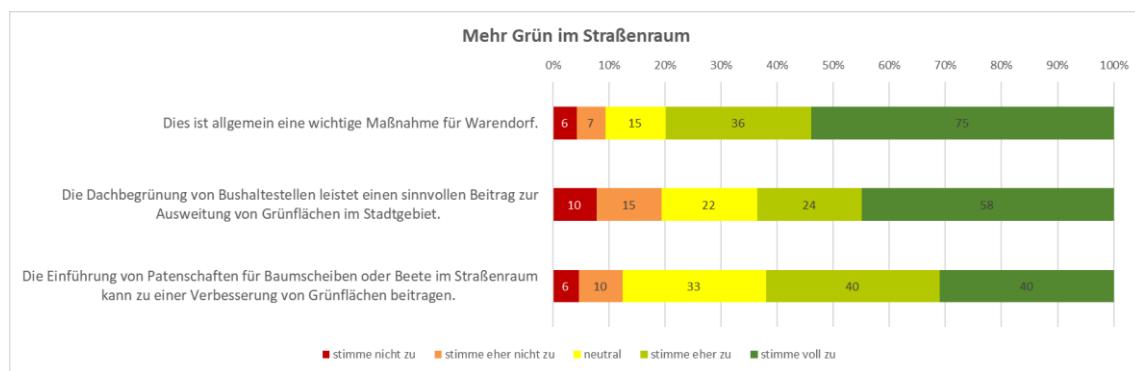
### 2.5.1 Verkehrsberuhigung Altstadt



## 2.5.2 Aufwertung öffentlicher Straßenräume



## 2.5.3 Mehr Grün im Straßenraum



## 2.5.4 Altstadt & Aufenthaltsqualität

Abbildung 7 zeigt die Verortung von konkreten Einzelmaßnahmen zum Thema Altstadt und Aufenthaltsqualität. Die Teilnehmenden hatten bei der Verortung die Möglichkeit zwischen den Einzelmaßnahmen „Sperrung des Kfz-Verkehrs“, „Verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich“, „Sitzmöglichkeiten“, „Aufwertung der Aufenthaltsqualität“ und „Bäume und Bepflanzung“ zu wählen.

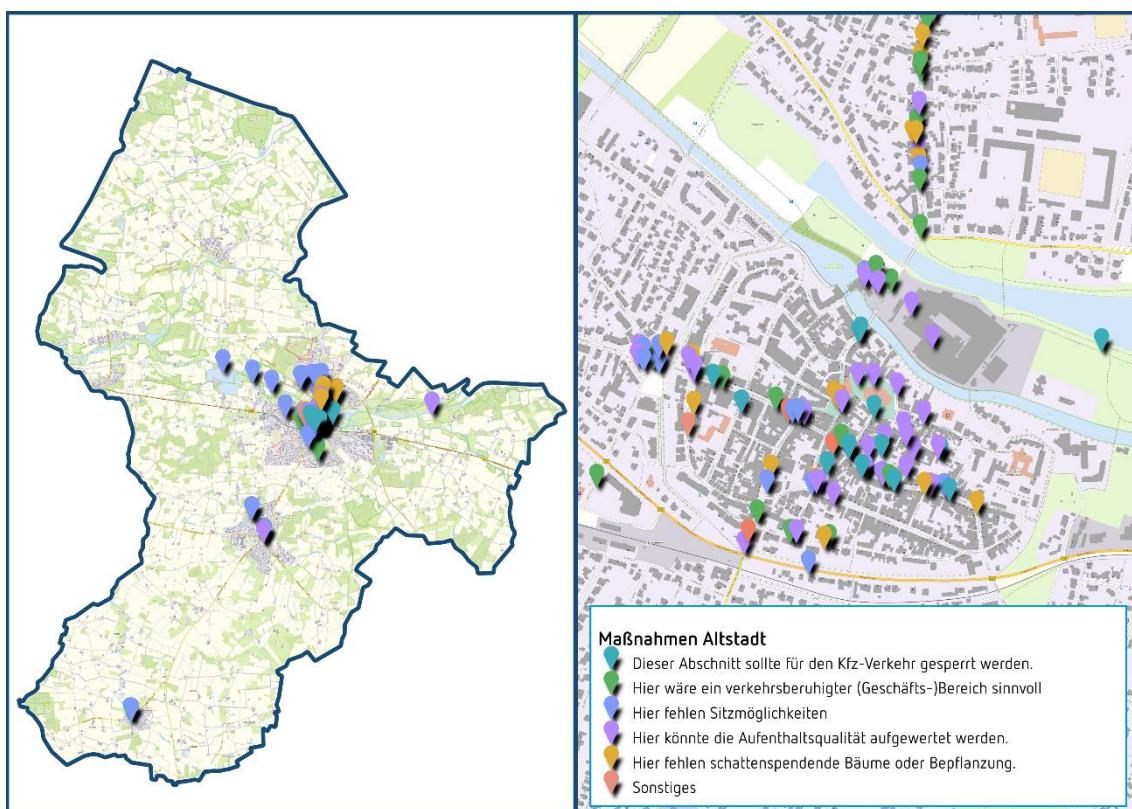
Festzustellen ist, dass an zahlreichen Orten in der Innenstadt eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität gewünscht wird. Besonders im Bereich des Wilhelmsplatzes besteht ein großer Bedarf an zusätzlichen Sitzmöglichkeiten. Darüber hinaus wird häufig eine Umgestaltung der Dreibrückenstraße angeregt, die sowohl Begrünungsmaßnahmen als auch eine Verkehrsberuhigung umfasst.

Auch in den Ortsteilen Freckenhorst und Hoetmar werden vereinzelt Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität vorgeschlagen.

Zur besseren Übersicht sind die Einträge zudem auch *Online einsehbar*:

[www.warendorf.de/Online-Karte](http://www.warendorf.de/Online-Karte)

Abbildung 7: Verortung der Maßnahmen zum Thema Altstadt & Aufenthaltsqualität



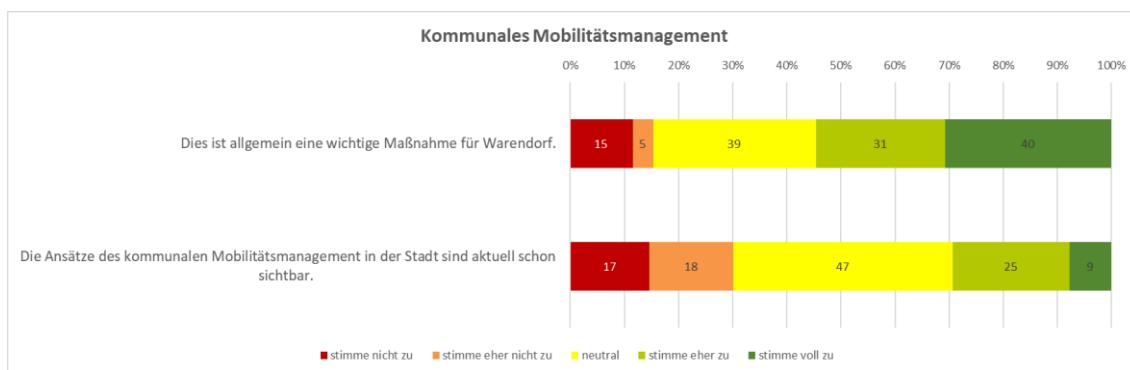
## 2.6 Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Im Themenfeld „Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit“ hatten die Befragten die Möglichkeit, die Wichtigkeit von vier Maßnahmen zu bewerten. Die Ergebnisse zeigen eine insgesamt positive, jedoch teils differenzierte Zustimmung:

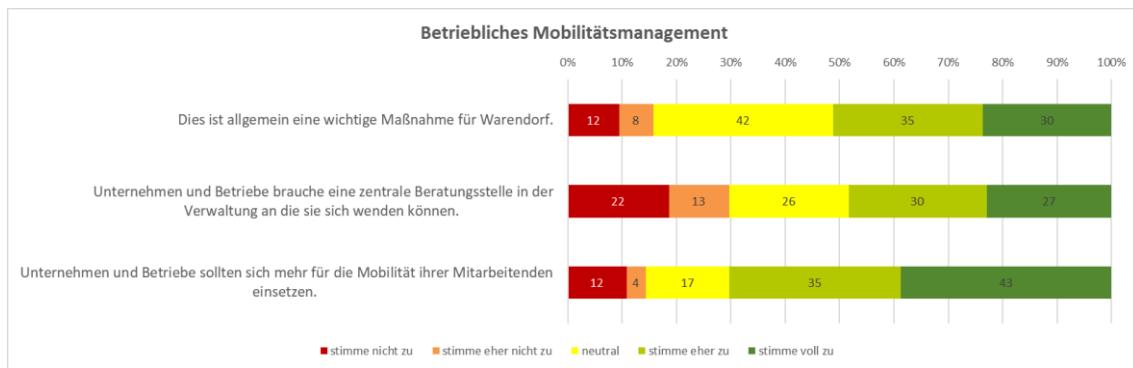
- **Kommunales Mobilitätsmanagement:** Insgesamt 54,6% der Befragten stimmten der Maßnahme zu (23,8% eher, 30,8% voll). Ein relativ hoher Anteil von 30% blieb neutral. Dies deutet häufig darauf hin, dass zu diesem Thema wenig bekannt ist und nur wenige Personen betrifft.
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement:** Diese Maßnahme wurde von 50,7% der Befragten befürwortet (27,3% eher, 23,4% voll). Ein relativ hoher Anteil von 32,8% blieb auch hier neutral, was auf ein unterschiedliches Verständnis oder eine geringere Dringlichkeit für diese Maßnahme hinweist.
- **Schulisches Mobilitätsmanagement:** Diese Maßnahme fand mit 81,1% (29,1% eher, 52% voll) die stärkste Zustimmung und zeigt ein großes Interesse an der Förderung von Mobilitätsmanagement in Schulen.
- **Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation:** Diese Maßnahme erhielt eine Zustimmung von 58% (29% eher, 29% voll), was eine breite Unterstützung für eine verstärkte Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Mobilität signalisiert. 25,8% der Befragten waren neutral.

Die Ergebnisse zeigen, dass insbesondere das schulische Mobilitätsmanagement auf starke Zustimmung stößt, auch die Öffentlichkeitsarbeit wird befürwortet, was die Bedeutung von Mobilitätsbildung und -kommunikation unterstreicht. Das kommunale und betriebliche Mobilitätsmanagement findet ebenfalls breite Zustimmung, allerdings mit einem höheren Anteil neutraler Bewertungen.

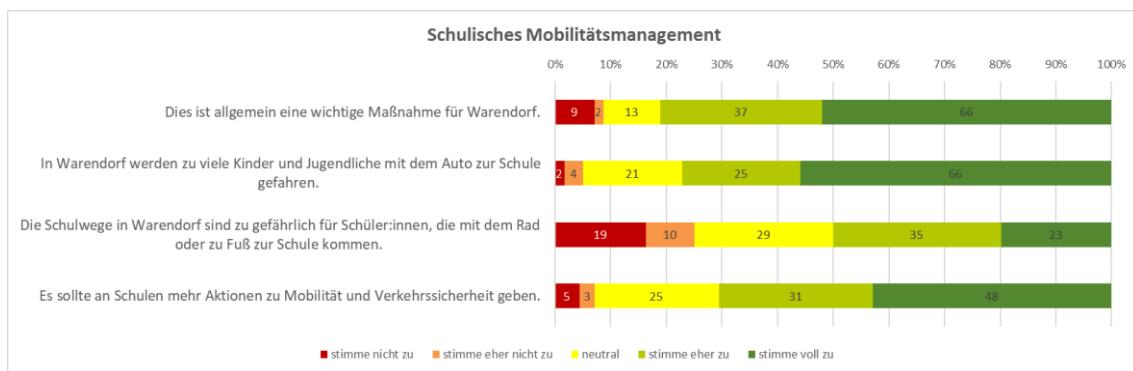
### 2.6.1 Kommunales Mobilitätsmanagement



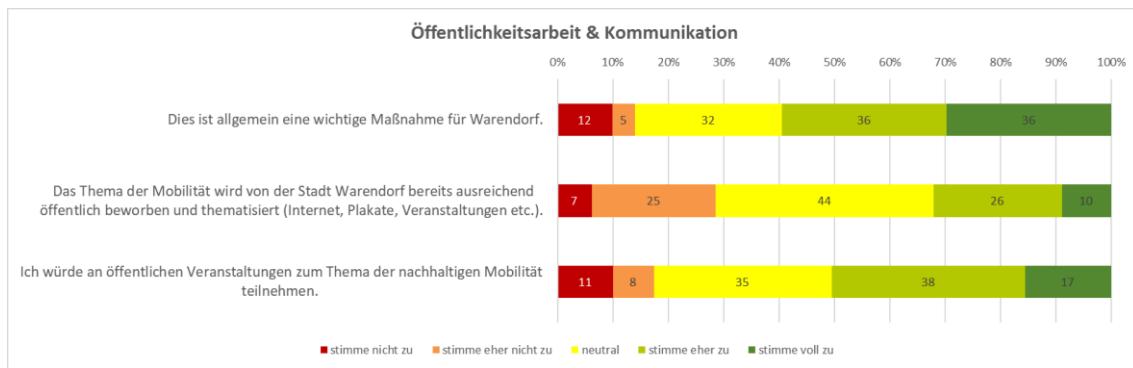
## 2.6.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement



## 2.6.3 Schulisches Mobilitätsmanagement



## 2.6.4 Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation



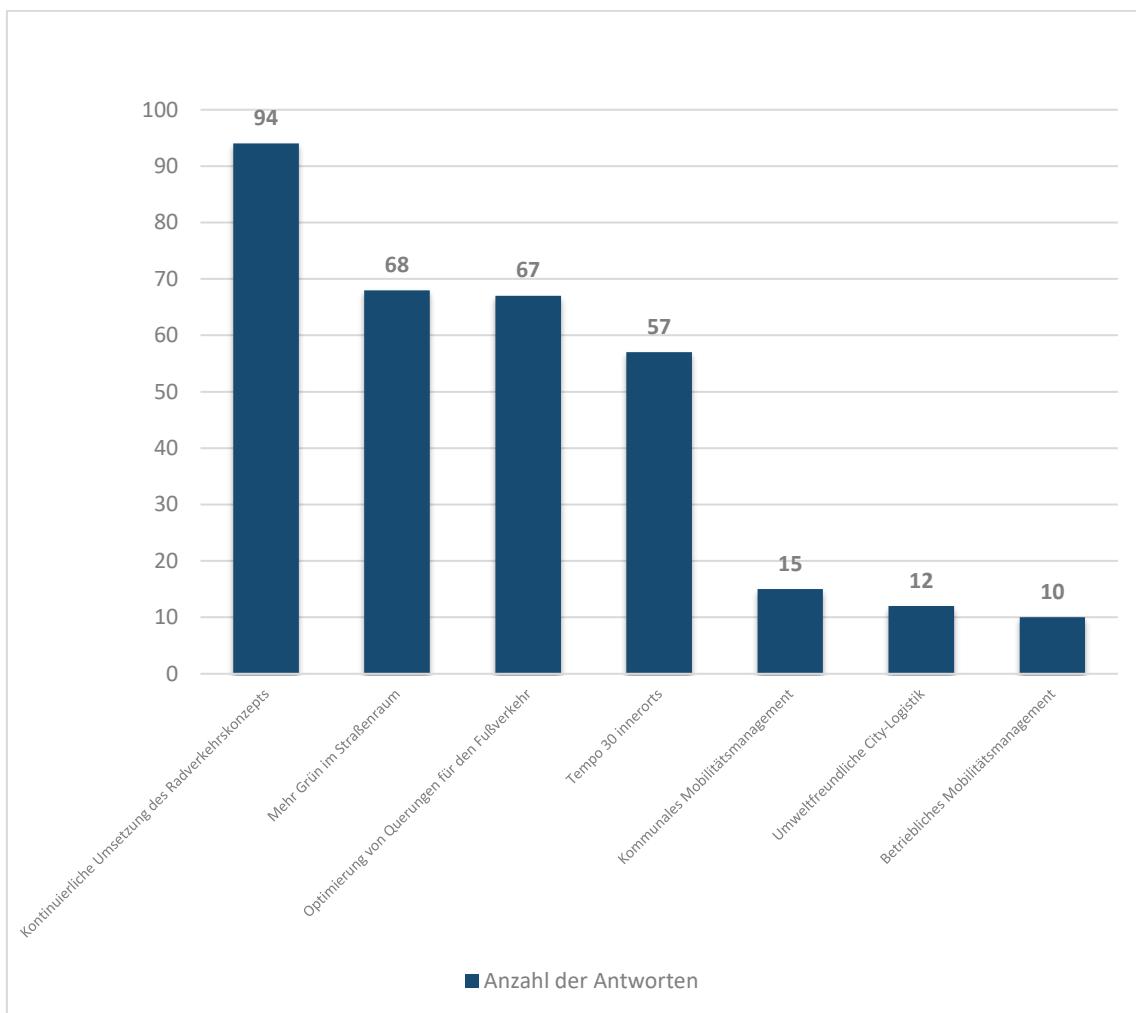
## 2.7 Abschließende Einschätzung zur Priorisierung der Maßnahmen

Zum Abschluss der Befragung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, eine abschließende Einschätzung zur Priorisierung der verschiedenen Maßnahmen abzugeben. Die Ergebnisse zeigen, dass besonders bestimmte Maßnahmen als vorrangig erachtet werden:

Mit 73,4% erhielt die „kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts“ den größten Zuspruch, was die hohe Bedeutung der Radverkehrsinfrastruktur für die Befragten unterstreicht. Auch die Maßnahme „Mehr Grün im Straßenraum“ stieß mit 53,1% auf eine starke Priorisierung, was das wachsende Interesse an einer grüneren und nachhaltigeren Stadtgestaltung zeigt. „Optimierung von Querungen für den Fußverkehr“ wurde mit 52,3% ebenfalls als sehr wichtig bewertet, was den Fokus auf die Verbesserung der Fußgängerinfrastruktur verdeutlicht. Die Maßnahme Tempo 30 innerorts erhielt mit 44,5% ebenfalls eine beachtliche Zustimmung.

Demgegenüber fanden Maßnahmen wie das betriebliche Mobilitätsmanagement mit nur 7,8%, die umweltfreundliche City-Logistik mit 9,4% und das kommunale Mobilitätsmanagement mit 11,7% deutlich weniger Priorität. Diese Maßnahmen wurden von den Befragten als weniger dringlich eingestuft, was auf eine unterschiedliche Einschätzung ihrer Wichtigkeit hinweist (s. Abbildung 1Abbildung 8).

Abbildung 8: Priorisierung der Maßnahmen



### 3 Fazit

In der abschließenden Grafik (vgl. Abbildung 9) sind noch einmal alle Einstiegsfragen (...ist allgemein eine wichtige Maßnahme) zu den jeweiligen Oberthemen dargestellt. Es zeigt sich, dass für alle Maßnahmen eine überwiegende Zustimmung herrscht und die Antwortmöglichkeiten „stimme zu“ und „stimme voll zu“, für jedes Thema mehr als 50% ausmachen.

Insgesamt zeigt sich, dass die Themen Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthaltsqualität für die Teilnehmer:innen des Online-Dialogs eine besonders hohe Relevanz haben.

Die Förderung von Querungsmöglichkeiten und der barrierefreie Ausbau stoßen auf starke Zustimmung der Beteiligten. Dies wird zudem in der besonders hohen Beteiligung der Verortung möglicher Querungsmöglichkeiten deutlich. Im Thema Radverkehr wird die kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts und die Pflege der bestehenden Infrastruktur von der Mehrheit als wichtig erachtet. Auch sichere und fahrradfreundliche Querungen erhalten von den Beteiligten Zustimmung. Neben der Prüfung der vorhandenen Radverkehrsführung an vielen Orten werden besonders im Innenstadtbereich neue Radabstellanlagen gewünscht.

Die Förderung der E-Mobilität und das Parkraummanagement wird von der Bevölkerung ebenfalls als wichtig empfunden, Verkehrsberuhigungen und Tempo 30 dagegen stoßen auf gemischte Resonanz und zeigen ein differenziertes Meinungsbild. Im Thema Aufenthaltsqualität steht die Begrünung öffentlicher Räume und die Aufwertung der Straßenräume im Fokus und wird als zentral für die Steigerung der Aufenthaltsqualität gesehen. Auch die Verkehrsberuhigung der Altstadt wird mehrheitlich befürwortet.

Im Mobilitätsmanagement erhält das schulisches Mobilitätsmanagement besonders starke Zustimmung. Die Öffentlichkeitsarbeit wird ebenfalls als wichtig angesehen, während das kommunale und betriebliche Mobilitätsmanagement nicht so stark priorisiert wird.

Mit der Online-Beteiligung wurde der Warendorfer Bevölkerung die Möglichkeit gegeben, sich in den Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes einzubringen. Die konstruktive und rege Beteiligung zeigt das vorhandene Interesse der Warendorfer Bevölkerung an Mobilitätsthemen. Die unterschiedlichen Sichtweisen zu verschiedenen Themen sollen im Mobilitätskonzept aufgegriffen werden.

Über die eingebrachten Ideen erhalten die Gutachter:innen nochmals einen guten Einblick über Wünsche und Anregungen der Bevölkerung zu möglichen Maßnahmen. Die alltäglich gesammelten Mobilitätserfahrungen und die Ortskenntnis der Warendorfer Bürger:innen als lokale Expert:innen ergänzen und verfeinern somit die Maßnahmenentwicklung der Gutachter:innen. Die gesammelten Eingaben werden als Liste an die Stadt Warendorf übermittelt und die gutachterlichen Einschätzungen in der Maßnahmenentwicklung um die relevanten Erkenntnisse des Online-Dialogs ergänzt. Dies bedeutet nicht zwangsläufig eine direkte Übernahme der Anregungen, sondern deren Prüfung und Einbeziehung in notwendige Abstimmungs- und Abwägungsprozesse. Die Online-Beteiligung bildet somit einen zentralen Bestandteil des Prozesses zur weiteren Ausarbeitung der Maßnahmen im Mobilitätskonzept.

Abbildung 9: Allgemeine Zustimmung zu allen Maßnahmen

