



Stadt Warendorf – Der Bürgermeister

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

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner
GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Moritz Müller (Projektleiter)
Johannes Helmer
Angelo Podeschwa
Anna Vogel

Bildnachweis

Titelseite: Stadt Warendorf
Weitere Bilder, wenn nicht anders angegeben:
Planersocietät

Für Abbildungen mit dem Hinweis
©OpenStreetMap Mitwirkende gilt die Lizenz
CC BY-SA 4.0 mit den geltenden
Lizenzbedingungen:
<https://www.openstreetmap.org/copyright>

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Inhaltsverzeichnis | 4 |
| Abbildungsverzeichnis | 6 |
| 1. Das Mobilitätskonzept Warendorf | 7 |
| 1.1. Anlass und Aufgabe | 7 |
| 1.2. Bausteine des Mobilitätskonzeptes | 8 |
| 1.3. Erarbeitung in einem partizipativen Prozess | 8 |
| 2. Ausgangslage | 15 |
| 2.1. Zusammengefasste Stärken und Schwächen | 15 |
| 2.2. Haushaltsbefragung im Kreis Warendorf | 19 |
| 3. Zielkonzept | 27 |
| 4. Maßnahmenentwicklung | 32 |
| 4.1. Übersicht über die Maßnahmen | 33 |
| 4.2. Aufbau der Maßnahmensteckbriefe | 34 |
| A Handlungsfeld Nahmobilität | 37 |
| A1 Fußverkehr | 39 |
| A1.1 Optimierung von Knotenpunkten für den Fußverkehr | 40 |
| A1.2 Weiterer barrierefreier Ausbau im Stadtgebiet | 42 |
| A1.3 Entwicklung von attraktiven Fußverkehrs Routen im Stadtgebiet | 43 |
| A1.4 Weitere Förderung des Fußverkehrs | 49 |
| A2 Radverkehr | 50 |
| A2.1 Kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts | 51 |
| A2.2 Ausbau von Radabstellanlagen | 52 |
| A2.3 Schaffung fahrradfreundlicher und sicherer Knotenpunkte | 56 |
| A2.4 Prüfung und Pflege bestehender Radinfrastruktur | 57 |
| B Handlungsfeld ÖPNV und vernetzte Mobilität | 59 |
| B1 (Quartiers)Mobilstationen im Stadtgebiet | 61 |
| B2 Erhöhung und Sicherstellung der Qualität im Bus- und Schienenverkehr | 64 |
| B3 On-Demand-Verkehre und autonome Fahrangebote | 65 |
| B4 Aufwertung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen | 68 |
| B5 Digitalisierung und bessere Informationen zu vorhandenen Angeboten | 79 |
| B6 Elektrifizierung des SPNV und der Busflotte | 80 |

| | |
|---|------------|
| C Handlungsfeld Kfz-Verkehr und E-Mobilität | 82 |
| C1 Prüfung und Anpassung des Straßennetzes | 82 |
| C2 Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten | 83 |
| C3 Tempo 30 innerorts | 84 |
| C4 Förderung E-Mobilität | 86 |
| C5 Ruhender Verkehr | 87 |
| C6 Umweltfreundliche City-Logistik | 88 |
| D Handlungsfeld Altstadt und Aufenthaltsqualität | 89 |
| D1 Verkehrsberuhigung Altstadt | 91 |
| D2 Aufwertung öffentlicher Straßenräume | 93 |
| D3 Mehr Grün im Straßenraum | 98 |
| E Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit | 100 |
| E1 Kommunales Mobilitätsmanagement | 101 |
| E2 Betriebliches Mobilitätsmanagement | 102 |
| E3 Schulisches Mobilitätsmanagement | 103 |
| E4 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation | 108 |
| Maßnahmenübersicht | 109 |
| 5. Handlungskonzept | 110 |
| 6. Evaluationskonzept | 116 |
| 6.1. Wirkungsevaluation | 117 |
| 6.2. Umsetzungsevaluation | 118 |
| 6.3. Zusammenfassung und Meilensteine | 119 |
| 6.4. Evaluationsberichte | 121 |
| 7. Ausblick | 122 |
| 8. Anhang | 124 |
| Anhang 01 – Zwischenbericht Bestandsanalyse | 124 |
| Anhang 02 – Zielkonzept | 124 |
| Anhang 03 – Zusammenfassung Online-Beteiligung Ziele | 124 |
| Anhang 04 – Dokumentation Ortsteilwerkstätte | 124 |
| Anhang 05 – Datenbericht Online-Beteiligung Maßnahmen | 124 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|-----|
| Abbildung 1: Abfrage zu wichtigen Themen in Warendorf..... | 9 |
| Abbildung 2: Verteilung der Themengebieten aus den Anmerkungen der Teilnehmenden..... | 10 |
| Abbildung 3: links: Steckkarte aus der Ortsteilwerkstatt Innenstadt, rechts: Digitalisierung aller Beiträge | 10 |
| Abbildung 4: Bewertung der Maßnahmen: Fußverkehr und Barrierefreiheit..... | 12 |
| Abbildung 5: Bewertung der Maßnahmen: Radverkehr | 12 |
| Abbildung 6: Bewertung der Maßnahmen: ÖPNV und vernetzte Mobilität | 12 |
| Abbildung 7: Bewertung der Maßnahmen: Kfz-Verkehr und E-Mobilität..... | 13 |
| Abbildung 8: Bewertung der Maßnahmen: Altstadt und Aufenthaltsqualität..... | 13 |
| Abbildung 9: Bewertung der Maßnahmen: Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit | 13 |
| Abbildung 10: Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen | 19 |
| Abbildung 11: Vergleich Modal Split Warendorf zum Raumtyp ländliche Region, städtischer Raum..... | 20 |
| Abbildung 12: Modal Split nach Entfernungsklassen | 21 |
| Abbildung 13: Modal Split nach Verkehrsverflechtungen | 22 |
| Abbildung 14: Modal Split nach Wegeklassen..... | 23 |
| Abbildung 15: Anzahl privater Pkw, E-Pkw und Motorräder/Roller/Mofas je Haushalt..... | 24 |
| Abbildung 16: Anzahl privater Fahrräder, Elektrofahrräder und E-Scooter je Haushalt | 24 |
| Abbildung 17: Bewertung der Verkehrssysteme..... | 25 |
| Abbildung 18: Verbesserungsbedarf für Fuß- und Radverkehr | 25 |
| Abbildung 19: Verbesserungsbedarf für Bus- und Bahnverkehr | 26 |
| Abbildung 20: Verbesserungsbedarf für Autoverkehr | 26 |
| Abbildung 21: Oberziele aus dem Zielkonzept Warendorf..... | 28 |
| Abbildung 22: Zielkonzept inkl. Unterziele Warendorf..... | 31 |
| Abbildung 23: Aufbau der Steckbriefe | 34 |
| Abbildung 24:Verbesserungsbedarf - Fußverkehr..... | 39 |
| Abbildung 25: Verbesserungsbedarf - Radverkehr | 50 |
| Abbildung 26: Verkehrsführung innerhalb der historischen Altstadt..... | 90 |
| Abbildung 27: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen | 111 |

1. Das Mobilitätskonzept Warendorf

1.1. Anlass und Aufgabe

Die Stadt Warendorf beabsichtigt die Aktualisierung des im Jahr 2012 erstellten gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans. Dieser soll auf die neuen Rahmenbedingungen im Verkehrs-, Umwelt- und Siedlungsbereich eingehen und zukunftsweisend einen flexiblen und fort schreibbaren Handlungsrahmen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Warendorf bieten.

Das gesamtstädtische, integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Warendorf soll gemäß den Leitlinien der Europäischen Kommission zur Erstellung von kommunalen nachhaltigen Mobilitätskonzepten (Sustainable Urban Mobility Plan) sowie den Leitlinien für die Planung nachhaltiger städtischer Logistik erarbeitet werden. Bewusst wird von einem Mobilitätskonzept gesprochen, dass nicht nur den tatsächlichen Verkehr, sondern vor allem auch die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in den Fokus setzt. Ziel ist es, Belastungen durch den Verkehr zu verringern und zugleich die städtische Attraktivität und Lebensqualität zu erhöhen. In den Blick genommen werden hierfür alle Formen der Mobilität bzw. alle relevanten Verkehrsträger, von der Nahmobilität, dem öffentlichen Nahverkehr über die Logistik bis hin zu Sharing-Lösungen und intermodalen Schnittstellen.

Das gesamtstädtische Mobilitätskonzept für Warendorf soll auf mehreren Einzelkonzepten, übergeordneten Planungen und Leitlinien aufbauen. In erster Linie sind hier das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2022 und der Verkehrsentwicklungsplan aus 2012, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept "Altstadt Warendorf" sowie der in Bearbeitung befindliche Strategieplan Klima zu nennen. Weitere Konzepte und Unterlagen der Stadt und des Kreises liegen vor und werden hinsichtlich der mobilitätsrelevanten Aussagen ausgewertet. Es gilt, Zielvorstellungen der verschiedenen Planungen aufeinander abzustimmen und zu bündeln. Auch die besondere Bedeutung als Kreisstadt und wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkt fließen in das Mobilitätskonzept mit ein.

Mit dem Mobilitätskonzept soll eine integrierte Gesamtstrategie für den Mobilitätssektor erarbeitet werden, die für die nächsten 10 bis 15 Jahre als roter Faden für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Warendorf dienen soll. Mit praxisnahen Maßnahmenvorschlägen, die unter Einbezug relevanter Akteure und Stakeholder erarbeitet werden, bildet das Konzept den Handlungsrahmen für die zukünftige Mobilität. Zentrale Bausteine des Mobilitätskonzeptes sind die Erarbeitung eines gemeinsamen Leitbildes, die dahinter liegende Strategie sowie die Handlungsfelder und Maßnahmen. Ein Fokus liegt auf der Stärkung der Altstadt Warendorfs, indem Möglichkeiten der nahmobilitätsfreundlichen Innenstadt eruiert und mögliche Umwidmungen von Parkplätzen untersucht werden.

Die Stadt Warendorf will sich als Mitglied des Zukunftsnetzes Mobilität NRW auf den Weg machen, eine umweltfreundliche Mobilität umzusetzen.

1.2. Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Grundlegend baut die Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes auf drei Säulen auf:

- In der **Bestandsanalyse** (vgl. Anhang 01) wurde der Ist-Zustand der Mobilität in Warendorf erhoben. Die Sichtung und Recherche bestehender Konzepte, Untersuchungen und Unterlagen wurde durch eine umfangreiche Vor-Ort-Erhebung ergänzt. Hierzu zählten auch Befahrungen bzw. Begehungen.
- Gemeinsam mit der Stadtverwaltung und dem Mobilitätsbeirat, der sich aus verschiedenen Akteuren der Stadtgesellschaft zusammensetzt, wurden **Leitlinien und Ziele** (vgl. Anhang 02) für die Mobilität in Warendorf für die kommenden 10 bis 15 Jahre erarbeitet. Das Zielkonzept bildet das Fundament der Mobilitätsstrategie und ist als Handlungs- und Entscheidungsgrundlage ein wichtiges Ergebnis des Prozesses.
- Aufbauend auf den identifizierten Handlungserfordernissen aus der Bestandsanalyse, den erarbeiteten Zielen und den Rückmeldungen aus den Beteiligungsformaten wurden abschließend **Maßnahmen** entwickelt, mit denen die vorher definierten Ziele erreicht werden können. Ergänzt werden die Maßnahmen durch ein Handlungskonzept als Umsetzungshilfe sowie ein Evaluationskonzept zur Überwachung des Fortschritts.

1.3. Erarbeitung in einem partizipativen Prozess

Die Themen der Verkehrsplanung und der zukünftigen Entwicklung der Mobilität betreffen alle Bürgerinnen und Bürger in Warendorf. Mobilität stellt die gesellschaftliche Teilhabe und die individuelle Bewegungsfreiheit als Grundbedürfnis sicher. Der dabei entstehende Verkehr verursacht gleichzeitig Belastungen für Bewohnerinnen und Bewohner entlang der Verkehrsachsen. Zudem ist eine gute Erreichbarkeit, vor allem auch überregional, ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor für die Stadt.

Eine Veränderung der Rahmenbedingungen in der städtischen Mobilität hat daher erhebliche Auswirkungen auf die Einwohnerinnen und Einwohner, auf Betriebe und Unternehmen in Warendorf und muss für eine erfolgreiche Mobilitätswende von den Bürgerinnen und Bürgern mitgetragen werden. Hierfür ist ein partizipativer Prozess notwendig, in dem die Visionen und Ziele der Mobilität gemeinsam entwickelt und abgestimmt werden.

Dementsprechend fand eine frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung von Öffentlichkeit, Politik und weiteren Multiplikatoren statt. Zentrales Beteiligungsformat war dabei ein projektbegleitender Mobilitätsbeirat, in dem nach dem Stellvertreter-Prinzip die Interessenlandschaft von Warendorf abgebildet wurde. Der Mobilitätsbeirat diente dazu, unterschiedliche Sichtweisen in den Prozess einzubringen und die Ergebnisse und Meilensteine durch Diskussionen zu qualifizieren.

Als weiteres Beteiligungsformat fand ein Mobilitätsforum statt. Die Öffentlichkeit wurde dazu eingeladen, sich zum Prozess zu informieren und mit ihrer lokalen Expertise dem Planungsbüro und der Stadtverwaltung wertvolle Hinweise sowie Ergänzungen mit auf den Weg zu geben.

Im Anschluss an das Mobilitätsforum wurde zudem ein Online-Ideenmelder geschaltet, um eine breitere Basis zu erreichen, die Anzahl der beteiligten Personen zu erhöhen sowie weitere Ideen und Anregungen zu sammeln.

Zudem wurden zu verschiedenen Themen Experteninterviews mit Akteuren aus Warendorf geführt, um die Situation vor Ort bestmöglich aufnehmen zu können. So wurden die Bürgervereine, die Feuerwehr, das Jugendparlament und Bürgermeister Peter Horstmann interviewt.

Ein weiteres wichtiges Beteiligungsformat für die Maßnahmenentwicklung waren Ortsteil-Werkstätten. Auf drei Terminen wurden in der Kernstadt, in Hoetmar/Freckenhorst und in Milte/Einen-Müssingen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort Maßnahmen diskutiert und weitere wichtige Hinweise aufgenommen.

In den jeweiligen Beteiligungsformaten wurden Zwischenergebnisse dargestellt und reflektiert. Zudem wurden Anregungen, Hinweise und Vorschläge aufgenommen und bewertet; sie sind so in den Prozess eingeflossen. Bei allen Veranstaltungen waren Fachpersonen der Planersocietät und der Verwaltung der Stadt Warendorf anwesend. Die Rückmeldungen und Eingaben aus den Beteiligungsformaten wurden anschließend ausgewertet und dokumentiert. Soweit möglich wurden die Anregungen nach Prüfung und Rücksprache mit der Fachverwaltung in den Prozess übernommen.

Die detaillierten Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten sind in den Anhängen 03, 04 und 05 dokumentiert. Eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse aus den Formaten, die während der Maßnahmenentwicklung stattgefunden haben, sind im Folgenden dargestellt.

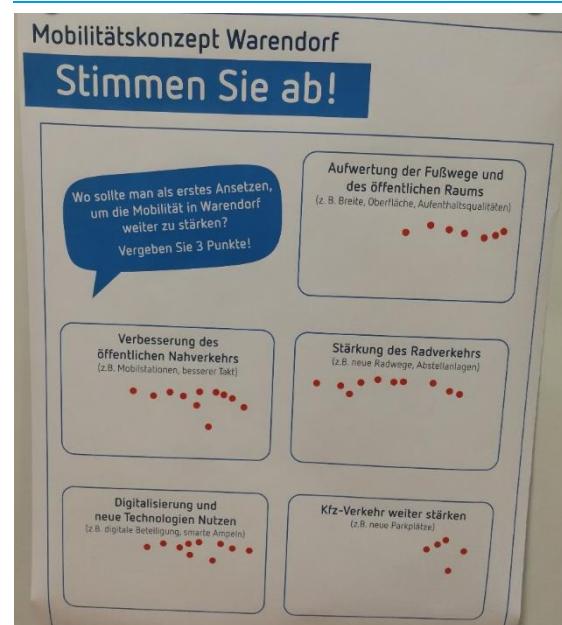
1.3.1. Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Ortsteilwerkstätten

Im April 2024 fanden verschiedene Bürgerwerkstätten statt. Während die bisher durchgeführten Beteiligungsschritte im Herbst des Jahres 2023 die Bestandsanalyse sowie die Ziele als Gegenstand hatten (öffentliche Aufaktveranstaltung/Online-Dialog), lag der Fokus hier auf den Maßnahmen. Damit die Bedürfnisse und Anliegen der Bürgerinnen und Bürger angemessen berücksichtigt werden und die gesamte Öffentlichkeit die Möglichkeit hat sich einzubringen, wurde dieser Beteiligungsprozess als Bürgerwerkstätten auch in den Ortsteilen durchgeführt. Insgesamt fanden drei unterschiedliche Werkstätten statt: in Milte, Warendorf (Kernstadt) sowie Freckenhorst.

Bei den Werkstätten wurden erste Maßnahmenvorschläge seitens der Gutachter ausgestellt sowie nach Maßnahmenideen der Bürgerinnen und Bürger gefragt.

Abbildung 1: Abfrage zu wichtigen Themen in Warendorf



Die Maßnahmenideen konnten auf einer Steckkarte von Warendorf lokalisiert und verschiedenen Themenfeldern zugeordnet werden (vgl. Abbildung 3). Am häufigsten genannt wurden dabei Maßnahmen aus dem Themenfeld Radverkehr. Circa jeder dritte Hinweis ließ sich hier einordnen. Danach kamen die meisten Hinweise zu den Themenfeldern Kfz-Verkehr und ÖPNV.

Für den Radverkehr wurde der Ausbau und Lückenschluss von Radwegen, insbesondere Richtung Milte, thematisiert. Die Radwegsituation an gefährlichen Stellen müsse verbessert und die Oberflächenqualität auf Radwegen ausgebessert werden. Öffentliche Ladesäulen für E-Bikes und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder waren ebenfalls Wünsche aus der Bevölkerung.

Abbildung 2: Verteilung der Themengebieten aus den Anmerkungen der Teilnehmenden

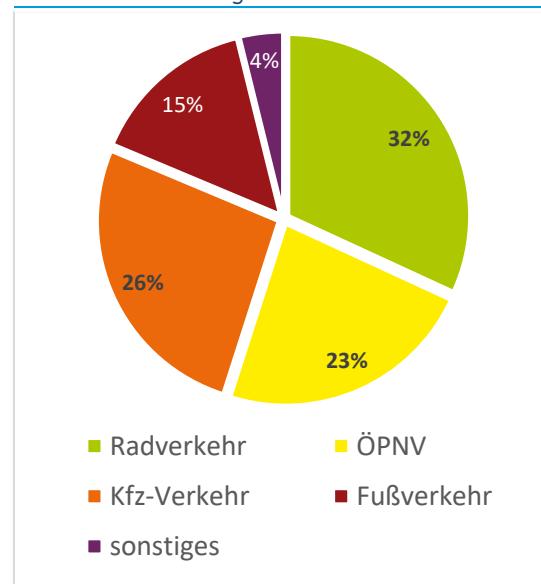
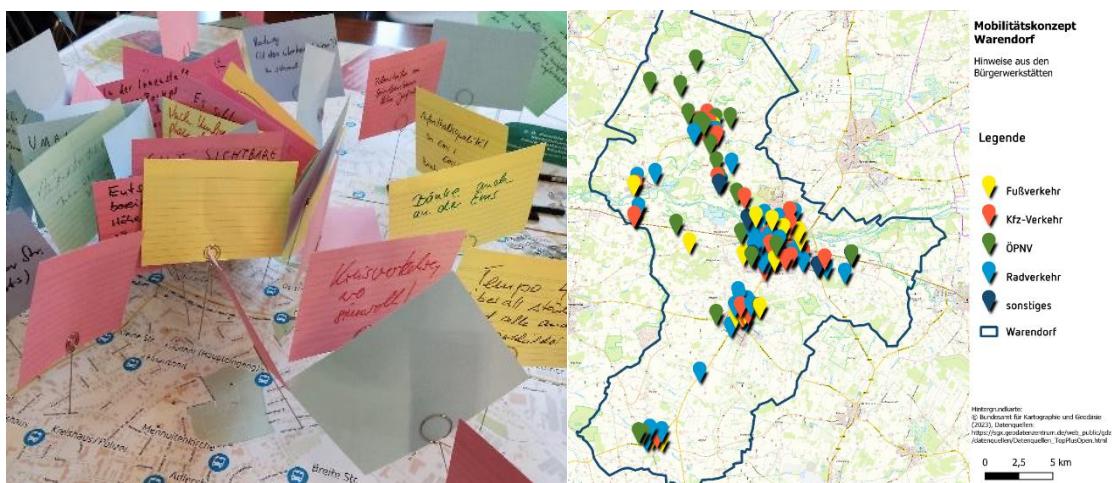


Abbildung 3: links: Steckkarte aus der Ortsteilwerkstatt Innenstadt, rechts: Digitalisierung aller Beiträge



Im Bereich Parken und Verkehrsregelungen wird die Einführung von Anwohnerparkplätzen mit marktgerechten Preisen vorgeschlagen. Die Parkgebühren in der Innenstadt sollten erhöht und die Anzahl der Parkplätze zugunsten bspw. von Sitzgelegenheiten reduziert werden. Regelmäßige Kontrollen und Ahndungen von Falschparken seien notwendig, um unter anderem auch die Zuwegung für Rettungsfahrzeuge sicherzustellen.

Zudem würden Geschwindigkeitsbegrenzungen oft nicht eingehalten, weshalb mehr Geschwindigkeitskontrollen gefordert werden. Eine durchgängige Einführung von Tempo 30 im gesamten Ort könnte mehrere Gefahrenpunkte entschärfen.

Der öffentliche Nahverkehr wird von vielen Teilnehmenden als unzuverlässig, mit häufigen Ausfällen und Verspätungen eingeschätzt. Digitale Anzeigetafeln und Apps könnten helfen, aktuelle Information bereitzustellen, um über Verspätungen auch besser informiert zu sein. Es wird eine bessere Anbindung durch Taxibusse vorgeschlagen und eine Anpassung des Busverkehrs an die Schulschlusszeiten. Für die äußeren Ortsteile wird ein Modellprojekt für autonome Busse diskutiert.

Im Fußverkehr wird über zu wenige sichere Querungsmöglichkeiten gesprochen. Insbesondere für Kinder sei dies wichtig. Es wird vorgeschlagen, Zebrastreifen (Fußgängerüberwege) und Bedarfsampeln an wichtigen Stellen wie der Bartholomäusstraße und der Einener Straße zu installieren. Verkehrsberuhigte Zonen in der Nähe von Schulen und Kindergärten seien ebenfalls notwendig.

Zur Verbesserung der allgemeinen Infrastruktur und Aufenthaltsqualität wird eine barrierefreie Pflasterung der Altstadtstraßen und -wege nach Umbauphasen vorgeschlagen. Regelmäßiges Schneiden von Bäumen und das Aufstellen von Bänken könnten die Aufenthaltsqualität erhöhen. Der Ausbau der Waterstroate und die neue Freckenhorster Umgehungsstraße sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Ems und dem Emssee durch Bänke und Sitzstufen sind ebenfalls Maßnahmen, die hier vorgeschlagen wurden.

Online-Beteiligung: Maßnahmen für Warendorf

Vom 01.11.2024 bis zum 23.11.2024 hatte die Öffentlichkeit die Möglichkeit, sich über einen Online-Dialog am Mobilitätskonzept der Stadt Warendorf zu beteiligen. Die Bürgerinnen und Bürger konnten zu verschiedenen Maßnahmen in Warendorf in Form eines Fragebogens Stellung beziehen und ihre Wünsche und Anregungen einbringen. Dabei konnten in dem Konzept vorgesehene Maßnahmen bewertet, priorisiert und teilweise verortet werden. Die Beteiligung umfasste die Themenfelder: Nahmobilität: Fußverkehr und Barrierefreiheit, Radverkehr, ÖPNV und vernetzte Mobilität, Kfz-Verkehr und E-Mobilität, Altstadt und Aufenthaltsqualität sowie Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit. Die Hinweise wurden im Nachgang geprüft und in die Maßnahmen-Steckbriefe mit eingearbeitet.

Insgesamt nahmen 223 Personen an der Online-Befragung teil, von denen 137 den Fragebogen vollständig ausfüllten. Die restlichen Personen haben nur einen Teil der Fragen beantwortet. Darüber hinaus wurden 996 konkrete Vorschläge für Einzelmaßnahmen eingereicht. Dennoch ist zu beachten, dass die teilnehmenden Personen nur einen kleinen Teil der Gesamtbevölkerung darstellen und die Ergebnisse daher nicht repräsentativ sind. Bei der Gewichtung und Interpretation der Rückmeldungen ist dies unbedingt zu berücksichtigen. Die eingegangenen Beiträge wurden kritisch geprüft und sind in die Erarbeitung der Maßnahmen eingeflossen.

Insgesamt zeigt sich eine hohe Zustimmung zu allen Maßnahmen. Bei allen Maßnahmen liegt eine überwiegende Zustimmung vor und die Antwortmöglichkeiten „stimme zu“ und „stimme voll zu“, machen bei jeder Maßnahme mehr als 50 % aus (vgl. Abbildung 4 – Abbildung 9).

Abbildung 4: Bewertung der Maßnahmen: Fußverkehr und Barrierefreiheit

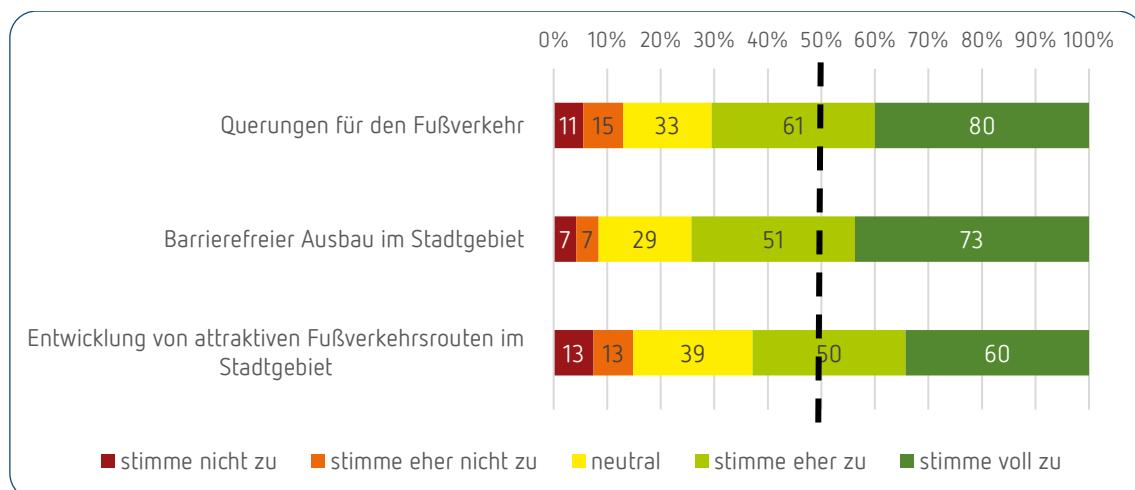


Abbildung 5: Bewertung der Maßnahmen: Radverkehr

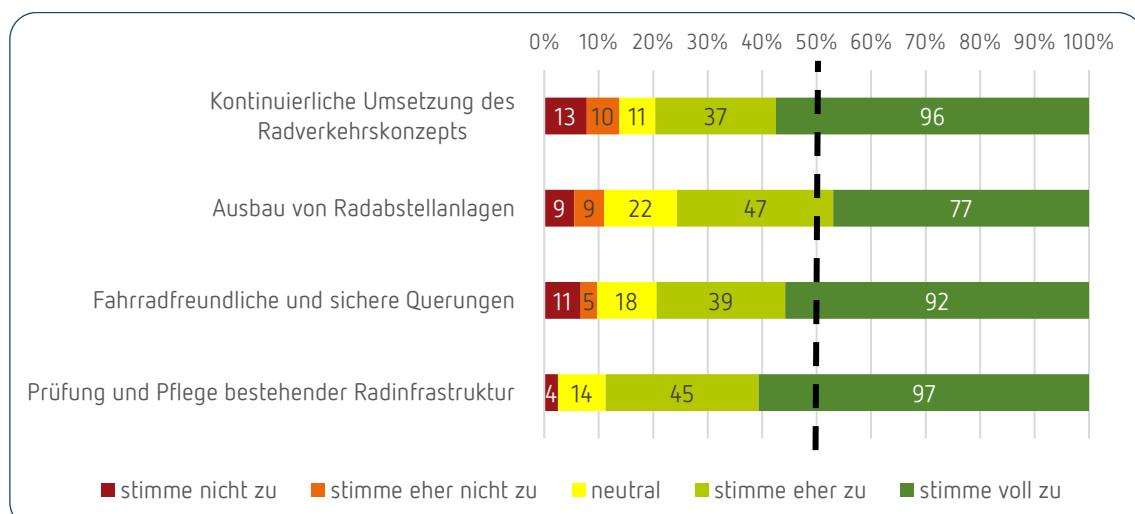


Abbildung 6: Bewertung der Maßnahmen: ÖPNV und vernetzte Mobilität

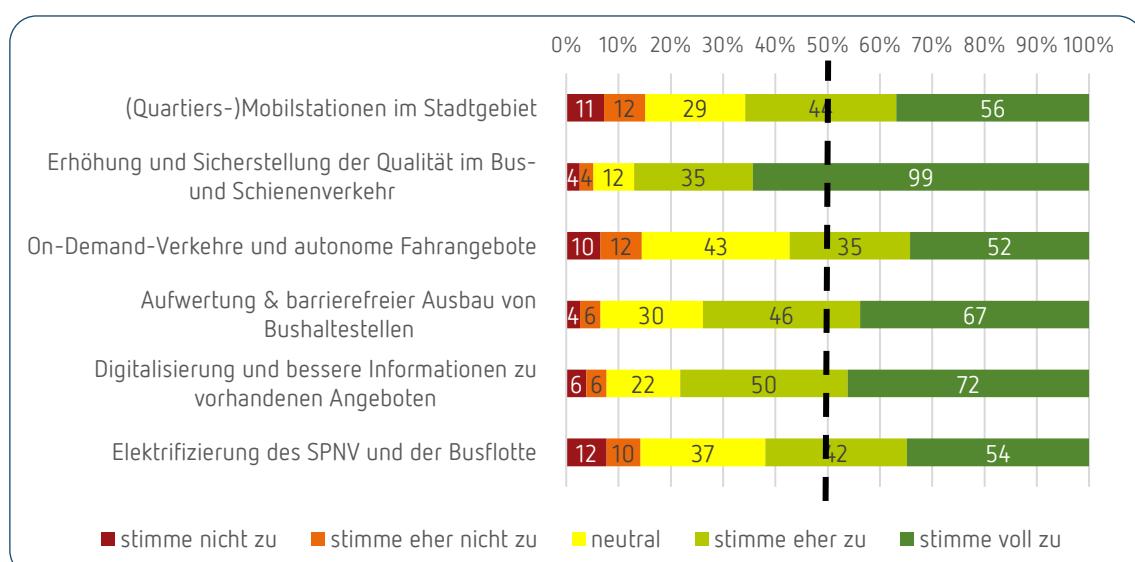


Abbildung 7: Bewertung der Maßnahmen: Kfz-Verkehr und E-Mobilität

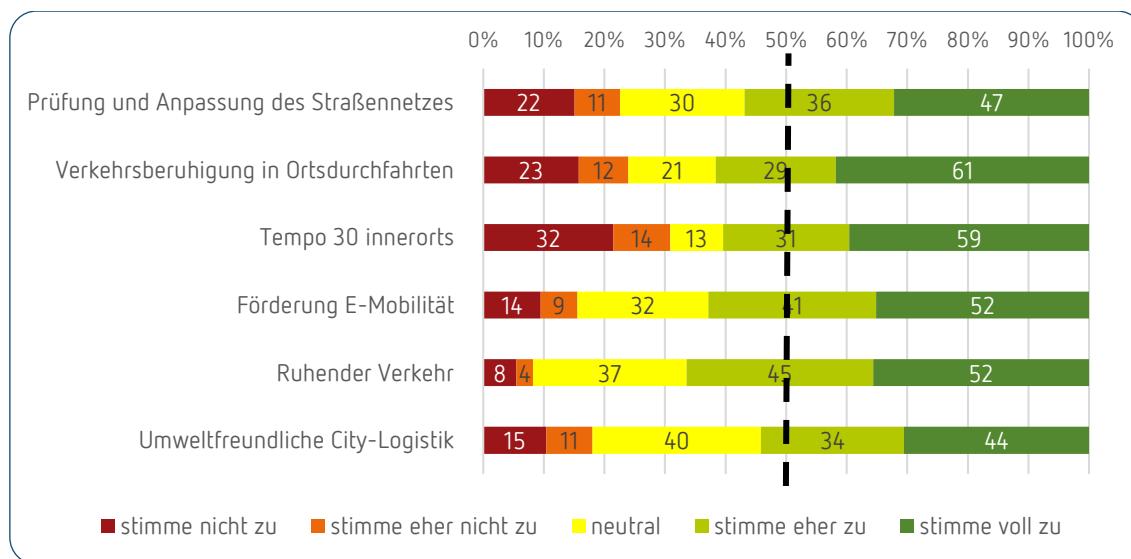


Abbildung 8: Bewertung der Maßnahmen: Altstadt und Aufenthaltsqualität

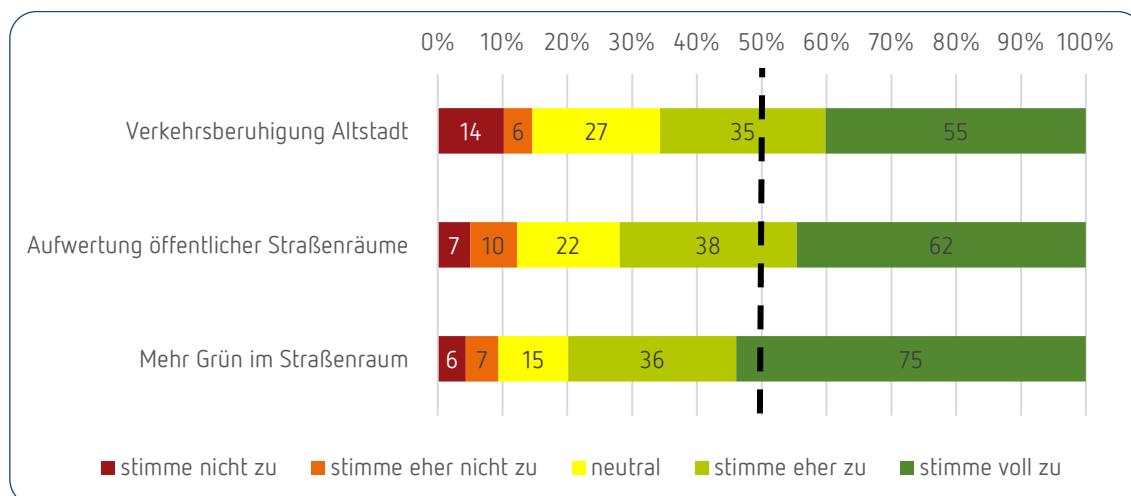
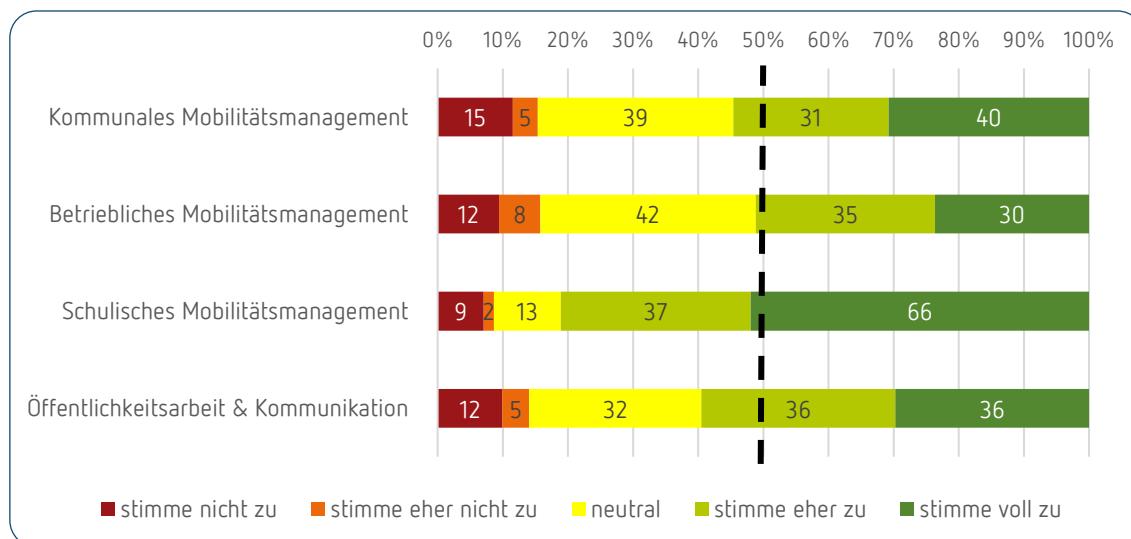


Abbildung 9: Bewertung der Maßnahmen: Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit



Insgesamt zeigt sich, dass die Themen Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthaltsqualität für die Teilnehmenden des Online-Dialogs eine besonders hohe Relevanz haben. Besonders viel Zustimmung erhalten die Maßnahmen „Prüfung und Pflege bestehender Radinfrastruktur“, „Erhöhung und Sicherstellung der Qualität im Bus- und Schienenverkehr“, „Mehr Grün im Straßenraum“ sowie das „Schulische Mobilitätsmanagement“.

Geringere Zustimmung erhalten dagegen die Maßnahmen „Prüfung und Anpassung des Straßennetzes“ sowie Maßnahmen der Verkehrsberuhigung im Straßenverkehr.

Zu den Befragungen konnten die Beteiligten konkrete Einzelmaßnahmen in den jeweiligen Themengebieten verorten. Die meisten Maßnahmen wurden dabei in der Kategorie „Fußverkehr“ genannt. Der Spitzenwert für ein bestimmtes Maßnahmenpaket lag bei 343 Verortungen für „Querungen für den Fußverkehr“, darunter fielen 234 Verortungen auf die Einzelmaßnahme „Hier fehlt eine sichere Querungsmöglichkeit“. Vor allem eine neue Querungsmöglichkeit am Wilhelmsplatz (Knotenpunkt Münsterstraße/Brinkstraße) wurde zahlreich genannt. Neben den Hinweisen im Onlinemelder, wurde der Wunsch einer verbesserten Querungssituation auch schriftlich an die Stadtverwaltung herangetragen. Eine Unterschriftensammlung mit 71 Unterschriften bekräftigt die Notwendigkeit hier Verbesserungen zu verwirklichen. Die Örtlichkeit ist auch im Mobilitätskonzept unter der Maßnahme A1.1 (Optimierung von Knotenpunkten für den Fußverkehr) berücksichtigt.

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

Im Themenfeld „ÖV und vernetzte Mobilität“ wurden 88 Maßnahmen verortet. Insgesamt wurden 151 Einzelmaßnahmen zum Thema Kfz-Verkehr verortet. Dort lag der Fokus insbesondere auf der Verkehrsberuhigung an insgesamt 60 Stellen.

Zudem wurden 138 konkrete Einzelmaßnahmen in der Altstadt bzw. zum Thema Aufenthaltsqualität verortet.

Eine ausführliche Dokumentation ist im Anhang 05 zu finden. Zudem können weitere Ergebnisse unter <https://www.warendorf.de/de/stadt/mobilitaet/konzepte-und-planungen/mobilitaetskonzept/> abgerufen werden

2. Ausgangslage

Die Bestandsaufnahme und die darauf aufbauende Stärken-Schwächen-Analyse bildeten die Grundlage für das integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Warendorf. Die ausführlichen Ergebnisse der Bestandsaufnahme (Stand Ende 2023) sind in einem eigenständigen Zwischenbericht (Anhang 01) dargestellt. Im Folgenden werden die wesentlichen Stärken, Schwächen und Potenziale der Mobilität in Warendorf kurz zusammengefasst und die daraus resultierenden Handlungsbedarfe aufgeführt.

Zudem wurde nach der Bestandsaufnahme die Mobilitätsuntersuchung des Kreises Warendorf veröffentlicht. Dort wurden zentrale Statistiken zum Mobilitätsverhalten der Warendorfer Bevölkerung untersucht. Im Folgenden werden auch diese Ergebnisse zusammengefasst und die wichtigsten Erkenntnisse kurz dargestellt.

2.1. Zusammengefasste Stärken und Schwächen

Fußverkehr und Barrierefreiheit

| Stärken | Schwächen |  |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Absenkung an Querungsanlagen (aber: fehlende Tastkanten) Hohe Aufenthaltsqualität durch viele kleine Parkanlagen Selbstständig geführte Fußwege | <ul style="list-style-type: none"> Geringe Gehwegbreiten, besonders an Hauptverkehrsstraßen und in den Ortschaften Konflikte mit dem Radverkehr Mangelnde taktile Barrierefreiheit im Längs- und Querverkehr Mangelnde Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen Lange Wartezeiten an Ampeln Gehwegparken schränkt Längsverkehr ein Derzeit wenige Sitz- und Anlehnmöglichkeiten Fehlende Querungshilfen | |

Radverkehr

| Stärken | Schwächen |  |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrskonzept in der Umsetzung • Radnetzbeschilderung • Radstation vorhanden • Flache Topographie | <ul style="list-style-type: none"> • Aktuell kein durchgehendes Radwegenetz • Wechselnde Führungsformen • Fehlende Abstellanlagen | |

ÖPNV und vernetzte Mobilität

| Stärken | Schwächen |  |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • SPNV-Anbindung an die Oberzentren Münster und Bielefeld • Ausgedehntes Schnell- und Regionalbusnetz mit Verbindungen in die umliegenden Städte wie bspw. nach Münster • Bürgerbusbetrieb durch engagierte Vereine • Erste Angebote zu vernetzten Mobilität vorhanden. | <ul style="list-style-type: none"> • Minderung des SPNV-Potenzials durch eingeschränkte Qualität der Infrastruktur (eingleisig, fehlende gesicherte Bahnübergänge) sowie Unzuverlässigkeit • Eingeschränkte Haltestellenerschließung in den Randbereichen der Siedlungsgebiete (z.B. nordwestliches Wohngebiet Freckenhorst oder äußere Bereiche in Milte) • ÖPNV-Angebot stark vom freiwilligen Bürgerbusbetrieb abhängig • ÖPNV-Angebot zu Schwachlastzeiten (Abendstunden und Wochenende) gering • Teilweise schlechte Anschlüsse an überregionale Verbindungen • Zuverlässigkeit wird als sehr schlecht empfunden | |

Kfz-Verkehr

| Stärken | Schwächen |  |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Gute Anbindung an das regionale Straßennetz • Verkehrsberuhigte Wohngebiete • Umsetzung Parkraumkonzept in der Altstadt • Ambitionen zu autoreduzierter Quartiersentwicklung • Angebot an öffentlichen E-Ladesäulen vor allem in der Kernstadt | <ul style="list-style-type: none"> • Nächster Autobahnanschluss etwa 30 Minuten Fahrtzeit entfernt • Hohe Verkehrsbelastung auf Ortsdurchfahrten in Warendorf und Freckenhorst • Hohe Geschwindigkeiten auf Ortsdurchfahrten • Wenig Angebot an öffentlichen E-Ladesäulen in den Ortsteilen | |

Altstadt

| Stärken | Schwächen |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Historisches Zentrum mit grundlegend hoher Aufenthaltsqualität und hoher Attraktivität Umsetzung des Parkkonzepts verspricht Verbesserungen im Bereich ruhender Verkehr Kein Durchgangsverkehr Viele weitere Maßnahmen geplant, die die Attraktivität der Altstadt erhöhen (Erweiterung Fußgängerzone, mehr Grünflächen, ISEK-Maßnahme) |  <ul style="list-style-type: none"> Einschränkung der Attraktivität durch Verkehrsbelastungen Konkurrenz zwischen Anwohnerparken und Parksuchverkehren der Besucher Fehlendes Parkleitsystem (zwischenzeitlich umgesetzt) Eingeschränkte Barrierefreiheit durch Pflaster (durch Umbau der Fußgängerzone werden die Belange der Barrierefreiheit dort berücksichtigt) Wenig Sitzmöglichkeiten außerhalb des gastronomischen Angebots. (wird aber bereits erhöht) Wenig Grünflächen und Spielplatzangebot, hohe Flächenversiegelung Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr Vielzahl wild abgestellter Fahrräder |

Zentrale Handlungsnotwendigkeiten

Folgend werden zentrale und ausgewählte Handlungsnotwendigkeiten aus der Bestandsanalyse für die in Kapitel 4 folgenden Handlungsfelder stichpunktartig aufgeführt.

Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit

- Ausbau des Fußwegenetzes an Hauptverkehrsstraßen (die allerdings nicht immer in der Zuständigkeit der Stadt liegen), unter anderem durch zusätzliche Querungsmöglichkeiten
- Stärkere Verkehrsberuhigung in den Ortsteilzentren (Altstadt, Freckenhorst Warendorfer Straße)
- Sukzessiver Abbau von Einschränkungen im Längsverkehr (bspw. Ahndung von unerlaubtem Gehwegparken)
- Förderung und Ausbau der Barrierefreiheit
- Stärkere Begrünung und Flächenentsiegelung zur Stärkung der Aufenthaltsqualität

Handlungsfeld Radverkehr

- Weitere Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept
- Kurzfristige, sichtbare Maßnahmen umsetzen
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Bevorrechtigungen an Knotenpunkten entlang von Hauptstraßen prüfen
- Ziel: Verlagerung von kurzen Wegen vom MIV zum Radverkehr

Handlungsfeld ÖPNV/SPNV und vernetzte Mobilität (Zuständigkeit u.a. bei Kreis Warendorf, RVM, NWL, ZVM, Zukunftsnetz Mobilität NRW)

- Ausbau von Angeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität durch den Umbau wichtiger ÖPNV-Haltepunkte (insbesondere SPNV-Haltepunkte) zu Mobilstationen und durch die Bereitstellung von Sharing-Angeboten
- Weiterführung des barrierefreien Umbaus der noch fehlenden Haltestellen
- Modernisierung der Haltestellen und Fahrzeuge, insbesondere Ausbau der Fahrgastinformationen
- Beschleunigung des SPNV durch Sicherung der Bahnübergänge (Aufgabenbereich der DB)
- Sicherung und Weiterentwicklung des Bürgerbusangebots, Prüfung einer Erweiterung des Bürgerbusangebots (Einführung einer weiteren Linie, Taktverdichtung etc.)
- Verbesserte Anbindung der Ortsteile an die SPNV-Haltepunkte
- Überregionale Verkehre stärken: Anschlüsse verbessern, neue Linien prüfen

Handlungsfeld Kfz-Verkehr

- Derzeitige und künftige Ansprüche des Straßennetzes prüfen und darauf aufbauend die Gestaltung festlegen, Prüfung der Straßenquerschnitte und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- Stetiger Ausbau des E-Ladenetzes (v. a. in den Ortschaften)

Handlungsfeld Historische Altstadt

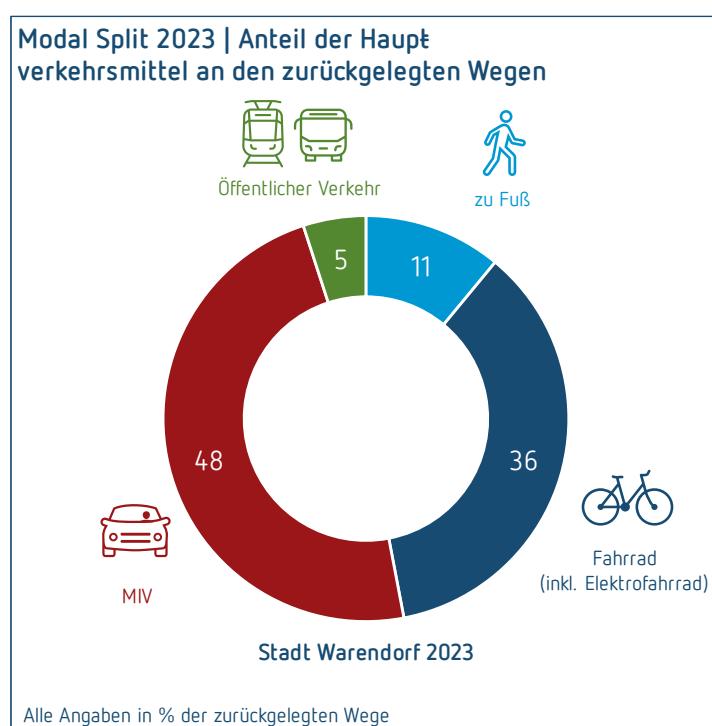
- Fortführung und Umsetzung der bereits vorgeschlagenen und geplanten Maßnahmen aus dem ISEK und Parkraumkonzept zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt
- Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zur Umsetzung einer nahmobilitätsfreundlichen Altstadt
 - Überarbeitung des Schlaufensystems und Parkraumangebots
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit, der Aufenthaltsqualität und Ausbau von Radabstellanlagen

2.2. Haushaltsbefragung im Kreis Warendorf

Zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger von Warendorf werden in regelmäßigen Abständen Haushaltsbefragungen durchgeführt. Im Kreis Warendorf fand die letzte Erhebung im Rahmen einer Mobilitätsuntersuchung im Jahr 2023¹ statt.

Die **Untersuchung der Mobilität** der Bevölkerung in Warendorf hat gezeigt, dass der Umweltverbund eine zunehmend bedeutendere Rolle spielt. Im Jahr 2015 fiel die Verkehrsmittelwahl im Kreis Warendorf zu Bus, Bahn, dem Zufußgehen oder Radfahren mit insgesamt 46 %² bereits recht hoch aus und konnte in den Folgejahren weiter gesteigert werden. Im Jahr 2023 lag der Anteil des Umweltverbundes in der Stadt Warendorf bei 52 %, wobei allein 36 % dem Radverkehr zuzurechnen sind. Innerhalb des Radverkehrs entfallen 24 % auf den herkömmlichen Radverkehr und rund 12 % auf elektrisch betriebene Fahrräder. Auffällig ist der geringe Anteil des öffentlichen Verkehrs, der mit 5 % noch hinter dem Fußverkehrsanteil von 11 % liegt (vgl. Abbildung 10). Der MIV-Anteil beträgt etwa 48 % und setzt sich aus rund 41 % MIV-Fahrenden, 6 % Mitfahrenden und knapp 1 % Motorradfahrenden zusammen.

Abbildung 10: Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



Quelle: eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Warendorf 2023, büro stadtVerkehr

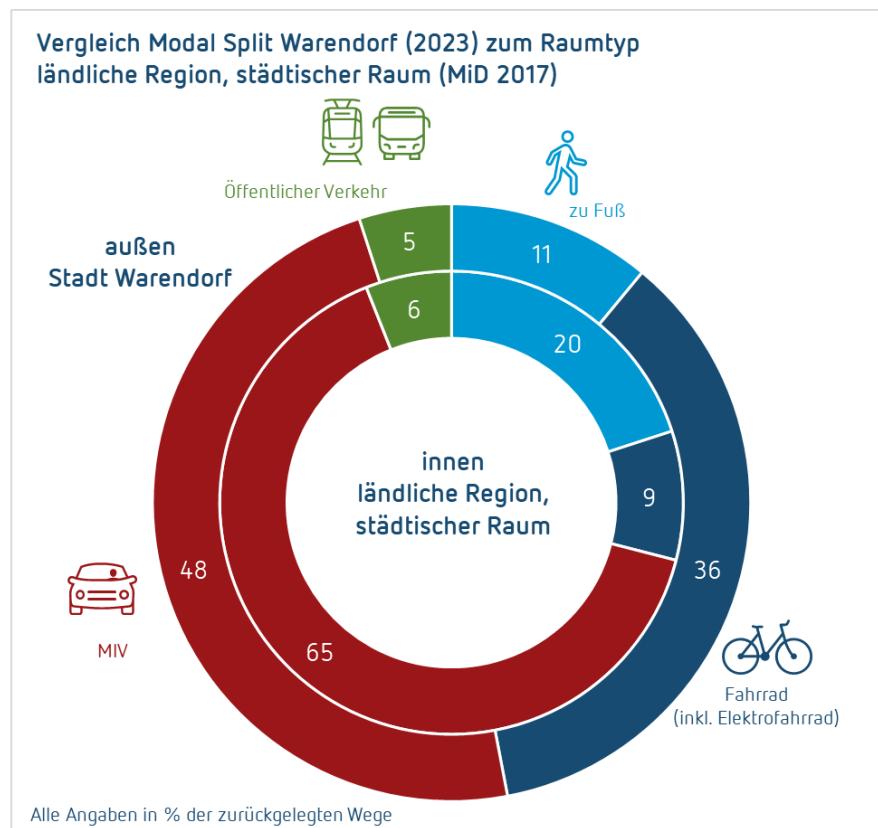
¹ https://www.kreis-warendorf.de/w1/fileadmin/61/Dateien_f%C3%BCr_Website/2024-08-19_Haushaltsbefragung_Kreis_Warendorf.pdf

² Mobilitätsuntersuchung Kreis Warendorf (2015), Planersocietät

In der übergeordneten Studie *Mobilität in Deutschland*³ werden Informationen zur Verkehrs-mittelverteilung auf Bundes- und Länderebene bereitgestellt. Die Erhebungsdaten stammen aus dem Zeitraum von Mai 2016 bis September 2017. Ergebnisse der neusten Erhebung von 2023 liegen noch nicht vor und können daher nicht für einen Vergleich herangezogen werden. Neben dem bundesweiten Modal Split werden in der Studie auch Angaben zu verschiedenen Raumtypen gemacht, um bessere Vergleiche bei ähnlichen Bedingungen aufstellen zu können. Warendorf wird dabei dem Raumtyp „ländliche Region, städtischer Raum“ zugewiesen. Im Vergleich zum durch-schnittlichen Modal Split dieses Raumtyps, weist die Stadt Warendorf einen 17 Prozentpunkten niedrigeren Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf. Der Anteil des Fußverkehrs liegt deutlich unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt von 20 %, während der Anteil des Rad-verkehrs um 27 Prozentpunkte höher ist. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist in Warendorf geringfügig niedriger als in den übergeordneten Ergebnissen. Mit über 50 % im Umweltverbund weist Warendorf somit bereits einen sehr nachhaltigen Modal Split auf, besonders im Vergleich zu ähnlichen Stadttypen.

Um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden, ist eine wichtige Handlungserfordernis, das Angebot für Verkehrsmittel des Umweltverbundes dementsprechend zu stärken und vor allem attraktive und möglichst konfliktfreie Fußwegeachsen und Radinfrastruktur zu schaffen.

Abbildung 11: Vergleich Modal Split Warendorf zum Raumtyp ländliche Region, städtischer Raum



Quelle: eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Warendorf 2023, büro stadtVerkehr

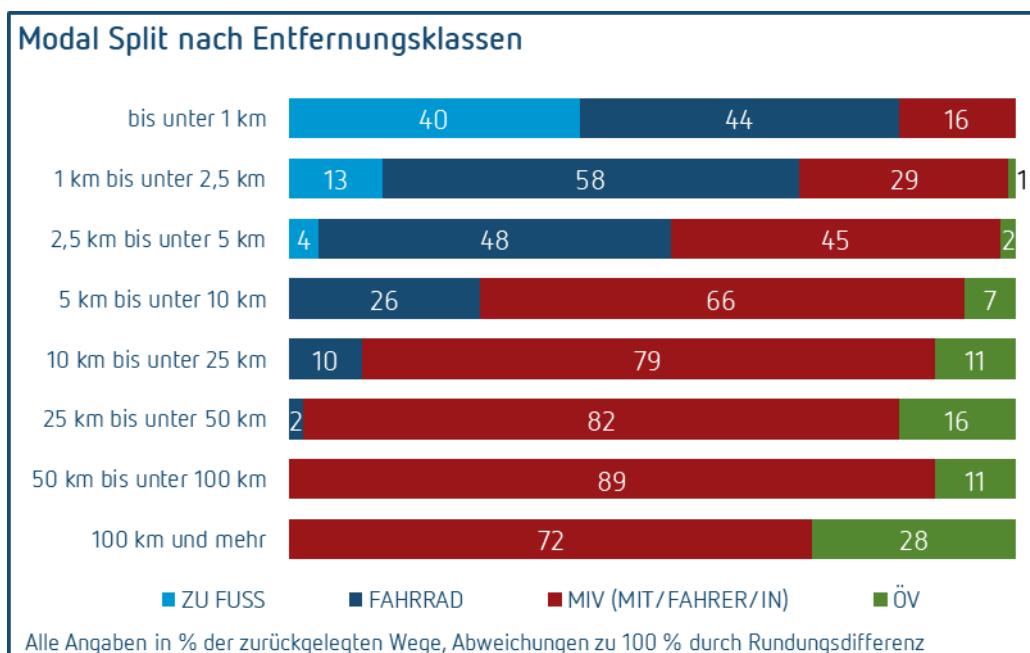
³ https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Abbildung 12 zeigt, wie sich die Wahl des Verkehrsmittels in Abhängigkeit von der Wegelänge verändert. Auf kurzen Wegen bis zu einem Kilometer dominieren zu 40 % der Fußverkehr und zu 44 % der Radverkehr, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei 16 % liegt. Bei Distanzen von 1 bis 2,5 km sinkt der Anteil des Fußverkehrs zugunsten des Radverkehrs deutlich. Der MIV-Anteil steigt um 13 Prozentpunkte. Auf Strecken zwischen 2,5 bis 5 km wird nur selten zu Fuß gegangen. Gleichzeitig nimmt der Radverkehrsanteil ab, während die Nutzung von MIV und öffentlichen Verkehr zunimmt. Ab einer Distanzkohorte von 5 bis 10 Kilometern erreicht der Radverkehr nur noch einen Anteil von 26 %, während der MIV-Anteil weiter steigt. Ab einer Länge von zehn Kilometern sinkt der Radverkehrsanteil schließlich auf 10 %.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs wächst ab einer Wegelänge von 2,5 km und steigt vor allem bei einer Entfernung von 10 bis 25 km stark an. Ab einer Wegelänge von 25 km nimmt der Anteil des öffentlichen Verkehrs zugunsten des MIV wieder ab. Bei sehr langen Strecken von über 100 km bietet der Zugverkehr (Fernverkehr) klare Reisezeitvorteile im Vergleich zum Pkw, jedoch bleibt auch in dieser Entfernungsklasse der MIV der dominierende Verkehrsträger.

Auch in dieser Statistik weist Warendorf bereits gute Werte für den Umweltverbund auf. Besonders auf kurzen Distanzen wird meist Rad gefahren oder zu Fuß gegangen. In vergleichbaren Städten liegen diese Anteile oft niedriger. Weiteres Verlagerungspotenzial ist hier demnach eher gering. Dies könnte hingegen eher bei mittleren bis langen Distanzen vom MIV zum ÖPNV gegeben sein.

Abbildung 12: Modal Split nach Entfernungsklassen



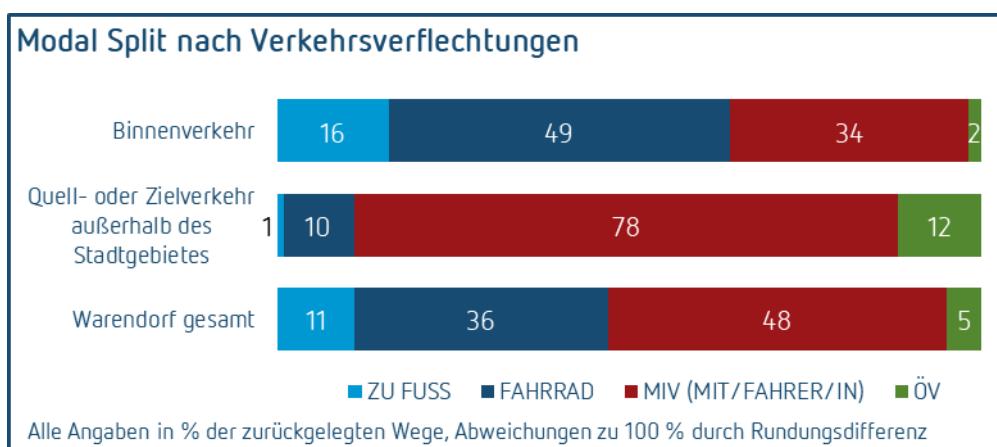
Quelle: eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Warendorf 2023, büro stadtVerkehr

Die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Warendorf unterscheidet sich deutlich zwischen Binnenverkehr und Verkehr mit Zielen außerhalb des Stadtgebietes (Quell-Ziel-Verkehr) (vgl. Abbildung 13). Während auf Wegen außerhalb des Stadtgebietes die Anteile des Fuß- und Radverkehrs nur gering ausfallen, dominiert der Anteil des MIV mit einem Anteil von 78 %. Verlassen die Wege das Stadtgebiet, verringern sich die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der größeren Entferungen deutlich, sodass nur noch 11 % der Wege nichtmotorisiert zurückgelegt werden. Gleichzeitig steigt der Anteil des öffentlichen Verkehrs auf 12 %, was mehr als eine Verdoppelung im Vergleich zur gesamtstädtischen Mobilität bedeutet.

Der Binnenverkehrsanteil für die Stadt Warendorf liegt bei etwa 69 %. Dies bedeutet, dass rund 69 % der Wege innerhalb der Stadtgrenzen beginnen und enden, während knapp 31 % das Stadtgebiet verlassen. Innerhalb der Stadt Warendorf (Binnenverkehr) zeigt sich erwartungsgemäß ein höherer Anteil an Fuß- und Radverkehr im Vergleich zum gesamtstädtischen Modal Split. Der Fußverkehr liegt mit 16 % fünf Prozentpunkte über dem städtischen Durchschnitt und auch der Radverkehr verzeichnet einen deutlichen Zuwachs von 13 Prozentpunkten. Gleichzeitig sind die Binnenverkehrsanteile des öffentlichen Verkehrs und des MIV gegenüber den Anteilen auf Ebene der Gesamtstadt deutlich reduziert.

Dieses starke Ungleichgewicht zwischen Binnenverkehren und Quell- und Zielverkehren außerhalb des Stadtgebietes, verdeutlicht den Einfluss der Entfernung auf die Verkehrsmittelwahl.

Abbildung 13: Modal Split nach Verkehrsverflechtungen



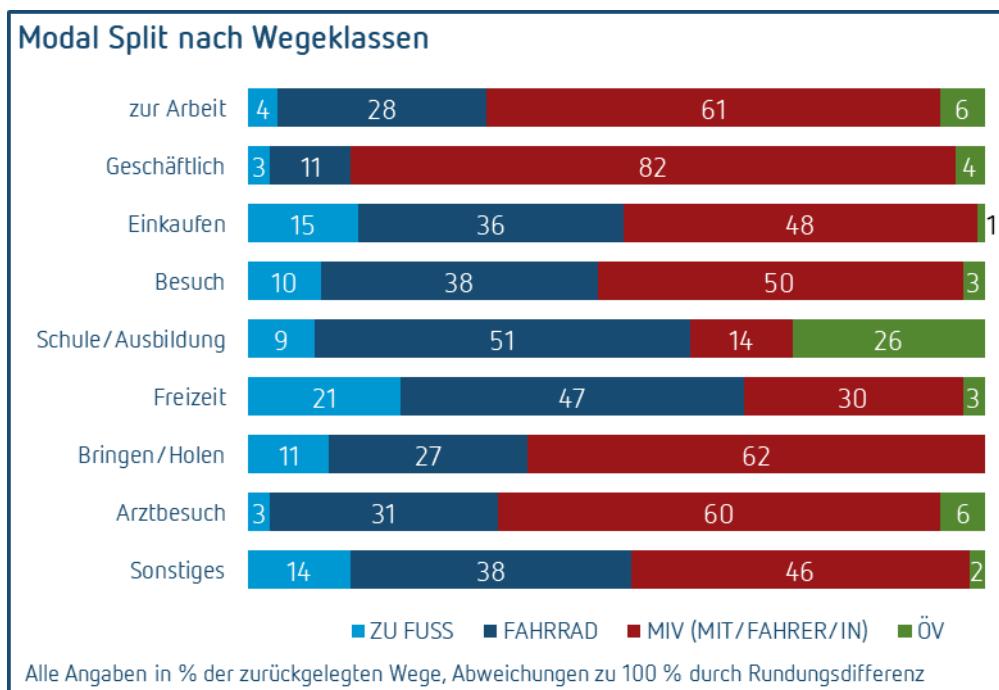
Quelle: eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Warendorf 2023, büro stadtVerkehr

Auch der Zweck der Wege (vgl. Abbildung 14) beeinflusst die Wahl des Verkehrsmittels. Den größten Anteil nehmen Arbeitswege mit 25 % ein, gefolgt von Wegen zum Einkaufen (19 %) und für Freizeitaktivitäten (17 %). Die geringsten Anteile entfallen mit jeweils 5 % auf die Wegezwecke „Geschäftlich“, „Arztbesuch“ und „Besuch“. Für jede Wegeklasse lässt sich eine typische Verteilung der genutzten Verkehrsmittel feststellen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegeklassen „Geschäftlich“ (82 %), „Bringen/Holen“ (62 %), „Zur Arbeit“ (61 %), und „Arztbesuch“ (60 %) genutzt.

Arbeitswege werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt, weisen jedoch einen vergleichsweise hohen Radverkehrsanteil von 28 % und einen gesteigerten Anteil des öffentlichen Verkehrs (6 %) auf. Freizeit- und Einkaufswege zeichnen sich durch einen besonders hohen Anteil an Nahmobilität aus: 68 % der Freizeitwege und 51 % der Einkaufswege werden zu Fuß oder mit

dem Fahrrad zurückgelegt. Schul- und Ausbildungswege haben mit 26 % den höchsten Anteil an der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Abbildung 14: Modal Split nach Wegeklassen

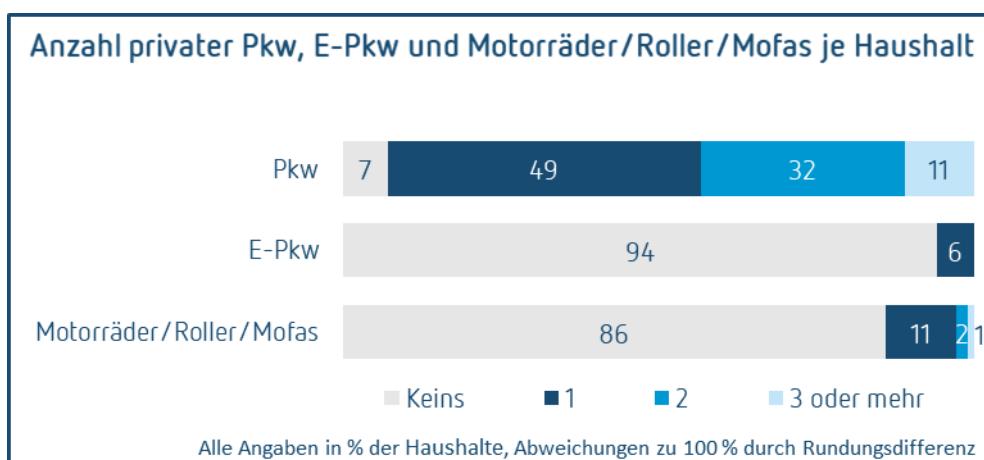


Quelle: eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Warendorf 2023, büro stadtVerkehr

Die Verfügbarkeit und der Besitz von Verkehrsmitteln spielen eine entscheidende Rolle bei der Wahl der Verkehrsmittel durch die Nutzenden im Verkehrssystem (vgl. Abbildung 15). In der Stadt Warendorf besitzen 93 % der befragten Haushalte mindestens einen Pkw, während 7 % der Haushalte keinen Pkw haben. Ein signifikanter Anteil der Haushalte (43 %) verfügt über zwei oder mehr Pkw.

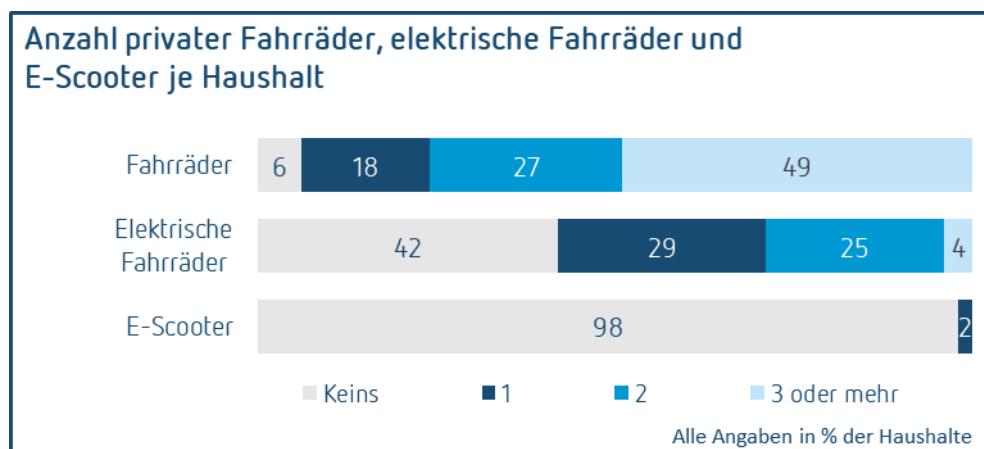
6 % der Haushalte besitzen ein Elektrofahrzeug (E-Auto) und 14 % der Haushalte geben an, mindestens ein Motorrad oder Roller zu besitzen. Knapp 3 % der Haushalte verfügen über zwei oder mehr Motorräder/Roller/Mofas. Der Fahrradbesitz ist in der Stadt Warendorf stark verbreitet. Im Durchschnitt besitzt jeder Haushalt 2,81 Fahrräder, was einer Anzahl von 1.303 Fahrrädern je 1.000 Einwohner entspricht. Etwa 94 % der befragten Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad, während rund 6 % angeben, kein Fahrrad zu besitzen. Insgesamt besitzen 76 % der befragten Haushalte zwei oder mehr Fahrräder. Elektrofahrräder sind mittlerweile weit verbreitet: 58 % der Haushalte haben Zugang zu einem Elektrofahrrad. E-Scooter hingegen sind weniger verbreitet und in 2 % der Haushalte vorhanden.

Abbildung 15: Anzahl privater Pkw, E-Pkw und Motorräder/Roller/Mofas je Haushalt



Quelle: eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Warendorf 2023, büro stadtVerkehr

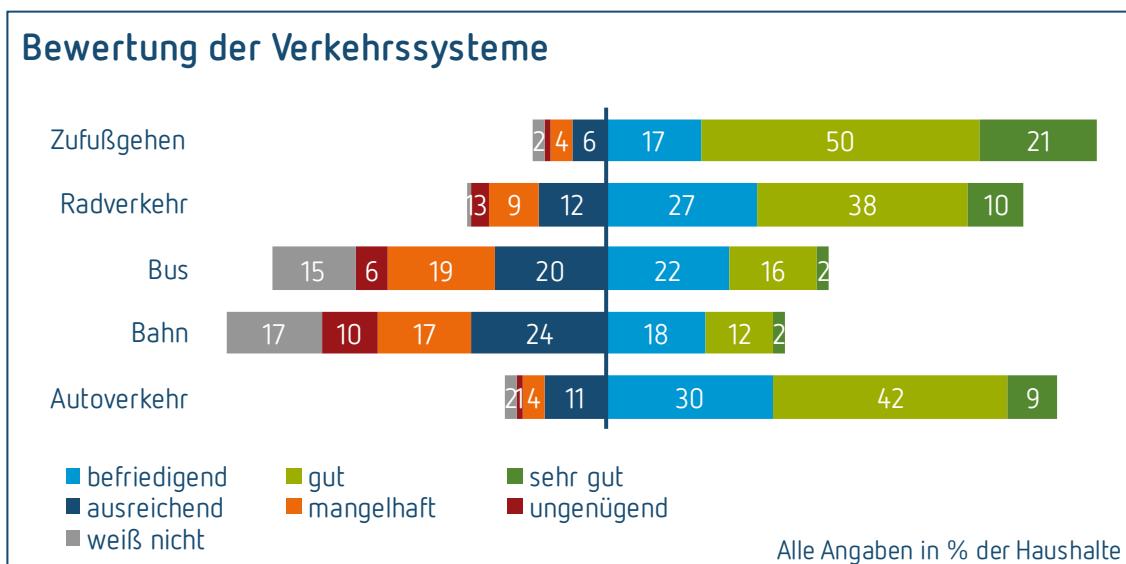
Abbildung 16: Anzahl privater Fahrräder, Elektrofahrräder und E-Scooter je Haushalt



Quelle: eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Warendorf 2023, büro stadtVerkehr

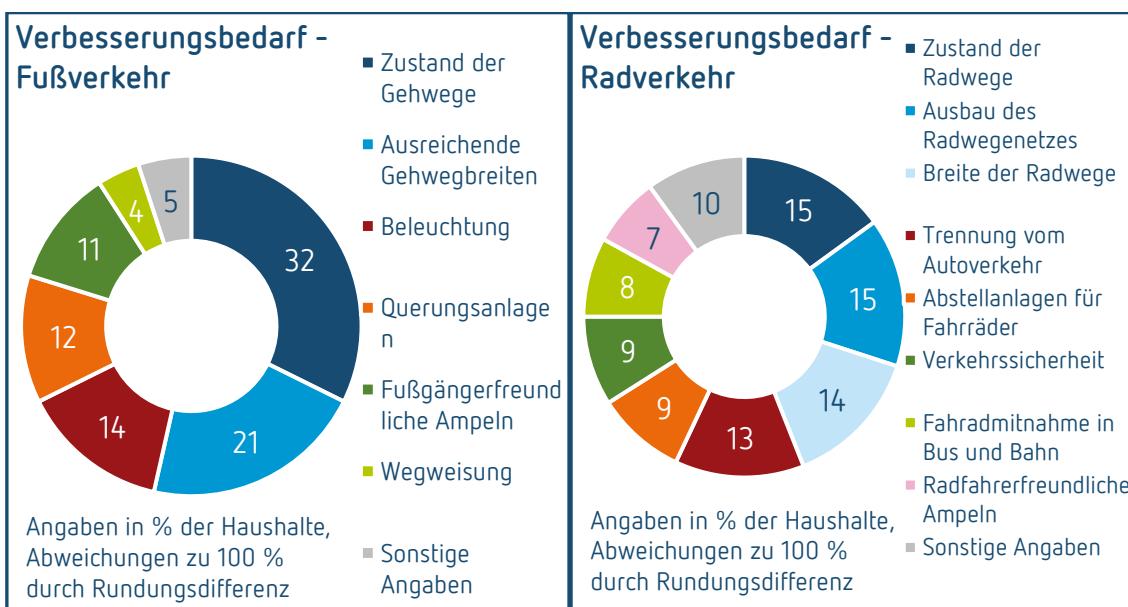
In der Abfrage zur Bewertung der Verkehrsangebote (vgl. Abbildung 17) schneidet das Fußverkehrsangebot in Warendorf am besten ab und wird von 71 % der Befragten als sehr gut oder gut bewertet. Der größte Verbesserungsbedarf entfällt auf den Zustand der Gehwege, gefolgt von ausreichenden Breiten der Gehwege und Beleuchtung (vgl. Abbildung 18). Auch Fußgängerquerungen und fußgängerfreundliche Ampelschaltungen werden von den Befragten als Verbesserungswürdig eingestuft. Im Vergleich zum Fußverkehr fällt das Radverkehrsangebot weniger positiv aus und wird von 48 % der befragten Haushalte als sehr gut oder gut bewertet. Die höchste Priorität unter den Verbesserungsbedarfen sehen die Befragten beim Zustand und Ausbau des Radwegenetzes, der Breite der Radwege/-streifen und der Trennung des Radverkehrs vom Autoverkehr.

Abbildung 17: Bewertung der Verkehrssysteme



Quelle: eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Warendorf 2023, büro stadtVerkehr

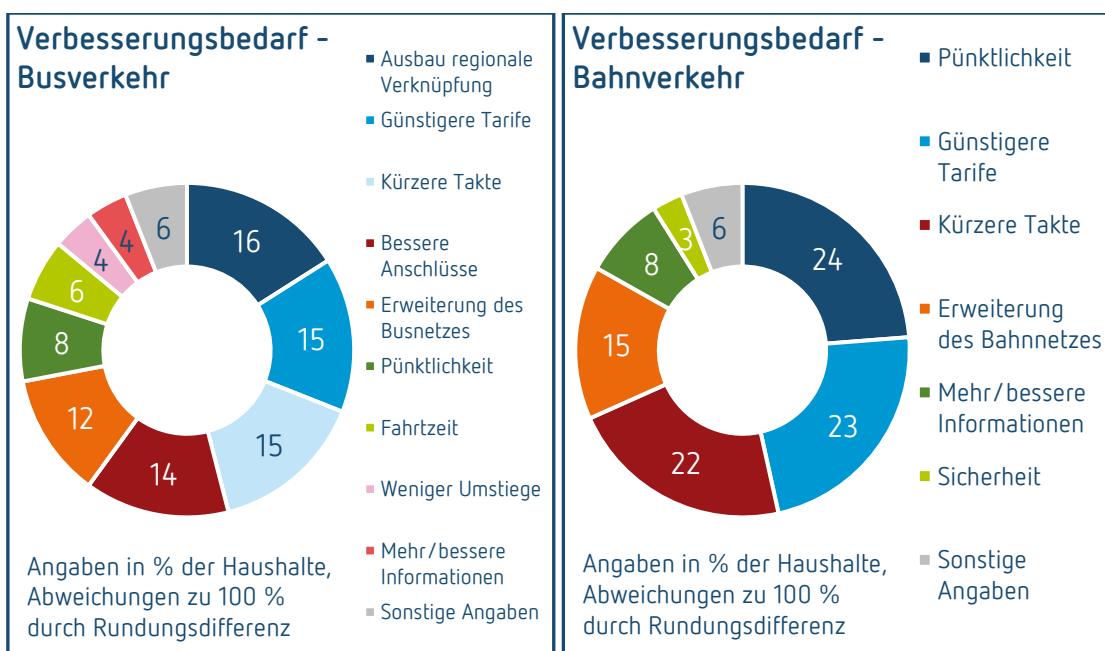
Abbildung 18: Verbesserungsbedarf für Fuß- und Radverkehr



Quelle: eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Warendorf 2023, büro stadtVerkehr

Stadtweit bewerten 45 % der Befragten das Busverkehrsangebot als ausreichend oder schlechter. Besonders häufig werden der Ausbau regionaler Verknüpfungen, günstigere Tarife, kürzere Taktzeiten sowie verbesserte Anschlüsse als zentrale Verbesserungswünsche genannt. Zudem sehen die Befragten Verbesserungsbedarf in der Erweiterung des Busnetzes sowie einer höheren Pünktlichkeit. Der Bahnverkehr stellt das am schlechtesten bewertete Verkehrsmittel in Warendorf dar und wurde von 51 % der Befragten als ausreichend oder schlechter bewertet. Den größten Verbesserungsbedarf sehen die befragten Haushalte in der Pünktlichkeit, dicht gefolgt von günstigeren Tarifen und kürzeren Taktzeiten. Auch eine Erweiterung des Bahnnetzes wird gewünscht und zeigt, dass Potenziale zur Optimierung des ÖPNV-Angebots und der Vernetzung der Verkehrsmittel bestehen.

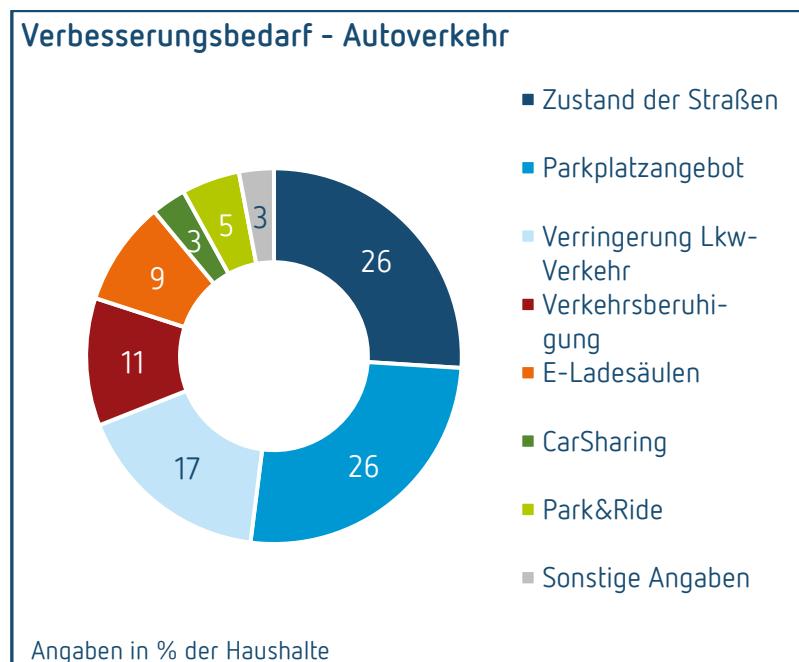
Abbildung 19: Verbesserungsbedarf für Bus- und Bahnverkehr



Quelle: eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Warendorf 2023, büro stadtVerkehr

Der Autoverkehr in Warendorf wird von 51 % der Befragten als sehr gut oder gut bewertet und ist damit nach dem Fußverkehr das am besten bewertete Verkehrssystem. Den größten Verbesserungsbedarf sehen die Befragten beim Zustand der Straßen, dem Parkplatzangebot und der Verringerung des Lkw-Verkehrs. Auch Verkehrsberuhigung und die Verfügbarkeit von E-Ladesäulen werden erwähnt.

Abbildung 20: Verbesserungsbedarf für Autoverkehr



Quelle: eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Warendorf 2023, büro stadtVerkehr

3.Zielkonzept

Die Möglichkeit mobil zu sein, ist ein Grundbedürfnis und zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Fast jede Aktivität im täglichen Leben löst einen Bedarf nach Mobilität aus. Entsprechend betrifft Mobilitätsplanung und -politik alle Menschen in Warendorf. Um ein gemeinsames Verständnis von Planung und Entwicklung zu haben, auf dessen Basis eine stringente, zielgerichtete Planung erfolgen kann, ist es unumgänglich, politisch verabschiedete und mit der Stadtgesellschaft abgestimmte Ziele zu entwickeln. Diese können einerseits als roter Faden für die Mobilitätsplanung dienen, andererseits auch eine Bewertung und Evaluierung von Maßnahmen erlauben. Das Zielkonzept soll von der Stadtgesellschaft mitgetragen werden. Daher wurde bei der Erstellung des Zielkonzeptes auf eine Beteiligung relevanter Akteure und der Öffentlichkeit geachtet. Über einen Mobilitätsbeirat wurden Fachakteure, Verwaltungen, Aufgabenträger und Vertretende von Interessensgruppen eingebunden. Gemeinsam wurden in mehreren Sitzungen Ziele aufgestellt, ergänzt und weiterentwickelt.

Die Beteiligung der Stadtgesellschaft, der gestellte Auftrag des Mobilitätskonzeptes sowie die Rahmenbedingungen (z. B. gesetzliche Weichenstellungen durch Förderung von vernetzter, umweltfreundlicher Mobilität sowie übergeordnete Klimaziele) formulieren den klaren Auftrag an das Zielkonzept, eine nachhaltige, umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Dabei soll der Klimaschutz verstärkt berücksichtigt werden, ohne den Menschen und seine Bedürfnisse außer Acht zu lassen. Als übergeordnetes Thema wird in den Diskussionen immer wieder deutlich, dass Kommunikation und Marketing besonders wichtig sind. Ein entscheidendes Ziel für die kommenden Jahre ist es, die Menschen von einer Änderung ihres Mobilitätsverhaltens und auch den damit vorhandenen Vorteilen zu überzeugen.

Das Zielkonzept

Basierend auf den Analysen, den Hinweisen aus Verwaltung, Öffentlichkeit und Politik sowie den exogenen und endogenen Entwicklungen/Zielstellungen und in enger Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis wurde ein Leitbild mit fünf Oberzielen für das Mobilitätskonzept entwickelt. Das Zielkonzept soll dabei zum einen als übergeordnete Schnittstelle zu den weiteren Planungen und Zielen der Stadt fungieren und gleichzeitig den Handlungsrahmen für das Mobilitätskonzept vorgeben. Zum anderen kann ein gut in die Gegebenheiten und Ziele der Stadt integriertes und konsensuales Leitbild Identität stiften und motivieren. Darauf aufbauend wird ein differenziertes Zielkonzept mit Unterzielen aufgestellt, die grundsätzliche Aussagen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Warendorf formulieren und konkretisieren.

Das Zielkonzept der Stadt Warendorf zielt auf die klimafreundliche Gestaltung der Mobilitätswende. Die Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilität müssen aktiv angenommen werden, um Warendorf als lebenswerte Stadt und attraktiven Standort zu stärken. Eine nachhaltige Mobilität gewährleistet eine gute Erreichbarkeit für alle, unabhängig von den persönlichen Rahmenbedingungen, und reduziert die negativen Effekte des Verkehrs auf allen Ebenen. Auch weitere bestehende Ziele (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit (Vision Zero) oder die Barrierefreiheit) sowie die weiteren formulierten Umwelt- (Lärmschutz, Luftreinhalteplanung) und Klimaziele (CO₂-Reduktion) sind zu beachten und gelten als zentraler Bestandteil des Zielkonzeptes.

Um dies zu berücksichtigen, hat die Stadt fünf Oberziele formuliert, die gleichberechtigt nebeneinanderstehen. Gemeinsam sollen sie einen Beitrag zur attraktiven, lebenswerten Stadt leisten und zeitgleich den Erfordernissen der Mobilitätswende Rechnung tragen. Jedes Oberziel fokussiert sich dabei auf einen Schwerpunkt der zukünftigen Mobilitätsplanung in Warendorf und enthält mehrere Unterziele, die zum einen eine Ausdifferenzierung darstellen und zum anderen eine spätere Überprüfung der Zielerreichung je Oberziel ermöglichen.

Abbildung 21: Oberziele aus dem Zielkonzept Warendorf



Im Folgenden werden die einzelnen Oberziele inklusive ihrer Unterziele näher beschrieben.

LEBENSWERTES WARENDORF – MOBILITÄT STADT- und UMWELTVERTRÄGLICH ORGANISIEREN

Das Mobilitätskonzept soll dazu beitragen, dass die Lebensqualität in der Stadt erhalten und verbessert wird. Die attraktive Altstadt und lebenswerte Straßen, Wege und Plätze sowie verkehrsberuhigte Ortsteile sollen ein wichtiger Standortfaktor von Warendorf sein. Daher werden öffentliche Räume, Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung zusammen gedacht und mit Umweltbelangen verzahnt. Dies betrifft wiederum auch die Stadt der kurzen Wege zum Beispiel durch gut erreichbare Alltagsziele und eine integrierte, nachhaltige Flächenentwicklung. Dafür sollen Straßen, Wege und Plätze insbesondere in den Ortszentren zugunsten von Aufenthalts-, Nahmobilitäts- und Erholungsqualitäten gestaltet und ggf. umgenutzt werden. Weitere Ziele wie die Reduktion von Umweltbelastungen sind hierbei eng verknüpft.

Unterziele

- | A1 | A2 | A3 |
|--|---|---|
| Zukunftsfähige und klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums | Stärkung von qualitativ hochwertigen Verweil- und Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum | Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen |
| A4 | A5 | |
| Stadtverträgliches Parken: Lenkung & effizientes, Management im ruhenden Kfz-Verkehr | Nahmobilitätsfreundliche Altstadt und Quartiere | |

KLIMANEUTRALE MOBILITÄT – ALS RÜCKGRAT IN WARENDORF

Zufußgehen und Radfahren sind die gesündesten und nachhaltigsten Fortbewegungsarten. Entsprechend soll aktive Mobilität in Warendorf gefördert werden. Dazu braucht die aktive Mobilität mehr Fläche und mehr Qualität im Straßen- und Stadtraum. Hierbei gilt es, Wegeketten von Anfang bis Ende zu denken. Dies bedeutet vor allem durchgängige Rad- und Fußverbindungen, die komfortabel und schnell sind. Stadtplanung und Verkehrsplanung müssen in diesem Kontext zusammen gedacht werden. Dabei spielen – neben der Erreichbarkeit und der Geschwindigkeit – Komfort, Zuverlässigkeit sowie Barrierefreiheit eine wesentliche Rolle. Gleichzeitig soll der Umweltverbund stärker als Alternative zum Kfz-Verkehr etabliert werden. Daher ist die Sicherstellung eines dichten, schnellen und zuverlässigen ÖPNV-Angebotes unerlässlich.

Unterziele

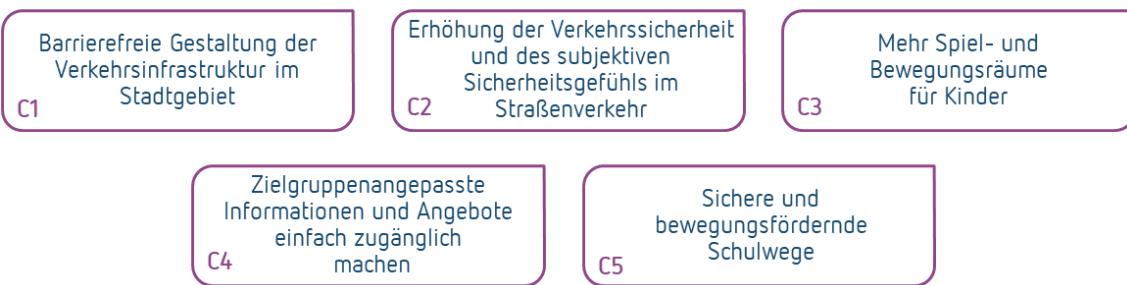


MOBILITÄT FÜR ALLE – BARRIEREFREIE MOBILITÄTSANGEBOTE und SICHERE STRAßENRÄUME

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben partizipieren zu können. Daher stellen die Sicherstellung und Förderung eigenständiger Mobilität für alle ein vordergründiges Ziel der Stadt Warendorf dar. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund sich verändernder demografischer Rahmenbedingungen, aber auch gesundheitlicher Risiken zum Beispiel durch klimatische Auswirkungen zu berücksichtigen.

Neben dem Ausbau barrierefreier Verkehrsinfrastrukturen und der Erhöhung der Verkehrssicherheit sind soziale, gesundheitliche und klimarelevante Aspekte in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung einzubeziehen. Dazu sollen mehr Platz und Qualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende sowie mehr Bewegungsräume für Kinder und Erwachsene geschaffen werden - kurz: mehr Mobilität und Raum für alle.

Unterziele

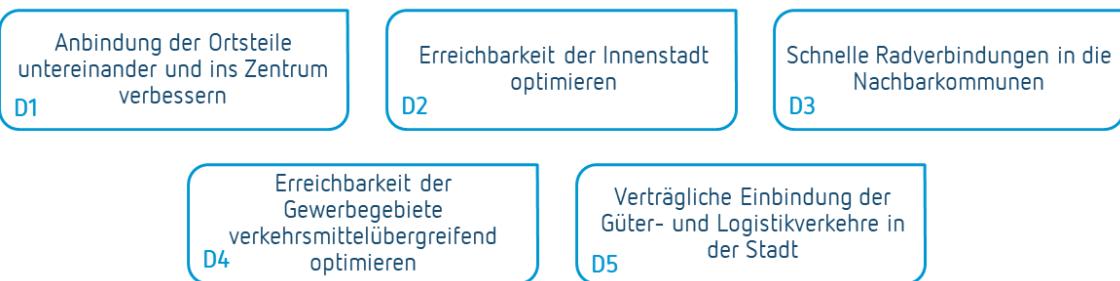


LOKALE UND REGIONALE ERREICHBARKEIT - SICHERN und OPTIMIEREN

Eine Vielzahl an Wegen wird täglich innerhalb Warendorfs zurückgelegt. Zudem gibt es enge Verknüpfungen zu den umliegenden Städten. Um als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiv zu bleiben, ist die Steigerung der verkehrsmittelübergreifenden Erreichbarkeit ein weiteres wichtiges Ziel. Für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung sind dabei neben der Sicherung der regionalen Erreichbarkeit über die Straße vor allem Radwege und regionale ÖPNV-Beziehungen zu stärken.

Zudem gilt es, die Wirtschaft miteinzubeziehen und Projekte gemeinsam zu initiieren. Handwerk, Einzelhandel oder Gewerbebetriebe, alle Gruppen sind auf gute Erreichbarkeiten angewiesen, um Kundinnen und Kunden zu empfangen, Waren zu liefern oder um Arbeiten vor Ort gut umsetzen zu können. Daher ist es wichtig, die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte, der Altstadt und der Ortsteile zu sichern und gleichzeitig auch die Mobilitätswende im Güter- und Logistikverkehr einzuleiten und zu gestalten.

Unterziele



DIGITALISIERUNG und KOMMUNIKATION - GEMEINSAME IDEEN ENTWICKELN

Die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes können alleine nicht die Mobilitätswende einleiten. Vielmehr ist ein Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger nötig. Nahtlose und vernetzte Mobilität eröffnet zudem Möglichkeiten für innovative Mobilitätsdienstleistungen, wie beispielsweise Ride-Sharing-Plattformen, Carsharing und Mikromobilitätslösungen. Diese Dienste bieten flexible und bedarfsoorientierte Optionen, die den individuellen Mobilitätsanforderungen gerecht werden und gleichzeitig die Auslastung von Verkehrsmitteln verbessern können.

Durch die Digitalisierung können so die Verkehrsabläufe optimiert und effizienter gestaltet und gleichzeitig Ressourcen gespart werden. Insgesamt trägt die Digitalisierung damit nicht nur zur Effizienzsteigerung bei, sondern ermöglicht auch eine nachhaltigere und bürgerfreundlichere Mobilität, die den Herausforderungen der Mobilitätswende gerecht wird.

Unterziele



Abbildung 22: Zielkonzept inkl. Unterziele Warendorf



4. Maßnahmenentwicklung

Die Maßnahmenentwicklung leitet sich aus der Bestandsanalyse, dem Zielkonzept und den Rückmeldungen aus den Beteiligungsformaten ab. Zur Kategorisierung der Maßnahmen wurden diese in fünf Handlungsfelder unterteilt. Diese orientieren sich an der klassischen Aufteilung auf die vier Verkehrsmittel sowie einem Handlungsfeld zu Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die in diesem Kapitel vorgestellten Maßnahmen bilden eine Sammlung an Maßnahmen, aus der in den nächsten Jahren regelmäßig ableit- (und umsetz-)bare Maßnahmen, in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Mittel, beschlossen werden können. Die Maßnahmensammlung kann in den nächsten Jahren der Umsetzung flexibel erweitert werden. Die Wirkung und Evaluierung der Maßnahmen spielen dabei eine große Rolle (vgl. Evaluationskonzept).

Die einzelnen Maßnahmen sind in Maßnahmensteckbriefen dargestellt. Die Steckbriefe enthalten weitere Informationen zum Hintergrund und zur Umsetzung. Dazu wurden die Maßnahmen jeweils hinsichtlich ihrer Priorität, Kostenklasse und dem Zeithorizont zur Umsetzung klassifiziert. Zudem werden Hinweise auf zu beteiligende Akteure gegeben. Die Steckbriefe sind mit dem Mobilitätsbeirat gemeinsam erarbeitet worden.

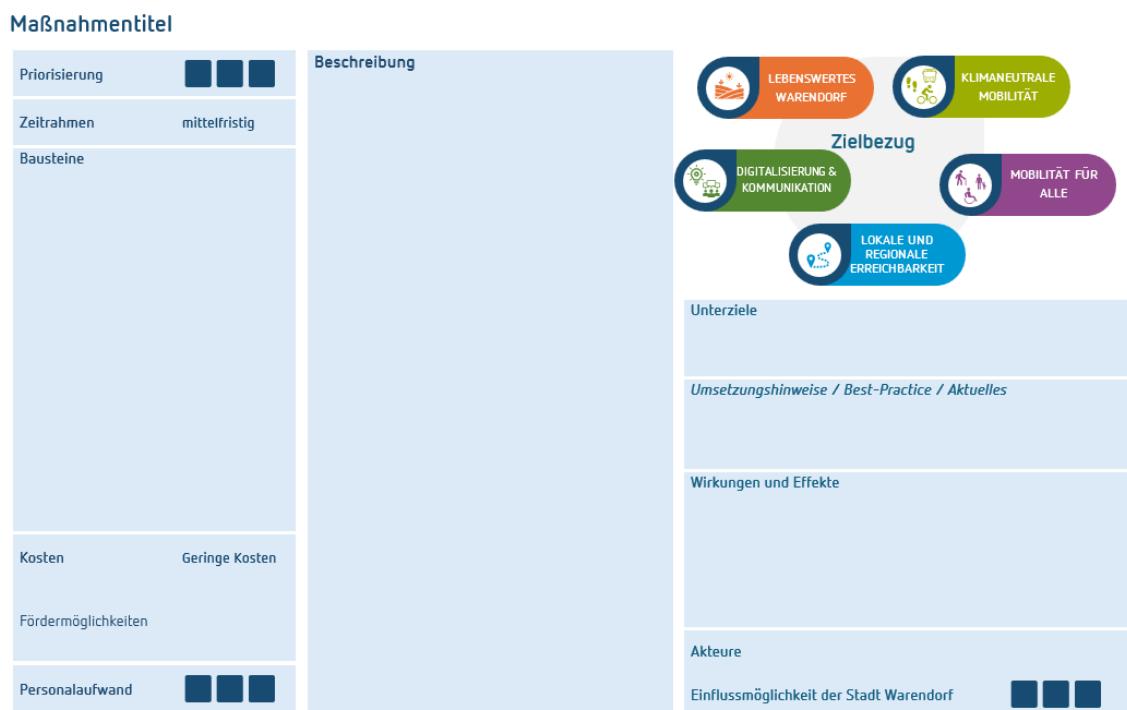
Die Reihenfolge der Handlungsfelder und auch der Maßnahmen selbst stellt weder eine Hierarchie der Maßnahmen untereinander dar noch sind die Maßnahmen nur innerhalb des jeweiligen Handlungsfeldes wirksam.

4.1. Übersicht über die Maßnahmen

| A Nahmobilität | B ÖPNV und vernetzte Mobilität | C Kfz-Verkehr und E-Mobilität | D Altstadt und Aufenthaltsqualität | E Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit |
|--|---|--|--|---|
| <p>1 Fußverkehr</p> <p>1.1 Optimierung von Knotenpunkten für den Fußverkehr</p> <p>1.2 Weiterer barrierefreier Ausbau im Stadtgebiet</p> <p>1.3 Entwicklung von attraktiven Fußverkehrsrouten im Stadtgebiet</p> <p>1.4 Weitere Förderung des Fußverkehrs</p> <p>2 Radverkehr</p> <p>2.1 Kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts</p> <p>2.2 Ausbau von Radabstellanlagen</p> <p>2.3 Schaffung fahrradfreundlicher und sicherer Knotenpunkte</p> <p>2.4 Prüfung und Pflege bestehender Radinfrastruktur</p> | <p>1 (Quartiers-)Mobilstationen im Stadtgebiet</p> <p>2 Erhöhung und Sicherstellung der Qualität im Bus- und Schienenverkehr</p> <p>3 On-Demand-Verkehre und autonome Fahrangebote</p> <p>4 Aufwertung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen</p> <p>5 Digitalisierung und bessere Informationen zu vorhandenen Angeboten</p> <p>6 Elektrifizierung des SPNV und der Busflotte</p> | <p>1 Prüfung und Anpassung des Straßennetzes</p> <p>2 Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten</p> <p>3 Tempo 30 innerorts</p> <p>4 Förderung E-Mobilität</p> <p>5 Ruhender Verkehr</p> <p>6 Umweltfreundliche City-Logistik</p> | <p>1 Verkehrsberuhigung Altstadt</p> <p>2 Aufwertung öffentlicher Straßenräume</p> <p>3 Mehr Grün im Straßenraum</p> | <p>1 Kommunales Mobilitätsmanagement</p> <p>2 Betriebliches Mobilitätsmanagement</p> <p>3 Schulisches Mobilitätsmanagement</p> <p>4 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation</p> |

4.2. Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

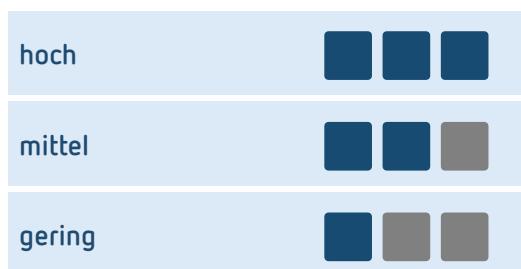
Abbildung 23: Aufbau der Steckbriefe



Priorisierung

Die Maßnahmen sind teilweise mit erheblichem finanziellen, personellen und organisatorischen Aufwand verbunden. Daher ist für eine effiziente Umsetzung des Handlungskonzeptes eine Priorisierung angezeigt. Diese erfolgt nach gutachterlicher Einschätzung, insbesondere im Hinblick auf die Aspekte Beitrag zur Zielerreichung und Kosten-Nutzen-Verhältnis unter Berücksichtigung der notwendigen Ressourcen. Da die Priorisierung jedoch einen erheblichen Einfluss auf die inhaltliche Ausrichtung und die Wirkungsrichtung des Mobilitätskonzeptes besitzt, wurde die vorgeschlagene Priorisierung intensiv im Abstimmungsprozess mit der Stadtverwaltung und dem Mobilitätsbeirat diskutiert und angepasst.

Die Priorisierung erfolgt grundsätzlich in drei Stufen:



Zusätzlich sind *Schlüsselmaßnahmen* definiert worden (mit blauem Schlüssel gekennzeichnet). Diese besitzen einen besonders herausragenden Stellenwert für das Mobilitätskonzept und haben eine entsprechend übergeordnete Priorität. Dabei handelt es



sich um Maßnahmen, die im Sinne des Zielsystems eine besonders starke und sichtbare Zielwirkung entfalten.

Zeitrahmen

Die Maßnahmen besitzen unterschiedliche Umsetzungsdauern sowie -horizonte. Zur Vereinheitlichung wurde der Planungszeitraum des Mobilitätskonzeptes in drei Abschnitte unterteilt:

langfristig: bis 2040

mittelfristig: bis 2035

kurzfristig: bis 2030

Je nach Dauer der Maßnahme können die einzelnen Maßnahmen einem oder mehreren Zeiträumen zugeordnet werden. Ferner gibt es Daueraufgaben (mit Unendlichkeits-Zeichen gekennzeichnet), die nicht innerhalb der nächsten 15 Jahre abgeschlossen werden, sondern durchgehend und über das Jahr 2040 hinaus ausgeübt werden sollten.



Kostenklasse

Um den finanziellen Aufwand der Maßnahmen planen zu können, ist jeder Maßnahme einer von drei Kostenklassen zugeordnet. Die Abschätzung erfolgt dabei als eine Grobkostenschätzung. Insbesondere bei baulichen Vorhaben sind Kosten schwer abzuschätzen und können von den hier dargestellten Werten abweichen. Zudem soll die Kostenklasse auch eine erste Einschätzung zu möglichen Folgekosten der zunächst oft konzeptionellen/strategischen Maßnahmen geben. So verursacht bspw. die Maßnahme „Aufwertung des Radverkehrsnetzes und Schließung von Netzlücken“ nur sehr geringe Kosten in der Entwicklung des Netzes selbst, in der sich anschließenden Umsetzung von Baumaßnahmen entstehen jedoch außerordentlich hohe Kosten. Aus diesem Grund wird auch diese konzeptionelle Maßnahme bereits mit einer hohen Kostenklasse kategorisiert.

Um Scheingenaugkeiten zu vermeiden, werden keine konkreten Zahlen benannt, die Werte sind eher als grobe Richtwerte zu verstehen und die Kategorisierung erfolgt vor allem zur Ausdifferenzierung der Maßnahmen untereinander. Eine grobe Zuordnung erfolgt wie folgt:

geringe Kosten: ungefähr bis 100.000€

mittlere Kosten: ungefähr 100.000 € bis 500.000 €

hohe Kosten: ungefähr über 500.000 €

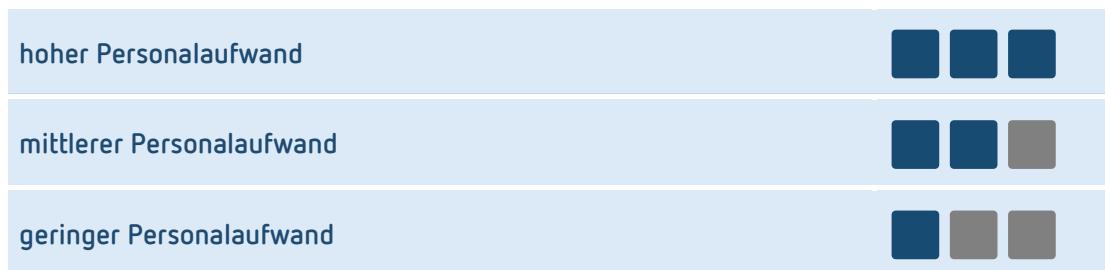
Dazu ist zu berücksichtigen, dass sich die Kosten auf einen Preisstand aus dem Jahr 2024 beziehen. Es ist davon auszugehen, dass die Kosten weiter steigen werden und sich somit auch

die Ausgaben für die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes erhöhen, die erst in Zukunft umgesetzt werden. Als eine grobe Schätzung ist auf Grund von Erfahrungen der vergangenen Jahre von einer durchschnittlichen Preissteigerung von 10 % pro Jahr auszugehen.

Zusätzlich zu den Kostenklassen sind aktuell verfügbare Fördermöglichkeiten angegeben.

Personalaufwand

Unter diesem Aspekt wird der voraussichtliche Personalaufwand für die Stadtverwaltung abgeschätzt.



Zielerreichung

Darstellung der Oberziele, die durch diese Maßnahme erreicht werden.

Unterziele

Auflistung der Unterziele, auf welche sich die Maßnahme auswirkt.

Umsetzungshinweise/Best Practice/Aktuelles

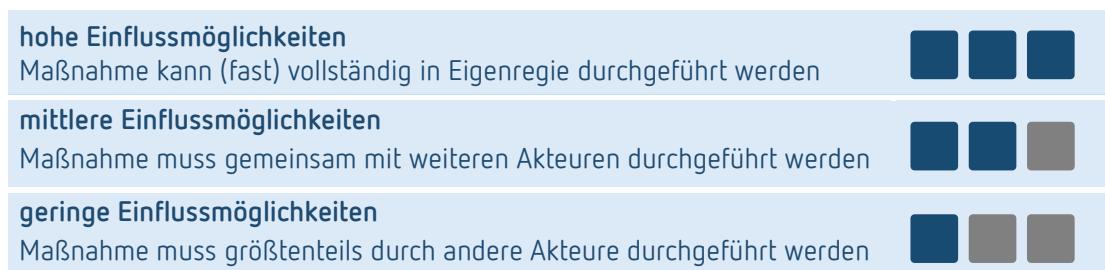
Manche Maßnahmensteckbriefe enthalten weitere Informationen zu besonderen Umsetzungshinweisen oder die Angabe zu Best-Practice-Beispielen. Auch aktuelle Hinweise zum Umgang dieser Maßnahme in Warendorf werden ggf. hier aufgeführt. Diese Punkte sind teilweise auch auf der zweiten Seite eines Steckbriefs aufgeführt.

Wirkungen und Effekte

Welche Effekte können durch die Maßnahme erzielt werden. Auch negative Effekte bzw. Nutzungskonflikte werden hier benannt.

Akteure und Einflussmöglichkeiten der Stadt Warendorf

Benennung des Hauptinitiators und weiterer Akteure sowie eine Einordnung der Einflussmöglichkeiten der Stadt Warendorf.



A | Handlungsfeld Nahmobilität

Nahmobilität bezeichnet die Fortbewegung über kurze Strecken, typischerweise im Umkreis des Wohnorts oder in städtischen Gebieten. Dazu zählen Wege, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie E-Scootern oder Rollern zurückgelegt werden. Der Fokus liegt darauf, alltägliche Ziele wie den Arbeitsplatz, Einkaufsmöglichkeiten oder Freizeiteinrichtungen in der Nähe schnell, einfach und umweltfreundlich zu erreichen.

Das Zufußgehen ist die natürlichste und grundlegendste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Besonders auf kurzen Distanzen (bis zu 3 km oder z.B. im eigenen Quartier) ist der Fußverkehr für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung. Zudem ist das Zufußgehen kostenlos, verursacht weder Schadstoffe noch Lärm und erfordert den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Darüber hinaus ist Zufußgehen gesund und sichert die selbstständige Mobilität unabhängig von der finanziellen Ausstattung. Insbesondere für Gruppen wie z.B. Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte, nimmt die selbstständige Mobilität – angesichts der alternden Gesellschaft sowie mit Blick auf die soziale Gerechtigkeit – eine immer wichtigere Rolle ein. Eine Kommune lebt von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten: Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert“ einer Kommune aus.

Der Radverkehr hat sich in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt. Dies betrifft zum einen die Möglichkeiten der Integration in Straßenräume und Kreuzungen, zu der eine Vielzahl an Instrumenten entwickelt und getestet werden (zuletzt z.B. Grünpfeil für Radfahrende, Protected Bike Lanes und Fahrradzonen). Zum anderen ist auch das Nutzerverhalten und die Technik durch Innovationen geprägt. Durch die Elektrifizierung (z.B. Pedelecs) werden besonders in Städten mit größeren Höhenunterschieden neue Potenziale erschlossen und die Einsatzbereiche in Bezug auf die Wegelänge erweitert; Pendelnde in oder nach Warendorf können diesen Fortschritt ebenso nutzen. Lastenfahrräder eröffnen die Möglichkeit, auch den privaten und gewerblichen Warentransport in Teilen auf das Fahrrad zu verlagern. Dies bedeutet aber auch, dass die Fahrräder größer, hochwertiger und schneller werden sowie die Geschwindigkeitsunterschiede innerhalb des Radverkehrs zunehmen. Diese neuen Ansprüche müssen bei der Planung zukunftsweisender Radverkehrs- und Abstellanlagen berücksichtigt werden.

Dabei sollte die Radverkehrsplanung immer als Angebotsplanung aufgefasst werden. Die Herstellung eines attraktiven Angebots an geeigneten Radverkehrsinfrastrukturen liegt einer erfolgreichen Radverkehrsförderung zu Grunde. Je besser das Angebot ist, desto mehr Menschen nutzen das Fahrrad. Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung ist eine systemische Herangehensweise, in der die Infrastruktur (Radwege, Radabstellanlagen etc.), Serviceangebote (z. B. öffentliche Luft- und Reparaturstationen, Fahrradverleih) sowie Kommunikation und Außendarstellung gemeinsam erfolgen.

Mit dem Radverkehrskonzept hat die Stadt 2022 eine wichtige Grundlage für die strategische Förderung des Radverkehrs geschaffen. Im Zuge des Radverkehrskonzepts wurde ein Netz mit zugehörigen Netzkategorien entwickelt. Die Maßnahmen des Radverkehrskonzepts unterstützen die Zielsetzungen

des Mobilitätskonzeptes, weshalb die Stadt Warendorf die weitere Umsetzung des Radverkehrskonzeptes verfolgen und entsprechende Ressourcen (personell und finanziell) zur Verfügung stellen sollte.

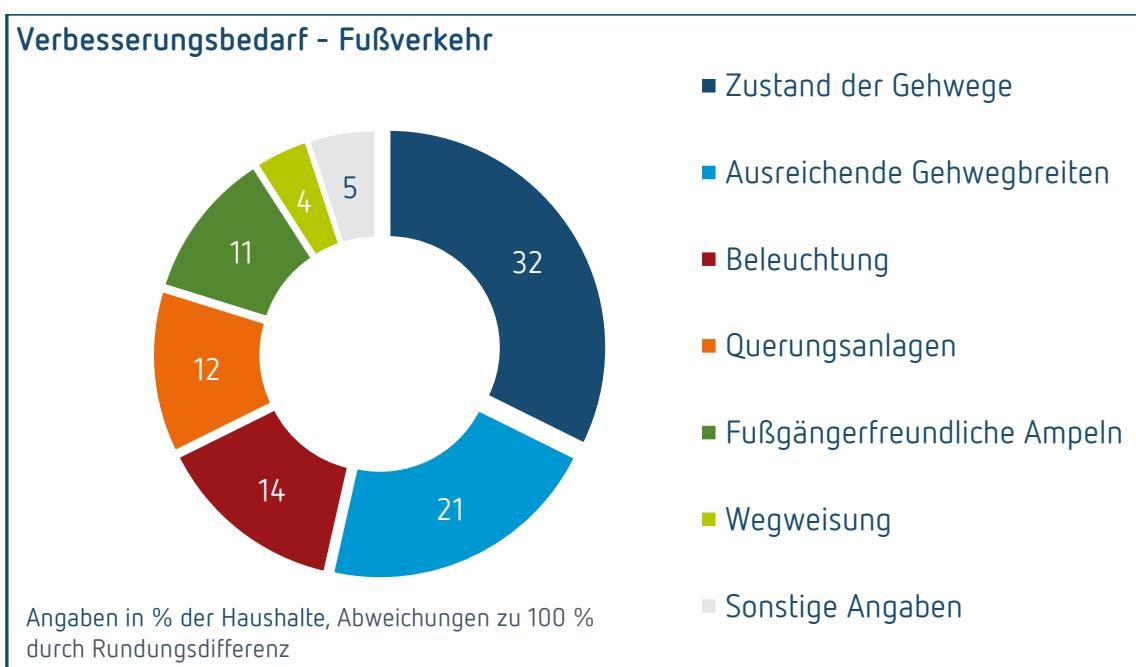
Tabelle 1: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Nahmobilität

| A Nahmobilität | Priorität |
|--|--------------------------|
| A1 Fußverkehr | |
| A1.1 Optimierung von Knotenpunkten für den Fußverkehr | Mittel |
| A1.2 Weiterer barrierefreier Ausbau im Stadtgebiet | Hoch |
| A1.3 Entwicklung von attraktiven Fußverkehrs Routen im Stadtgebiet | Schlüsselmaßnahme |
| A1.4 Weitere Förderung des Fußverkehrs | Hoch |
| A2 Radverkehr | |
| A2.1 Kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts | Schlüsselmaßnahme |
| A2.2 Ausbau von Radabstellanlagen | Hoch |
| A2.3 Schaffung fahrradfreundlicher und sicherer Knotenpunkte | Hoch |
| A2.4 Prüfung und Pflege bestehender Radinfrastruktur | Schlüsselmaßnahme |

A1 Fußverkehr

In den Beteiligungsformaten zum Mobilitätskonzept Warendorf wurden verschiedene Punkte zum Fußverkehr von den Bürgerinnen und Bürgern Warendorfs angesprochen. Dabei ging es bspw. um die Aufenthaltsqualität in zentralen Stadtbereichen, den Ausbau der Gehwege oder neuer Querungsanlagen. Auch in der Warendorfer Haushaltsbefragung, die Teil der kreisweiten Modal-Split-Untersuchung 2023 war, wurde nach Verbesserungsbedarf im Fußverkehr gefragt. Dabei zeigt sich, dass der mit Abstand meist genannte Punkt der Zustand der Gehwege ist. Aber auch die Gehwegbreiten, die Beleuchtung und Querungsanlagen spielen eine wichtige Rolle.

Abbildung 24:Verbesserungsbedarf - Fußverkehr



Quelle: Eigene Darstellung aus Mobilitätsuntersuchung in der Stadt Warendorf 2023, büro stadtVerkehr

A1.1 Optimierung von Knotenpunkten für den Fußverkehr

| | |
|---------------------|---|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | mittelfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Strategische Prüfung der Situation für den Fußverkehr an Knotenpunkten im Stadtgebiet Erstellen eines Prüfplans, anhand dessen die einzelnen Aspekte der Knotenpunkte bewertet werden können Ausarbeitung eines Umsetzungsplans zur Verbesserung der festgestellten Mängel Umsetzung der Optimierung an Knoten in eigener Planungshoheit Information und Einwirkung auf Baulastträger von weiteren, nicht im Stadtbesitz befindlichen Straßen |
| Kosten: | Mittlere Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah Förderinitiative Fußverkehr FöRi-kom-Stra |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Zu einer aktiven Fußverkehrsförderung in der Stadt Warendorf gehört die angemessene Betrachtung der Belange des Fußverkehrs an Knotenpunkten und Querungssituationen. Vor allem Straßen mit größeren Querschnitten stellen für den Fußverkehr bedeutende Barrieren dar, die meist nur an dafür eingerichteten Querungsstellen (z. B. an Knotenpunkten) überwunden werden können. Es sollte strategisch überlegt werden, ob die Leichtigkeit des fließenden Verkehrs bzw. der Kfz-Verkehrsfluss zugunsten einer sicheren und bestenfalls auch komfortablen Querung für zu Fuß Gehende zurückgestellt werden kann.

Hierzu wird eine Prüfung der Verlängerung der Freigabezeiten für den Fußverkehr vorgeschlagen. In den Richtlinien für Signalanlagen (RiLSA) ist eine Spanne für die Querungsgeschwindigkeit von zu Fuß Gehenden zwischen 1,0 bis 1,5 m/s angegeben, wobei der Regelwert von 1,2 m/s ausgeht. Hier sollte geprüft werden, ob eine geringere Querungsgeschwindigkeit (1,0 m/s) an Knoten vorliegt und wenn nein, ob sie zur Förderung des Fußverkehrs eingerichtet werden kann (v. a. an Schulwegen und im Bereich sozialer Einrichtungen).

Generell sollte für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung auf Anforderungs-LSA verzichtet werden.



Unterziele

- A5 Nahmobilitätsfreundliche Altstadt und Quartiere
 B3 Zufußgehen als sichere und komfortable Basismobilität etablieren
 C1 Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur

Wirkungen und Effekte

- Förderung der Nahmobilität
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



Akteure

Stadt Warendorf, Straßen.NRW

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



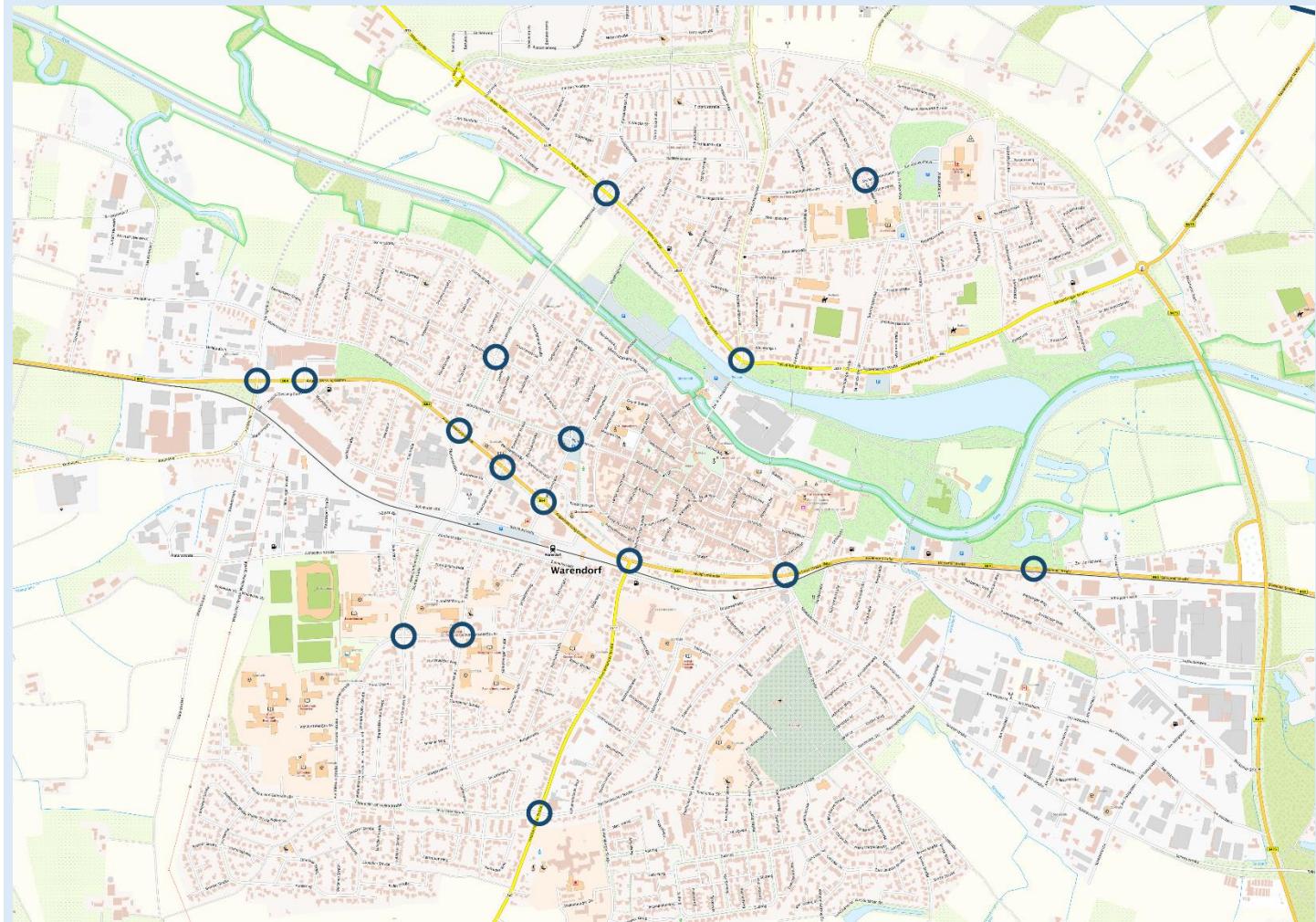
A1.1 Optimierung von Knotenpunkten für den Fußverkehr – Anhang

Zu prüfende Knoten:

- Verbesserung der Querungssituation am Wilhelmsplatz (*wichtiger Beitrag aus der Beteiligung*)
- Knotenpunkte an der B64 (vgl. Karte)
- Prüfung Querungszeiten B64/Einener Straße (Bahnhaltepunkt Einen/Müssingen)
- Verkürzung der Wartezeiten an den LSA auf der B64 im Bereich der Overbergsschule
- Prüfung Querungszeiten Freckenhorster Straße/Im Grünen Grund/Reichenbacher Str.
- Neuer Fußgängerüberweg (FGÜ) Bartholomäusstraße Höhe Grundschule
- Verbesserung der Querungssituation Am Springbernbau Höhe Josefschule
- Neue Querungsanlage am Eingang Milte von Warendorf Höhe Raiffeisen
- Querungsanlage Beckumer Straße/B64

Die identifizierten Knotenpunkte orientieren sich an Straßen mit hoher Barrierewirkung sowie den entwickelten Fußverkehrs Routen (vgl. A1.3)

Verortung zu prüfende Knotenpunkte in der Kernstadt



Hintergrundkarte: Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2025);:
https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlus_Open_22.04.2025.pdf

A1.2 Weiterer barrierefreier Ausbau im Stadtgebiet

| | |
|---------------------|---|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | langfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Ausbesserung mangelhafter Gehwege Hierzu ist ein jährliches Budget einzuplanen Schnelle Behebung der im Mängelmelder benannten Gehwege Erstellung einer Prioritätenliste zum barrierefreien Umbau der noch fehlenden ÖV-Haltestellen (vgl. B4) Beantragung von Fördermitteln durch die Stadt Warendorf für den barrierefreien Umbau der ÖV-Haltestellen Fortführung des barrierefreien Ausbaus von Querungsanlagen: taktile Leitelemente, Nullabsenkungen, akustische Signale an LSA, angepasste Grünphase etc. (Verpflichtende) Integration taktiler Leitelemente und barrierefreier Elemente bei Neubaumaßnahmen |
| Kosten: | Mittlere Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah Förderinitiative Fußverkehr FöRi-kom-Stra FöRi §12 NWL FöRi-MM |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Das Thema Barrierefreiheit ist seit einiger Zeit sehr präsent, vor allem im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs. Aufgrund des demographischen Wandels und der damit zusammenhängenden Alterung der Bevölkerung wird das Thema in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen. Daher spielt gerade der barrierefreie Fußverkehr eine große Rolle.

Barrierefreiheit ist nur gegeben, wenn zwischen Quelle und Ziel des Weges eine nahtlose, eigenständige Mobilität möglich ist. Folgende Themen sind dabei von Bedeutung:

- Barrierefreier Ausbau von Querungsstellen (2-Sinne-Prinzip)
- Schaffung von Gehwegen mit Regelbreiten und geringer Querneigung
- Taktile Leitelemente (in Zentrumsbereichen bzw. im Umfeld von Haltestellen und sozialen Einrichtungen)
- Absenkung von Gehwegen an Querungsstellen
- Gestaltung der Überwindung von Höhendifferenzen (Treppen/Rampen)
- Sitz- und Verweilmöglichkeiten
- Taktile Trennung zwischen Fuß- und Radwegen im Seitenraum
- Barrierefreie Gestaltung von ÖV-Haltestellen

Für die nachträgliche Herstellung der Barrierefreiheit ist ein Maßnahmenprogramm zu empfehlen, mit dem der öffentliche Raum (schwerpunktmäßig in den Zentren) flächendecken barrierefrei bzw. zumindest barrierearm gestaltet werden kann. Bei der Planung und Umsetzung von barrierefreien Elementen sollten entsprechende Verbände und Beauftragte im Stadtgebiet beteiligt werden.



LEBENSWERTES
WARENDORF



KLIMANEUTRALE
MOBILITÄT

Zielbezug



MOBILITÄT FÜR
ALLE

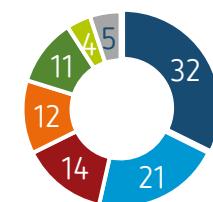
Unterziele

- A3 Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
A5 Nahmobilitätsfreundliche Altstadt und Quartiere
B3 Zufußgehen als sichere und komfortable Basismobilität etablieren
C1 Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur

Wirkungen und Effekte

- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der sozialen Teilhabe
- Förderung freie Mobilitätswahl

Verbesserungsbedarf - Fußverkehr



Angaben in % der Haushalte, Abweichungen zu 100 % durch Rundungsunterschiede

- Zustand der Gehwege
- Ausreichende Gehwegbreiten
- Beleuchtung
- Querungsanlagen
- Fußgängerfreundliche Ampeln
- Wegweisung
- Sonstige Angaben

Akteure

Stadt Warendorf, Straßen.NRW,
Für Ausbau der Bushaltestellen: RVM, NWL, ZVM

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



A1.3 Entwicklung von attraktiven Fußverkehrsrouten im Stadtgebiet

| | | | | |
|-----------------|---|--------------|--|--|
| Priorisierung | | | | |
| Zeitrahmen | | Daueraufgabe | | |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Ausweisung von innerstädtischen Haupt- und Nebenrouten Definition und Abstimmung von Mindeststandards der entsprechenden Routen Sukzessive Umsetzung der Standards wo möglich Regelmäßige Prüfung und ggf. Anpassung der Routenführungen; ggf. Frequenzzählungen | | | |
| Kosten: | <p>Mittlere Kosten</p> <ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah Förderinitiative Fußverkehr FöRi-kom-Stra | | | |
| Personalaufwand | | | | |

Beschreibung

Der öffentliche Raum hat für alle Menschen einen hohen sozialen Stellenwert. Eine selbstbestimmte Teilhabe am öffentlichen Leben ist nur dann gewährleistet, wenn sich alle selbstständig und barrierefrei durch Warendorf bewegen können. Aufgrund vieler Barrieren, fehlender Ausstattung des öffentlichen Raumes, aber auch durch Nutzungskonflikte ist dies aktuell an vielen Stellen nur eingeschränkt möglich. Um allen Menschen ein bedarfsgerechtes, mittelfristig zu realisierendes Angebot in Warendorf zu gewährleisten, wird die Umsetzung von Fußverkehrsrouten in der Kernstadt und in den Ortszentren empfohlen. Der Fokus liegt auf für den Fußverkehr optimierten Routen; das umfasst mehrere Standards, die eingehalten werden sollten:

- ausreichende Breiten (mind. 2,5m vgl. EFA)
- vollständige barrierefreie Gestaltung entsprechend den aktuell gängigen Standards im Längs- und Querverkehr
- Wegweisung
- Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen
- ggf. weitere Spiel-, Grün- und Aufenthaltselemente

Der vorgeschlagene Routenverlauf orientiert sich an den Zielen des Fußverkehrs, die auch einen Rückschluss auf die Frequenz zulassen. Dabei zeichnen sich Hauptrouten durch besonders hohe erwartete Fußverkehrsfrequenzen sowie die Erschließung wichtiger Ziele aus. Hier sollten alle Standards erfüllt werden. Nebenrouten dagegen sind Routen von niedrigerer Priorität, auf denen eine entsprechend geringere Fußverkehrsfrequenz erwartet wird. Dabei kann von den Standards abweichen sowie auf Sitzgelegenheiten und weitere Elemente eher verzichtet werden.



Unterziele

- A3 Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
- A5 Nahmobilitätsfreundliche Altstadt und Quartiere
- B3 Zufußgehen als sichere und komfortable Basismobilität etablieren
- C1 Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur

Wirkungen und Effekte

- Förderung der Nahmobilität
- Imagegewinn für den Fußverkehr
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Erhöhung der Lebensqualität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Aktuelles

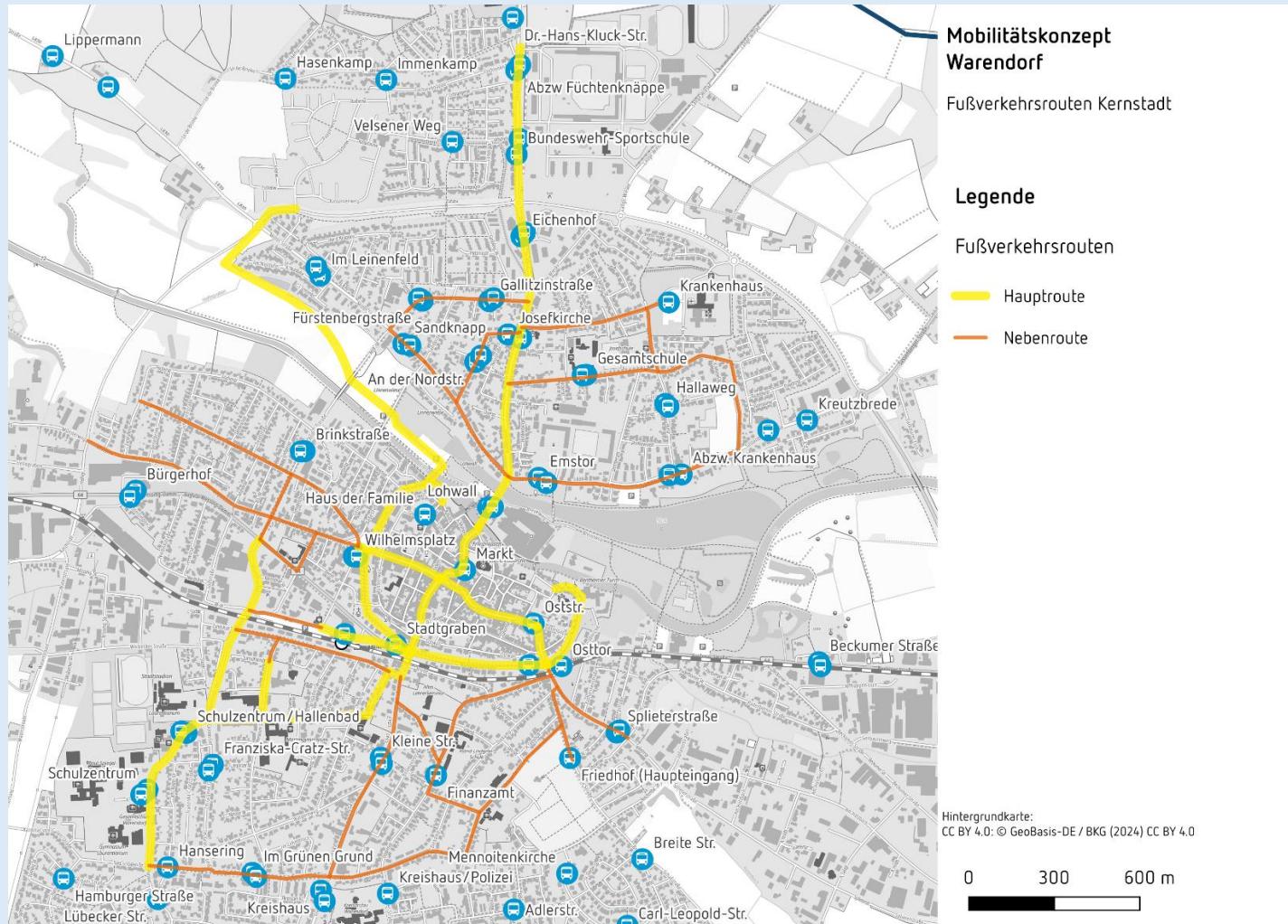
- E Klima aus dem Jahr 2022 der FGSV empfiehlt, die Belange des Fußverkehrs bei Planungen gegenüber den Belangen des Kfz-Verkehrs zu priorisieren.

Akteure Stadt Warendorf, Straßen.NRW

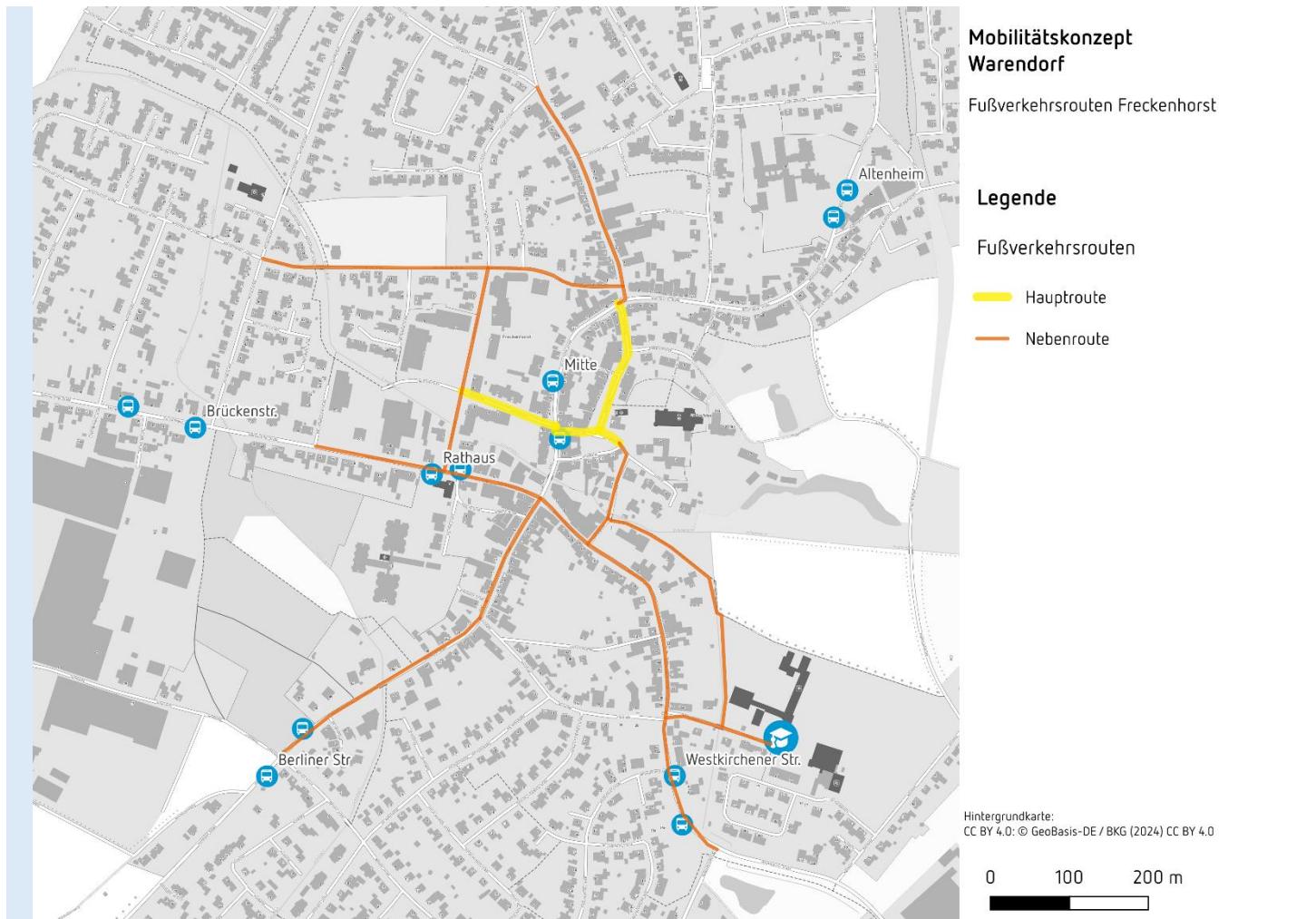
Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



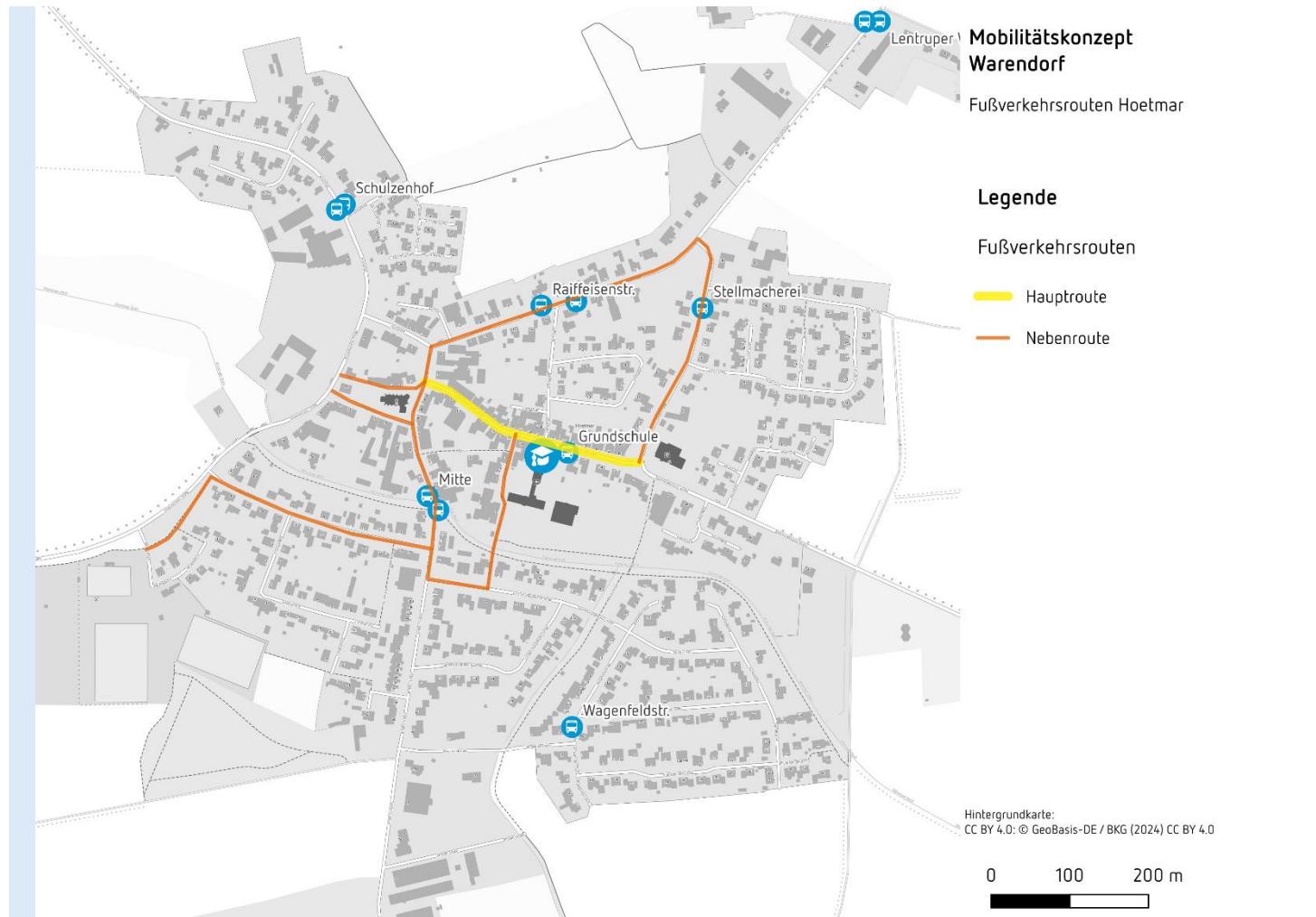
A1.3 Entwicklung von attraktiven Fußverkehrsrouten im Stadtgebiet - Anhang



Die Hauptrouten in der **Kernstadt** verlaufen in und um die Altstadt, da sich hier die größte Anzahl an Zielen und damit Fußwegeverbindungen findet. Richtung Schulzentrum im Südwesten gibt es weitere Hauptrouten. Diese sind durch ihre Funktion als Schulweg besonders wichtig und die dort verkehrende Gruppe (Schülerinnen und Schülern) besonders vulnerabel. Die entsprechenden Zuwegungen aus den weiteren Stadtquartieren in die Altstadt sind als Nebenrouten ausgewiesen, um ein angenehmes Zufußgehen in diese zu ermöglichen. Zudem werden Schulen, Kitas und weitere Ziele durch Nebenrouten angebunden.

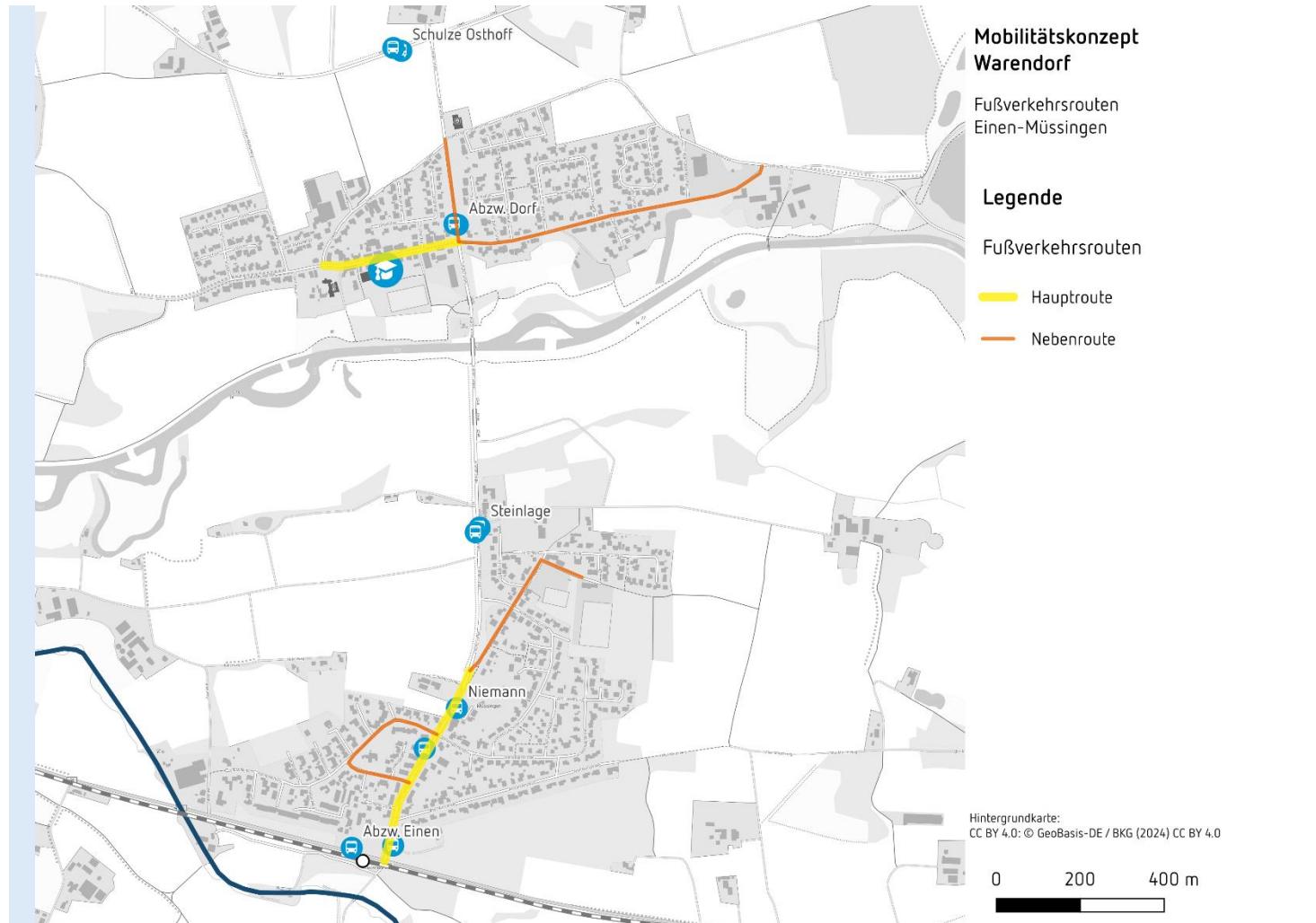


Freckenhorst ist geprägt von einem historisch gewachsenen Stadtkern um die Stiftskirche. Auf der Warendorfer Straße wird es aufgrund des geringen Straßenquerschnitts voraussichtlich nicht möglich sein, ausreichend breite Gehwege zur Verfügung zu stellen, ohne die Verkehrsführung im Ort neu zu denken. Die Hauptrouten verbinden daher die historische Mitte (Stiftsmarkt) über die Dreesstr. zur neuen Mitte. Die Nebenrouten führen aus den Wohnquartieren in das Stadtteilzentrum und verbinden so die wichtigen Zielorte im Fußverkehr mit den entsprechenden Quellen. Weiter werden die Schulen über Nebenrouten angebunden.



In Hoetmar verläuft die Hauptroute über die Dechant-Wessing-Straße. Auch hier sind durch die historische Bebauung und der damit einhergehenden geringen Straßenraumbreite ausreichende Breiten für den Fußverkehr teilweise nicht herzustellen, wenn nicht auch die Verkehrsführung geändert (z. B. Einbahnstraße) oder die Fahrbahn verengt wird.

Die Nebenrouten erstrecken sich über die Ahlener Straße, den Lambertusplatz, die Gysenbergstraße, die Raffeisenstraße, die Lindenstraße sowie die Straße Rövkamp. Mit dem Rövkamp sowie dem Lambertusplatz gibt es schon Bereiche, die ausschließlich für den Fußverkehr ausgewiesen sind bzw. in denen dieser gleichgestellt ist. Hier stehen die Themen der barrierefreien bzw. -armen Gestaltung sowie die Aufenthaltsqualität im Vordergrund.



In **Müssingen** verläuft die Hauptroute vom Bahnhaltepunkt nach Norden in die Einener Straße. Ab der einseitigen Bebauung schließt sich eine Nebenroute in Richtung Sportplatz an. Weiter wird der Kindergarten über Nebenrouten in den Straßen Zum Mußenbach sowie Schwalbenweg erschlossen.

In **Einen** ist der Ortskern um die Bartholomäusstraße als Hauptroute identifiziert worden. Als Nebenrouten sind die Einener Straße im bebauten Bereich sowie die Velsener Straße als östlicher Zugang definiert.



Die Hauptroute für den Fußverkehr in Milte befindet sich entlang der Schulstraße, da sich dort die wichtigen Ziele wie Nahversorgung, Schule sowie die zentrale Bushaltestelle finden.

Die Nebenrouten bilden die Dorfstraße als Ergänzung zur Schulstraße, mit weiteren Zielen im Fußverkehr. Außerdem wird ein Teil der Ostbeverner Straße sowie die Vinnenberger Straße als Zubringer zur Ortsmitte und damit als Nebenroute definiert. Der Sportplatz wird über eine Nebenroute auf „Zur Bleiche“ angebunden.

A1.4 Weitere Förderung des Fußverkehrs

| | |
|---------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | langfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Installation von Stadtmobiliar und Begrünung v. a. entlang der Hauptrouten Sukzessive Um- und Neugestaltung von Grünflächen und Straßenräumen zur Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität Konfliktarme Führung, dabei Trennung vom Radverkehr, Reduzierung der Konflikte mit dem ruhenden Verkehr, Vermeidung der Beeinträchtigung der Wegequalität durch Aufsteller des Einzelhandels und der Gastronomie Durchführung von öffentlichen Veranstaltungen und Aktionen zum Umgang im Straßenverkehr Weitere Integration des Mängelmelders in die Verwaltungsarbeit. Öffentlichkeitswirksame Werbung zum Mängelmelder. Evaluation des Mängelmelders zum Thema Fußverkehr Verbreiterung der nutzbaren Gehwege in zentralen Versorgungsbereichen (z. T. auch Shared-Space-Ansätze denkbar) |
| Kosten: | Mittlere Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah Förderinitiative Fußverkehr FöRi-kom-Stra |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Um den Fußverkehr in Warendorf weiter zu fördern, gibt es eine Reihe von weiteren Maßnahmen, die die Sicherheit und Attraktivität deutlich verbessern sollen:

Ein zentraler Punkt ist die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Bedürfnisse und Rechte der Zufußgehenden. Durch gezielte Informationskampagnen und Workshops kann das Bewusstsein dafür geschärft werden, wie wichtig ein rücksichtsvoller Umgang im Straßenverkehr ist. Um sicherzustellen, dass Fußgängerwege ungehindert genutzt werden können, müssen Hindernisse wie Mülltonnen, Werbeaufsteller und Warenauslagen regelmäßig entfernt werden. Eine ausreichende Gehwegbreite ist unerlässlich, damit auch Kinderwagen, Rollstühle und andere Mobilitätshilfen problemlos passieren können.

Das Parken auf Gehwegen stellt eine große Gefahr und Behinderung für zu Fuß Gehende dar. Die Schaffung alternativer Parkmöglichkeiten sowie regelmäßige Kontrollen können dabei helfen, die Gehwege frei und sicher zu halten. Eine gute Beleuchtung ist entscheidend für die Sicherheit im öffentlichen Raum, insbesondere bei Dunkelheit. Bei der anstehenden Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf LED-Leuchtmittel soll diese entsprechend geprüft werden.

Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Stadt ist ebenfalls ein wichtiger Aspekt. Dies umfasst die Installation von Sitz- und Spielelementen sowie die Schaffung und Pflege von Grünflächen.

Ein wichtiger Punkt, der in Vergangenheit umgesetzt wurde, ist der Mängelmelder der Stadt Warendorf. Dort können Meldungen zu verschiedenen Kategorien unkompliziert weitergegeben werden. Das Angebot sollte weiter beworben und der Erfolg evaluiert werden.



LEBENSWERTES
WARENDORF



KLIMANEUTRALE
MOBILITÄT

Zielbezug



MOBILITÄT FÜR
ALLE

Unterziele

A1 Zukunftsfähige und klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

A2 Stärkung von qualitativ hochwertigen Verweil- und Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum

A3 Nahmobilitätsfreundliche Altstadt und Quartiere

Wirkungen und Effekte

- Förderung der Nahmobilität
- Imagegewinn für den Fußverkehr
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Erhöhung der Lebensqualität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



Akteure

Stadt Warendorf, Straßen.NRW

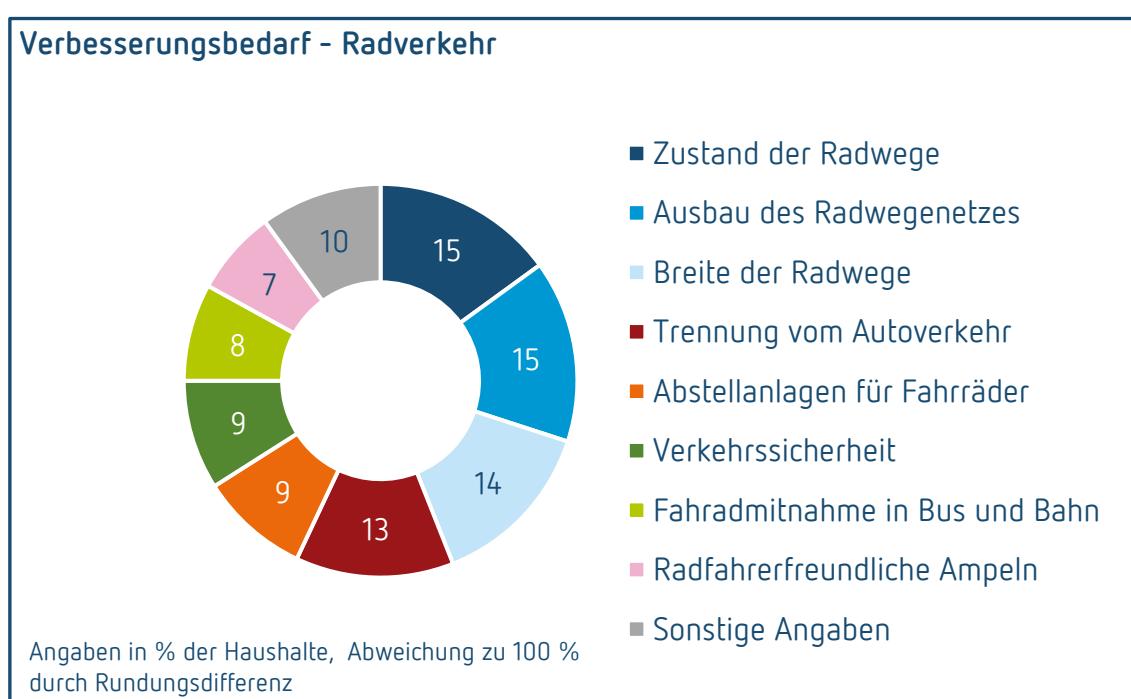
Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



A2 Radverkehr

Der Radverkehr stellt eine tragende Säule des Umweltverbundes dar. Mit dem Fahrrad ist individuelle Mobilität auch auf mittellangen Distanzen ressourcen- und flächeneffizient möglich. Somit trägt ein hoher Radverkehrsanteil zum Klimaschutz bei, reduziert Lärm- und Schadstoffemissionen sowie den Flächenverbrauch, steigert die selbstständige Mobilität und stärkt die Gesundheit der Nutzenden. Zusätzlich bietet das Fahrrad eine im Vergleich zum motorisierten Verkehr deutlich kostengünstigere Mobilität und sichert so gesellschaftliche Teilhabe (Fraunhofer ISI 2021⁴). Daher ist der Radverkehr neben dem Fußverkehr das einzige Verkehrsmittel, das einen volkswirtschaftlichen Gewinn bei der Nutzung schafft und keine Belastung für die Gesellschaft verursacht. Städte mit einem hohen Radverkehrsanteil belegen regelmäßig die oberen Ränge bei der Bewertung der Lebensqualität. Schließlich bietet der Radverkehr das Potenzial, die Erreichbarkeit der Stadt Warendorf klimafreundlich und nachhaltig zu sichern und sollte daher weiter gestärkt werden.

Abbildung 25: Verbesserungsbedarf - Radverkehr



⁴ https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/ccn/2024/2024-05_adfc_radverkehr_potenzial_abschaetzung_studie_langfassung.pdf

A2.1 Kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts

| | | |
|---|--|--|
| Priorisierung | | |
| Zeitrahmen | langfristig | |
| Bausteine | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Maßnahmenempfehlungen auf ihre Umsetzbarkeit anhand der aufgestellten oder ggf. aktuelleren Qualitätsstandards abgeleitet aus dem entwickelten Radverkehrsnetz Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern bei Maßnahmenumsetzung auf klassifizierten Straßen (Kooperation aktuell mit dem Landesbetrieb dahingehend, dass die Stadt die Planungsphase und Bauleitung übernimmt, bei Kostenübernahme des Landesbetriebs) Öffentlichkeitswirksame Bekanntmachung erfolgreich umgesetzter Maßnahmen und Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz | | |
| Kosten: | Mittlere Kosten | |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah FöRi-kom-Stra FöRi-MM Kommunalrichtlinie | |
| Personalaufwand | | |

Beschreibung

Das maßgebliche Konzept für die Entwicklung des Radverkehrs der Stadt Warendorf ist das im Jahr 2022 fertiggestellte städtische Radverkehrskonzept. In diesem wurde das Grundnetz bestimmt, eine Mängelanalyse durchgeführt und darauf aufbauend Maßnahmen entwickelt. Dieses Konzept bildet somit die Grundlage für die weitere Radverkehrsplanung.

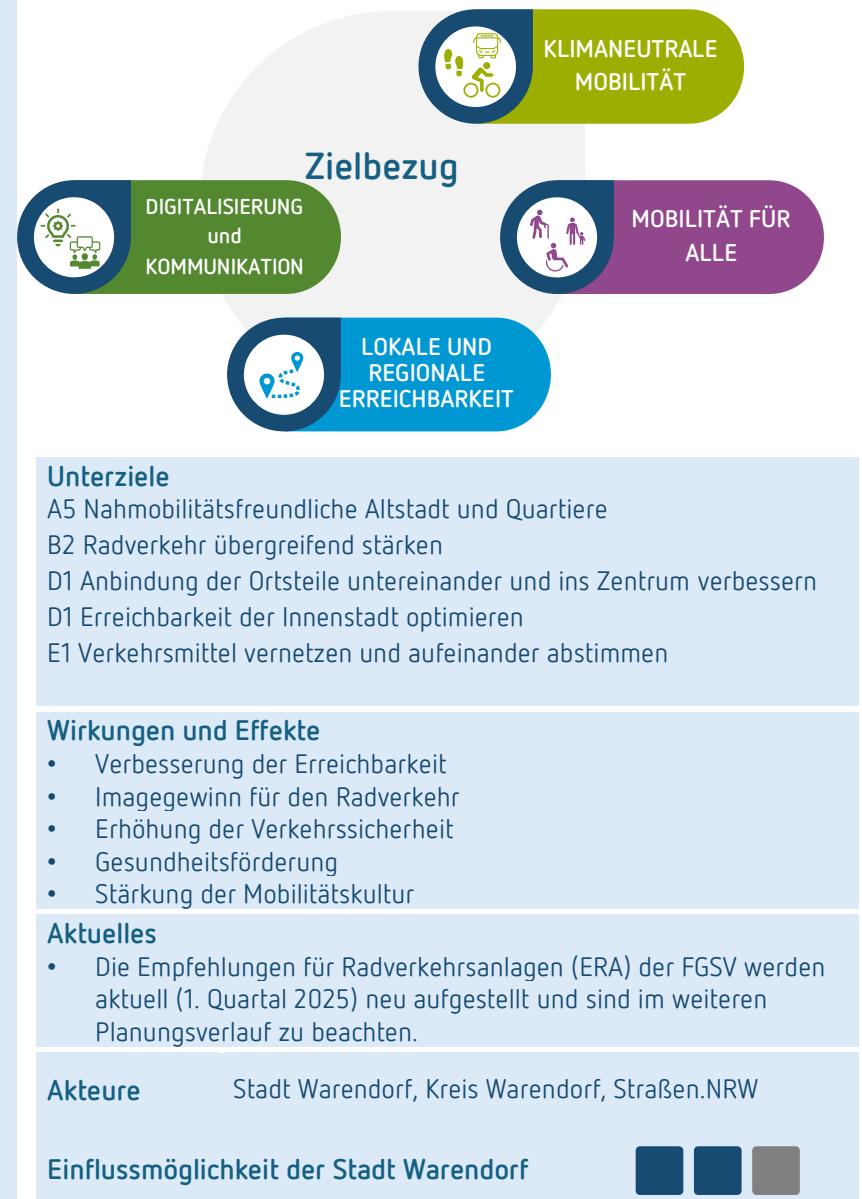
Neben den sogenannten „Warendorfer Standards“ (eine Selbstverpflichtung zur Erweiterung der gängigen Standards aus den technischen Regelwerken) gibt es Maßnahmenansätze zu den Themen

- Infrastruktur fließender/ruhender Verkehr
- Service und Dienstleistung
- Organisation und Rahmenbedingungen
- Information und Kommunikation

Konkrete Maßnahmen, die sich gerade in der Planung bzw. Umsetzung befinden, sind u. a. der Bürgerradweg Freckenhorst sowie die Radverkehrsführung an verschiedenen Hauptstraßen bzw. Ortsdurchfahrten.

Die Maßnahmen des Radverkehrskonzepts unterstützen die Zielsetzungen dieses Mobilitätskonzeptes. Daher sollte die Stadt die weitere Umsetzung des Radverkehrskonzeptes verfolgen und entsprechende Ressourcen (personell und finanziell) bereitstellen.

Zuletzt auch in der Onlinebeteiligung zu den Maßnahmen wurde dies als eine der wichtigsten Maßnahmen herausgestellt.



Handlungsfeld Nahmobilität

A2.2 Ausbau von Radabstellanlagen

| | |
|---------------------|---|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | kurzfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Festlegung auf anzustrebende Ausstattungsmerkmale grundlegend und insbesondere an Orten mit erwartbar höheren Standzeiten <ul style="list-style-type: none"> Orientierung der einzurichtenden Fahrradabstellanlagen an der EAR Prüfung der aktuellen Abstellanlagen auf Anzahl und Qualität Konzeption für ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Netz an zusätzlichen Radabstellanlagen insbesondere in Stadtteilzentren und an ÖV-Haltepunkten Flächenvorhaltung für neue Angebote der Mikromobilität (z. B. E-Scooter) |
| Kosten: | Mittlere bis hohe Kosten (abhängig von Qualität und Anzahl) <ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah FöRi-kom-Stra FöRi-MM Kommunalrichtlinie |
| Fördermöglichkeiten | |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Das sichere, komfortable Abstellen in unmittelbarer Nähe zum Ziel ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad und eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. An allen Quell- und Zielpunkten werden entsprechende Abstellanlagen benötigt.

Neben der reinen Anzahl an Abstellanlagen ist insbesondere die Qualität der Anlagen entscheidend für die Attraktivität des Systems. Dabei sollten die Abstellanlagen auf die unterschiedlichen Nutzergruppen ausgelegt werden. Generell sind die Anforderungen immer modernerer und hochwertiger Fahrräder (z. B. E-Räder, Lastenräder) zu beachten und ein entsprechend sicheres Angebot zu schaffen.

Zusätzlich sollten die Zielgruppen der Abstellanlagen beachtet werden: An Haltestellen des ÖPNV sind v.a. witterungsgeschützte und besonders sichere Abstellanlagen benötigt. An Kitas können beispielsweise Abstellanlagen, die für Räder von kleinen Kindern geeignet sind, etabliert werden. Vor Senioreneinrichtungen ist vor allen Dingen die Zugänglichkeit zu beachten (ebenerdiges Angebot, ggf. zusätzlicher Witterungsschutz für Pedelecs). Die Abstellanlagen im Schulstandort, in der Altstadt sowie an den Kitas sollten in ihrer Anzahl und Qualität überprüft und ausgebaut werden. Eine Zusammenarbeit z. B. mit den Schülerinnen und Schülern sollte sowohl in der Analyse als auch in der Konzeption angestrebt werden. So wird die Akzeptanz der Anlage nach ihrer Umsetzung weiter erhöht. Es sollte auch geprüft werden, bestehende Anlagen wie die bereits gut ausgestattete Radabstellanlage am Bahnhof zu erweitern.



Zielbezug



LEBENSWERTES
WARENDORF
KLIMANEUTRALE
MOBILITÄT



DIGITALISIERUNG
und
KOMMUNIKATION
LOKALE UND
REGIONALE
ERREICHBARKEIT

Unterziele

- A5 Nahmobilitätsfreundliche Altstadt und Quartiere
- B2 Radverkehr übergreifend stärken
- D1 Anbindung der Ortsteile untereinander und ins Zentrum verbessern
- D1 Erreichbarkeit der Innenstadt optimieren
- E1 Verkehrsmittel vernetzen und aufeinander abstimmen

Wirkungen und Effekte

- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Imagegewinn für den Radverkehr
- Vermeidung von Wildparken – Freihalten von Gehwegen
- Diebstahlschutz durch sicherere Abstellmöglichkeiten
- Förderung freie Mobilitätswahl

Akteure
Stadt Warendorf, Zukunftsnetz Mobilität NRW
(DeinRadschloss)

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



Handlungsfeld Nahmobilität

A2.2 Ausbau von Radabstellanlagen- Anhang

Allgemeine Anforderungen für die Ausstattung von Radabstellanlagen in verschiedenen Zielgebieten

| | Zielort | Parkdauer | Grundbedarf an Ausstattungselementen | Mögliche ergänzende Elemente | Legende |
|--------------------------------|--|--|--------------------------------------|------------------------------|---|
| Wohnen | Dichte Wohngebiete ohne eigene Stellplätze/ Garagen/ o. ä. | Dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage) Besucherinnen und Besucher, Parken für mehrere Stunden | | | Reine Anschließfunktion Abgeschlossene Anlage (z. B. Fahrradbox) Überdachte Anlage Luftpumpe Werkzeug Lademöglichkeit Gepäckaufbewahrung Abstellanlagen für Lastenräder Besonderer Service (z. B. Reparatur, Waschanlage) |
| Verknüpfung ÖPNV / Bike + Ride | Bahnhöfe (Service-Station) | Mehrere Stunden, Tagesparken | | | |
| | Bahnhofsvorplatz/-umfeld | | | | |
| | Bushaltestelle | | | | |
| | wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz | | | | |
| Einkaufen | Innenstadt - Allgemein | Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std. | | | |
| | Innenstadt - Ausgewählte Standorte | Längere Erledigung, mehrere Std. | | | |
| | zentrale Versorgungsbereiche/ Einzelhandelsschwerpunkte | Längere Erledigung, mehrere Std.. kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std. | | | |
| | Nahversorger/ zentrale Versorgungsbereiche | Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std. | | | |
| Bildungseinrichtungen | Weiterführende Schulen, Berufsschulen, Grundschulen | Mehrere Stunden, Tagesparken | | | |

Handlungsfeld Nahmobilität

A2.2 Ausbau von Radabstellanlagen- Anhang

| Thema | Ort | Spezifische Lage | Beschreibung |
|-------------------------------------|-----------------|-------------------------|--|
| Ortsteile (insbesondere Zentren) | Kernstadt | Altstadt | Abstellanlagen in der Fußgängerzone sowie weiteren wichtigen Zielen (z. B. Behörde, Banken, Kultureinrichtungen). In weiteren Bereichen mindestens alle 200m eine Abstellanlage. |
| | | Schulzentrum | Für das Schulzentrum gelten die allgemeinen Hinweise für Schulen (s. u.). Aufgrund der Bündelung der verschiedenen Schulen kann die Bündelung von Radstellplätzen benachbarter Schulen sinnvoll sein. |
| | | Bahnhof Warendorf | Am Bahnhof existiert bereits ein hochwertiges Angebot von überdachten und geschützten Radabstellanlagen in der Radstation. Darüber hinaus ist das Angebot an kostenfreien, witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten sehr gering. Aufgrund der hohen Anzahl wild abgestellter Fahrräder sollte die Anzahl an Radabstellanlagen geprüft und ggf. erweitert werden. |
| | Freckenhorst | Sitftsmarkt | Ausbau von hochwertigen, dezentralen Abstellanlagen im Bereich des Stiftsmarkts. |
| | | Neue Mitte/Nahversorger | Ausbau von Abstellanlagen im Bereich der Nahversorger. Hier können eine Ansprache und Kooperation mit den ansässigen Unternehmen sinnvoll sein. Besondere Bauarten wie Lastenräder und Fahrradanhänger sollten dabei beachtet werden. |
| | Hoetmar | Lambertusplatz | Ausbau von hochwertigen Abstellanlagen am Lambertusplatz . |
| | Einen-Müssingen | Bartholomäusstraße | Ausbau von hochwertigen Abstellanlagen an der Bartholomäusstraße im Bereich des Heimathauses. |
| | Milte | Dorfstraße/Schulstraße | Ausbau von hochwertigen Abstellanlagen im Bereich des Kirchplatzes oder/sowie an der Schulstraße. |

Handlungsfeld Nahmobilität

A2.2 Ausbau von Radabstellanlagen- Anhang

| Thema | Ort | Beschreibung |
|---------------|--|---|
| In der Fläche | Gewerbegebiete/ Arbeitsplatzschwerpunkte | Unterstützung ansässiger Unternehmen bei der Errichtung überdachter und ggf. abschließbarer Radabstellanlagen, Ausstattung mit Lademöglichkeit (Steckdose, Schließfach für Akkus). Bereitstellung von Informationsmaterialien im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements. |
| | Schulen | An Schulen sollte im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements das Angebot von Radabstellanlagen analysiert werden. Dabei stehen vor allem die Angebotsaufwertung und Erhöhung des Qualitätsstandards im Fokus. Es sollten an jeder Schule mindestens eine große Anzahl an Fahrradanlehnbügel vorhanden sein. Es bietet sich an, dieses Angebot zu bündeln. |
| | Öffentliche Sportanlagen und weitere Freizeiteinrichtungen | Analyse der Bedingungen zum Abstellen von Fahrrädern an den Sportanlagen und weiterer öffentlicher Freizeitanlagen. Prüfung des Bedarfs einer Angebotsausweitung und Schaffung eines erhöhten Qualitätsstandards. An Sportanlagen sollten (überdachte) Fahrradanlehnbügel vorhanden sein. Es bietet sich an, das Angebot räumlich zu bündeln. |
| | Einzelhandel (insbesondere Nahversorger) | Analyse der Bedingungen zum Abstellen von Fahrrädern an Einzelhandels- und Nahversorgerstandorten. Prüfung des Bedarfs einer Angebotsausweitung und Schaffung eines erhöhten Qualitätsstandards in der Regel durch die Betreiber. An Nahversorgern sollte in Eingangsnähe nach Möglichkeit überdachte Fahrradanlehnbügel vorhanden sein und ebenfalls Platzbedarf für Lastenräder und Fahrradanhänger (mit entsprechender Kennzeichnung) eingeplant werden. Die Stadt Warendorf kann hier proaktiv auf die Unternehmen zugehen, so ergibt sich ggf. ebenso die Möglichkeit, zusätzliche Abstellanlagen im öffentlichen Raum zu schaffen |

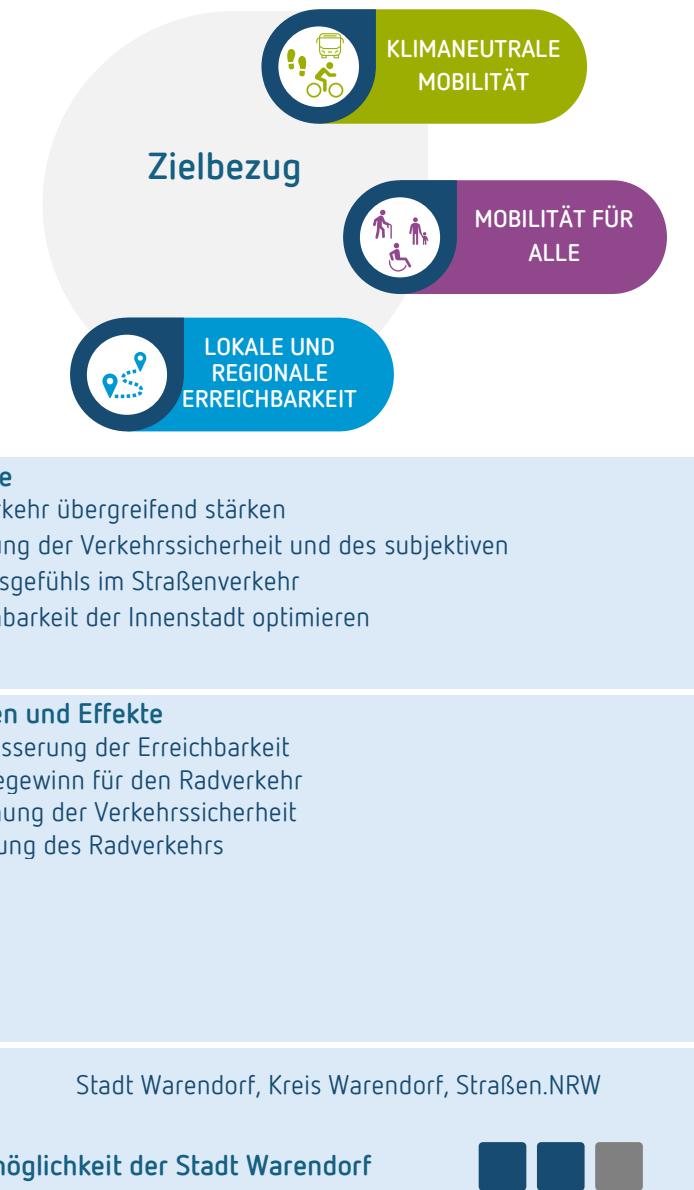
A2.3 Schaffung fahrradfreundlicher und sicherer Knotenpunkte

| | |
|---------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | mittelfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Identifizierung kritischer Knotenpunkte und Querungen, an denen die Belange des Radverkehrs bisher vernachlässigt wurde Prüfung möglicher Umsetzungen zu Gunsten des Radverkehrs an entsprechenden Kreuzungen mit und ohne LSA Programm zur sukzessiven Markierung aller Radfurten in rot in Abstimmung mit Verkehrsbehörde und Baulastträgern Aufstellen eines Maßnahmenprogramms mit Umsetzungspriorisierung für eine aktive Radverkehrsförderung, orientiert an der Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes Neuplanungen von Kreuzungen müssen den Radverkehr zukünftig stärker berücksichtigen und in den Planungsprozess einbinden |
| Kosten: | Mittlere Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah FöRi-kom-Stra FöRi-MM |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Die Gestaltung von Querungsanlagen und Knotenpunkten beeinflusst erheblich die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort im Radverkehr sowie die Attraktivität einer Radverbindung. Viele durch Lichtsignalanlagen gesteuerte Knotenpunkte in Warendorf sind Kfz-orientiert ausgebaut. Entlang klassifizierter Straßen fehlen teilweise Fußgängerquerungen, besonders in Ortsdurchfahrten. Bordsteine sind an Querungsstellen oft unzureichend abgesenkt, was den Fahrkomfort einschränkt. Lange Wartezeiten und manuelle Ampelanforderungen beeinträchtigen zusätzlich das Radfahren und sollten auf automatische Anforderung umgestellt werden.

Ziel ist es, die Knotenpunkte so zu gestalten, dass für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich ist, wer welchen Raum nutzen darf und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Signalisierung und Führung des Radverkehrs müssen innerhalb der Stadt einheitlich sein, um Missverständnisse zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Einrichtungen wie Aufstellflächen vor dem Kfz-Verkehr (ARAS) und optisch abgehobene Furtmarkierungen mit Piktogrammen sind notwendig, um den Radverkehr sicher zu führen. Zudem sollten Furtmarkierungen des Radverkehrs an Querungsstellen optisch abgehoben und mit Piktogrammen versehen sein, um deutlich zu kennzeichnen, wem dieser Bereich vorbehalten ist. Eine bevorrechtigte Signalschaltung ermöglicht Radfahrenden zudem einen Vorsprung an LSA, womit sie in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs gelangen und besser gesehen werden. Zusätzlich sollte der Abstand zu wartenden Kfz an Kreuzungen zu Gunsten des Radverkehrs verbessert werden.



Handlungsfeld Nahmobilität

A2.4 Prüfung und Pflege bestehender Radinfrastruktur

| | | | | | | |
|---------------------|---|--------------|--|--|--|--|
| Priorisierung | | | | | | |
| Zeitrahmen | | Daueraufgabe | | | | |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none">Prüfung der vorhanden Radinfrastruktur auf Einhaltung der Standards der ERA und E-KlimaKontinuierliche Instandhaltung und Aufwertung der Wegeinfrastruktur in Anlehnung an die Standards der ERA und E-Klima | | | | | |
| Kosten: | Mittlere Kosten | | | | | |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none">FöRi-NahKommunalrichtlinie | | | | | |
| Personalaufwand | | | | | | |

Beschreibung

Neben der Neuschaffung von Infrastruktur gilt es, auch die vorhandenen Radverkehrsanlagen regelmäßig zu prüfen und zu sichern. Bestehende Infrastruktur spiegelt meist den jeweils beim Bau aktuellen Stand der Technik und Rechtsprechung sowie das Ergebnis der Abwägung aus den örtlichen Platzverhältnissen wider. Diese Faktoren sowie das Verkehrsgeschehen ändern sich jedoch im Laufe der Jahre. Daher sollte regelmäßig geprüft werden, ob die entsprechende Infrastruktur noch zu den aktuellen Bedürfnissen passt. Ein aktuelles Thema, das in bestehender Infrastruktur geprüft werden sollte, sind ausreichende Sicherheits- bzw. Überholabstände von Kfz. Weitere Themen können z. B. zu enge Radführungen, die Gestaltung bestehender Fahrradstraßen sowie das Ergänzen von Piktogramm-Ketten sein.

Ein weiteres Thema ist die Unterhaltung und Räumung von Radwegen. So sind diese regelmäßig auf ihre Beschaffenheit zu prüfen. Während der kalten Jahreszeit haben Radwege besondere Ansprüche. Im Herbst kann durch Nässe und heruntergefallenes Laub ein rutschiger Boden entstehen, der die Sturzgefahr erhöht. Im Winterdienst sollten die Radverkehrsanlagen parallel in der Priorität der Kfz-Verbindungen mit geräumt werden.

Wie auch im Fußverkehr prägen in Warendorf die straßenunabhängigen Wege und zahlreiche zusätzliche Wegeverbindungen die Erschließung. Diese Wege ermöglichen es häufig, Ziele mit dem Fahrrad schneller und direkter als mit dem Pkw zu erreichen. Sie sind jedoch häufiger durch Wurzelschäden und ähnliches eingeschränkt und müssen daher regelmäßig geprüft werden.



Unterziele

- B2 Radverkehr übergreifend stärken
- C2 Erhöhung der Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls im Straßenverkehr
- D1 Anbindung der Ortsteile untereinander und ins Zentrum verbessern
- D3 Schnelle Radverbindungen in die Nachbarkommunen

Wirkungen und Effekte

- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Imagegewinn für den Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung freie Mobilitätswahl

Akteure Stadt Warendorf, Straßen.NRW, Kreis Warendorf

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



A2.4 Prüfung und Pflege bestehender Radinfrastruktur – Anhang

Beschaffenheit der Radwege

- **Oberflächenqualität prüfen:** Gibt es Risse, Löcher, Unebenheiten oder abgesackte Bereiche? Ist die Oberfläche von Wurzelschäden betroffen?
- **Markierungen:** Sind Radwegmarkierungen gut sichtbar und intakt?
- **Belagsmaterialien:** Sind besondere Beläge (z. B. für Sicherheit bei Nässe) intakt und funktionsfähig?
- **Breite des Radwegs:** Entspricht der Radweg den aktuellen Standards und bietet ausreichend Platz für eine sichere Nutzung?
- **Fahrradabstellanlagen:** Gibt es ausreichend sichere und gut erreichbare Fahrradständer oder Fahrradboxen?

Sicherheit

- **Sichtbeziehungen:** Ist die Sicht für Radfahrende und andere Verkehrsteilnehmende durch Bäume, Sträucher oder andere Hindernisse eingeschränkt?
- **Sicherheits- und Überholabstand:** Besteht ausreichend Überholabstand zu Radfahrenden?
- **Lichtverhältnisse:** Ist der Radweg bei Nacht gut beleuchtet? Sind entlang des Radwegs ausreichend reflektierende Markierungen angebracht, um die Sicherheit bei schlechten Lichtverhältnissen zu gewährleisten?

Verkehrsfunktion

- **Beschichtung:** Sind alle Verkehrsschilder für den Radweg klar erkennbar und in gutem Zustand?
- **Kreuzungsbereiche:** Sind Radwege an Kreuzungen oder Einmündungen klar markiert und ggf. durch Ampeln oder andere Maßnahmen gesichert?
- **Verkehrssampeln:** Ist die gemeinsame Signalisierung ausreichend oder ist eine eigene Signalisierung sinnvoll?
- **Verkehrsmenge:** Ist die vorhandene Radinfrastruktur noch ausreichend für die aufkommende Verkehrsmenge dimensioniert?

Wartung, Pflege und Reinigung

- **Müll und Laub:** Ist der Radweg frei von Müll, Laub oder anderen Hindernissen, die das Fahren erschweren könnten?
- **Winterdienst:** Ist ein regelmäßiger Winterdienst zur Schneeräumung und Eisbeseitigung vorgesehen?
- **Schlaglochreparaturen:** Werden größere Schäden wie Schlaglöcher zeitnah ausgebessert?
- **Beschichtung von Umleitungen:** Sind bei Baustellen oder Sperrungen klare Umleitungen für den Radverkehr ausgeschildert?

Barrierefreiheit

- **Zugang für alle Nutzergruppen:** Können spezielle Bauformen (z. B. Lastenräder) problemlos den Radweg nutzen? Gibt es Möglichkeiten zum Aufladen von E-Bikes?
- **Absperrungen und Hindernisse:** Entsprechen die Barrieren, Poller und engen Durchfahrten den aktuellen Regelwerken?
- **Befragung von Radfahrenden:** Wird regelmäßig Feedback von Radfahrenden zur Nutzung und Zustand der Radinfrastruktur eingeholt (z. B. durch Apps, Befragungen oder Online-Formulare)?

Regelmäßigkeit der Prüfung

- **Frequenz:** Sind regelmäßige Inspektionen in einem festen Zeitraum vorgesehen? Wie schnell werden Mängel behoben?
- **Dokumentation:** Wird die Überprüfung schriftlich dokumentiert und ggf. veröffentlicht?

B | Handlungsfeld ÖPNV und vernetzte Mobilität

Ein attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität und trägt unmittelbar zur Lebensqualität und Urbanität bei. Neben der Gewährleistung der Mobilitätsteilhabe für möglichst alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune.

In Deutschland nehmen Aspekte der Mobilitätswende und somit der alternativen Mobilitätsmöglichkeiten einen wachsenden Stellenwert ein, auch wenn der private Pkw-Besitz weiter zunimmt. Dennoch verhalten sich immer mehr Menschen multi- oder intermodal, indem sie beispielsweise mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit Sharingfahrzeugen (Pkw, Fahrrad, E-Tretroller) unterwegs sind. In diesem Kontext sind Maßnahmen mit Bezug zum öffentlichen Verkehr gleichzeitig auch wichtige Ergänzungen zur Stärkung des Umweltverbundes. Dieser erfordert die Vereinigung der umweltverträglichen Mobilitätsangebote in einem Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Neben der Weiterentwicklung der Multimodalität ist es allerdings wichtig, ein gutes Grundangebot im klassischen ÖPNV zu schaffen. Aus der Bestandsanalyse ging hervor, dass in Warendorf zwar flächenmäßig eine akzeptable Erschließung des Stadtgebiets sowie – ausgehend vom Zentrum – eine gute Verknüpfung in die Region besteht. Allerdings zeigt die Bestandsanalyse auch, dass vor allem in den ländlichen Bereichen Warendorfs ein unzureichendes Busangebot besteht. Auf Grund von geringen Taktfolgen und kurzen Bedienzeiträumen ist der ÖPNV dort nicht konkurrenzfähig zum Auto, weshalb er für wahlfreie Nutzende nur in seltenen Fällen eine Alternative darstellt. Ein wesentliches Problem im ÖPNV sind zudem die schlecht abgestimmten Umstiege.

In Warendorf haben sich verschiedene Bürgerbusvereine gebildet, die in Zusammenarbeit mit der RVM und der Stadt Warendorf betrieben werden. Im Stadtgebiet gibt es insgesamt neun Bürgerbuslinien, welche überwiegend in einem 60 Minutenakt verkehren. Im Gegensatz zu den SchnellBus- und RegioBus-Linien dienen die Bürgerbusse zur Feinerschließung der Kernstadt und der Ortsteile. Monatlich nutzen etwa 2.500 Fahrgäste (Stand Akteursgespräch 2023) das Angebot der Bürgerbusse, das stark auf ehrenamtliches Engagement angewiesen ist. Insgesamt tragen die Bürgerbusse wesentlich zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung in Warendorf bei.

Auch bei den Beteiligungsformaten zum Mobilitätskonzept wurde deutlich, dass sich die Warendorfer Bürgerinnen und Bürger vor allem eine Taktverdichtung bzw. -ausweitung des aktuellen Busangebots zwischen den Ortsteilen und in den Schwachlastzeiten (abends und am Wochenende) wünschen.

Die große Fläche und die in Summe nachfrageschwachen Räume erschweren allerdings die Finanzierbarkeit von Angebotserweiterungen im klassischen Linienverkehr. Potenzial bietet hier die Optimierung durch flexible Bedienformen wie On-Demand-Angebote, die mit alternativen Mobilitätsangeboten wie Bike-, Car- und Ridesharing kombiniert werden. Insgesamt gilt es, Nutzungshemmisse abzubauen und die komfortable Nutzung sowie Vermarktung der Angebote zu verbessern.

Da die detaillierte Planung des ÖPNV vor allem im Nahverkehrsplan auf Kreisebene erfolgt, befinden sich viele der nachfolgenden Maßnahmen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Warendorf. Mit dem Mobilitätskonzept sollen daher die Interessen der Stadt Warendorf gegenüber den weiteren

Aufgabenträgern – insbesondere dem Kreis Warendorf und Verkehrsunternehmen wie dem Regionalverkehr Münsterland (RVM) – vertreten und Impulse zur weiteren Verbesserung gegeben werden.

Ein zentrales Handlungserfordernis für die Stadt Warendorf ist es, eine klare Kommunikation und Zuweisung von Zuständigkeiten zwischen Kommune, Kreis und Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

Tabelle 2: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld ÖPNV

| B ÖPNV | Priorität |
|---|-------------------|
| B1 (Quartiers-)Mobilstationen im Stadtgebiet | hoch |
| B2 Erhöhung und Sicherstellung der Qualität im Bus- und Schienenverkehr | hoch |
| B3 On-Demand-Verkehre und autonome Fahrangebote | gering |
| B4 Aufwertung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen | Schlüsselmaßnahme |
| B5 Digitalisierung und bessere Informationen zu vorhandenen Angeboten | Schlüsselmaßnahme |
| B6 Elektrifizierung des SPNV und der Busflotte | mittel |

B1 (Quartiers)Mobilstationen im Stadtgebiet

| | |
|---------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | langfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Prüfung und Weiterentwicklung des Baustein-Kastens von Ausstattungsmerkmalen <ul style="list-style-type: none"> Carsharing-Angebot, Lastenradsharing-Angebot, Bikesharing-Angebot, E-Bike-Ladeinfrastruktur, ggf. weitere Service- und Mobilitätsangebote (z. B. Taxistand, Paketstation, Microhub) Einordnung der identifizierten Standorte nach Umsetzungsprioritäten Zeitnahe Errichtung weiterer Mobilstationen Langfristige Verknüpfung aller Mobilitätsangebote in einer einheitlichen MaaS-App |
| Kosten: | Mittlere Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> FöRi-MM Kommunalrichtlinie |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Die Mobilität wird besonders in städtischen Gebieten immer vielfältiger, sowohl durch private als auch öffentliche Mobilitätsformen und -angebote. Dadurch wird der Straßenraum stärker beansprucht und muss unterschiedliche Anforderungen berücksichtigen. Daher ist es sinnvoll, Mobilitätsangebote räumlich zu bündeln und sichtbare öffentliche Mobilitätsangebote mit entsprechend dafür vorgesehenen Flächen zu schaffen.

Mit der Einrichtung von (Quartiers-)Mobilstationen im Warendorfer Stadtgebiet entsteht die Möglichkeit, Sharingangebote zu bündeln und einen nahtlosen Übergang zwischen verschiedenen Mobilitätsformen zu ermöglichen. Die Nähe zu zentralen ÖPNV-Haltestellen ist dabei ein wichtiges Kriterium. Je nach Lage und Anforderungen sollten unterschiedliche Größen und Ausstattung berücksichtigt werden. Eine Unterteilung in größere Mobilstationen (z. B. an Bahnhaltepunkten, an den größten Bushaltestellen und in der Innenstadt) und kleinere Quartiersmobilstationen (vor allem in Wohnquartieren ohne ÖPNV-Haltestelle) ist sinnvoll.

Mobilstationen sollten sich in der Regel aus folgenden Bestandteilen zusammensetzen, die jedoch nicht immer alle zwingend vorhanden sein müssen:

- Carsharing-Angebot
- Lastenradsharing-Angebot
- Bikesharing-Angebot
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, E-Roller und E-Scooter
- E-Bike-Ladeinfrastruktur
- ÖPNV-Zugang
- ggf. weitere Service- und Mobilitätsangebote (z. B. Taxistand, Paketstation, Microhub)



Unterziele

- A5 Nahmobilitätsfreundliche Altstadt und Quartiere
- B1 Qualität des öffentlichen Nahverkehrs sichern und ausbauen
- D4 Erreichbarkeit der Gewerbegebiete verkehrsmittelübergreifend optimieren
- E1 Verkehrsmittel vernetzen und aufeinander abstimmen

Wirkungen und Effekte

- Förderung der Multimodalität
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Förderung der freien Mobilitätswahl
- Erhöhung der sozialen Teilhabe

Umsetzungshinweise

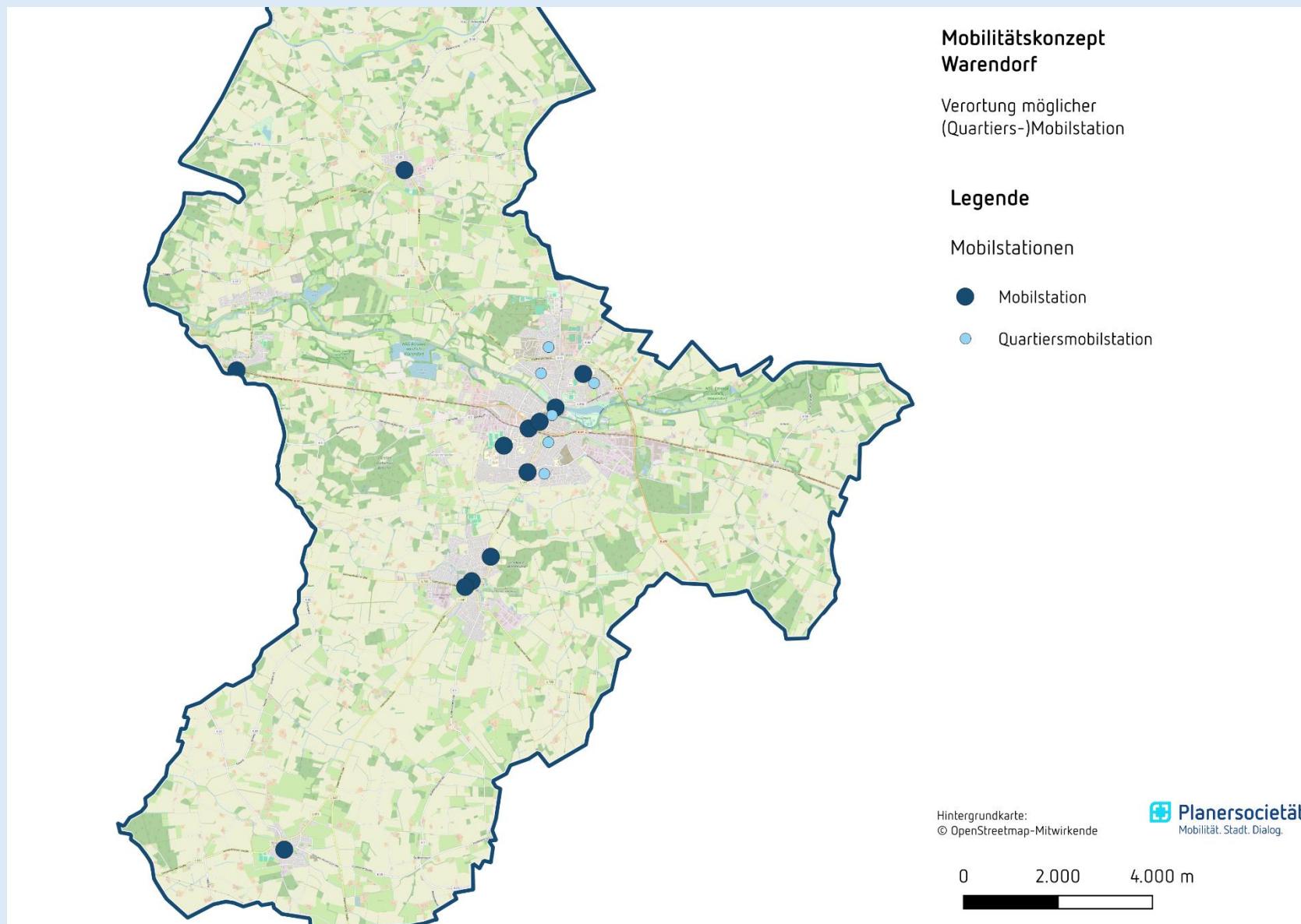
Eine Untersuchung des NWL zu Mobilstationen im Verbandsgebiet liegt vor und kann als Orientierung genutzt werden.

Akteure Stadt Warendorf, Kreis Warendorf, Zukunftsnetz NRW

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



B1 (Quartiers)Mobilstationen im Stadtgebiet - Anhang



B1 (Quartiers-)Mobilstationen im Stadtgebiet - Anhang

| Haltestelle | Kategorie |
|-------------------------------------|---|
| Warendorf Bahnhof | Mobilstation (Carsharing im Bestand) |
| Warendorf Stadtverwaltung | Mobilstation (Carsharing im Bestand) |
| Bahnhof Einen-Müssingen | Mobilstation |
| Freckenhorst, Landvolkshochschule | Mobilstation |
| Freckenhorst, Mitte | Mobilstation |
| Freckenhorst, Rathaus | Mobilstation |
| Hoetmar, Mitte | Mobilstation |
| Milte, Schulstraße | Mobilstation |
| Warendorf, Kreishaus | Mobilstation |
| Warendorf, Lohwall | Mobilstation |
| Warendorf, Krankenhaus | Mobilstation |
| Warendorf, Schulzentrum / Hallenbad | Mobilstation |
| Warendorf, Kirchstraße | Quartiersmobilstation |
| Warendorf, Gallitzinstraße | Quartiersmobilstation |
| Warendorf, Kapellenstraße | Quartiersmobilstation |
| Warendorf, Velsener Weg | Quartiersmobilstation |
| Warendorf, Düsternstraße | Quartiersmobilstation |
| Warendorf, Südring | Quartiersmobilstation |

Identifizierung von Mobilstationen:

Den vorgeschlagenen Mobilstationen liegt die Untersuchung des NWL zugrunde. Dort wurden wichtige bzw. zentrale Haltestellen in den Städten und Gemeinden des Verbands untersucht. Die dortigen Vorschläge wurden um Quartiersmobilstationen ergänzt. Dies sind Mobilstationen, die ohne Zusammenhang zu einer zentralen oder ganz ohne Haltestelle vorge schlagen werden. Hier können zum Beispiel Angebote wie Car- und Bikesharing, Radabstellmöglichkeiten oder Paketstationen zentral realisiert werden. Die identifizierten Standorte sind vor allem nach Flächenverfügbarkeit, aber auch Haltestellenangebot im Umfeld sowie den weiteren Umfeldnutzungen vorgeschlagen worden.

The image shows the cover of a report titled "NWL-WEITES KONZEPT ZUR ERRICHTUNG VON MOBILSTATIONEN" (NWL-Wide Concept for the Construction of Mobile Stations). The cover features the spiekermann logo, which consists of a stylized blue and red graphic followed by the word "spiekermann". Below the title, it says "Endbericht". At the bottom, it lists the "Auftraggeber: Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)" and the company details "spiekermann ingenieure gmbh, Fritz-Vomfelde-Straße 26, 40547 Düsseldorf, www.spiekermann.de". A small note at the bottom right indicates the version: "10.11.2022 (Version 1.1)".

Im Rahmen der Studie wurden potenzielle Standorte von Mobilstationen innerhalb des NWL-Gebietes untersucht.

https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Projekte/Mobilstation_neu/Endbericht/2022-11-10_NWL-Mobilstationen_Endbericht_5_Entwurf.pdf

B2 Erhöhung und Sicherstellung der Qualität im Bus- und Schienenverkehr

| | |
|---------------------|---|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | langfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung von Erschließungslücken und deren Verbesserung (z. B. durch neue Linien oder Linienumlegung) • Erhöhung des Bustaktes und Verlängerung der Betriebszeiten • Verbesserung der Haltestellenqualität (z. B. barrierefreier Ausbau, Ausstattungsmerkmale, Unterstände) • Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. P+R, B+R, Sharingangebote) • Busbeschleunigung • Modernisierung von Fahrzeugen und Haltestellen • Bessere betriebliche Abstimmung von Anschlüssen |
| Kosten: | Hohe Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • FörMi-MM |
| Personalaufwand | |

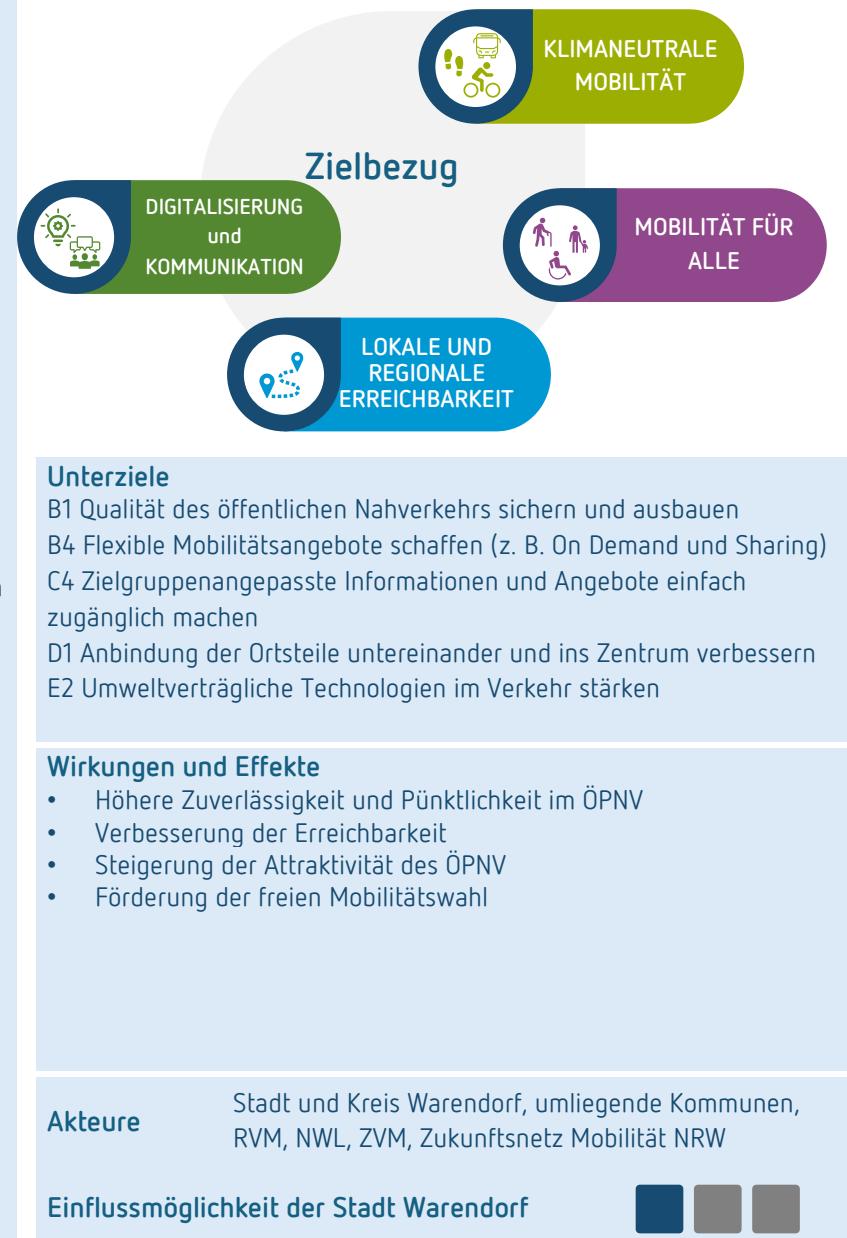
Beschreibung

Der ÖPNV stellt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsangebots dar und soll auch zukünftig in Warendorf eine stärkere Rolle einnehmen. Die Planung des ÖPNV erfolgt vor allem auf Kreisebene in Nahverkehrsplänen. Daher sollen mit dem Mobilitätskonzept die Interessen der Stadt Warendorf gegenüber den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen vertreten und Impulse zur Verbesserung gegeben werden. Insgesamt ist die Stadt hier auf die Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen Akteuren angewiesen (z. B. NWL, RVM, DB).

Da die Bürgerbusvereine den Busverkehr innerhalb Warendorfs bereitstellen, sollte die Stadt diese weiterhin kontinuierlich unterstützen, um das Angebot aufrecht zu erhalten. Auch die weitere Modernisierung von Fahrzeugen soll weiter durch die Stadt unterstützt werden.

Insgesamt soll die regionale Vernetzung Warendorfs verbessert werden. Unter anderem sind hier Taktverdichtungen und weitere Schnellbuslinien bzw. die Erhöhung der Geschwindigkeit der Busse sinnvoll. Die Anbindung der SPNV-Haltepunkte an die Ortsteile sollte weiter verbessert werden.

Auch im Schienenpersonennahverkehr sollte die Stadt Warendorf sich für eine Verbesserung einsetzen. Hier ist zum Beispiel die Beschleunigung des SPNV durch die Sicherung von Bahnübergängen ein Thema (Aufgabenbereich der DB).



B3 On-Demand-Verkehre und autonome Fahrangebote

| | |
|---------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | mittelfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung und Einbeziehung des Kreises Warendorf und umliegenden Kommunen • Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger initiieren • Durchführung einer Potenzialanalyse zur Identifizierung möglicher Bediengebiete • Planung und Durchführung eines Testbetriebes • Erarbeitung von Ausschreibungsmöglichkeiten für einen Testbetrieb: z. B. Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge; Integration des Angebots in verschiedene Apps (z. B. BuBiM App) • Evaluation des Testbetriebs und ggf. Ausweitung des Testbetriebes auf weitere Verbindungen • Langfristige Etablierung des On-Demand-Angebotes als Ergänzung zum Busnetz • Berücksichtigung von Zukunftstechnologien (z. B. autonomes Fahren) |
| Kosten: | Hohe Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • FörFi Nachhaltige städtische Mobilität |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

In Warendorf übernimmt der Busverkehr durch Bürgerbus- und Regionalbuslinien die Feinerschließung des Stadtgebiets. Abends und nachts, vor allem am Wochenende, erfolgt die Bedienung durch Abrudf Dienste. Um den ÖPNV attraktiver zu gestalten und eine Alternative zum Kfz zu bieten, ist eine Angebotserweiterung notwendig. Eine Möglichkeit ist die Weiterentwicklung der bisherigen Modelle zu einem modernen On-Demand-Ridepooling-Angebot.

On-Demand-Verkehr bezeichnet Mobilitätsangebote auf Bestellung, und wird in der Regel mit Pkw oder Kleinbussen betrieben. Die Abholung kann fahrplan- oder haltestellengebunden oder als Tür-zu-Tür-Bedienung erfolgen. Ziel ist es, durch flexible Mobilitätsangebote Lücken im ÖPNV zu schließen, insbesondere die „erste und letzte Meile“ sowie in dünn besiedelten Räumen und zu Tagesrandzeiten. Fahrgäste rufen das Fahrzeug telefonisch oder per Smartphone-App und geben ihr Ziel an. Ein Algorithmus berechnet die optimale Route. Wenn mehrere Fahrgäste mit ähnlichen Wegen zusammengefasst werden, spricht man von Pooling. Der große Unterschied zum aktuellen Modell ist die Abschaffung der vorgegebenen Abfahrtszeiten und die Umstellung auf flexible Bedienung. Wichtige

Modernisierungsmaßnahmen des Rufangebots sind die komfortable Buchung und die Bereitstellung der Informationen.

Eine zukünftige Entwicklung in diesem Bereich können autonome Fahrzeuge darstellen. Vor allem auf kürzeren Strecken (z. B. innerhalb der Kernstadt) können sich hier bei Weiterentwicklung der Technologie Möglichkeiten ergeben.



Unterziele

- B1 Qualität des öffentlichen Nahverkehrs sichern und ausbauen
- B4 Flexible Mobilitätsangebote schaffen (z. B. On-Demand und Sharing)
- C4 Zielgruppenangepasste Informationen und Angebote einfach zugänglich machen
- D1 Anbindung der Ortsteile untereinander und ins Zentrum verbessern
- E2 Umweltfreundlichen Technologien im Verkehr stärken

Wirkungen und Effekte

- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
- Förderung der freien Mobilitätswahl

Akteure

Stadt und Kreis Warendorf, umliegende Kommunen, RVM, NWL, ZVM, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf

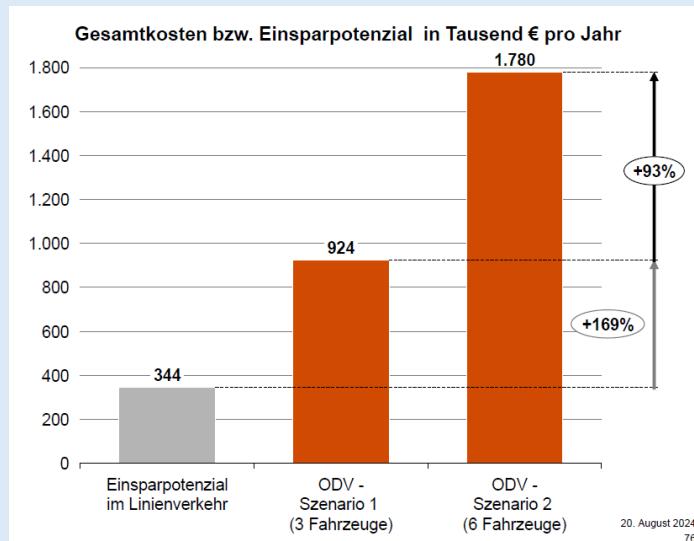


B3 On-Demand-Verkehre und autonome Fahrangebote – Anhang

Konzeptstudie On Demand im Kreis Warendorf



Quelle: PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



In einer Konzeptstudie wurden Praxisbeispiele im deutschsprachigen Raum sowie eine Übertragbarkeit und Umsetzbarkeit unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten auf den Kreis Warendorf geprüft. In der Studie wurde exemplarisch ein On-Demand-System für die Stadt Oelde konzipiert. Dabei werden die drei Buslinien in Oelde teilweise durch ein On-Demand-Angebot ersetzt (der Schülerverkehr wurde jedoch wie gewohnt beibehalten). Um den Bedürfnissen der betrieblichen Mobilität entgegenzukommen, wurde ein Zeitfenster von 5:30-22:30 ausgewählt, um auch Schichtzeiten abzudecken. Für die Haltestellen wurde weiter von physischen Haltepunkten gerechnet; eine Tür-zu-Tür-Bedienung wurde aufgrund des Konzepts der Ersetzung von normalen Buslinien nicht betrachtet. Insgesamt entschied man sich für zwei Szenarien mit jeweils 3 bzw. 6 Fahrzeugen.

Im Ergebnis zeigt die Studie, dass im ersten Szenario mit 3 Fahrzeugen Gesamtkosten von 924 T€ und im zweiten Szenario mit 6 Fahrzeugen Gesamtkosten von 1.780 T€ im Jahr prognostiziert werden. Dem gegenüber steht ein Einsparpotenzial von 344 T€. Den größten Anteil der Kosten nehmen hierbei die Personalkosten ein (601 T€ bzw. 1.201 T€).

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass im Kreis Warendorf verschiedene Potenzialräume für den Einsatz von On-Demand-Verkehren bestehen. Darüber hinaus gebe es zahlreiche Parameter, die die Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit beeinflussen.

Die Maßnahme B3 zielt nicht darauf ab, bestehende Linien zu ersetzen, sondern das bestehende AST-Angebot zu optimieren sowie in Ergänzung weitere Potenziale auszuloten. Auch hier können die Kosten zur Bereitstellung höher sein als die Einsparung vorhandener Angebote. Das Thema On-Demand-Verkehre sollte hingegen nach seinen gesamten Auswirkungen abgewogen werden, die neben den Kosten auch eine verbesserte Angebotsqualität, Steigerung der Attraktivität sowie eine Erhöhung der ÖPNV-Nutzung sein können.

Für den Kreis Warendorf empfiehlt die Studie darüber hinaus die Entwicklung einer Gesamtstrategie zu On-Demand-Verkehren.

Best-Practice-Beispiel EMIL Taunusstein

Rahmendaten

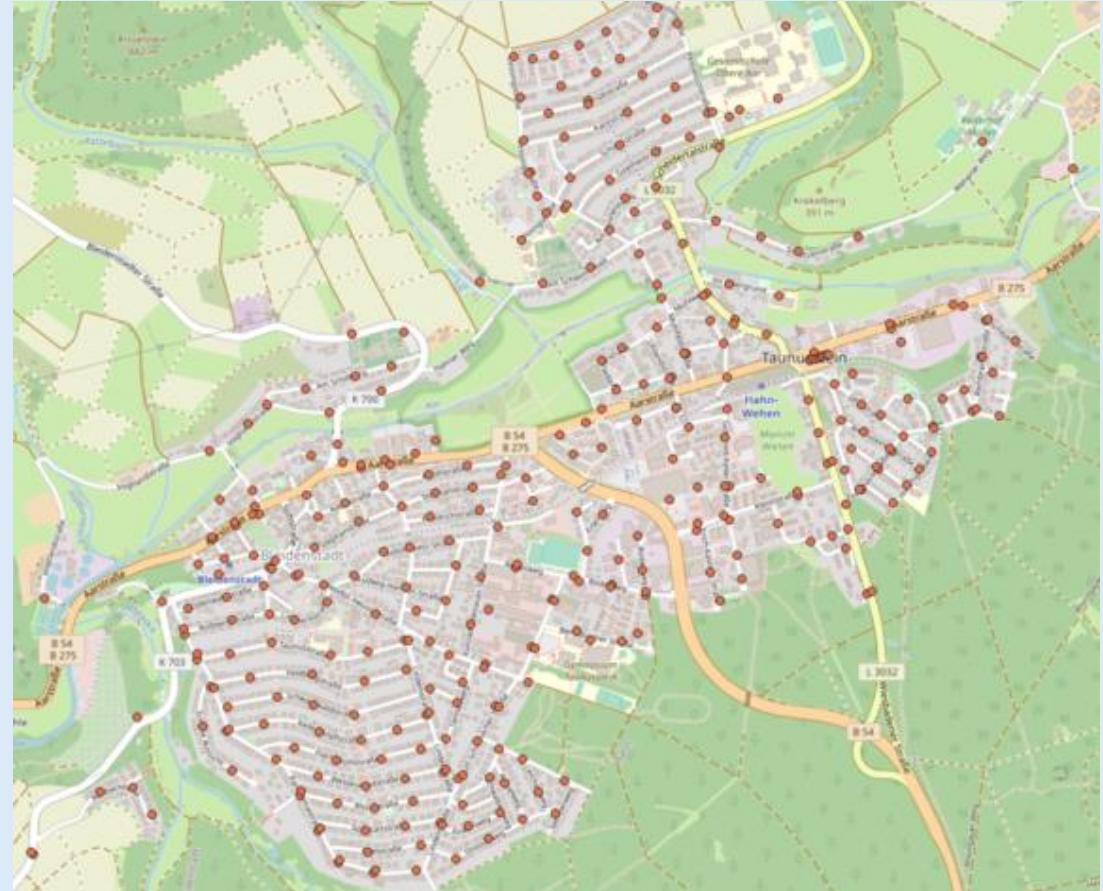
In der Stadt Taunusstein (Rheingau-Taunus-Kreis) mit ca. 31.000 Einwohnenden gibt es ein On-Demand-Angebot, das mit 6 E-Minibussen betrieben wird. Diese werden per App zu einer von über 1.000 virtuellen Haltestellen im Stadtgebiet gerufen. Durch automatisiertes Routing werden die unterschiedlichen Fahrtwünsche zusammengelegt und optimiert. Die Nutzung des Dienstes ist mit ÖV-Ticket möglich und ein Servicezuschlag von 1,50 € wird berechnet. Der Fokus liegt auf der Erschließung von Randbereichen im Stadtgebiet sowie der Bedienung in den Tagesrandzeiten und am Wochenende.

Das Projekt wird durch Voll- und Teilzeitpersonal ausgeführt und im Rahmen des Projektes On-Demand-Mobilität durch das Land Hessen gefördert. Die Fahrgastzahlen liegen bei etwa 4.000 Fahrgästen pro Monat.



(Quelle: taunusstein.de)

Verteilung der virtuellen Haltestellen für einen Ortsteil



(Quelle und weitere Informationen: <https://www.rmv.de/c/de/start/rtv/on-demand-verkehr/on-demand-shuttle-emil/emil-taunusstein>)

B4 Aufwertung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

| | | | |
|---|--|--|---|
| Priorisierung |  | Beschreibung |  |
| Zeitrahmen | mittelfristig | | |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Definition von Ausstattungselementen je Haltestellentyp. Standardausstattung sollte sein: Überdachung, Sitzgelegenheiten, leicht verständliches Informationsangebot über Preise, das Liniennetz sowie intuitiv lesbare Fahrpläne Erstellung einer Priorisierungsliste um den barrierefreien Ausbau des Haltestellenumfelds, der Definition von Haltestellentypen und von Anforderungen an deren Umfeld (bereits in Arbeit) Sukzessive Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen, des Haltestellenumfelds und des festgelegten Qualitätsausbaus auf der Grundlage des Katasters, der Ausstattungsstandards und der Priorisierung | <p>Das PBefG sah in Deutschland die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 vor. Diese Frist gilt nicht, sofern Ausnahmen in den Nahverkehrsplänen konkret benannt und begründet werden. Dieses Ziel ist, wie von nahezu keiner Stadt, auch von Warendorf bislang nicht erreicht worden; es besteht weiter großer Handlungsbedarf. Im Verkehrsentwicklungsplan aus 2012 wurde die einheitliche Haltestellengestaltung als langfristige Maßnahme definiert.</p> <p>Beim Ausbau sollte jeweils auch die Ausstattung der Haltestelle untersucht werden, ob bspw. die Ergänzung von intermodalen Angeboten (insbesondere Fahrradabstellanlagen) oder Komfort-/Serviceelementen (wie z. B. DFL, Fahrgastunterstände) ergänzt werden können. Hier sind ggf. Abstimmungen mit Straßenbaulastträgern, ÖPNV-Aufgabenträgern oder -Verkehrsunternehmen erforderlich. Die Anzahl der ausgebauten Bushaltestellen steht dabei in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen.</p> <p>Ziel ist es, anhand von Kategorien wie Anzahl an Bushalten, Fahrgastfrequenz und Zentralität Haltestellen zu priorisieren. Empfohlen werden 2-3 Haltestellen pro Jahr.</p> | |
| Kosten: | Hohe Kosten | | |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> Kommunalrichtlinie FöRi-MM FöRI Nachhaltige städtische Mobilität | | |
| Personalaufwand |  | | |
| Akteure | Stadt und Kreis Warendorf, umliegende Kommunen, RVM, NWL, ZVM, Zukunftsnetz Mobilität NRW | | |
| Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf |  | | |

B4 Aufwertung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen – Anhang

Die Priorisierung des Ausbaus von Haltestellen basiert auf einer systematischen Analyse und Bewertung, um sicherzustellen, dass die Maßnahmen zuerst dort durchgeführt werden, wo sie am dringendsten benötigt werden. Zunächst wurde eine umfassende Liste aller Haltestellen erstellt. Diese Liste beinhaltet verschiedene Kriterien, die den Zustand und die Ausstattung der Haltestellen beschreiben. In jedem Kriterium wurden bei Vorhandensein der entsprechenden Elementen mögliche Punkte vergeben (s.u.). Es wurden jeweils beide Haltestellen je Richtung bewertet. Insgesamt kann in der Ausstattung eine Gesamtpunktzahl von 15 Punkten erreicht werden.

- Barrierefreiheit (0-5 Punkte):** Die Barrierefreiheit an Haltestellen ist für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wie für Rollstuhlfahrende, ältere Menschen oder Personen mit Sehbehinderungen, essenziell. Aspekte wie abgesenkte Bordsteine, Rampen, ausreichende Breite der Wege und taktile Leitsysteme (z. B. Bodenmarkierungen für sehbehinderte Menschen) sind hier von Bedeutung.
- Überdachung (0-2 Punkte):** Eine Überdachung ist entscheidend, um den Fahrgästen Schutz vor Witterungseinflüssen wie Regen, Schnee oder starker Sonneneinstrahlung zu bieten. Das Vorhandensein einer stabilen, wetterfesten Überdachung erhöht den Komfort der Haltestelle deutlich und verlängert die Verweildauer der Nutzenden.
- Sitzmöglichkeiten (0-2 Punkte):** Ausreichende Sitzgelegenheiten sind besonders wichtig für ältere Menschen, Personen mit körperlichen Einschränkungen und Menschen, die lange auf den Bus oder die Bahn warten müssen. Die Bänke sollten robust, wetterfest und gut platziert sein.

- Radabstellanlagen (0-2 Punkte):** Die Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen spielt eine wichtige Rolle für Fahrgäste, die multimodal unterwegs sind. Sichere, gut beleuchtete und leicht zugängliche Fahrradständer fördern den umweltfreundlichen Verkehr und erleichtern die Nutzung der Haltestelle.
- Mülleimer (0-1 Punkt):** Die Sauberkeit der Haltestelle wird durch ausreichend vorhandene und regelmäßig geleerte Mülleimer gewährleistet. Dadurch wird verhindert, dass Abfälle auf den Boden geworfen werden, was nicht nur das Erscheinungsbild, sondern auch die Hygiene an der Haltestelle verbessert.
- Zugänglichkeit (0-2 Punkte):** Dieses Kriterium beschreibt, wie leicht die Haltestelle für zu Fuß Gehende erreichbar ist. Dazu gehört, ob es sichere Fußwege gibt, ob diese ausreichend beleuchtet sind und ob Hindernisse wie Treppen oder enge Gehwege vorhanden sind. Auch die Verfügbarkeit von sicheren Überquerungsmöglichkeiten der Straße (z. B. Zebrastreifen oder Ampeln) ist relevant.

- Wartefläche (0-1 Punkt):** Die Größe und Beschaffenheit der Wartefläche ist ein wichtiger Aspekt für den Komfort und die Sicherheit. Eine großzügige, rutschfeste und gut gepflasterte Wartefläche ermöglicht es den Fahrgästen, sich sicher zu bewegen und genügend Abstand voneinander zu halten, besonders bei hoher Auslastung oder schlechten Wetterbedingungen. Auch die Abgrenzung zum Straßenverkehr spielt eine Rolle, um die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten.



Hohe optische Qualität, einheitliche Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, ÖV-Informationen) und barrierefreie Gestaltung am Beispiel einer Haltestelle der BOGESTRA

B4 Aufwertung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen – Anhang

Nachdem diese Kriterien für jede Haltestelle erhoben wurden, erfolgte eine Sortierung der Haltestellen nach ihrer Relevanz, um zu entscheiden, welche zuerst ausgebaut werden sollten. Für die Bewertung der Relevanz wurden dabei untenstehende Faktoren herangezogen. Insgesamt kann eine maximale Punktzahl von 7 erreicht werden.

- **Größenklasse der Haltestelle (0-3 Punkte):**

Haltestellen, die von mehreren Buslinien bedient werden oder ein hohes Fahrgastaufkommen aufweisen, werden in der Regel als besonders relevant eingestuft.

Je mehr Menschen eine Haltestelle nutzen, desto dringender ist der Bedarf an guter Infrastruktur, da die Verbesserungen hier einer großen Anzahl von Fahrgästen zugutekommen.

- **Zentralität (0-3 Punkte):**

Haltestellen, die in zentralen oder gut frequentierten Bereichen liegen, etwa in Stadtzentren oder an Verkehrsknotenpunkten, haben häufig eine höhere Bedeutung, da sie von vielen Menschen genutzt werden.

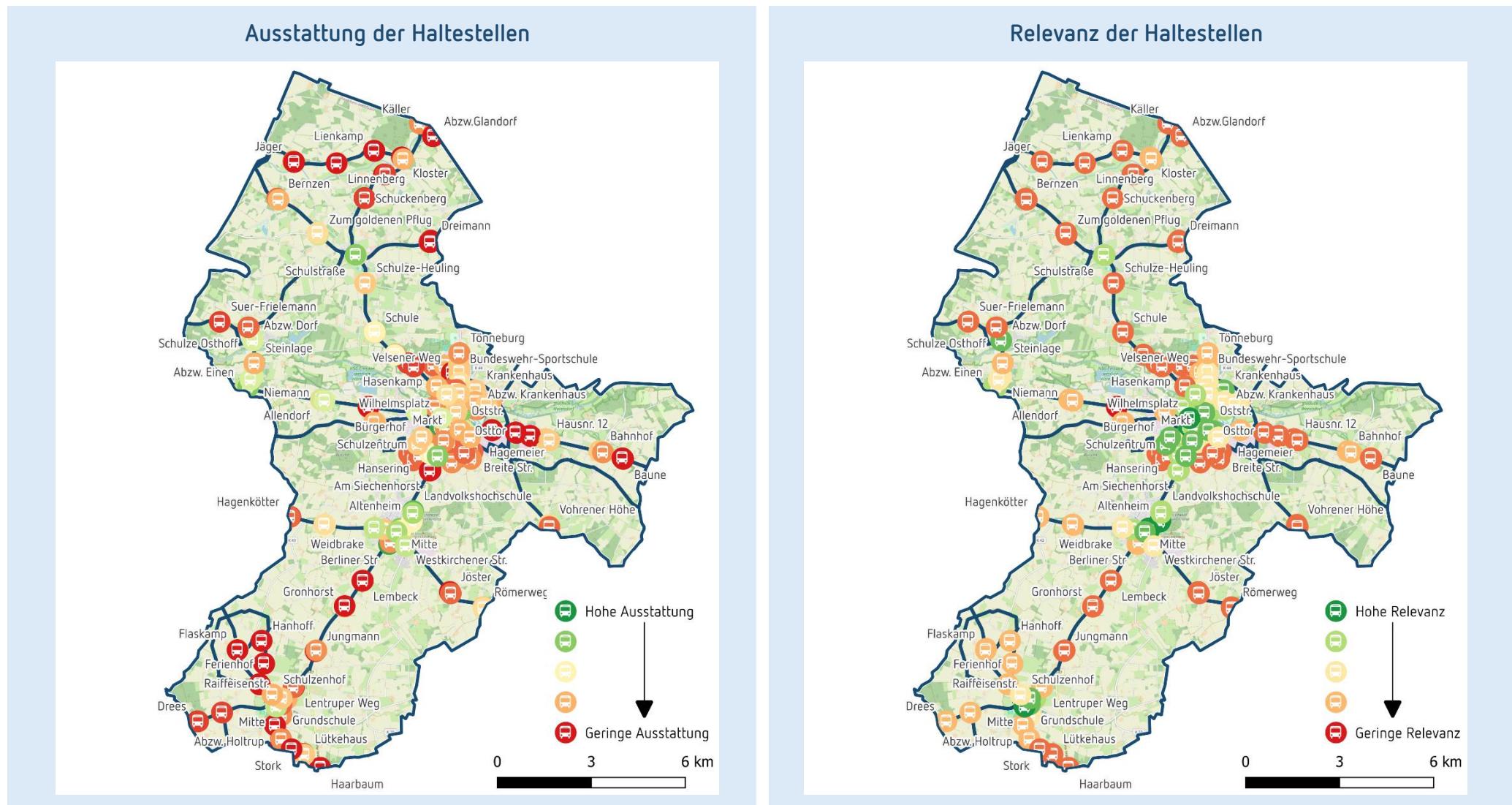
- **Wichtige Orte in unmittelbarer Nähe (0-1 Punkt):**

Haltestellen in der Nähe wichtiger öffentlicher Einrichtungen haben ebenfalls eine hohe Priorität. Dazu zählen beispielsweise Krankenhäuser, Schulen, Universitäten, Einkaufszentren, Bahnhöfe oder auch touristisch bedeutsame Orte. Die Haltestellen spielen eine Schlüsselrolle bei der Erreichbarkeit dieser Orte und erfordern daher eine besonders gute Ausstattung und Zugänglichkeit.

Durch diese Priorisierung wird sichergestellt, dass der Ausbau der Haltestellen effizient und bedarfsgerecht erfolgt. Haltestellen mit einer hohen Relevanz werden zuerst ausgebaut, um einen möglichst großen positiven Effekt auf die Nutzenden und die allgemeine Infrastruktur zu erzielen.

B4 Aufwertung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen – Anhang

Relevanz und Ausstattung der Haltestellen im Überblick



Einen-Müssingen

| Haltestelle | Richtung | Ausstattung (max. 15 Punkte) | Relevanz (max. 7 Punkte) |
|-------------------------|------------------------------|---|-------------------------------------|
| Einen, Abzw. Dorf | Münster / Milte/ Everswinkel | 10 | 6 |
| Einen, Abzw. Dorf | Müssingen | 10 | 6 |
| Einen, Grüner Markenweg | Everswinkel | 5 | 2 |
| Einen, Schule | Everswinkel | 7 | 3 |
| Einen, Schulze Osthoff | Münster/ Everswinkel | 3 | 2 |
| Einen, Schulze Osthoff | Warendorf | 3 | 2 |
| Einen, Suer-Friemann | Münster | 2 | 2 |
| Einen, Suer-Friemann | Warendorf | 2 | 2 |
| Müssingen, Abzw. Einen | Münster | 13 | 5 |
| Müssingen, Abzw. Einen | Münster | 11 | 5 |
| Müssingen, Abzw. Einen | Warendorf | 5 | 5 |
| Müssingen, Niemann | Warendorf | 10 | 4 |
| Müssingen, Niemann | Münster | 10 | 4 |
| Müssingen, Steinlage | Warendorf | 13 | 3 |
| Müssingen, Steinlage | Münster | 5 | 3 |

Freckenhorst

| Haltestelle | Richtung | Ausstattung (max. 15 Punkte) | Relevanz (max. 7 Punkte) |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---|-------------------------------------|
| Freckenhorst, Altenheim | Warendorf | 7 | 7 |
| Freckenhorst, Altenheim | Ahlen/ Everswinkel/ Ennigerloh | 8 | 7 |
| Freckenhorst, Berliner Str | Freckenhorst | 15 | 3 |
| Freckenhorst, Berliner Str | Ahlen | 4 | 3 |
| Freckenhorst, Brückenstr. | Everswinkel/ Münster | 6 | 5 |
| Freckenhorst, Brückenstr. | Warendorf | 5 | 5 |
| Freckenhorst, Gronhorst | Ahlen/ Hoetmar | 1 | 2 |
| Freckenhorst, Gronhorst | Warendorf | 5 | 2 |
| Freckenhorst, Hagenkötter | Warendorf | 3 | 3 |
| Freckenhorst, Hagenkötter | Everswinkel/ Münster | 0 | 3 |
| Freckenhorst, Jöster | Warendorf | 1 | 2 |
| Freckenhorst, Jöster | Ennigerloh | 3 | 2 |
| Freckenhorst, Landvolkshochschule | Ahlen/ Everswinkel/ Ennigerloh | 14 | 5 |
| Freckenhorst, Landvolkshochschule | Warendorf | 12 | 5 |
| Freckenhorst, Lembeck | Warendorf | 0 | 2 |
| Freckenhorst, Lembeck | Ahlen | 0 | 2 |
| Freckenhorst, Mitte | Warendorf | 8 | 7 |
| Freckenhorst, Mitte | Ahlen/ Everswinkel/ Ennigerloh | 13 | 7 |
| Freckenhorst, Rathaus | Münster / Everswinkel | 12 | 6 |
| Freckenhorst, Rathaus | Warendorf | 12 | 6 |
| Freckenhorst, Römerweg | Warendorf | 6 | 2 |
| Freckenhorst, Römerweg | Ennigerloh | 7 | 2 |
| Freckenhorst, Therling | Münster / Everswinkel | 6 | 3 |
| Freckenhorst, Therling | Warendorf | 9 | 3 |
| Freckenhorst, Weidbrake | Münster / Everswinkel | 11 | 4 |
| Freckenhorst, Weidbrake | Warendorf | 10 | 4 |
| Freckenhorst, Westkirchener Str. | Ennigerloh | 11 | 4 |
| Freckenhorst, Westkirchener Str. | Warendorf | 6 | 4 |

Hoetmar

| Haltestelle | Richtung | Ausstattung (max. 15 Punkte) | Relevanz (max. 7 Punkte) |
|------------------------------|--------------------------|---|-------------------------------------|
| Hoetmar, Abzw. Holtrup | Ahlen/ Sendenhorst | 2 | 3 |
| Hoetmar, Abzw. Holtrup | Warendorf/ Hoetmar | 0 | 3 |
| Hoetmar, Abzw. Wessenhorst | Sendenhorst | 2 | 3 |
| Hoetmar, Abzw. Wessenhorst | Hoetmar/ Everswinkel | 3 | 3 |
| Hoetmar, Dorgeist | Hoetmar | 0 | 2 |
| Hoetmar, Drees | Hoetmar/ Everswinkel | 2 | 3 |
| Hoetmar, Drees | Sendenhorst | 0 | 3 |
| Hoetmar, Ferienhof | Everswinkel | 0 | 3 |
| Hoetmar, Ferienhof | Hoetmar/ Sendenhorst | 0 | 3 |
| Hoetmar, Flaskamp | Hoetmar/ Sendenhorst | 1 | 3 |
| Hoetmar, Flaskamp | Everswinkel | 8 | 3 |
| Hoetmar, Große Farwick | Everswinkel | 0 | 3 |
| Hoetmar, Große Farwick | Hoetmar/ Sendenhorst | 0 | 3 |
| Hoetmar, Grundschule | Everswinkel/ Sendenhorst | 3 | 6 |
| Hoetmar, Haarbaum | Ahlen | 1 | 2 |
| Hoetmar, Haarbaum | Warendorf | 1 | 2 |
| Hoetmar, Hagenhoff | Sendenhorst | 0 | 3 |
| Hoetmar, Hagenhoff | Schulbus | 0 | 3 |
| Hoetmar, Hanhoff | Hoetmar/ Sendenhorst | 0 | 3 |
| Hoetmar, Hanhoff | Sendenhorst | 0 | 3 |
| Hoetmar, Jungmann | Ahlen | 4 | 2 |
| Hoetmar, Jungmann | Warendorf | 0 | 2 |
| Hoetmar, Lentruper Weg | Ahlen | 3 | 3 |
| Hoetmar, Lentruper Weg | Warendorf | 0 | 3 |
| Hoetmar, Lütkehaus | Warendorf | 0 | 2 |
| Hoetmar, Lütkehaus | Ahlen | 6 | 2 |
| Hoetmar, Mitte | Sendenhorst/ Ahlen | 11 | 7 |
| Hoetmar, Mitte | Everswinkel/ Warendorf | 11 | 7 |
| Hoetmar, Raiffeisenstr. | Sendenhorst/ Ahlen | 6 | 6 |
| Hoetmar, Raiffeisenstr. | Everswinkel/ Warendorf | 6 | 6 |
| Hoetmar, Roberg | Warendorf | 1 | 2 |
| Hoetmar, Roberg | Ahlen | 1 | 2 |
| Hoetmar, Roberg | Hoetmar | 2 | 2 |
| Hoetmar, Schulze-Langenhorst | Hoetmar, Hagenhoff | 0 | 4 |
| Hoetmar, Schulze-Langenhorst | Sendenhorst | 8 | 4 |
| Hoetmar, Schulze-Selting | Sendenhorst | 6 | 5 |
| Hoetmar, Schulze-Selting | Hoetmar, Hagenhoff | 3 | 2 |
| Hoetmar, Schulzenhof | Hoetmar | 5 | 4 |
| Hoetmar, Schulzenhof | Everswinkel | 5 | 4 |
| Hoetmar, Stellmacherei | Hoetmar/ Sendenhorst | 5 | 5 |
| Hoetmar, Stork | Warendorf | 0 | 2 |
| Hoetmar, Stork | Ahlen | 0 | 2 |
| Hoetmar, Wagenfeldstr. | Everswinkel/ Sendenhorst | 4 | 4 |

Milte

| <i>Haltestelle</i> | <i>Richtung</i> | <i>Ausstattung (max. 15 Punkte)</i> | <i>Relevanz (max. 7 Punkte)</i> |
|---------------------------|-----------------------|---|-------------------------------------|
| Beverstrang, Jäger | Ostbevern | 3 | 2 |
| Beverstrang, Jäger | Sassenberg | 0 | 2 |
| Beverstrang, Linnenberg | Ostbevern | 6 | 2 |
| Beverstrang, Linnenberg | Sassenberg | 1 | 2 |
| Milte, Abzw.Glandorf | Ostbevern | 0 | 2 |
| Milte, Abzw.Glandorf | Sassenberg | 0 | 2 |
| Milte, Bernzen | Ostbevern | 3 | 2 |
| Milte, Bernzen | Warendorf | 5 | 2 |
| Milte, Kuhlage | Ostbevern | 2 | 2 |
| Milte, Kuhlage | Warendorf | 0 | 2 |
| Milte, Schuckenbergs | Warendorf | 1 | 2 |
| Milte, Schuckenbergs | Ostbevern | 2 | 2 |
| Milte, Schulstraße | Warendorf | 10 | 5 |
| Milte, Schulstraße | Ostbevern | 13 | 5 |
| Milte, Zum goldenen Pflug | Ostbevern | 7 | 2 |
| Milte, Zum goldenen Pflug | Warendorf | 9 | 2 |
| Ostmilte, Dreimann | Sassenberg | 0 | 2 |
| Ostmilte, Dreimann | Ostbevern | 2 | 2 |
| Vinnenberg, Käller | Sassenberg | 4 | 2 |
| Vinnenberg, Käller | Ostbevern | 1 | 2 |
| Vinnenberg, Kloster | Sassenberg/ Warendorf | 5 | 3 |
| Vinnenberg, Kloster | Ostbevern | 0 | 3 |
| Vinnenberg, Lienkamp | Sassenberg | 0 | 2 |
| Vinnenberg, Lienkamp | Ostbevern | 0 | 2 |

Kernstadt

| Haltestelle | Richtung | Ausstattung (max. 15 Punkte) | Relevanz (max. 7 Punkte) |
|----------------------------------|--|---|-------------------------------------|
| Klauenberg, Allendorf | Münster | 10 | 3 |
| Klauenberg, Allendorf | Warendorf | 9 | 3 |
| Neuwarendorf, Tankstelle | Warendorf | 0 | 2 |
| Neuwarendorf, Tankstelle | Münster | 2 | 2 |
| Neuwarendorf, Walgernheide | Warendorf | 5 | 3 |
| Neuwarendorf, Walgernheide | Everswinkel/ Albersloh | 6 | 3 |
| Velsen, Lippermann | Warendorf | 2 | 2 |
| Velsen, Lippermann | Ostbevern | 2 | 2 |
| Velsen, Schule | Ostbevern | 8 | 2 |
| Velsen, Schule | Warendorf | 7 | 2 |
| Velsen, Schulze-Heuling | Ostbevern | 7 | 2 |
| Velsen, Schulze-Heuling | Warendorf | 6 | 2 |
| Velsen, Stratmann | Ostbevern | 3 | 2 |
| Velsen, Stratmann | Warendorf | 6 | 2 |
| Vohren, Bahnhof | Hemfeld | 6 | 3 |
| Vohren, Bahnhof | Warendorf | 4 | 3 |
| Vohren, Baune | Hemfeld | 0 | 2 |
| Vohren, Baune | Warendorf | 0 | 2 |
| Vohren, Hagemeier | Hemfeld | 0 | 2 |
| Vohren, Hagemeier | Warendorf | 0 | 2 |
| Vohren, Hausnr. 12 | Hemfeld | 6 | 2 |
| Vohren, Hausnr. 12 | Warendorf | 6 | 2 |
| Warendorf, Abzw Füchtenknäppe | Warendorf, Tönneburg | 6 | 3 |
| Warendorf, Abzw Füchtenknäppe | Warendorf | 9 | 3 |
| Warendorf, Abzw. Krankenhaus | Warendorf | 4 | 5 |
| Warendorf, Abzw. Krankenhaus | Füchtorf/ Glandorf | 2 | 5 |
| Warendorf, Adlerstr. | Warendorf, Bahnhof | 3 | 3 |
| Warendorf, Affhüppen | Hemfeld | 0 | 2 |
| Warendorf, Affhüppen | Warendorf | 0 | 2 |
| Warendorf, Am Siechenhorst | Münster/ Ahlen/ Everswinkel/ Ennigerloh | 0 | 5 |
| Warendorf, Am Siechenhorst | Warendorf | 1 | 5 |
| Warendorf, An der Nordstr. | Warendorf, Tönneburg | 5 | 4 |
| Warendorf, An der Nordstr. | Warendorf, Bahnhof | 5 | 4 |
| Warendorf, Bahnhof | Glandorf/ Ostbevern/ Ahlen/ Everswinkel/ Ennigerloh/ Hemfeld | 15 | 7 |
| Warendorf, Bahnhof | Münster/ Warendorf, Schulzentrum, Kreishaus | 15 | 7 |
| Warendorf, Beckumer Straße | Hemfeld | 0 | 3 |
| Warendorf, Beckumer Straße | Warendorf | 0 | 3 |
| Warendorf, Breite Str. | Warendorf, Bahnhof | 3 | 2 |

| Haltestelle | Richtung | Ausstattung (max. 15 Punkte) | Relevanz (max. 7 Punkte) |
|------------------------------------|--|---|-------------------------------------|
| Warendorf, Brinkstraße | Ostbevern/ Glandorf/ Versmold/ Marienfeld/ Harsewinkel | 5 | 5 |
| Warendorf, Brinkstraße | Warendorf, Bahnhof | 4 | 5 |
| Warendorf, Bundeswehr-Sportschule | Warendorf, Bahnhof | 11 | 4 |
| Warendorf, Bundeswehr-Sportschule | Warendorf, Tönneburg | 6 | 4 |
| Warendorf, Bürgerhof | Münster | 10 | 3 |
| Warendorf, Bürgerhof | Warendorf, Bahnhof | 10 | 3 |
| Warendorf, Carl-Leopold-Str. | Warendorf, Bahnhof | 4 | 2 |
| Warendorf, Dr.-Hans-Kluck-Str. | Warendorf, Bahnhof | 3 | 2 |
| Warendorf, Eichelhäherweg | Warendorf, Bahnhof | 4 | 2 |
| Warendorf, Eichenhof | Warendorf, Bahnhof | 7 | 4 |
| Warendorf, Eichenhof | Warendorf, Tönneburg | 7 | 4 |
| Warendorf, Emstor | Glandorf/ Versmold/ Marienfeld/ Harsewinkel/ | 13 | 5 |
| Warendorf, Emstor | Ostbevern/ Warendorf/ Warendorf, Tönneburg/ Ahlen | 6 | 5 |
| Warendorf, Finanzamt | Warendorf, Bahnhof | 3 | 4 |
| Warendorf, Franziska-Cratz-Str. | Warendorf, Bahnhof | 4 | 4 |
| Warendorf, Franziska-Cratz-Str. | Warendorf, Bahnhof | 4 | 4 |
| Warendorf, Friedhof (Haupteingang) | Warendorf, Bahnhof, Tönneburg | 8 | 5 |
| Warendorf, Fürstenbergstraße | Warendorf, Bahnhof/ Ostbevern | 3 | 4 |
| Warendorf, Fürstenbergstraße | Warendorf, Tönneburg | 3 | 4 |
| Warendorf, Gallitzinstraße | Warendorf, Bahnhof/ Ostbevern | 3 | 4 |
| Warendorf, Gallitzinstraße | Warendorf, Tönneburg | 3 | 4 |
| Warendorf, Gesamtschule | Warendorf, Tönneburg, Kreishaus | 6 | 5 |
| Warendorf, Gesamtschule | Warendorf, Bahnhof | 7 | 5 |
| Warendorf, Hallaweg | Warendorf, Bahnhof | 5 | 4 |
| Warendorf, Hallaweg | Warendorf, Tönneburg | 5 | 4 |
| Warendorf, Hamburger Straße | Warendorf, Bahnhof | 3 | 2 |
| Warendorf, Hansering | Münster/ Ennigerloh/ Warendorf, Bahnhof | 4 | 6 |
| Warendorf, Hansering | Warendorf, Bahnhof, Schulzentrum | 4 | 6 |
| Warendorf, Hasenkamp | Warendorf, Bahnhof | 3 | 2 |
| Warendorf, Haus der Familie | Warendorf, Bahnhof | 7 | 6 |
| Warendorf, Im Grünen Grund | Warendorf, Bahnhof | 5 | 5 |
| Warendorf, Im Grünen Grund | Münster | 8 | 5 |
| Warendorf, Im Leinenfeld | Ostbevern | 5 | 2 |
| Warendorf, Im Leinenfeld | Warendorf, Bahnhof | 3 | 2 |
| Warendorf, Immenkamp | Warendorf, Bahnhof | 5 | 2 |
| Warendorf, Josefkirche | Warendorf, Bahnhof | 4 | 4 |
| Warendorf, Josefkirche | Warendorf, Tönneburg | 6 | 4 |

| Haltestelle | Richtung | Ausstattung (max. 15 Punkte) | Relevanz (max. 7 Punkte) |
|--|--|---|-------------------------------------|
| Warendorf, Kleine Str. (Sparkasse) | Warendorf, Bahnhof | 4 | 6 |
| Warendorf, Kleine Str. (Sparkasse) | Ahlen / Everswinkel / Ennigerloh | 9 | 6 |
| Warendorf, Krankenhaus | Ostbevern / Warendorf, Bahnhof, Tönneburg, Kreishaus | 6 | 6 |
| Warendorf, Kreishaus | Münster / Ahlen / Ennigerloh / Everswinkel | 12 | 6 |
| Warendorf, Kreishaus | Warendorf / Ostbevern | 13 | 6 |
| Warendorf, Kreishaus / Polizei | Warendorf, Bahnhof | 3 | 5 |
| Warendorf, Kreutzbrede | Warendorf, Bahnhof, Schulzentrum | 6 | 4 |
| Warendorf, Kreutzbrede | Füchtorf / Glandorf / Harsewinkel | 5 | 4 |
| Warendorf, Landratsbüsche | Warendorf, Bahnhof, Schulzentrum / Hallenbad | 0 | 2 |
| Warendorf, Landratsbüsche | Oelde / Ostenfelde | 0 | 2 |
| Warendorf, Lohwall | Warendorf, Bahnhof | 6 | 6 |
| Warendorf, Lohwall | Warendorf, Tönneburg | 6 | 6 |
| Warendorf, Londoner Str. | Warendorf, Bahnhof | 3 | 2 |
| Warendorf, Lübecker Str. | Warendorf, Bahnhof | 3 | 2 |
| Warendorf, Markt | Warendorf, Bahnhof, Tönneburg | 6 | 6 |
| Warendorf, Mennoitenkirche | Warendorf, Bahnhof | 3 | 2 |
| Warendorf, Oststr. | Warendorf, Tönneburg | 5 | 5 |
| Warendorf, Osttor | Warendorf, Bahnhof, Schulzentrum | 5 | 6 |
| Warendorf, Osttor | Hemfeld | 10 | 6 |
| Warendorf, Sandknapp | Glandorf / Ostbevern / Warendorf, Bahnhof | 7 | 5 |
| Warendorf, Sandknapp | Warendorf, Bahnhof | 7 | 5 |
| Warendorf, Schulzentrum | Warendorf, Bahnhof, Kreishaus / Oelde / Ostenfelde / Harsewinkel / Hemfeld / Sassenberg | 6 | 6 |
| Warendorf, Schulzentrum | Warendorf, Gesamtschule / Ennigerloh | 6 | 6 |
| Warendorf, Schulzentrum / Hallenbad | Warendorf, Bahnhof / Everswinkel | 6 | 6 |
| Warendorf, Schulzentrum / Hallenbad | Münster | 6 | 6 |
| Warendorf, Splieterstraße | Warendorf, Bahnhof | 5 | 4 |
| Warendorf, Stadtgraben | Warendorf, Bahnhof | 4 | 5 |
| Warendorf, Tönneburg | Warendorf, Bahnhof | 4 | 3 |
| Warendorf, Tönneburg | Nur Ausstieg | 4 | 3 |
| Warendorf, Velsener Weg | Warendorf, Bahnhof | 0 | 3 |
| Warendorf, Vohrener Höhe | Warendorf, Schulzentrum / Hallenbad | 7 | 2 |
| Warendorf, Vohrener Höhe | Oelde / Ostenfeld / Westkirchen | 3 | 3 |
| Warendorf, Wilhelmsplatz | Füchtorf / Glandorf / Ostbevern | 10 | 7 |
| Warendorf, Wilhelmsplatz | Warendorf, Bahnhof | 6 | 7 |

B5 Digitalisierung und bessere Informationen zu vorhanden Angeboten

| | |
|----------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | kurzfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Bestandserhebung des aktuellen Ausbaustandards der Fahrzeuge und die damit verbundene Fortführung dieser Aufstellung Ausbau des Service in den Fahrzeugen (Ausstattung aller Fahrzeuge mit DFI, WLAN, etc.) Regelmäßige Wartung und Überprüfung der Fahrzeuge sowie Ersatz bzw. Austausch von verunreinigten oder abgenutzten Elementen Ausbau des Service an Haltestellen und im Umfeld Sukzessive Erweiterung der DFI-Anzeigen Digitalisierung der Buchungsprozesse sowie der Ruf-Angebote Aufbereitung der Informationen zum ÖPNV-Angebot und weitere Marketing-Aktionen zur Bekanntmachung |
| Kosten: | Mittlere Kosten |
| Förder-möglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> Förderrichtlinie mFUND Föri-MM Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme" |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Die Bestandsanalyse zeigt, dass einzelne Haltestellen, vor allem im Außenbereich, wenig bis gar keine Ausstattungselemente vorweisen und nur aus Haltestellenschildern bestehen. Teilweise sind auch die Informationen auf den Tafeln nicht mehr erkennbar oder nicht vorhanden. Dabei ist die ausreichende Information, insbesondere an den Haltestellen, wichtig, um den öffentlichen Verkehr nutzerfreundlicher, effizienter und inklusiver zu gestaltet, was letztendlich zu einer höheren Nutzung und Akzeptanz des ÖPNV führt.

Das Ziel dieser Maßnahme ist es, den Service im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kontinuierlich zu digitalisieren. Fahrgastinformation und Serviceleistungen sind wichtige Bestandteile des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere vor dem Hintergrund, dass vielfach der Komfort und die Flexibilität des eigenen Pkw ein bedeutender Grund für dessen Nutzung darstellt. Dementsprechend birgt der Ausbau digitaler sowie analoger Fahrgastinformationen und Serviceleistungen sowohl im fahrenden Betrieb als auch an Haltestellen und Haltepunkten sowie in deren Umgebung die Möglichkeit, gewisse Komfortdefizite gegenüber dem eigenen Kraftfahrzeug abzubauen und die inter- sowie multimodalen Verkehre zu fördern. Zudem bietet die Digitalisierung der Buchungsprozesse für bedarfsgesteuerte Angebote, wie Rufbusse, großes Potenzial. Zu diesem Thema sind auch die entsprechenden Hinweise im Nahverkehrsplan des Kreises Warendorf zu beachten. Durch diese Maßnahmen können die verschiedenen Nutzergruppen auf einheitliche Weise informiert werden, was die Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit des ÖPNV erheblich steigert.



Unterziele

- C4 Zielgruppenangepasste Informationen und Angebote einfach zugänglich machen
E3 Bestehende Angebote digitalisieren

Wirkungen und Effekte

- Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
- Erhöhung der Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen
- Erhöhung der sozialen Teilhabe

Akteure
Stadt Warendorf, Kreis Warendorf, RVM, NWL, ZVM, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



B6 Elektrifizierung des SPNV und der Busflotte

| | |
|---------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | kurzfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Umstellung der Busflotte auf Batteriebusse oder Wasserstoffbusse unterstützen und beim Kreis vorantreiben Unterstützung der Stadt für die Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Ziele und Einhaltung der Vorgaben, z. B. bei der Planung und Errichtung der (Lade-)Infrastruktur und der damit verbundenen Flächenverfügbarkeit Durchführung eines gemeinsamen Marketings zur Einführung von alternativen Antriebsformen im öffentlichen Verkehr Einführung alternativer Antriebsformen bei Bürgerbussen und Rufbussen Unterstützung zur Implementierung eines batteriebetriebenen Zuges auf der Strecke Münster-Warendorf/Bielefeld |
| Kosten: | Geringe Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw Verwaltungsvorschriften und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Mit dem Busverkehr gehen Emissionen einher, die es mit Blick auf die nationale und internationale Klimagesetzgebung sowie zur Luftreinhaltung zu verringern gilt. Die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe im ÖPNV wird daher erforderlich sein, um die Klimaschutzziele erreichen zu können. Neben der Unterstützung zur Umstellung der Busflotten der Verkehrsunternehmen hat die Stadt Warendorf auch stärkere Einflussmöglichkeiten auf die Umstellung der Busflotte der Bürgerbusvereine. Mit Blick darauf, dass die Bürgerbusse weiterhin durch einen Führerschein der Klasse B fahrbar sein sollten, ist zu beachten, dass Elektrofahrzeuge schwerer sind.

Die Elektrifizierung des SPNV ist ein weiterer Schritt zur klimaneutralen Mobilität. Durch die Veränderung der Antriebsart von Diesel zu batteriebetriebenen Zügen werden Züge auf der Strecke von und nach Warendorf emissionsfrei. Die Strecke Münster-Warendorf ist aktuell noch nicht elektrifiziert, Rheda-Wiedenbrück-Bielefeld dagegen schon.

Auch die Elektrifizierung des SPNV im Raum Warendorf stellt ein wichtiges Ziel dar. Neben dem Bau von Oberleitungen, der mit erheblichen infrastrukturellen Maßnahmen verbunden ist, stellt der Einsatz von batteriebetriebenen Zügen eine wesentlich schneller umsetzbare Lösung dar. Batteriebetriebene Züge können auch ohne Oberleitung fahren und auf einer Strecke mit Oberleitung ihre Batterie wieder aufladen. Neben der Verbesserung der Luftqualität bringen Batteriezüge ebenfalls eine Minderung des Verkehrslärms und steigern somit die Lebensqualität im Umfeld.



Zielbezug

DIGITALISIERUNG
und
KOMMUNIKATION

MOBILITÄT FÜR
ALLE

Unterziele

- A3 Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
- B1 Qualität des öffentlichen Nahverkehrs sichern und ausbauen
- E2 Umweltfreundliche Technologien im Verkehr stärken

Wirkungen und Effekte

- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Höhere Zuverlässigkeit der Züge
- Steigerung der Attraktivität des SPNV/ ÖPNV
- Reduzierung der Lärmbelastung
- Verbesserung der Luft- und Lebensqualität

Akteure
Stadt Warendorf, RVM, NWL, ZVM, Bürgerbusvereine
Deutsche Bahn AG

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



C | Handlungsfeld Kfz-Verkehr und E-Mobilität

Die Bestandsanalyse zum Mobilitätskonzept hat gezeigt, dass die Stadt Warendorf gut an das regionale Straßennetz angebunden ist. Auch die Verbindung von der Kernstadt in die Stadtteile bzw. zwischen den Stadtteilen ist durch ein gut ausgebautes Straßennetz vorhanden. Lediglich die überregionale Erreichbarkeit ist aufgrund weiter Entfernung zu den nächsten Autobahnanschlussstellen eingeschränkt. Vor allem die Bundesstraßen in der Kernstadt, teilweise aber auch untergeordnete Hauptverkehrsstraßen in den Stadtteilen, bündeln den Kfz-Verkehr, üben jedoch auch eine Trennwirkung für den Fuß- und Radverkehr aus.

Insgesamt lassen sich die Handlungsbedarfe zum Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) im Rückschluss auf die Bestandsanalyse (vgl. Anhang 01) und das Zielsystem (vgl. Kapitel 3) wie folgt zusammenfassen:

- Derzeitige und zukünftige Ansprüche des Straßennetzes prüfen und darauf aufbauend die Gestaltung festlegen, Prüfung der Straßenquerschnitte und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- Stetiger Ausbau des E-Ladenetzes (v. a. in den Ortschaften)
- Verträgliche Abwicklung von Güter- und Logistikverkehren

Ziel der Maßnahmen im Handlungsbereich des Kfz-Verkehrs ist daher eine Reduzierung des Aufkommens des motorisierten Verkehrs, indem die Verhältnisse wichtiger Entscheidungsfaktoren, wie beispielsweise Komfort, Preis, Zeit, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit, zugunsten des Umweltverbunds verschoben werden. Dazu werden eine Flächenumverteilung und teilweise der Verzicht bzw. die Reduzierung des gewohnten Komforts für den Kfz-Verkehr erforderlich sein. Lange bestehende, aber nicht mehr verträgliche Gewohnheiten (z. B. beim Parken oder in der Verkehrsführung) müssen baulich, verkehrsordnerisch sowie kommunikativ aufgebrochen werden, um Raum für neue Möglichkeiten zu schaffen. So soll im Zusammenspiel von Maßnahmen im Bereich des Umweltverbunds (vgl. Handlungsfelder A und B) und von Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr betreffen, erreicht werden, dass insgesamt weniger Kfz-Verkehr stattfindet oder der Kfz-Verkehr stadt- und umweltverträglicher abgewickelt wird. Dabei soll die Erreichbarkeit mit dem Kfz erhalten bleiben. Zudem wird durch die beschriebenen Maßnahmen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert.

Auf dieser Grundlage wurden die nachfolgenden Maßnahmenfelder und Maßnahmen abgeleitet:

Tabelle 3: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Kfz-Verkehr

| C Kfz-Verkehr | Priorität |
|--|-------------------|
| C1 Prüfung und Anpassung des Straßennetzes | gering |
| C2 Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten | mittel |
| C3 Tempo 30 innerorts | Schlüsselmaßnahme |
| C4 Förderung E-Mobilität | mittel |
| C5 Ruhender Verkehr | hoch |
| C6 Umweltfreundliche City-Logistik | gering |

C1 Prüfung und Anpassung des Straßennetzes

| | |
|---------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | langfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Erfassung des Hauptstraßennetzes unabhängig von der Klassifizierung mit Kriterien wie zulässiger Geschwindigkeit, Kfz-Belastung pro Stunde, Belegung mit Busverkehr usw. Bestimmung und Abwägung der Verbindungs- und Erschließungsfunktion von Straßenzügen unter Berücksichtigung der Nutzungsstrukturen (straßenräumliche Randnutzung) und Straßeneigenschaften Gesamtabwägung und Definition eines Kfz-Vorbehaltensnetzes mit verbleibendem Vorrang des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Fuß- und Radverkehr |
| Kosten: | Geringe Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Das Kfz-Vorbehaltensnetz zeigt unabhängig vom klassifizierten Straßennetz (Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraße) das Netz, welches den Verkehr gebündelt aufnehmen und abwickeln soll und die Haupterschließung der Kernstadt und Ortsteile darstellt. Zu den Kriterien zur Einschätzung, ob eine Straße zum Vorrangnetz gehört, zählen vor allem die Verbindungsfunktion, Verkehrsstärken und die Nutzung durch andere Verkehrsteilnehmende sowie Bus- oder Radverkehr. Da die Mobilität im stetigen Wandel ist, sollte das Straßennetz regelmäßig anhand der aktuellen und zu erwartenden Ansprüche geprüft werden.

Die Überprüfung und Fortschreibung des Vorrangnetzes in Warendorf sind zentrale Maßnahmen zur verträglicheren Abwicklung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs. Mit einer Veränderung des Vorrangnetzes können positive Effekte erreicht werden. Dazu zählen unter anderem geringere Lärm- und Luftschaadstoffemissionen. Auch eröffnen weniger auf das Auto fokussierte Straßen größere Gestaltungsspielräume für andere Verkehrsteilnehmende, die Verkehrssicherheit, anliegende Nutzungen (z. B. Gastronomie, Einzelhandel) sowie weitere Funktionen des öffentlichen Raums (z. B. Aufenthalt und Spiel).

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der Ziele dieses Mobilitätskonzepts sollte das Vorrangnetz auf ein Mindestmaß reduziert werden.



Unterziele

- C2 Erhöhung der Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls im Straßenverkehr
- D1 Anbindung der Ortsteile untereinander und ins Zentrum verbessern
- D4 Erreichbarkeit der Gewerbegebiete optimieren
- D5 Verträgliche Einbindung der Güter- und Logistikverkehre in der Stadt

Wirkungen und Effekte

- Schaffung von Einflussmöglichkeiten für die Stadt Warendorf
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Verbesserung des Verkehrsflusses

Akteure Stadt und Kreis Warendorf, Straßen NRW

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



C2 Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten

| | |
|---------------------|---|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | mittelfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Konzeption einer wiederkehrenden Zusammensetzung verschiedener baulicher und gestalterischer Elemente zur Verkehrsberuhigung an Ortsdurchfahrten Prüfung der Umsetzungsmöglichkeit der konzeptionierten Verkehrsberuhigung an den vorgeschlagenen Ortsdurchfahrten Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger Sukzessive Umsetzung der Verkehrsberuhigung an Ortsdurchfahrten Öffentlichkeitswirksame Bekanntmachung umgesetzter Verkehrsberuhigungen an Ortsdurchfahrten |
| Kosten: | Mittlere Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> FöRi Nachhaltige städtische Mobilität |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Ortsdurchfahrten sind hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten und insbesondere in Bezug zur Verkehrssicherheit wiederkehrende Konfliktpunkte. In Warendorf betrifft dies neben den verschiedenen Ortseingängen in die Kernstadt vor allem die Ortsteile Einen, Müssingen, Milte, Hoetmar und Freckenhorst. Während in Freckenhorst die Ortsdurchfahrt (L 547) bereits verkehrsberuhigt wurde, gilt auf den meisten Ortsdurchfahrten in Warendorf jeweils eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Das Ziel dieser Maßnahme ist es, Warendorf attraktiv und sicher zu gestalten. Dies kann erreicht werden, indem der Straßenverkehr in bestimmten Bereichen verlangsamt und umgestaltet wird.

Eine Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung ist die Anpassung der Geschwindigkeitsbegrenzungen. Das kann durch die Implementierung von Elementen erreicht werden, die automatisch zu einer Geschwindigkeitsreduktion führen. Dies kann sowohl auf Hauptstraßen als auch in Wohngebieten durchgeführt werden. Hierzu könnten zum Beispiel Verkehrsberuhigungsinseln, Engstellen, hochgezogene Bordsteine, Fahrbahnmarkierungen und Verengungen der Fahrspur gehören. Konkrete Maßnahmen sind im Einzelfall zu prüfen und mit den Baulastträgern abzustimmen.



LEBENSWERTES
WARENDORF

Zielbezug



MOBILITÄT FÜR
ALLE

Unterziele

A3 Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
C2 Erhöhung der Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls

Wirkungen und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung des Stadtklimas
- Erhöhung der Lebensqualität
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Akteure Stadt und Kreis Warendorf, Straßen.NRW

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



C3 Tempo 30 innerorts

| | |
|---------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | Kurz- bis mittelfristig (abhängig von StVO) |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Prüfung von weiteren Tempo 30 Straßen innerorts Frühzeitig Strecken identifizieren, auf denen unter dem neuen Straßenverkehrsgesetz Tempo 30 möglich wäre |
| Kosten: | Geringe Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Innerhalb geschlossener Ortschaften liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich bei 50 km/h. Die bisherige Gesetzeslage ermöglichte eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nur auf Grund besonderer Umstände und nur, wenn dies zwingend erforderlich ist. Mit der Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) ist es jetzt leichter, eine Tempobeschränkung von 30 km/h anzugeben, und zwar in Bezug auf Vorfahrtsstraßen, Spielplätze und viel genutzte Schulwege. Eine grundsätzliche Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h geht damit nicht einher. Das neue StVG gibt den Kommunen aber mehr Entscheidungsspielraum zur klima- und umweltfreundlichen Gestaltung des Verkehrs vor Ort. Davon kann auch die Stadt Warendorf im Hinblick auf das Mobilitätskonzept profitieren.

Die Stadt Warendorf hat sich der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen. Dies ist ein Zusammenschluss von 1.124 Städten, Gemeinden, Landkreisen und eines Regionalverbands (Stand: Ende 2024), die sich dafür einsetzen, dass Kommunen selbst darüber entscheiden können, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden, um besser auf die Bedürfnisse der Bevölkerung eingehen zu können. Aussagen zur Ausweisung von Tempo 30 mit dem Ziel des Immissionsschutzes finden sich auch im aktuell beschlossenen Lärmaktionsplan der Stadt.

In der Gesamtgüterabwägung ist mit dieser Maßnahme jedoch restriktiv umzugehen, um den Belangen der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr Rechnung zu tragen.



Unterziele

- A3 Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
- C2 Erhöhung der Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls im Straßenverkehr

Wirkungen und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung des Stadtklimas
- Erhöhung der Lebensqualität
- Reduzierung der Lärmbelastung
- Reduzierung von CO₂-Emissionen

Akteure Stadt und Kreis Warendorf, Straßen NRW

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



C3 Tempo 30 innerorts - Anhang

Mit der Zustimmung des Bundesrats am 5. Juli 2024 tritt die Novellierung der StVO in Kraft. Diese Änderung soll insbesondere neue Handlungsspielräume für Länder und Kommunen eröffnen. Dadurch erhalten Kommunen mehr Möglichkeiten, um u. a. Tempo 30 und Bewohnerparken auszuweisen sowie Flächen für den Fuß- und Radverkehr bereitzustellen. Dabei gilt jedoch, dass die Sicherheit nicht beeinträchtigt werden und die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt werden muss. Die Regelungen betreffen im Einzelnen folgende Punkte:

- **Tempo 30:**

Eine Tempobeschränkung von 30 km/h kann zukünftig von Verkehrsbehörden leichter in Bezug auf Vorfahrtsstraßen, Spielplätze und viel genutzte Schulwege angeordnet werden. Ein Lückenschluss zwischen zwei Geschwindigkeitsbegrenzungen ist von 300m auf 500m verlängert worden.

- **Bussonderfahrtstreifen:**

Die Anordnung von Bussonderfahrtstreifen wird erleichtert. Dadurch soll ein geordneter und zügiger Betriebsablauf im ÖPNV gewährleistet werden.

- **Bewohnerparken:**

Künftig kann schon bei drohendem Parkraummangel Bewohnerparken angeordnet werden, um einem erheblichen Parkdruck vorzubeugen und negative Auswirkungen auf die Umwelt und das Stadtbild möglichst gering zu halten.

- **Flächen für den Rad- und Fußverkehr:**

Es soll erleichtert werden, Flächen für den Rad- und Fußverkehr bereitzustellen. Dabei muss die Straßenverkehrsbehörde konkret darstellen, inwieweit der motorisierte Individualverkehr sowie der öffentliche Verkehr nicht unangemessen beschränkt wird.

- **Sonderfahrspuren für verschiedene Mobilitätsformen**

Kommunen können Sonderfahrspuren für verschiedene Mobilitätsformen (z. B. Spuren für Wasserstoff- bzw. E-Autos oder Fahrgemeinschaften) erproben. Diese Maßnahme ist befristet bis Ende 2028.

- **Fußgängerüberwege**

Kommunen können künftig auch ohne besondere Gefahrenlage sichere Querungsmöglichkeiten (wie Zebrastreifen) für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Ältere und Kinder schaffen.

C4 Förderung E-Mobilität

| | |
|---------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | mittelfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Potenzialanalysen und strategischen Standortplanungen unter Berücksichtigung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) Planung und Ausbau eines Netzwerkes von öffentlichen und halböffentlichen Ladestationen, einschließlich Schnellladesäulen Integration von Ladepunkten in bestehende öffentliche Parkhäuser und Tiefgaragen Durchführung von Kampagnen zur Aufklärung der Bürgerinnen und Bürger über die Vorteile von Elektrofahrzeugen und verfügbare Förderungen Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs Bereitstellung von Flächen für den weiteren Ausbau von Lademöglichkeiten |
| Kosten: | Hohe Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> FöRi Elektromobilität |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Der wachsende Anteil an E-Fahrzeugen bedarf auch entsprechender (Schnell-)Lademöglichkeiten in der Fläche der gesamten Bundesrepublik. In der Stadt Warendorf konzentrieren sich die Angebote an Ladestationen auf die Kernstadt. An den vorhandenen Ladesäulen kann überwiegend mit einer Ladeleistung von 22 kW geladen werden kann. In den Ortsteilen besteht noch Ausbaupotenzial an öffentlichen Lademöglichkeiten. Im Rahmen des Deutschlandnetzes soll in Warendorf ein Schnellladepark entstehen.

Ziel dieser Maßnahme ist es, die öffentliche Ladeinfrastruktur systematisch auszubauen und am wachsenden Bestand der E-Fahrzeuge zu orientieren.

Die EU hat 2023 das Ende der Produktion von Verbrennungsmotoren für 2035 beschlossen. Umso wichtiger ist es, die Wirtschaft und Bevölkerung zu unterstützen und geeignete Infrastrukturen zu bieten, um einen Wechsel der Antriebsart im MIV zu erleichtern. Im Hinblick auf die Ladenachfrage durch Einwohner am Wohnort sollte generell bei Planungen von Neubauvorhaben eine ausreichende Versorgung mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden.



Zielbezug

Unterziele

A3 Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen

Wirkungen und Effekte

- Verbesserung des Stadtklimas
- Verbesserung der Luftqualität
- Reduzierung von CO₂-Emissionen
- Reduzierung der Lärmbelastung

Aktuelles

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements verfolgt die Stadt Warendorf die Strategie, dass der **städtische Fuhrpark sukzessive auf E-Fahrzeuge umgestellt wird**. Gemeinsam mit den Stadtwerken Warendorf wurden einige Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum errichtet. Weitere Ladesäulen werden folgen. (<https://www.warendorf.de/de/stadt/mobilitaet/elektromobilitaet/>)

Akteure Stadt Warendorf, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



C5 Ruhender Verkehr

| | |
|---------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | mittelfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Parkraumuntersuchungen in den jeweiligen Quartieren Überprüfung und Anpassung der gesamtstädtischen Parkraumstrategie Identifizierung und Umsetzung von gezielten Maßnahmen unter Berücksichtigung lokaler Mobilitätsanforderungen Sukzessiver Abbau von Einschränkungen im Längsverkehr (bspw. Ahndung von unerlaubtem Gehwegparken) |
| Kosten: | Mittlere Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> Keine bekannt |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Der ruhende Verkehr weist in den Ortsteilen teilweise Konflikte und Problemlagen auf.

Aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen für den ruhenden Verkehr in Wohngebieten sollen in einem regelmäßigen Turnus Parkraumkonzepte für Quartiere entwickelt werden. Dabei wird die gesamtstädtische Parkraumstrategie überprüft und angepasst. Diskussionen über das Parkraumangebot sind oft emotional und subjektiv, daher sind Fakten wichtig. Parkraumanalysen, die Angebot und Bedarf gegenüberstellen und Nutzergruppen identifizieren, bilden die Grundlage dieser Konzepte. Auf dieser Basis können Maßnahmen zur besseren Nutzung der Parkmöglichkeiten und Anpassungen des Parkraumangebotes ergriffen werden.

Kleinräumige Untersuchungen ermöglichen gezielte Maßnahmen unter Berücksichtigung lokaler Mobilitätsanforderungen für das jeweilige Quartier. Die multifunktionale Nutzung privater Stellplätze ist besonders in Bereichen mit unterschiedlichen Nutzungszeiten sinnvoll. Parkplätze von Supermärkten, Discountern und Unternehmen werden meist nur zu Geschäftszeiten benötigt, während Anwohner diese vor allem abends und nachts brauchen. Anwohner könnten gegen Entgelt berechtigt werden, diese Parkplätze zu bestimmten Zeiten zu nutzen. Dies könnte die nächtliche Parkraumnachfrage besser verteilen. Vor der Einführung solcher Maßnahmen sind rechtliche Prüfungen hinsichtlich Haftung und Lärmbelästigung notwendig.



LEBENSWERTES
WARENDORF

Zielbezug



MOBILITÄT FÜR
ALLE

Unterziele

- A4 Stadtverträgliches Parken
C2 Erhöhung der Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls im Straßenverkehr

Wirkungen und Effekte

- Optimierung der Parkraumnutzung
- Weniger Parksuchverkehre
- Stärkung der Mobilitätskultur
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Lebensqualität

Akteure Stadt Warendorf

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



C6 Umweltfreundliche City-Logistik

| | |
|---------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | mittelfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung und Kennzeichnung von Liefer- und Ladezonen in Wohnquartieren • Prüfung und Kennzeichnung von Paketstationen in Wohnquartieren • Förderung des Einsatzes von emissionsarmen KEP-Fahrzeugen (z. B. E-Lastenräder, E-Autos) • Förderung der Schaffung von E-Ladungs- und Betankungskapazitäten an logistischen Standorten • Förderung der Nutzung von Cross-Docking-Hubs für den Umschlag im Auslieferungsverkehr <p>➔ Erarbeitung einer Strategie mit Gewerbetreibenden und KEP-Dienstleister</p> |
| Kosten: | Hohe Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • FöRi MM • FöRi Nachhaltige städtische Mobilität • NeueWege.IN.NRW |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Vor dem Hintergrund des steigenden Sendungs- und Liefervolumens der Kurier- Express- und Paket-Dienstleister (KEP) und der daraus resultierenden wachsenden Rolle im (inner-)städtischen Verkehrsgeschehen gilt es, im Rahmen eines Zukunftsprogramms für die urbane Logistik in Warendorf Lösungen für verträgliche Anlieferverkehre zu entwickeln. Die Erarbeitung eines Zukunftsprogramms für die urbane Logistik zielt zum einen auf eine nachhaltige und verträgliche Ver- und Entsorgung der Innenstadt und somit auf die Belieferung des lokalen Einzelhandels ab.

Neben der Belieferung des lokalen Einzelhandels gilt es auch, Lösungen für das steigende Paketaufkommen, insbesondere durch den Online-Handel, zu entwickeln. Konflikte entstehen hier insbesondere in Quartieren mit engen Straßenräumen, in denen die Fahrzeuge der Logistikdienstleister keine legale Möglichkeit zum Halten finden und daher in zweiter Reihe halten. Störungen im Verkehrsfluss, Behinderungen des Fußverkehrs sowie sicherheitsrelevante Einschränkungen der Sicht sind die Folge.

Neue Ansätze zur City-Logistik mit umweltfreundlichen Fahrzeugen sind ebenfalls ein Baustein, die verkehrsbedingten Emissionen zu mindern. Dass die Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen im Wirtschaftsverkehr bereits vonstattengeht, zeigen bspw. die aktuellen Entwicklungen bei der Deutschen Post, die mit elektrobetriebenen Lieferfahrzeugen sukzessive ihre Last-Mile-Logistikflotte auf umweltfreundliche Antriebe umstellt, oder beim Branchenriesen Amazon, der bereits im Jahr 2019 insgesamt 100.000 Elektro-Lieferwagen bis zum Jahr 2030 bestellt hat.



Unterziele

- A3 Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
- D2 Erreichbarkeit der Innenstadt optimieren
- D4 Erreichbarkeit der Gewerbegebiete optimieren
- D5 Verträgliche Einbindung der Güter- und Logistikverkehre in der Stadt
- E2 Umweltfreundliche Technologien im Verkehr stärken

Wirkungen und Effekte

- Reduzierung der Umweltbelastung
- Verbesserung des Stadtclimas
- Erhöhung der Lebensqualität
- Verringerung der Verkehrsbelastung durch parkende KEP-Fahrzeuge
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Akteure Stadt Warendorf, IHK, Handwerkskammer, Gewerbetreibende, KEP-Dienstleister

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



D | Handlungsfeld Altstadt und Aufenthaltsqualität

Aufbauend auf den Zielen des ISEK für die historische Altstadt⁵, nach denen u. a. die Förderung von Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden soll, steht eine perspektivische Attraktivitätssteigerung im Zentrum der Analyse. Hierzu gilt es laut ISEK (Auszug aus Zielen für die Altstadt):

- Durchgangsverkehr möglichst zu vermeiden
- Das Parkplatzangebot für Altstadtbewohnerinnen und -bewohner im nahen Umfeld der Wohnung zu gewährleisten
- Besuchende finden attraktive Parkplatzangebote an der Peripherie der Altstadt mit kurzen und einladenden Wegen in die Innenstadt
- Notwendige Erschließungsfahrten in verträglicher Form ohne Störung des Stadtbildes abzuwickeln

Auch in den Öffentlichkeitsbeteiligungen und Gesprächen mit der Stadtverwaltung wurden diese Ziele bzw. Wünsche nach mehr Verkehrsberuhigung, höherer Qualität für Nahmobilität und besonders die Steigerung der Aufenthaltsqualität deutlich. Gleichzeitig müsse ein gutes Parkangebot für die Anwohnenden der Altstadt gewährleistet werden.

Für diese Ziele wurden in den vergangenen Jahren bereits verschiedene Maßnahmen geplant und teilweise umgesetzt. Zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs wurde aufbauend auf einem Verkehrskonzept von 1980 ein „Schlaufensystem“ aus Einbahnstraßenregelungen zur Erschließung der vier Bezirke entwickelt und eingeführt. In Abbildung 26 sind die aktuelle Verkehrsführung und die verschiedenen Straßenkategorien dargestellt. Die Einbahnstraßenregelungen verhindern einen großen Teil der Durchgangsverkehre in der Altstadt, da die Fahrzeiten verlängert und unattraktiver werden. Weiterhin ist die Durchfahrt der Altstadt in Nord-Süd Richtung über das Emsviertel jedoch möglich. Das Schlaufensystem hat sich über die Jahre bewährt. Das Ziel, den Durchgangsverkehr möglichst zu vermeiden, wird dadurch größtenteils bereits erreicht. Gleichzeitig erhöhen sich allerdings auch Fahrten durch Parksuchverkehre und weitere Erschließungsfahrten.

Über die aktuelle Verkehrsführung hinaus wurde in den Öffentlichkeitsveranstaltungen und den Zielvorgaben des Mobilitätskonzepts ein Um- und Weiterdenken des Schlaufensystems gefordert. Somit können weitere Lösungsperspektiven der autoarmen (oder autofreien) Innenstadt zugunsten anderer Nutzungen in der Maßnahmenentwicklung betrachtet werden, um den Durchgangsverkehr und Erschließungsfahrten weiter zu senken.

⁵ Integriertes Stadtentwicklungskonzept „Altstadt Warendorf“, 2013

Abbildung 26: Verkehrsführung innerhalb der historischen Altstadt

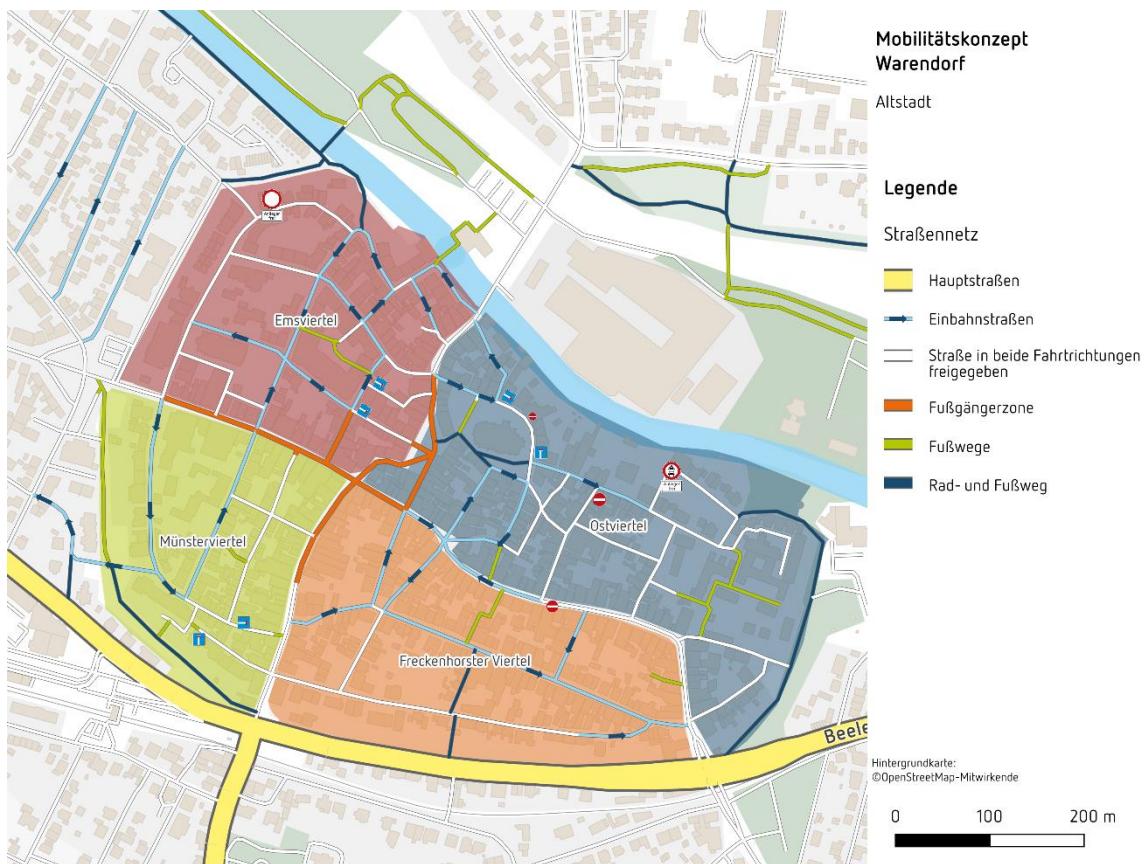


Tabelle 4: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Altstadt und Aufenthaltsqualität

| D Altstadt und Aufenthaltsqualität | Priorität |
|---|-------------------|
| D1 Verkehrsberuhigte Altstadt | Schlüsselmaßnahme |
| D2 Aufwertung öffentlicher Straßenräume | Schlüsselmaßnahme |
| D3 Mehr Grün im Straßenraum | Schlüsselmaßnahme |

D1 Verkehrsberuhigung Altstadt

| | | | | |
|---|---|--|--|--|
| Priorisierung | | | | |
| Zeitrahmen | mittelfristig | | | |
| Bausteine | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Fortführung und Umsetzung der bereits vorgeschlagenen und geplanten Maßnahmen aus dem ISEK und dem Parkraumkonzept zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt • Sukzessive Verkehrsberuhigung der Warendorfer Innenstadt • Öffentlichkeitswirksame Bekanntmachung durchgeführter Anpassungen mit Darstellungen der jeweiligen Hintergründe • Gewinnung von Akteuren für eine autoarme Innenstadt • Umsetzung und Planung von autoarmen Verkehrsversuchen | | | | |
| Kosten: | Hohe Kosten | | | |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • FöRi-Nah • FöRi-MM | | | |
| Personalaufwand | | | | |

Beschreibung

Das historische Zentrum Warendorfs bietet mit viel Aufenthaltsqualität grundlegend eine hohe Attraktivität für die Bürgerinnen und Bürger. Dennoch wird die Attraktivität durch unterschiedliche Verkehrsbelastungen eingeschränkt. Die Einbahnstraßen- bzw. Schlaufenregelung verhindert Durchgangsverkehre in der Altstadt, trotzdem finden teilweise noch viele Erschließungsfahrten innerhalb der Altstadt statt. Auch die Konkurrenzsituation zwischen Anwohnerparken und den Parksuchverkehren der Besucher belastet die Altstadt. Um dem entgegenzuwirken, wurden die Bewirtschaftungsmaßnahmen des Parkraumkonzepts Ende 2023 umgesetzt.

Ziel der Maßnahme ist es, ausgehend von der Idee einer autoarmen Altstadt, Vorschläge in die öffentliche und politische Diskussion einzubringen, die dazu beitragen können, die Warendorfer Innenstadt in den Bereichen Aufenthaltsqualität, Klimaresilienz, Erreichbarkeit, Wirtschaftskraft und Wohn- bzw. Lebensqualität langfristig zu stärken. Für diesen Zusammenhang bestehen unterschiedliche Ansätze wie die Einrichtung von Einbahnstraßen oder verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereiche, Ausweitungsoptionen der Fußgängerzone sowie die Sperrung von Straßen für den Kfz-Verkehr. Die Eignung dieser Ansätze kann sukzessive geprüft, in Verkehrsversuchen oder Reallaboren erprobt und unter Beteiligung der Öffentlichkeit diskutiert werden.



Zielbezug

Unterziele

- A1 Zukunftsfähige und klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums
- A2 Stärkung von qualitativ hochwertigen Verweil- und Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- A5 Nahmobilitätsfreundliche Altstadt und Quartiere

Wirkungen und Effekte

- Weniger Parksuch- und Erschließungsverkehr
- Weniger Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr
- Reduzierung Luft- und Lärmbelastung
- Höhere Qualität für Nahmobilität
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Lebensqualität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Akteure

Stadtverwaltung Warendorf, Einzelhandel und Gewerbetreibende, IHK, Handwerkskammer

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



D1 Verkehrsberuhigung Altstadt - Anhang

Als eine Möglichkeit wurde die **Erweiterung der Fußgängerzone** betrachtet. Dabei wurden Potenziale zur Erweiterung auf der Emsstraße von der bestehenden Fußgängerzone in Richtung Norden sowie auf der Oststraße von der bestehenden Zone in Richtung Osten identifiziert. Dort finden sich noch viele Geschäfte in der Erdgeschossnutzung. Generell ist der Charakter der Fußgängerzone, trotz aktuell erlaubtem Kfz-Verkehr, spürbar. Durch eine Ausweitung der Fußgängerzone werden nicht nur die Bedingungen für die Nahmobilität gestärkt, darüber hinaus können neue Aufenthalts- und Gestaltungselemente generell zu einer Attraktivitätssteigerung der Altstadt beitragen, wovon wiederum auch der Einzelhandel profitiert.

Blick in die Emsstraße



Blick in die Oststraße



D2 Aufwertung öffentlicher Straßenräume

| | | | | |
|---|---|--|--|--|
| Priorisierung | | | | |
| Zeitrahmen | mittelfristig | | | |
| Bausteine | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Verbreiterung der nutzbaren Gehwege in zentralen Versorgungsbereichen Konfliktarme Führung: Trennung vom Radverkehr, Reduzierung der Konflikte mit ruhendem Verkehr, Vermeidung der Beeinträchtigung der Wegequalität durch Aufsteller des Einzelhandels/ Außengastronomie Einrichtung barrierefreier Wege (z. B. ebene Oberflächen, Tastkanten für sehbehinderte Personen etc.) Weitere Querungshilfen einrichten Erhöhte Aufenthaltsqualität bspw. durch regelmäßige Sitz- und Spielgelegenheiten, angemessene Beleuchtung sowie eine verstärkte Begrünung und Verschattung | | | | |
| Kosten: | Hohe Kosten | | | |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah FöRi-MM Städtebauförderung | | | |
| Personalaufwand | | | | |

Beschreibung

Mit der Gestaltung öffentlicher Stadt- und Straßenräume soll nicht nur die Verkehrsqualität insbesondere für den Fußverkehr, sondern auch die Attraktivität der Stadt Warendorf gesteigert werden. Die Aufwertung kann dabei unter anderem neue Sitzmöglichkeiten, Begrünung/Baumpflanzung, Spielgeräte sowie neue Bodenbeläge und Radabstellanlagen enthalten.

Das Ziel ist, die Attraktivität der Altstadt zu erhöhen, somit mehr Besucher anzusprechen, die sich in der Stadt aufhalten und nahmobil unterwegs sind. Neben der Förderung des lokalen Einzelhandels und der Gastronomie wird so auch ein Beitrag zum Klimaschutz bzw. zur Klimafolgeanpassung geleistet.

An verschiedenen Stadträumen in der Altstadt Warendorfs bestehen Potenziale zur Aufwertung. Dies betrifft vor allem Plätze und Straßen im Innenstadtbereich, aber auch die innenstadtnahen, gemischten Quartiere sowie die Wohnumfelder sind hierbei zu berücksichtigen. Es sollten systematisch die (Teil-)Räume untersucht und Aufwertungen entwickelt werden.

Dabei sind nicht immer große Umbauten oder dauerhafte Lösungen nötig. So können z. B. auch Bäume bzw. Pflanzen in entsprechenden Pflanzkübeln platziert werden, so dass ein Aufreißen des Untergrunds nicht erforderlich wird. Weiter sind temporäre Installationen denkbar, z. B. Sitz- und Spielmöglichkeiten während der warmen Monate.



Unterziele

- A1 Zukunftsfähige und klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums
- A2 Stärkung von qualitativ hochwertigen Verweil- und Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- A5 Nahmobilitätsfreundliche Altstadt und Quartiere

Wirkungen und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Stärkung der Mobilitätskultur
- Gesundheitsförderung
- Erhöhung der Lebensqualität
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung des Stadtclimas

Akteure Stadt Warendorf

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



D2 Aufwertung öffentlicher Straßenräume - Anhang

Die Aufwertung öffentlicher Straßenräume ist ein zentrales Element städtischer Entwicklung, da diese Räume nicht nur der Mobilität dienen, sondern auch das soziale, wirtschaftliche und ökologische Leben einer Stadt stark beeinflussen. Attraktive und gut gestaltete Straßenräume fördern das Wohlbefinden der Bürgerinnen und Bürgern, steigern die Lebensqualität und tragen zur Verbesserung des städtischen Zusammenhalts bei. Sie bieten Orte der Begegnung, fördern nachhaltige Mobilität und stärken lokale Wirtschaftsräume. Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums sind:

- **Begrünung:**

Die Begrünung öffentlicher Straßenräume verbessert nicht nur die Umweltbedingungen und das Stadtklima, sondern auch die Lebensqualität der Menschen. Eine gut durchdachte und geplante Begrünung trägt dazu bei, urbane Gebiete umweltfreundlicher, gesünder und attraktiver zu gestalten. Bäume, Grünflächen, Hecken und Blumen sind wichtige Elemente für den Fußverkehr. Durch die unterschiedlichen Jahreszeiten verändern sich diese, wodurch zu Fuß Gehende immer wieder neue Eindrücke erhalten. Durch eine durchdachte räumliche Gliederung der Bepflanzung kann eine Straße zum Gehen einladen.



- **Sitzgelegenheiten:**

Gemäß dem Motto „Mobilität braucht auch Orte der Immobilität“ kommt dem längeren Verweilen sowie dem kurzzeitigen Erholen und Rasten im öffentlichen Raum eine steigende Bedeutung zu. Im Hinblick auf den demographischen Wandel ist es gerade für ältere Menschen notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig zu sein.

Neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen sind auch **ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten** ein wichtiger Baustein der Fußverkehrsförderung. Sie tragen dazu bei, auch im Alter ein aktives Leben zu führen.

Die Gestaltung von Sitzgelegenheiten kann sehr vielfältig sein. Beispielsweise können Sitzelemente in vorhandene Elemente (z. B. Streugutbehälter, Poller) im öffentlichen Raum integriert werden.

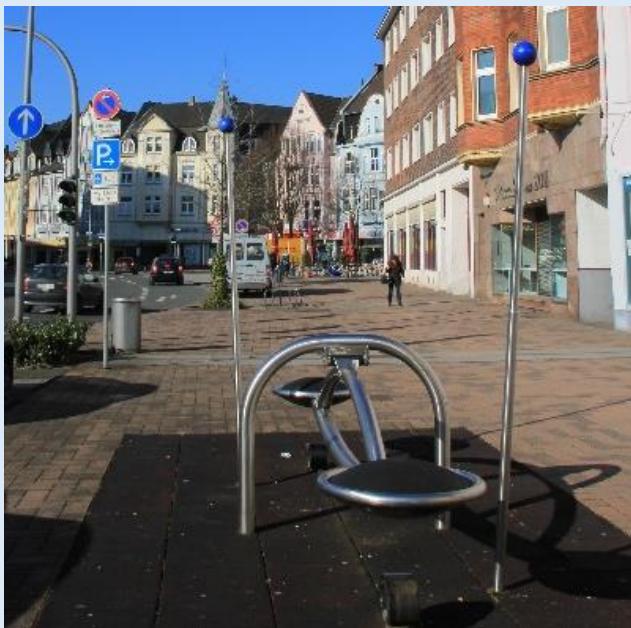


- **Wetterfestigkeit:**

An sonnigen Tagen sollten schattige Sitzgelegenheiten vorhanden sein, z. B. durch Bäume oder Sonnensegel. Die Oberflächen der Sitzmöbel dürfen sich nicht zu stark erhitzten oder zu sehr abkühlen. Bei der Materialwahl ist daher auf eine geringe Temperaturleitfähigkeit zu achten. Vorhandene Sitzgelegenheiten sind entsprechend aufzuwerten – inklusive einer dauerhaften Pflege, denn Sitzgelegenheiten sind nur attraktiv, wenn sie sauber, intakt und ansprechend gestaltet sind. Verweilzonen und Wartebereiche von Haltestellen sollten möglichst so in die Bebauung eingegliedert sein, dass diese vor Wind geschützt sind. Das vereinfacht auch den Schutz vor Regen, z. B. durch eine Überdachung.

- **Spielelemente:**

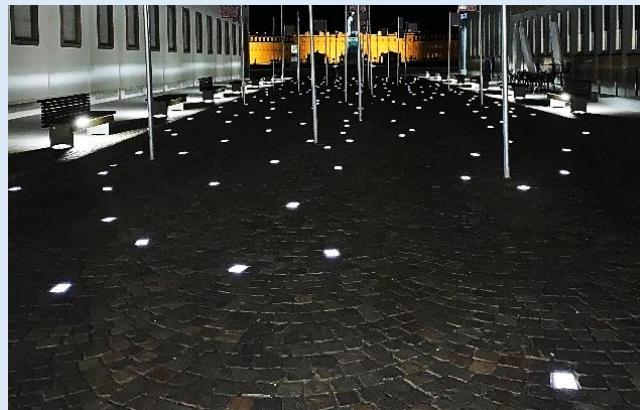
Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern, ist in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen als Aktionsraum auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden.



- **Beleuchtungselemente:**

Unbeleuchtete Plätze, Unterführungen oder Parks stellen nachts bzw. in den Wintermonaten für viele Menschen einen (subjektiven) Angstraum dar.

Eine ausreichende Beleuchtung wirkt hingegen positiv auf das subjektive Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität, beispielsweise beim Warten auf Anschlüsse von Bus und Bahn. Gleichzeitig können durch entsprechende Beleuchtung gestalterische Akzente gesetzt oder Wegweisungen kommuniziert werden.



- **Temporäre Nutzung:**

Temporäre Nutzungsänderungen können Anwendung finden, um mögliche Verlagerungen der Flächeninanspruchnahme in Bezug auf ihre Wirkung und Akzeptanz zu testen. Der Gestaltung und dem Umfang der Realisierung temporärer Nutzungen sind dabei keine kreativen Grenzen gesetzt.

Entsprechend der ortsspezifischen Belange können Stellplätze neben flexiblen Sitzelementen, Spielflächen oder Verweilplätzen auch für Radabstellmöglichkeiten oder Aufsteller genutzt werden, um die eigentlichen Gehwege im Seitenraum freizuhalten und eine barrierefreie Fortbewegung sicherzustellen.



D2 Aufwertung öffentlicher Straßenräume – Anhang

Best-Practice-Beispiel: Ortsdurchfahrt Rudersberg (Rems-Murr-Kreis)

Vorher



Nachher



Rudersberg ist eine Gemeinde mit knapp 11.000 Einwohnern in Baden-Württemberg. Der Ortskern wird von der Landesstraße L1080 durchquert und war in der Vergangenheit täglich stark belastet. Der Fokus des Umbaus lag deshalb auf der Gestaltung einer attraktiven und lebenswerten Ortsmitte bei einer gleichzeitigen Reduzierung von Verkehrsaufkommen, Lärm und Schadstoffausstoß. Insbesondere das „Shared Space“-Konzept, bei dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind, spielte eine zentrale Rolle in der Neugestaltung. Zudem konnte sich die Bevölkerung aktiv in den Planungsprozess einbringen, unter anderem durch eine einwöchige offene Werkstatt.

Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt hat das Ortszentrum erheblich aufgewertet, die Aufenthaltsqualität gesteigert und die Verkehrssicherheit erhöht. Dabei wurde der Straßenraum grundlegend umgestaltet, um den Kfz-Verkehr zu verringern und zu beruhigen. Ein einheitlich heller Belag für Fahrbahn und Gehwege sowie breite, abgesenkte Gehwege und dicht an beiden Fahrbahnranden aufgestellte Straßenleuchten ermutigen Auto- und Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer, langsamer zu fahren und Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmende zu nehmen. Zudem wurde die Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 30 begrenzt. Zu Fuß Gehende und Radfahrende profitieren von vergrößerten Aufenthaltsbereichen, neuen Sitzgelegenheiten und zusätzlicher Begrünung.

Das Projekt mit dem Motto „Ortsdurchfahrt Rudersberg – eine Gemeinde erobert ihre Mitte zurück“ wurde 2015 abgeschlossen und 2016 mit dem zweiten Platz des Deutschen Verkehrsplanungspreises ausgezeichnet.

Die Reduktion des Verkehrs lässt sich deutlich belegen: Zwischen 2009 und 2016 sank die werktägliche Verkehrsbelastung um 32 %, von 11.400 auf 7.700 Fahrzeuge. Auch der Anteil des Schwerlastverkehrs ging im gleichen Zeitraum von 7 % auf 4 % zurück. Diese Veränderungen haben zu einem Anstieg privater Investitionen in die umliegenden Gebäude und einer Neuansiedlung von Einzelhandels- und Gastronomieangeboten geführt.

Quellen: <https://ortsdurchfahrt-rudersberg.de/>, eigene Aufnahmen

D2 Aufwertung öffentlicher Straßenräume – Anhang

Best-Practice-Beispiel: Sendlinger Straße in München

Der Umbau der Sendlinger Straße in München zur Fußgängerzone war ein bedeutendes städtebauliches Projekt, das darauf abzielte, die Lebensqualität in der Innenstadt zu verbessern. Die Straße, die zuvor stark vom Autoverkehr geprägt war, wurde abschnittsweise für den motorisierten Verkehr weitgehend gesperrt und in einen Raum umgestaltet, der Zufußgehenden und Radfahrenden vorbehalten ist.

Nach dem erfolgreichen Verkehrsversuch im nördlichen Teil im Jahr 2013 wurde die Maßnahme 2016 im Zuge eines einjähriges Verkehrsversuchs auf den südlichen Teil ausgeweitet. Während des gesamten Versuches wurden die Bürgerinnen und Bürger durch verschiedene Partizipationsprozesse und verschiedenen Aktionen (z. B. Straßenmalfest, PARK(ing) DAY, Sendlinger Straßenzauber) begleitet. Nach der erfolgreichen Evaluation im Jahr 2017 wurde die Straße mit weiteren Umbaumaßnahmen dauerhaft in eine Fußgängerzone umgewandelt. Dabei wurde die Barrierefreiheit verbessert, neues Stadtmobiliar aufgebaut sowie neue Baumstandorte wurden eingerichtet.

Auswirkungen auf das lokale Gewerbe

Die Ergebnisse zeigen, dass die Zahl der Fußgänger, vor allem an Samstagen, gestiegen ist. 57 % der Gewerbetreibenden berichteten von stabilen Kundenfrequenzen, während 78 % der Unternehmen angaben, dass ihre Umsätze gleichgeblieben oder gestiegen seien. Kritisiert wurde die schlechtere Zugänglichkeit für den Lieferverkehr, da über 50 % der Befragten Schwierigkeiten mit den Lieferzeiten hatten.

Die Umgestaltung führte zu einer höheren Zufriedenheit bei Kunden und Mitarbeitenden, insbesondere durch die verbesserte Aufenthaltsqualität und das positive Image der Straße. Insgesamt bewerteten 63 % der Gewerbetreibenden die Maßnahmen positiv, obwohl es Herausforderungen bei der Logistik gab. Die Sendlinger Straße wird als positives Beispiel für die wirtschaftsfördernde Wirkung von Fußgängerzonen angesehen⁶⁷.

Die Sendlinger Straße während und nach der Umbauphase



Quellen: Umweltbundesamt, Green City, Studio Stadt Region

⁶ <https://www.greencity.de/projekt/erweiterung-der-fussgaengerzone-sendlinger-strasse/>

⁷ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2023/4/18/458966b668e26f8d0d0d222c30d75594/uba-broschuere-schluesselfaktoren-umgestaltung-strassenraum-2023.pdf>

D3 Mehr Grün im Straßenraum

| | | | | | |
|---------------------|--|--------------|--|--|--|
| Priorisierung | | | | | |
| Zeitrahmen | | Daueraufgabe | | | |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Vergrößerung der Freiflächen bzw. Schaffung von Grünflächen bei Planungen und Umbauten Etablierung eines Patenschaftssystems für Anwohnende, ggf. Verknüpfung mit aktuellen Aktionen Prüfung der Begrünung von Bushaltestellen | | | | |
| Kosten: | Hohe Kosten | | | | |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> FöRi-kom-Stra | | | | |
| Personalaufwand | | | | | |

Beschreibung

Eine attraktive Straßenraumgestaltung mit einem größeren Anteil an Grünflächen hat nicht nur stadtgestalterische, sondern auch mikroklimatisch positive Auswirkungen. So können Straßenbegleitgrün, Bäume, Beete und weitere Grünflächen dazu beitragen die Luftfeuchtigkeit zu erhöhen, Temperaturen zu senken, Feinstaub zu binden und damit insgesamt die Luftqualität zu verbessern. Auch der Schattenwurf von Pflanzen und Bäumen hilft, das Aufheizen von Flächen zu vermeiden, und bietet einen natürlichen Sonnenschutz für die Bevölkerung. Daher sollte das Thema bei Neu- und Umbauten im Straßenraum immer mitgedacht werden. Neben dauerhaft implementierten Grünflächen kann auch temporäre Bepflanzung einen Beitrag leisten. Weiter ist zu prüfen, ob z. B. die Dächer von ÖPNV-Haltestellen begrünt werden können. Es ist zu beachten, dass Aufstellflächen der Feuerwehr vorgehalten werden und die Erreichbarkeit von Schutzzonen gegeben sind. Es bietet sich die Übernahme von Patenschaften der Anwohnenden für Straßenbegleitgrün (z. B. Betreuung/Bepflanzung von Baumscheiben oder Grünbeeten) als Möglichkeit zur stärkeren Einbindung der lokalen Bevölkerung an. Dadurch kann nicht nur die öffentliche Hand entlastet werden, sondern man gibt der Bevölkerung auch die Möglichkeit, ihren Straßenraum individuell zu gestalten, was wiederum die Identifikation mit diesem erhöht. Als weitere Unterstützung kann die Stadt beratend tätig sein oder auch Pflanzen bzw. Samen zur Verfügung stellen. Verschiedene Aktionen, auf denen aufgebaut werden kann, sind in diesem Bereich in der Stadt Warendorf schon vorhanden (Blühwiesenaktion, Essbare Stadt, Insektenpfad).



Unterziele

- A1 Zukunftsfähige und klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums
- A2 Stärkung von qualitativ hochwertigen Verweil- und Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- A3 Minimierung verkehrsbedingter Umweltauswirkungen

Wirkungen und Effekte

- Gesundheitsförderung
- Erhöhung der Lebensqualität
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung des Stadtklimas
- Förderung der Biodiversität

Akteure Stadt Warendorf, Baumpaten

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf

D3 Mehr Grün im Straßenraum – Anhang

Beispiele temporäres Grün



Beispiel Baumpatenschaft



E | Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Mobilitätsmanagement soll dazu beitragen, eine klimafreundliche und (kosten-)effiziente Mobilität in der Stadtgesellschaft zu implementieren und zu fördern. Dazu wird die Steuerung des Alltagsverhaltens der einzelnen Verkehrsteilnehmenden durch zielgruppenspezifische Ansprache mittels öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen wie z. B. Mobilitätsaktionen/-tage, Wettbewerbe o. ä. eingesetzt. Der Stadt Warendorf kommt dabei vor allem eine initiiierende, koordinierende und beratende Rolle zu. Mobilitätsmanagement lässt sich in kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement unterteilen. In den jeweiligen Bereichen stehen individuelle Ansätze und Maßnahmen zur Verfügung.

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements müssen nicht nur initiiert und koordiniert werden, sondern erfordern in der Regel auch Überzeugungsarbeit seitens der Kommune. Dementsprechend wichtig ist die Einbindung von Akteuren und Multiplikatoren. Mobilitätsmanagement ist eine Querschnittsaufgabe, die eine Vielzahl von Berührungspunkten zu den bereits dargestellten Handlungsfeldern aufweist und daher ein strukturiertes Vorgehen erfordert.

Als „weiche“ und weniger investive Maßnahmen zielen Mobilitätsmanagementmaßnahmen darauf ab, die Mobilität in einer Kommune möglichst effizient sowie stadt- und umweltverträglich zu gestalten. Darüber hinaus sollen die Maßnahmen der anderen Handlungsfelder entsprechend ergänzt und miteinander verknüpft werden.

Tabelle 5: Maßnahmenverzeichnis - Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

| E Mobilitätsmanagement | Priorität |
|--|-------------------|
| E1 Kommunales Mobilitätsmanagement | hoch |
| E2 Betriebliches Mobilitätsmanagement | mittel |
| E3 Schulisches Mobilitätsmanagement | Schlüsselmaßnahme |
| E4 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation | hoch |

E1 Kommunales Mobilitätsmanagement

| | |
|--------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | kurzfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Erhebung relevanter Daten (z. B. Mobilitäts- und Wohnstandortbefragung, Fuhrparkdaten, usw.) Förderung und Unterstützung von Homeoffice-Modellen Installation von E-Lademöglichkeiten für Kfz und Fahrrad Verbesserung der Voraussetzungen zur Nutzung von Pkw-Alternativen auf dem Weg zur Arbeit bzw. auf Dienstwegen |
| Kosten: | Mittlere Kosten |
| Förder-möglichkeit | <ul style="list-style-type: none"> FöRi MM Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030 |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Das Thema Mobilitätsmanagement befasst sich damit, auch außerhalb von baulich-infrastrukturellen Maßnahmen die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige und soziale Mobilität zu schaffen bzw. zu verbessern. Dabei kommen der Kommune vor allem initierende, koordinierende und beratende Aufgaben zu. Die Kommune übernimmt eine Vorbildfunktion und kann neue Ideen und Konzepte erproben. Innerhalb der Stadtverwaltung gilt es mit positivem Beispiel voranzugehen und die Mobilität unter den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nachhaltig aufzustellen und zu fördern.

In Warendorf sind bereits Ansätze des Mobilitätsmanagements vorhanden (z. B. Teilnahmen an Aktionen wie Stadtradeln und der Europäischen Mobilitätswoche, Umstellung der Dienstwagenflotte auf E-Antriebe, Bereitstellung von Carsharing-Parkplätzen auf städtischen Parkplätzen) bzw. befinden sich in Planung. Hier müssen vor allem entsprechende Mittel im städtischen Haushalt zur Verfügung gestellt werden. Weitere Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements können u. a. sein:

- Verstärkte Nutzung des Umweltverbunds bei Dienstfahrten
- Dienstfahrzeugflotte um Pedelecs und Lastenräder erweitern
- Förderung von Fahrgemeinschaften
- Finanzierungs- und Anreizmodelle für Mitarbeitende schaffen (Leasing Diensträder, E-Fahrzeuge)
- Private Nutzung des städtischen Fuhrparks nach Dienstschluss



Unterziele

B5 Kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement ausbauen
E1 Verkehrsmittel vernetzen und aufeinander abstimmen

Wirkungen und Effekte

- Stärkung der Mobilitätskultur
- Gesundheitsförderung
- Erhöhung der Lebensqualität
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- ÖPNV-Imagegewinn

Umsetzungshinweise

- Fortbildungen zum Thema Mobilitätsmanagement finden sich beim Zukunftsnetz Mobilität NRW (www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/qualifizierung)

Akteure Stadt Warendorf

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



E2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

| | |
|---------------------|---|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | mittelfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Zusammenstellung einer Maßnahmensammlung zur Etablierung von Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Betriebe und Gewerbe Erhebung relevanter Daten (z. B. Mobilitäts- und Wohnstandortbefragung, Fuhrparkdaten, usw.) Installation von E-Lademöglichkeiten für Kfz und Fahrrad Verbesserung der Voraussetzungen zur Nutzung von Pkw-Alternativen auf dem Weg zur Arbeit (z. B. Schaffung von Infrastruktur wie qualitativ hochwertiger Radabstellmöglichkeiten, Reparaturmöglichkeiten, Förderungen von Pedelec- und Lastenradleasing für Mitarbeitende, Jobtickets usw.) |
| Kosten: | Geringe Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> FöRi MM |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Betriebliches Mobilitätsmanagement setzt an der alltäglichen Mobilität von Betrieben, Unternehmen und Gewerbe an und hat zum Ziel, durch deren Steuerung zur effizienten, stadtverträglichen und umweltfreundlichen Mobilität beizutragen. Dazu ist es erforderlich, eine möglichst große Anzahl an Betrieben, Unternehmen und Gewerben als Kooperationspartner zu gewinnen. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Mitarbeitermobilität entsprechend den Bedürfnissen der Beschäftigten zu verbessern. Zudem soll die Effizienz bei Betreiber- und Finanzierungsmodellen für betriebliche Fahrzeugflotten gesteigert werden.

Um ein Informations- und Unterstützungsangebot für Unternehmen aufzubauen, sollte eine zentrale Stelle in der Verwaltung ausgebildet werden (z. B. beim Zukunftsnetz NRW), an die sich die Unternehmen bei Fragen wenden können (hier eignet sich der:die Mobilitätsmanger:in). Es empfiehlt sich aktiv auf mittlere und große Unternehmen in Warendorf zuzugehen. Ein aktueller Ansatz ist in Warendorf das erstellte Mitfahrerportal „Fahr mit!“. Weitere Maßnahmen die Unternehmen empfohlen werden oder von städtischer Seite durchgeführt werden können, sind u.a. folgende:

- Erhebung relevanter Daten durch Mitarbeitendenbefragungen (Arbeitsweg, genutzte Verkehrsmittel etc.)
- Entwicklung standortbezogener oder unternehmensbezogener Mobilitätskonzepte (z. B. für Gewerbegebiete)
- Verbesserte Nutzung von Pkw-Alternativen auf dem Weg zur Arbeit (Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten, Einrichtung von Duschen, Förderung Bike Leasing, Jobticket)



Unterziele

B5 Kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement ausbauen

E1 Verkehrsmittel vernetzen und aufeinander abstimmen

Wirkungen und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Stärkung der Mobilitätskultur
- Gesundheitsförderung
- Erhöhung der Lebensqualität
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- ÖPNV-Imagegewinn

Umsetzungshinweise / Best-Practice / Aktuelles

- Fortbildungen zum Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement finden sich beim Zukunftsnetz Mobilität NRW (www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/qualifizierung/fortbildung-bmm) und im IHK-Netzwerk „Betriebliche Mobilität NRW“

Akteure

Stadt Warendorf, Kreis Warendorf, Polizei, ADFC, VCD, Unternehmen in Warendorf, IHK, HWK

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



E3 Schulisches Mobilitätsmanagement

Priorisierung    

Zeitrahmen mittelfristig

Bausteine

- Weiterführung der (Rad-)Schulwegplanung für alle Schulen und Kitas
 - Erstellung digitaler Schulwegpläne
- Aktive Hilfestellung zur Erarbeitung von Kita- und Schulwegplänen
- Prüfung der Einrichtung von Hol- und Bringzonen für alle Grundschulen
- Prüfung der temporären Vollsperrung von Straßen zu Schulanfangs- und -endzeiten für den fließenden Kfz-Verkehr, z. B. durch Verkehrsversuche
- Teilnahme an oder Durchführung von Mobilitätsaktionen, Mobilitätstagen o. Ä.
- Einführung von Programmen zur Schulwegmobilität (z. B. Walking Bus, Cycle Trains, Verkehrspaten, ÖPNV-Trainings)

Kosten: Mittlere Kosten

Fördermöglichkeiten  

Personalaufwand   

Beschreibung

Das schulische Mobilitätsmanagement in Warendorf weist aktuell noch einige Defizite auf; derzeit beschränkt es sich lediglich auf die Planung von Schulwegeplänen. Diese Pläne sind zwar ein wichtiger Bestandteil, reichen jedoch bei weitem nicht aus, um eine umfassende und nachhaltige Mobilitätsstrategie für Schulen zu gewährleisten. Erforderlich sind darüber hinaus Maßnahmen und Aktionen, die darauf abzielen, dass Kinder und Jugendliche frühzeitig ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilität entwickeln. Werden Kinder und Jugendliche für eine Mobilität abseits der familiären Pkw-Nutzung sensibilisiert, fördert dies ihre sichere und eigenständige Fortbewegung und sorgt dafür, dass sie in zukünftigen Lebensphasen Alternativen zum Pkw nutzen. Entscheidend ist hierbei die Initiative der Kommune sowie der Einbezug von Schulleitung, Schulmitarbeitenden (und ggf. Kitas) und Eltern. Zur Verbesserung der Schulwegmobilität sind sowohl strategische als auch praxisorientierte Ansätze sinnvoll. Strategisch sollten relevante Akteure (Verwaltung, Schulen, Elternkreise etc.) angesprochen, zusammengebracht und für das Thema sensibilisiert werden, um langfristig eigenständige Aktionen zu fördern. Praxisorientierte Maßnahmen und Aktionen in den Schulen und ihrem Umfeld können dann gezielt die Themen Sicherheit, Umweltfreiheit und Attraktivität ansprechen. Die bestehenden Schulwegpläne sollten erneuert und digital bereitgestellt werden. Sowohl im Mobilitätsbeirat als auch in den Öffentlichkeits-Beteiligungen wurde das Thema als sehr wichtig angesehen und entsprechend als Schlüsselmaßnahme aufgenommen.



Unterziele

- B5 Kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement ausbauen
- C3 Mehr- und Bewegungsräume für Kinder
- C5 Sichere und bewegungsfördernde Schulwege
- E1 Verkehrsmittel vernetzen und aufeinander abstimmen

Wirkungen und Effekte

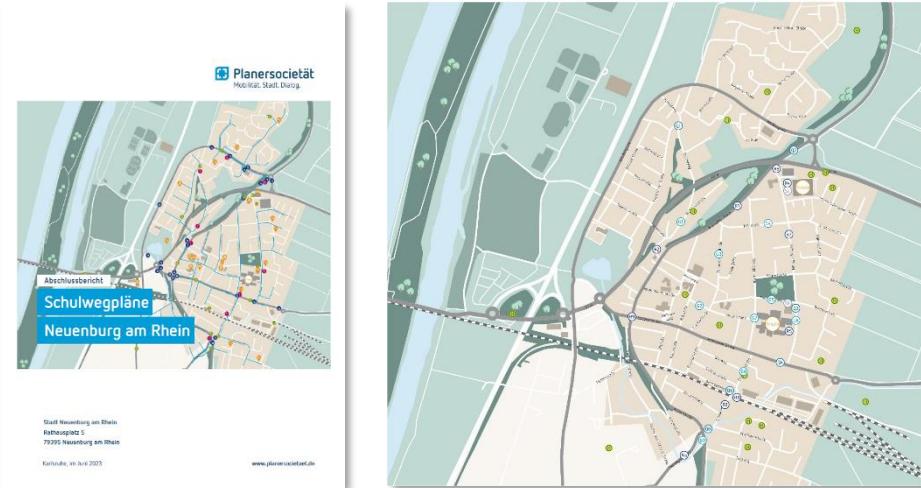
- Frühzeitige Verkehrserziehung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung von Hol- und Bringverkehren
- Stärkung der Mobilitätskultur
- Gesundheitsförderung
- Stärkung des Gemeinschaftsgefühls und der sozialen Interaktion
- Entlastung der Kommune

Akteure Stadtverwaltung Warendorf, Kreis Warendorf, Schulen, Kitas, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Polizei, ADAC

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf  

E3 Schulisches Mobilitätsmanagement – Anhang

Best-Practice-Beispiel: Schulwegpläne Neuenburg am Rhein



Die Stadt Neuenburg am Rhein beabsichtigt die Mobilität ihrer Schülerinnen und Schüler mit dem Ziel einer selbstständigen, sicheren und umweltfreundlichen Mobilität zu verändern. Hierfür wurden für alle Schulen im Stadtgebiet neue Schulwegpläne erstellt.

Zunächst erfolgten eine umfangreiche Bestandsaufnahme und ein gemeinsamer Workshop mit den Schulleitungen der unterschiedlichen Schulformen. So konnten erste Problemstellen und Mängel identifiziert und die Relevanz von Schulwegplänen verdeutlicht werden.

Die Beteiligung der Schülerinnen und Schüler erfolgte über eine Online-Befragung. Dabei konnten die Schülerinnen und Schüler, ggf. mit der Unterstützung ihrer Eltern, u. a. Problem- und Lieblingsstellen auf ihren Schulwegen benennen.

Im Rahmen von Workshops mit den Schülerinnen und Schülern in Neuenburg wurden Ideen gesammelt, wie die Schulwege in Neuenburg attraktiver und sicherer gestaltet werden können.

Bearbeitungsprozess



Auf Basis der Online-Befragung, der bestehenden Schulwegpläne sowie der Analyse wurden Empfehlungen für Gehschulwege entwickelt. Diese berücksichtigen die tatsächlich zu Fuß zurückgelegten Wege der Schülerinnen und Schüler, die während der Online-Befragung abgefragt wurden. Abgebildet ist das Ziel-Schulwegenetz, das nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen den sichersten Schulweg darstellt. Den Schulwegplänen kann entnommen werden, auf welcher Straßenseite der Gehweg genutzt werden soll und welche Querungsstelle empfohlen wird. Zudem sind Orte markiert, an denen besondere Aufmerksamkeit gefordert ist. Aufbauend auf Schulwegeplänen können Schulwegmarkierungen (z. B. Gelbe Füße) eine Orientierungshilfe auf dem Schulweg darstellen.

An den weiterführenden Schulen wurden zudem Radschulwegpläne entwickelt.

E3 Schulisches Mobilitätsmanagement – Anhang



Gehschulwegplan

Liebe Schülerinnen und Schüler,
Liebe Eltern,

der geht es tatsächlich einiges mit zu bewältigen, um den Schultag zu starten. Deshalb haben wir hier einen Gehschulweg für Sie erstellt, der sicher ist, dass Sie auf dem Weg zur Schule nicht zuviel Zeit verlieren und sich über Spaziergänge zu beschweren kommen.

Auf einer Gehschulweg sollten die folgenden Regeln beachtet werden:

- Es sollte es wenig wie möglich in die Fußgängerzone gehen.
- Der Radfahrer schlägt vor, dass man vor sich her geht.
- Am Ende des Gehweges befindet sich ein Parkplatz. Zulässig ist allerdings nur gewünscht, wenn das Kind nicht auf dem Gehweg fährt. Ein Radfahrer darf nicht auf dem Gehweg fahren, wenn er eine Länge von mehr als 15 Meter hat.
- Die Radfahrer sind aufgefordert, dass diese Regel nicht zu sehr am Anfang des Gehweges missachtet wird.
- Wenn der Gehweg voll mit Fahrrädern ist, sollte man auf dem Gehweg stehenbleiben und auf den Fahrrädern warten, bis sie weg sind.
- Die Radfahrer sind aufgefordert, dass sie nicht auf dem Gehweg fahren, wenn sie nicht zu einem Kind fahren, das auf dem Gehweg fährt.
- Die Radfahrer sind aufgefordert, dass sie nicht auf dem Gehweg fahren, wenn sie nicht zu einem Kind fahren, das auf dem Gehweg fährt.

Kontakt & Anfahrt

Stadtverwaltung Neuenburg am Rhein
Kreisstraße 1
76536 Neuenburg am Rhein
Te: +49(0)7231 8516
Fax: +49(0)7231 8520
Kreisschule
Neuenburg am Rhein
Haus der Schule
Te: +49(0)7231 85278 0
www.kreisschule-neuenburg.de

Schulwegpläne
Stadt Neuenburg am Rhein

www.neuenburg.de

Planersocietät



Radschulwegplan

Schulwege

- empfohlener Gehschulweg
- empfohlener Radschulweg
- erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich
- Ampel
- Zebrastreifen
- Mittelinsel

Ziele

| | |
|--------------|-------------|
| Kindergarten | Sporthalle |
| Kirche | Spieleplatz |
| Bücherei | Rathaus |
| Feuerwehr | Haltestelle |

E3 Schulisches Mobilitätsmanagement – Anhang

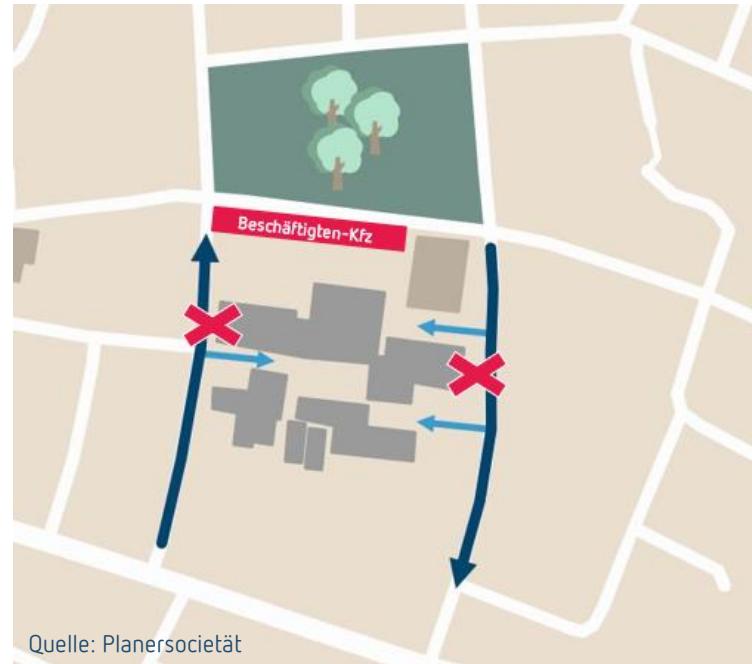
Hol- und Bringverkehr

Je nach Schulform werden in Neuenburg 10-24 % der Schülerinnen und Schüler mit dem Pkw zur Schule gebracht bzw. von der Schule abgeholt. Insbesondere zu den Anfangszeiten der Schulen berichten Eltern und Schulleitungen von schweren Verkehrsbehinderungen, die ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsrisiko für Schülerinnen und Schüler darstellen. Nicht alle Hol- und Bringvorgänge können vermieden werden, denn häufig werden Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf o. ä. zur Schule gebracht.

Daher gilt es diese Vorgänge sicher für alle Schülerinnen und Schüler abzuwickeln und Elternhaltestellen einzurichten. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr vor der Schule entzerren. Die Thematik kann im Rahmen einer Weiterentwicklung der Schulwegeplanung mitberücksichtigt werden und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“ des ADAC geprüft werden.

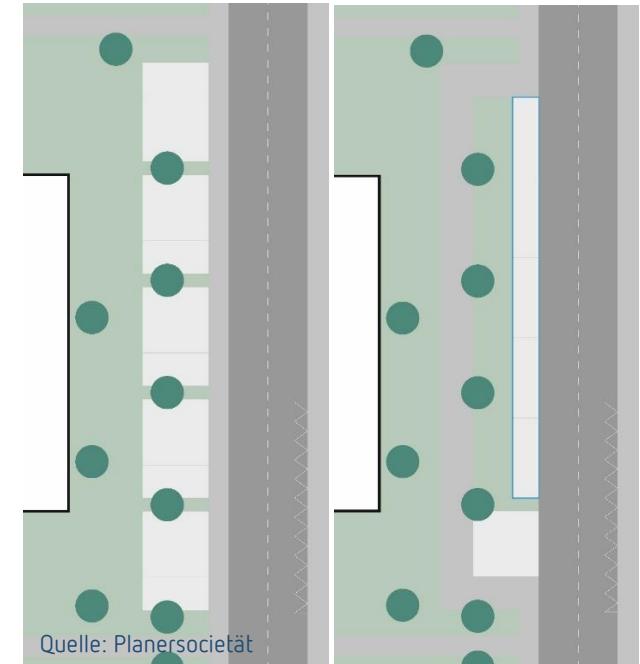
Um den Bedarf an Elternhaltestellen zu ermitteln, werden Berechnungen durchgeführt. Eine weitere Maßnahme, um ein Halten zu unterbinden, ist der Einsatz von farblichen Pollern.

Standorte: Hol- und Bringzone



Quelle: Planersocietät

Skizze zur Hol- und Bringzone



Quelle: Planersocietät

Beispiele für farbliche Poller, Elternhaltestelle, Hol- und Bringzone (Quelle: Planersocietät)



E3 Schulisches Mobilitätsmanagement – Anhang

Weitere mögliche Bausteine

Unterrichtsmaterialien

- Kostenfreie Unterrichtsmaterialien führen die Kinder lebendig und praxisnah an das Thema Mobilität heran
- Das Bewusstsein der Schülerinnen und Schüler für nachhaltige und sichere Mobilität wird geschärft
- Die Materialien bieten konkrete Tipps und



Landesweites Unterrichtsprogramm „Verkehrszähmer“ (NRW)

- Durch das ganzheitliche Schulwegkonzept für Grundschulen lernen die Schülerinnen und Schüler mit einem spielerischen Belohnungssystem Verantwortung und Eigenständigkeit im Straßenverkehr
- Die Schulen werden durch Unterrichtsmaterialien unterstützt



Walking Bus statt Elterntaxi

- Von Erwachsenen begleitete Schülergruppen laufen wie ein Linienbus nach Fahrplan feste Haltestellen auf dem Weg zur Schule und nach dem Unterricht an
- Die Aktion fördert die Bewegung, Selbstständigkeit, Sozial- und Kommunikationskompetenz der Kinder und entlastet Eltern
- Durch den geringeren Bring- und Holverkehr reduziert sich das morgendliche Verkehrsaufkommen der Pkw an den Schulen

Fahrradsicherheitskampagnen

- Besonders an weiterführenden Schulen ist die Sicherheit von Radfahrenden und ihren Fahrrädern von großer Bedeutung
- Gemeinsame Aktionen fördern das Bewusstsein für Verkehrssicherheit und tragen dazu bei, Unfälle zu verhindern und einen sicheren Schulweg zu gewährleisten
- Idealerweise gemeinsame Planung Umsetzung von Schulen, Polizei, Ordnungsämtern und ggf. auch weiteren Partnern wie der Verkehrswacht oder dem ADFC

Aufklärung zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehr

- Unterstützung durch Infomaterial, Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Schulfesten in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC u. a.
- Durch eine ausführliche Berechnung kann der Bedarf an Elternhaltestellen ermittelt und Vorschläge zur Verbesserung der Situation gegeben werden

Fahrradabstellanlagen

- Sichere und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen sind eine Grundvoraussetzung für die Nutzung des Fahrrads auf dem Schulweg
- Abstellanlagen für Fahrräder werden in der Regel auf dem Schulgelände errichtet und bieten Schülerinnen und Schüler eine bequeme und geschützte Möglichkeit, ihre Fahrräder abzustellen

E4 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

| | |
|---------------------|--|
| Priorisierung | |
| Zeitrahmen | mittelfristig |
| Bausteine | <ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Berichterstattung über den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts über Presseberichte, auf der kommunalen Webseite sowie über soziale Medien Initiierung und Fortführung von stadtweiten Wettbewerben im Zusammenhang mit der Mobilitätswende (z. B. Fortführung der Teilnahme am Stadtradeln) Einführung weiterer Aktionen wie z. B. Cargobike Roadshow mit der Möglichkeit, verschiedene Lastenräder auszuprobieren Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche (2025 in Planung), z. B. Verkehrsversuche |
| Kosten: | Geringe Kosten |
| Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> FöRi-Fußverkehr FöRi-Nah |
| Personalaufwand | |

Beschreibung

Da Mobilität insgesamt ein konfliktreiches Themenfeld darstellt, bedarf es transparenter und umfassender Kommunikationsarbeit, um die angestrebte Mobilitätswende erfolgreich zu gestalten. Die dazu erforderliche Kampagnenarbeit gilt es von kommunaler Seite aus zu koordinieren.

Die Erstellung des Warendorfer Mobilitätskonzepts wurde durch einen aktiven Planungsdialog begleitet. Neben der Verwaltung, Politik und Akteuren in Schlüsselpositionen wurde auch der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben, sich in den Planungsprozess einzubringen. Dies soll während des Umsetzungsprozesses beibehalten und weiter optimiert werden, sodass auch in der Umsetzung die Transparenz aufrecht erhalten bleibt, die Ergebnisse sicht- und erlebbar werden und so eine neue Mobilitätskultur in der Stadtgesellschaft etabliert werden kann. Ggf. kann auch der während der Erarbeitung tagende Mobilitätsbeirat fortgeführt werden (z. B. mit einem jährlichen Austausch der Vertretenden).

Kommunikative und partizipative Maßnahmen sind Maßnahmen, die in den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürger fallen und ihrer Information und Einbindung dienen.

Die Durchführung von Events und Thementagen bzw. -wochen wie die europäische Mobilitätswoche kann zur Sensibilisierung von Mobilitätsthemen beitragen und sollte von der Stadt Warendorf verfolgt werden.



Unterziele

- E3 Bestehende Angebote digitalisieren
- E4 Anlassbezogene Beteiligungen durchführen und Intensivierung von Öffentlichkeitsarbeit
- E5 Alle Zielgruppen in den Planungsprozess einbinden (Kinder, Senioren)

Wirkungen und Effekte

- Erhaltung der Transparenz
- Verbesserung der Akzeptanz in der Gesellschaft
- Bessere Information und Teilhabegefühl
- Förderung des sozialen Zusammenhalts

Akteure
Stadtverwaltung Warendorf, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf



Maßnahmenübersicht

| Nr. |  | Titel Maßnahme | Priorität | Umsetzungs-horizont | Kostenklasse | Personalaufwand | Einflussmöglichkeit der Stadt Warendorf | Zielerreichung | | | | |
|-------|---|--|-----------|---------------------|--------------|-----------------|---|------------------------|-------------------------|--------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| | | | | | | | | Lebenswertes Warendorf | Klimaneutrale Mobilität | Mobilität für Alle | Lokale und Regionale Erreichbarkeit | Digitalisierung und Kommunikation |
| A.1.1 | | Optimierung von Knotenpunkten für den Fußverkehr | mittel | mittelfristig | mittel | mittel | mittel | x | x | x | | |
| A.1.2 | | Weiterer barrierefreier Ausbau im Stadtgebiet | hoch | langfristig | mittel | mittel | mittel | x | x | x | | |
| A.1.3 | x | Entwicklung von attraktiven Fußverkehrs Routen im Stadtgebiet | hoch | Daueraufgabe | mittel | mittel | mittel | x | x | x | | |
| A.1.4 | | Weitere Förderung des Fußverkehrs | hoch | langfristig | mittel | hoch | mittel | x | x | x | | |
| A.2.1 | x | Kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts | hoch | langfristig | mittel | hoch | mittel | | x | x | x | x |
| A.2.2 | | Ausbau von Radabstellanlagen | hoch | kurzfristig | mittel | mittel | hoch | x | x | | x | x |
| A.2.3 | | Schaffung fahrradfreundlicher und sicherer Knotenpunkte | hoch | mittelfristig | mittel | mittel | mittel | | x | x | x | |
| A.2.4 | x | Prüfung und Pflege bestehender Radinfrastruktur | hoch | Daueraufgabe | mittel | hoch | mittel | x | x | x | x | |
| B.1 | | (Quartiers)Mobilstationen im Stadtgebiet | hoch | langfristig | mittel | mittel | mittel | | x | | x | x |
| B.2 | | Erhöhung und Sicherstellung der Qualität im Bus- und Schienenverkehr | hoch | langfristig | hoch | mittel | gering | | x | x | x | x |
| B.3 | | On-Demand -Verkehre und autonome Fahrangebote | gering | mittelfristig | hoch | gering | gering | | x | x | x | x |
| B.4 | x | Aufwertung & barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen | hoch | mittelfristig | hoch | mittel | gering | x | x | x | x | x |
| B.5 | x | Digitalisierung und bessere Informationen zu vorhandenen Angeboten | hoch | kurzfristig | mittel | gering | gering | | | x | | x |
| B.6 | | Elektrifizierung des SPNV und der Busflotte | mittel | kurzfristig | gering | gering | gering | | | x | | x |
| C.1 | | Prüfung und Anpassung des Straßennetzes | gering | langfristig | gering | gering | gering | x | x | x | x | x |
| C.2 | | Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten | mittel | mittelfristig | mittel | gering | gering | x | | x | | |
| C.3 | x | Tempo 30 innerorts | hoch | mittelfristig | gering | gering | mittel | x | | x | | |
| C.4 | | Förderung E-Mobilität | mittel | mittelfristig | hoch | gering | mittel | x | x | | | |
| C.5 | | Ruhender Verkehr | hoch | mittelfristig | mittel | mittel | hoch | x | | x | | |
| C.6 | | Umweltfreundliche City-Logistik | gering | mittelfristig | hoch | mittel | mittel | x | x | x | x | x |
| D.1 | x | Verkehrsberuhigung Altstadt | hoch | mittelfristig | hoch | hoch | hoch | x | x | x | | |
| D.2 | x | Aufwertung öffentlicher Straßenräume | hoch | mittelfristig | hoch | hoch | hoch | x | x | x | x | x |
| D.3 | x | Mehr Grün im Straßenraum? | hoch | Daueraufgabe | hoch | mittel | mittel | x | x | x | x | x |
| E.1 | | Kommunales Mobilitätsmanagement | hoch | kurzfristig | mittel | hoch | hoch | x | x | x | x | x |
| E.2 | | Betriebliches Mobilitätsmanagement | mittel | mittelfristig | gering | mittel | mittel | x | x | x | x | x |
| E.3 | x | Schulisches Mobilitätsmanagement | hoch | mittelfristig | mittel | mittel | hoch | x | x | x | x | x |
| E.4 | | Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation | hoch | mittelfristig | gering | gering | hoch | x | x | x | x | x |

5. Handlungskonzept

Aufbauend auf den im vorangegangenen Kapitel dargestellten Maßnahmen und Maßnahmenbündeln in den einzelnen Handlungsfeldern ist ein integriertes Handlungskonzept abgeleitet worden. Dazu wurden die einzelnen Steckbriefe auf ihre Beiträge zur Zielerreichung untersucht und priorisiert. Die entsprechenden Priorisierungen, Kosten und Zeitrahmen sowie weitere Informationen sind in den einzelnen Maßnahmensteckbriefen festgehalten.

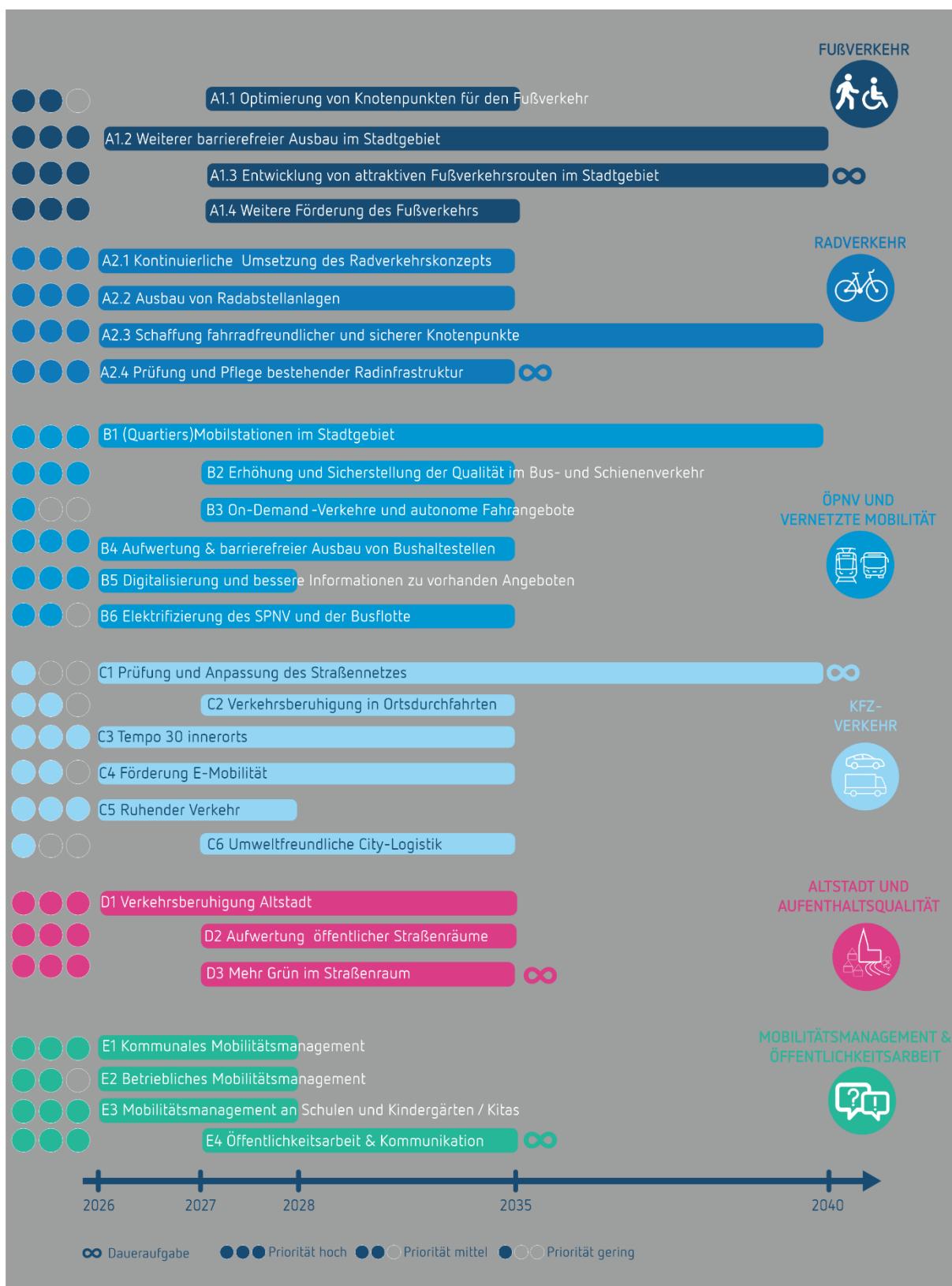
Nicht alle aufgezeigten Maßnahmen können zeitgleich umgesetzt werden; sie erfordern je nach Eingriffsintensität, dem kommunalen Finanzbudget, den vorhandenen Personalkapazitäten oder abhängig von vorgelagerten Maßnahmen bzw. Handlungsschritten einen unterschiedlichen Planungsvorlauf. Des Weiteren müssen Maßnahmen teilweise in politische oder ggf. auch in öffentliche Entscheidungs- und Abstimmungsprozesse eingebracht werden.

Das Handlungskonzept zum Mobilitätskonzept stellt einen Umsetzungsplan dar, der die Realisierung der konzipierten Maßnahmen in eine zeitliche Reihenfolge bringt. Dazu werden neben erforderlichen Planungsvorläufen, die in den Maßnahmensteckbriefen ersichtlichen Priorisierungsempfehlungen und Umsetzungshorizonte herangezogen. Des Weiteren werden mit Blick auf die Finanzierung von Maßnahmen die finanziellen Ressourcen der Stadt Warendorf, die derzeitige Förderkulisse von Bund und Land sowie die derzeit nur schwer abschätzbar wirtschaftlichen Entwicklungen im integrierten Handlungskonzept einbezogen. Zusammenfassend stehen folgenden Fragen im Vordergrund:

- Mit welchen Maßnahmen werden die Ziele des Mobilitätskonzepts unter Beachtung der genannten Faktoren am besten erreicht?
- Welche zeitliche Reihenfolge der Maßnahmen ist unter Berücksichtigung von Maßnahmenabhängigkeiten, Umsetzungsressourcen und Prioritäten sinnvoll?
- Welche Maßnahmen sind im Gesamtzusammenhang des Mobilitätskonzepts besonders entscheidend?

Die folgenden Abbildungen zeigen eine Übersicht über die Maßnahmen der einzelnen Umsetzungsszenarien, mit einer Empfehlung für die zeitliche Umsetzung. Die zeitliche Abfolge berücksichtigt dabei einerseits die Priorisierung, andererseits aber auch die Umsetzbarkeit bzw. die Umsetzungshorizonte. Vorgegeben werden die Zeithorizonte „ab 2026“ (Sofortmaßnahme) für kurzfristig umsetzbare und bereits angestoßene Maßnahmen, „ab 2027 und später“ für Maßnahmen, die vorbereitet werden müssen und demnach später eingeleitet werden oder insgesamt zeitaufwändiger sind sowie „ab 2035“, für Maßnahmen, die später eingeleitet werden, sehr zeitaufwändig sind oder bei denen der Zeitraum (auch) von äußeren Einflüssen abhängt.

Abbildung 27: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen



Neben der allgemeinen zeitlichen Umsetzung der Maßnahmen werden zwei Umsetzungsszenarien dargestellt, die eine unterschiedliche Bearbeitungstiefe der aufgestellten Maßnahmen darstellen. Dabei wird unterschieden zwischen:

Mindestmaßnahmen

- niedriger Umsetzungsaufwand und Ressourceneinsatz
- minimaler Zielerreichungsgrad

Regelmaßnahmen

- mittlerer Umsetzungsaufwand und Ressourceneinsatz
- durchschnittlicher Zielerreichungsgrad

Für die zwei Szenarien werden in der folgenden Tabelle mögliche Maßnahmen und Ressourceneinsatz skizziert. Die Zielgrößen sind dabei als Empfehlung und ungefähre Richtung zu verstehen. Eine explizite Pflicht diese Werte genau einzuhalten, besteht nicht. Zudem können die Szenarien kombiniert werden und für unterschiedliche Maßnahmenfelder auch unterschiedliche Maßnahmentiefe der Ressourcen bzw. Einzelmaßnahmen angestrebt werden.

Durch die Maßnahmen dieses Umsetzungsszenarios kann die Stadt Warendorf eine Verlagerung von Wegen, die bisher mit dem Kfz durchgeführt wurden, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbund erreichen. Hierbei sind Zuwächse aufgrund der Ausrichtung des Mobilitätskonzepts sowie der Ausgangslage Warendorfs insbesondere im Bereich des Rad- und Fußverkehrs und im Bereich der intermodalen Mobilitätsformen zu erwarten. Grund dafür sind neben dem verfolgten Ausbau des Radverkehrsnetzes auch die Förderung des Fußverkehrs und der Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie die Einrichtung von Mobilitätsschnitstellen. Von großer Relevanz sind hierbei Qualitäts- und Komfortverbesserungen in sämtlichen Bereichen des Umweltverbunds sowie gewisse Komfort- und Bevorrechtigungseinbußen im Bereich des Kfz-Verkehrs.

Insbesondere im innerstädtischen Bereich sollen sukzessive kurze Wege mit dem Auto auf den Umweltverbund verlagert werden, die Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität erhöht und die Attraktivität als Einkaufs- und Wirtschaftsstandort gesteigert werden. Grundlegend ist in diesem Zusammenhang die kontinuierliche Umsetzung und Weiterentwicklung des Radverkehrskonzepts, des ISEK und der Parkraumkonzeption.

| Nr. | | Maßnahme | Mindestmaßnahme | Entwicklungsmaßnahme |
|-------|---|--|--|---|
| A.1.1 | | Optimierung von Knotenpunkten für den Fußverkehr | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überplanung von Unfallhäufungsstellen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung und Optimierung von mindestens einer Querung im Jahr |
| A.1.2 | | Weiterer barrierefreier Ausbau im Stadtgebiet | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenen Haushaltsansatz bilden: ▪ Berücksichtigung eines jährlichen Budgets von 20.000€ ▪ Barrierefreiheit von einem Knotenpunkt pro Jahr prüfen inkl. Ausbau | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenen Haushaltsansatz bilden: ▪ Berücksichtigung eines jährlichen Budgets von 50.000€ ▪ Barrierefreiheit von zwei Knotenpunkten pro Jahr prüfen inkl. Ausbau |
| A.1.3 | x | Entwicklung von attraktiven Fußverkehrs Routen im Stadtgebiet | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung von mindestens einer Umbaumaßnahmen alle zwei bis drei Jahre | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung von mindestens einer Umbaumaßnahmen pro Jahr |
| A.1.4 | | Weitere Förderung des Fußverkehrs | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regelmäßige Straßenkontrolle auf den Hauptrouten des Fußverkehrsnetzes. ▪ Mängel vorrangig auf Hauptrouten beheben | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Werbung/ Informationskampagnen für den Mängelmelder; weitere Integration des Mängelmelders in die Verwaltungsarbeit. ▪ Informationskampagnen für die Bedürfnisse und Rechte von Zufußgehenden, z.B. Blindenleitsysteme, hindernisfreie Gehwege, Radverkehr/ruhender Verkehr auf Gehwegen etc. ▪ Installation von Stadtmobiliar und Begrünung v. a. entlang der Hauptrouten in Höhe von bis zu 10.000€ im Jahr |
| A.2.1 | x | Kontinuierliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kontrolle, Instandhaltung und ggfs. Verbesserung des Radverkehrshauptnetzes im Abgleich mit dem Straßenkataster und Konzepten: ▪ Herstellung eines verkehrssicheren Hauptnetzes | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mindestens eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept in städtischer Baulast pro Jahr planen ▪ Bei Projekten in externer Baulast weitere Leistungsphase erbringen |
| A.2.2 | | Ausbau von Radabstellanlagen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jährliches Budget zur kontinuierlichen Aufwertung der Radabstellanlagen von 5.000€ | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jährliches Budget zur kontinuierlichen Aufwertung der Radabstellanlagen von 10.000€ |
| A.2.3 | | Schaffung fahrradfreundlicher und sicherer Knotenpunkte | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überplanung von Unfallhäufungsstellen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau von mindestens einem Knotenpunkt alle zwei bis drei Jahre |
| A.2.4 | x | Prüfung und Pflege bestehender Radinfrastruktur | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überprüfung der Radverkehrsinfrastruktur auf Einhaltung der Standards unter Sicherstellung der Verkehrssicherheit. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nachhaltige Unterhaltung der Radinfrastruktur unter Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden Budgets |
| B.1 | | (Quartiers)Mobilstationen im Stadtgebiet | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung mindestens einer Mobilstation in drei Jahren (vgl. Tabelle S.64) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung mindestens einer Quartiersmobilstation alle fünf Jahre (vgl. Tabelle S.64) |
| B.2 | | Erhöhung und Sicherstellung der Qualität im Bus- und Schienenverkehr | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuschüsse zu den Bürgerbussen und Taxibussen langfristig beibehalten | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere betriebliche Abstimmung von Anschläßen mit hoher Priorität abstimmen und ggf. Angebotserweiterungen bezuschussen ▪ Aufwertung der Haltestellen siehe B.4 |
| B.3 | | On-Demand -Verkehre und autonome Fahrangebote | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es soll darauf hingewirkt werden, dass das Thema auf Kreisebene präsent bleibt | |
| B.4 | x | Aufwertung & barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Budgets Unterhaltung ÖPNV beibehalten ▪ Aufwertung der Haltestellen, die bei Relevanz 6 und 7 Punkte erhalten haben, | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Budgets Unterhaltung ÖPNV beibehalten ▪ Aufwertung der Haltestellen, die nicht unter die Mindestmaßnahme fallen |

| Nr. | | Maßnahme | Mindestmaßnahme | Entwicklungsmaßnahme |
|-----|---|--|---|---|
| | | | auf 10 oder mehr Punkte bei Ausstattungsmerkmalen | |
| B.5 | x | Digitalisierung und bessere Informationen zu vorhandenen Angeboten | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Digitalisierung der Rufangebote und Aufbereitung der Informationen zum ÖPNV-Angebot und begleitende Marketing-Aktionen zur Bekanntmachung bis 2030 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Digitalisierung der Rufangebote und Aufbereitung der Informationen zum ÖPNV-Angebot und begleitende Marketing-Aktionen zur Bekanntmachung bis 2028 ▪ DFI-Anzeiger an zentralen Haltestellen etablieren (3 in 3 Jahren) |
| B.6 | | Elektrifizierung des SPNV und der Busflotte | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unterstützende Bausteine zur Elektrifizierung bei Bus und Bahn umsetzen | |
| C.1 | | Prüfung und Anpassung des Straßennetzes | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Definition eines Vorbehaltensnetzes für den Kfz-Verkehr unter Berücksichtigung der Belange des Rettungsdienstes | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kontinuierliches Monitoring möglicher Anpassungsbedarfe und Abstimmungen eigener Maßnahmenvorstellungen mit den Baulastträgern |
| C.2 | | Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung und Abstimmung des Baus von Querungshilfen/verkehrsämpfenden Maßnahmen nach Bedarf, z.B. bei Unfallhäufungen mit den jeweiligen Baulastträgern | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung und Abstimmung des Baus von Querungshilfen/verkehrsämpfenden Maßnahmen am Ortseingang aller Ortsteile ▪ Bau von zwei Baumtoren oder Gehwegnasen alle ein bis zwei Jahren |
| C.3 | x | Tempo 30 innerorts | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unter Berücksichtigung des Vorbehaltensnetzes (vgl. C.1) mittelfristig Strecken identifizieren, auf denen unter dem neuen Straßenverkehrsgesetz Tempo 30 möglich wäre | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung von Tempo 30 auf den identifizierten Strecken |
| C.4 | | Förderung E-Mobilität | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung zur Nutzung von Elektrofahrzeugen ▪ Identifikation der Bereiche im Stadtgebiet, die sich nicht selber mit E-Ladepunkten versorgen können (geschlossene Bebauung, bspw. Altstadt) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung zur Nutzung von Elektrofahrzeugen ▪ Einrichtung weiterer Ladepunkte im Stadtgebiet, um flächendeckendes Angebot zu schaffen |
| C.5 | | Ruhender Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vermeiden von geduldetem Gehwegparken und Konsequente Ahndung von unerlaubtem Gehwegparken | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vermeiden von geduldetem Gehwegparken und Konsequente Ahndung von unerlaubtem Gehwegparken ▪ Sukzessive Parkraumuntersuchung in Quartieren |
| C.6 | | Umweltfreundliche City-Logistik | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maßnahme langfristig zu verfolgen | |
| D.1 | x | Verkehrsberuhigung Altstadt | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung der geplanten Maßnahmen aus dem ISEK | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung der geplanten Maßnahmen aus dem ISEK ▪ mittelfristig Altstadt stärker verkehrsberuhigen und autoarm gestalten ▪ Durchführung von Verkehrsversuchen |
| D.2 | x | Aufwertung öffentlicher Straßenräume | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe A1 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe A1 ▪ adaptive Beleuchtung von Fahrradwegen über Bewegungsmelder |
| D.3 | x | Mehr Grün im Straßenraum | <ul style="list-style-type: none"> ▪ siehe A1.4 | |

| Nr. |  | Maßnahme | Mindestmaßnahme | Entwicklungsmaßnahme |
|-----|---|---|--|---|
| E.1 | | Kommunales Mobilitätsmanagement | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Steuerung des kommunalen Mobilitätsmanagements: ▪ Dienstfahrzeugflotte um Pedelecs und Lastenräder erweitern ▪ Überdachte Radabstellanlagen an Verwaltungsstandorten | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Steuerung des kommunalen Mobilitätsmanagement: ▪ Dienstfahrzeugflotte um Fahrräder, Pedelecs, E-Scooter und Lastenräder erweitern ▪ Überdachte Radabstellanlagen an Verwaltungsstandorten inkl. Lademöglichkeiten ▪ Fuhrpark soweit möglich auf elektrische Fahrzeuge umgestellt bis 2028 |
| E.2 | | Betriebliches Mobilitätsmanagement | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unterlagen für Unternehmen bereitstellen ▪ Akteursgespräche mit wichtigen Unternehmen/Verbänden führen | |
| E.3 | x | Schulisches Mobilitätsmanagement | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weiterführung der (Rad-)Schulwegplanung für alle Schulen und Kitas bis 2030 ▪ Prüfung der Einrichtung von Hol- und Bringzonen für alle Grundschulen bis 2030 ▪ Einführung/Unterstützung von Programmen zur Schulwegmobilität | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weiterführung der (Rad-)Schulwegplanung für alle Schulen und Kitas bis 2028 ▪ Prüfung der Einrichtung von Hol- und Bringzonen für alle Grundschulen bis 2028 ▪ Einführung/Unterstützung von Programmen zur Schulwegmobilität |
| E.4 | | Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stetige und transparente Information zum Umsetzungsstand von Maßnahmen ▪ Jährliche Teilnahme an der europäischen Mobilitätswoche, Stadtradeln etc. | |

6. Evaluationskonzept

Mit dem Mobilitätskonzept sind die Ziele, Ansätze und Maßnahmen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Warendorf für die nächsten 10 bis 15 Jahre definiert. Das Maßnahmen- und Handlungskonzept empfiehlt Maßnahmen, die durch die Stadt Warendorf weiter geprüft und umgesetzt werden müssen, um die gesteckten Ziele bestmöglich zu erreichen.

Für die Umsetzungsphase wird empfohlen, den Maßnahmenfortschritt und die Maßnahmenwirkungen zu evaluieren. Dazu wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das helfen soll, die Erreichung bzw. Verfolgung der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet, sondern kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Diese können kleinräumiger Art und lokal, aber auch von überregionaler Bedeutung sein.

Mit Blick auf die exogenen und endogenen Einflüsse befindet sich die Mobilität kontinuierlich im Wandel. Hierzu gehören

- politische, wirtschaftliche und klimatische Entwicklungen
- neue gesetzliche Entwicklungen (wie z. B. StVO, Richtlinien oder Klimaschutzgesetze)
- der neue Nahverkehrsplan des Kreises
- allgemein die vorliegenden umzusetzenden Pläne und Konzepte
- neue Pläne und Konzepte
- die geplanten Infrastrukturmaßnahmen
- künftige Innovationen
- prognostizierte Bevölkerungsentwicklung
- ausdifferenzierte Lebensentwürfe und Mobilitätsbedarfe

Daraus ergeben sich steigende Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur, die es stetig zu überprüfen und anzupassen gilt. Gleichzeitig bietet die Evaluation die Möglichkeit, Umsetzungsfortschritte zu beschreiben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen zu beurteilen und ggf. Maßnahmen anzupassen.

Bei der Evaluation ist zwischen der Wirkungsevaluation und der Umsetzungsevaluation zu unterscheiden. Im Rahmen der Wirkungsevaluation werden Veränderungen im Verkehrsgeschehen und Mobilitätsverhalten mittels messbarer Indikatoren erfasst. Im Rahmen einer Umsetzungsevaluation wird der Fortschritt der Umsetzung der Inhalte des Mobilitätskonzepts aufgezeigt.

6.1. Wirkungsevaluation

Als Hilfestellung für die empfohlene Wirkungsevaluation werden neben den Wirkungs- und Umsetzungszielen weitere mögliche Indikatoren dargestellt. Diese Indikatoren sind in der nachstehenden Tabelle in zeitliche Stufen der Evaluation eingeordnet. Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i. d. R. mehrere Monate bis zu zwei Jahren), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Wichtig ist dabei die Handhabbarkeit der Evaluation: Das Evaluationskonzept soll kein „Papiertiger“ werden, sondern zielgerichtet zur Überprüfung und Fortschreibung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts eingesetzt werden. Das vorgeschlagene Indikatorenset soll der Stadt Warendorf als Anhaltspunkt für die Evaluation dienen. Es müssen nicht zwingend alle Indikatoren erfasst werden. Wo immer möglich, sollte auf bereits bestehende Indikatoren bzw. Daten oder einfach erfassbare Daten zurückgegriffen werden. Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können.

Konstante bzw. einheitlich erhobene Indikatoren und Datensätze können auch für einen regelmäßigen Bericht (vgl. 6.4 Evaluationsberichte) genutzt werden. Diese Berichte könnten ca. alle fünf Jahre erarbeitet werden. Zuzüglich der erforderlichen Zeit für Datenaufbereitung und Auswertung könnte 2030 der erste Evaluationsbericht fertig gestellt sein. Auch, wenn das Evaluationskonzept mit größtenteils bestehenden Indikatoren bzw. Daten hinterlegt wird, wird die Zusammenstellung und Auswertung der Daten sowie deren Interpretation und Bewertung personelle Ressourcen benötigen. Sofern eine Evaluation des Mobilitätskonzepts erfolgen soll, müssen Zuständigkeiten geregelt und personelle Ressourcen reserviert oder ggf. geschaffen werden.

Ebenso können weitere Akteure wie lokale Gewerbetreibende aktiv in die Wirkungsevaluation integriert werden. So können bspw. Auswirkungen von Maßnahmen wissenschaftlich begleitet und die Ergebnisse für die Optimierung/Anpassung der Maßnahmen genutzt werden. Ebenso können Maßnahmen wie Verkehrsversuche direkt begleitet und ausgewertet werden, um schnelle und aussagekräftige Ergebnisse generieren zu können. Darauf aufbauend können Maßnahmen stadtweit ausgeweitet werden.

Tabelle 1: Wirkungsindikatoren

| Kurzfristig überprüfbare Indikatoren (alle 1-2 Jahre) |
|---|
| Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit (z. B. ausgebauten Querungen oder ÖPNV-Haltestellen) |
| Entwicklung der Unfälle mit Personen- (inkl. Schwere) und mit Sachschaden |
| Anzahl der Mobilstationen |
| Anzahl geschaffener Radabstellanlagen |
| Anzahl öffentlicher (+ ggf. gewerblicher) Ladesäulen |
| Anzahl zugelassener Kfz insgesamt sowie nach Schadstoffklassen und rein elektrisch betriebener Kfz im Stadtgebiet |
| Anzahl/Anteil alternativ betriebener Linienbusse |
| Fahrgastzahlen ÖPNV |
| ÖPNV-Angebot (z. B. km-Leistung, Pünktlichkeit) |

Kurzfristig überprüfbare Indikatoren

(alle 1-2 Jahre)

Zählungen Radverkehr auf übergeordneten Radhauptverbindungen (z. B. im Rahmen allgemeiner Verkehrszählungen oder durch Radzählstellen)

Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests

Herstellung Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr

Herstellung von Grünflächen/Bäumen pro Jahr (Anzahl oder m²)

Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen/-veranstaltungen pro Jahr

Periodisch zu überprüfende Indikatoren, v. a. direkte Maßnahmenwirkungen (alle 3-5 Jahre)

Reisezeitvergleiche zwischen Individual- und öffentlichen Verkehren ins regionale Umland (mittels Online-Routenplanern mit Echtzeitdaten)

Auslastung der Radabstellanlagen

Ergebnisse der Lärmaktionsplanung (Lärmbetroffene nach Pegelklassen)

Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie der Schwerverkehre

Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Einwohner)

Entwicklung der Parkraumauslastung

Anzahl von Betrieben/Schulen mit aktivem Mobilitätsmanagement

Mittel- bis langfristige Wirkungen der Maßnahmen, insbesondere indirekte**Maßnahmenwirkungen** (ca. alle 5-10 Jahre)

Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)

Ergebnisse des Lärmaktionsplans (Lärmbetroffene nach Pegelklassen)

6.2. Umsetzungsevaluation

Zusätzlich zur Wirkungsevaluation bietet es sich an, in regelmäßigen Abständen den Stand der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu dokumentieren. Dies kann über ein einfaches System verfolgen, das z. B. wie folgt aufgebaut ist:

- „Grüne Ampel“: Maßnahme wurde bereits (in Teilen) umgesetzt
- „Gelbe Ampel“: Maßnahme ist in konkreter Planung/Vorbereitung/Umsetzung
- „Rote Ampel“: Maßnahme ist noch nicht umgesetzt / es wurde noch nicht in die Detailplanung eingestiegen
- „Graue Ampel“: Maßnahme wurde geprüft und wird wegen eines negativen Ergebnisses nicht weiterverfolgt

Diese kurzen Übersichten (in einfacher Tabellenform) sollten in regelmäßigen Abständen (z. B. alle zwei Jahre) erstellt und auf dem aktuellen Stand gehalten werden. So können z. B. der zuständige politische Ausschuss sowie die Öffentlichkeit über den Fortgang der Projekte informiert werden.

6.3. Zusammenfassung und Meilensteine

| Oberziel | Mögliche Indikatoren / Messgrößen | Meilensteine |
|--|---|--|
| Lebenswertes Warendorf Mobilität stadt- und umweltverträglich organisieren | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückgang der Lärm- und Schadstoffbelastung bzw. Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Schadstoffgrenzwerte ▪ Zulassungszahlen von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb ▪ Anteil des Modal-Split im Umweltverbund ▪ Anzahl geplante und umgesetzte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ▪ Anzahl Sitzgelegenheiten auf Haupt- und Nebenrouten des Fußverkehrs | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung des Anteils vom Umweltverbund am Modal-Split auf 60 % (aktuell 52 %) ▪ 50% weniger Lärbetroffenen bis LAP Stufe 6 im Vergleich zu Stufe 4 entsprechend der geltenden Grenzwerte |
| Klimaneutrale Mobilität als Rückgrat in Warendorf | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl umgesetzter Ausbaumaßnahmen aus dem Radverkehrskonzept ▪ Anteil des Modal-Split im Umweltverbund ▪ Zufriedenheit Rad- und Fußverkehr ▪ Anzahl öffentlicher Radabstellanlagen ▪ Zufriedenheit bei den Radfahrenden | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Klimaneutralität im Verkehr bis 2040 (ggf. durch Ausgleichmaßnahmen) ▪ Einsatz von Bussen mit Elektromotor im Bürgerbusverkehr ▪ Auf Wegen < 1km: MIV-Anteil <= 10 % (aktuell 16 %) |
| Mobilität für Alle barrierefreie Mobilitätsangebote und sichere Straßenräume | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil der barrierefreien Haltestellen ▪ Anteil der barrierefreien Querungen und Wege ▪ Rückgang der Unfälle mit Fuß- und Radbeteiligung ▪ Rückgang von Hol- und Bringverkehren an den Schulen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ alle Haltestellen innerhalb des bebauten Bereichs bis 2035 barrierefrei ▪ „Vision Zero“ bis 2040 deutlicher Rückgang der Schwerverletzten im Straßenverkehr ▪ >90 % der signalisierten Knotenpunkte sind vollständig barrierefrei ▪ Einführung eines On-Demand-Systems |
| Lokale und Regionale Erreichbarkeit sichern und optimieren | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl geschaffener und geplanter Radverbindungen ▪ Verbesserung der Reisezeit des Umweltverbunds auf den bedeutenden Pendlerrelationen ▪ Verbesserung der Reisezeit des Umweltverbunds von den Ortsteilen ins Zentrum | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hochwertige Radabstellanlagen an allen größeren Haltestellen ▪ Rad(pendel)routen von hoher Qualität zwischen der Kernstadt und den Ortschaften ▪ Anbindung der bedeutendsten Pendlerrelationen mit einem |

| Oberziel | Mögliche Indikatoren/ Messgrößen | Meilensteine |
|--|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschlossene Gewerbegebiete im ÖPNV ▪ Zufriedenheit von Unternehmen in den Gewerbegebieten zum Thema Mobilität | Fahrtzeitverhältnis von höchsten 1,5 zwischen ÖPNV und Kfz |
| Digitalisierung und Kommunikation gemeinsame Ideen Entwickeln | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl von Mobilstationen ▪ Anzahl Sharing-Räder / Carsharing im Stadtgebiet pro Einwohner ▪ Anzahl E-Ladesäulen pro Einwohner ▪ Durchgeführte Beteiligungsformate | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilstation mit mind. 3 unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Bike-/Car-Sharing + ÖPNV) in jeder Ortschaft ▪ Öfftl. Lademöglichkeiten in allen Ortschaften (inkl. Schnellläden) |

6.4. Evaluationsberichte

Auf Basis des oben vorgeschlagenen Evaluationskonzepts könnte ungefähr alle 5 Jahre (angefangen 2030) ein Evaluationsbericht zusammengestellt werden. Dieser Evaluationsbericht dient dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, zu bewerten sowie diese dann zu kommunizieren. Das Zeitintervall von 5 Jahren eignet sich, weil einige Elemente der Evaluation aufgrund ihres Aufwandes nur alle 5 Jahre durchführbar sind und weil mehrjährige Datenreihen wesentlich aussagekräftiger sind.

In diesen Evaluationsberichten sollten auch die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts dargestellt werden (vgl. 6.2 Umsetzungsevaluation). Zudem können die Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts kurz überprüft und ggf. neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen aufgeführt werden.

Der Evaluationsbericht sollte folgende Inhalte umfassen:

- Darstellung der allgemeinen, aber auch der ortsspezifischen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Warendorf (z. B. Fördermittelentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Kraftstoffpreise, regional bedeutende Planungen); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts
- Darstellung der mobilitätsbezogenen Ziele, zum Beispiel bundesweite/EU-weite Ziele zum Klimaschutz
- Erstellung einer Zwischenbilanz im Sinne der Wirkungsevaluation: Darstellung der Ergebnisse von Indikatoren für die Evaluation und Interpretation der Entwicklung
- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte des Mobilitätskonzepts (mit den jeweils relevanten Daten für den Evaluationsprozess)

Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind
- ob es (bei den Maßnahmen bzw. Maßnahmenfeldern) Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des Mobilitätskonzepts).

7. Ausblick

Das Mobilitätskonzept als Meilenstein für Warendorf

Das hier vorliegende Konzept stellt die Weichen für eine nachhaltigere Mobilität in Warendorf. Nach einem intensiven Prozess ist ein Mobilitätskonzept entstanden, das die Mobilitätsplanung für die nächsten Jahre prägen soll. Das Konzept zeigt transparent die Richtung, in die sich Warendorf mit den selbst gesteckten Zielen entwickeln möchte.

Mit dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes ist der Prozess allerdings nicht abgeschlossen. Vielmehr bildet dieser Meilenstein einen Startpunkt, um die gesetzten Leitlinien, Ziele und Maßnahmenempfehlungen in das tägliche Politik- und Verwaltungshandeln zu integrieren und die Umsetzung voranzutreiben.

Das Mobilitätskonzept als Grundlage für zukünftige Entscheidungen

Die Stadt Warendorf hat sich mit dem Zielkonzept ehrgeizige Ziele gesetzt. Mobilität soll einen Beitrag leisten, dass Warendorf eine lebenswerte und attraktive Stadt bleibt. Ein Schlüssel dafür soll eine Mobilitätswende hin zu einem nachhaltigeren, klimaneutralen Mobilitätsangebot sein, das Themen wie der Aufenthalts- und Lebensqualität im öffentlichen Raum, der Barrierefreiheit, aber auch z. B. der Erreichbarkeit eine hohe Bedeutung zuweist. Jede getroffene Mobilitätsentscheidung muss sich in Zukunft anhand der Ziele des Mobilitätskonzeptes messen lassen. Die Strategien und Hinweise leiten sich aus den beschlossenen Zielen ab und bilden dabei die Grundlage für zukünftiges Verwaltungshandeln. Die Maßnahmenempfehlungen sowie die Konzepte bilden dabei Ansatzpunkte für konkrete Projekte, um die Ziele zu erreichen. Einige Maßnahmen sind dabei bereits angestoßen, andere bedürfen weiterer Abstimmung.

Das Mobilitätskonzept als gemeinsames Projekt der Stadtgesellschaft

Hier kann sich die Stadt Warendorf auf eine aktive Stadtgesellschaft verlassen. So entspringt der hier vorliegende Bericht bereits einem intensiven Diskurs mit der Stadtgesellschaft. Die Kultur des Miteinanders weiter zu fördern, muss daher das Ziel sein, um besonders die vielen kontroversen Themen konstruktiv zu diskutieren und schließlich umsetzungsreife Lösungen zu finden. Dabei sind sowohl die Stadtgesellschaft, die Verwaltung, aber auch die Politik gefordert. Besonders für zentrale Räume wie der Altstadt oder für neue Quartiere wie „In de Brinke“ oder „Breede“ muss der Dialog fortgesetzt werden.

Das Mobilitätskonzept als Teil einer integrierten Gesamtplanung

Eine abgestimmte Planung ist nötig. Mobilität wird immer Mittel zum Zweck sein, daher ist es notwendig, bei Mobilitätsentscheidungen stets eine integrierte Betrachtung vorzunehmen. Dies schließt die Betrachtung der Region über die Stadtgrenzen hinaus sowie die Integration anderer Fachdisziplinen außerhalb der Verkehrsplanung ein. So muss bereits die Bauleitplanung ihren Beitrag leisten, um in allen Ortsteilen kurze Wege durch eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. So werden Verkehrsströme vermieden, bevor sie entstehen und in der Folge verlagert oder optimiert werden müssen.

Das Mobilitätskonzept als lebendiges Planwerk

Das bestehende Konzept ist ein lebendiges Planwerk. Dies bedeutet, dass die Leitlinien, Strategien und Maßnahmen nicht starr, sondern dynamisch sind und gegebenenfalls aufgrund neuer Entwicklungen (z. B. sozialer Wandel, neue Technologien etc.) evaluiert und angepasst werden können. Dies verdeutlicht den Bedarf an regelmäßiger Evaluation der bestehenden Konzepte und Maßnahmen.

8. Anhang

Anhang 01 – Zwischenbericht Bestandsanalyse

Anhang 02 – Zielkonzept

Anhang 03 – Zusammenfassung Online-Beteiligung Ziele

Anhang 04 – Dokumentation Ortsteilwerkstätte

Anhang 05 – Datenbericht Online-Beteiligung Maßnahmen