

Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Datum: 11. Dezember 2021
Zeitraum: 14:00 bis 17:15 Uhr
Ort: Digital über BigBlueButton
Anzahl der Teilnehmenden: Ca. 50

Öffentliches Forum 11. Dezember 2021

Dokumentation

Ablauf

- Begrüßung mit Ablauf, Vorstellung Mitwirkende und Überblick über den Teilnehmerkreis
- Informativer Einstieg: Was ist ein Integriertes Mobilitätskonzept?
- Austausch: Wie erleben Sie Mobilität und Verkehr in Emsdetten heute und was ist Ihre Zukunftsvision?
- Gesprächsphase in Gruppen: Wie soll in Emsdetten zukünftig Mobilität gestaltet werden?
- Auswertung und Abschluss mit Ausblick

1. Begrüßung

Bürgermeister Oliver Kellner eröffnet das öffentliche Forum für das Integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Emsdetten. Er begrüßt die Teilnehmenden und bedankt sich herzlich für ihre Bereitschaft im Prozess mitzuarbeiten. Herr Kellner verweist in seiner Begrüßung auf den Zusammenhang zwischen Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabe: „Nicht alle Menschen haben den gleichen Zugang zur Mobilität, aber grundsätzlich das gleiche Recht zur Teilhabe.“ Das Integrierte Mobilitätskonzept zielt darauf, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in Emsdetten nachhaltig zu verbessern, vorhandene Defizite abzubauen sowie Konzepte für eine zukunftsfähige Mobilität für die Emsdettener Bürgerinnen und Bürger zu entwickeln. Herr Kellner beschreibt die Resonanz auf die erste Online-Beteiligung als überwältigend und bedankt sich für die Mitwirkung.

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, übernimmt zusammen mit ihrer Kollegin Karina Meißner die Moderation. Frau Böcker stellt die Ziele der Veranstaltung sowie den Ablauf vor und gibt letzte technische Hinweise. Die Veranstaltung wird Corona-bedingt nicht in Präsenz, sondern digital mit dem Konferenzprogramm BigBlueButton durchgeführt. Die Teilnehmenden hatten am Vortag der Veranstaltung Gelegenheit, die Einwahl und Handhabung im Konferenzprogramm zu testen. Auch beim Einlass zur Veranstaltung wurden Hinweise gegeben und anhand von Abfragen die Handhabung geübt. Frau Böcker weist darauf hin, dass Teile der Veranstaltung aufgezeichnet werden, damit die Präsentationen und wesentlichen Informationen für die weitere interessierte Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden können. Es ist jederzeit erkennbar, ob die Aufnahme läuft, zudem wird es angesagt.

Anschließend stellen sich die Mitwirkenden der Verwaltung der Stadt Emsdetten vor:

- Martin Dörtelmann, Technischer Beigeordneter, Mitinitiator der Ausschreibung des Integrierten Mobilitätskonzepts, begleitet den Prozess übergeordnet,
- Betina Loddenkemper, Klimaschutzmanagerin im Fachdienst Stadtentwicklung und Umwelt, war zuständig für die Ausschreibung des Integrierten Mobilitätskonzepts und ist im Prozess inhaltlich beratend tätig,
- Simon Wieler, Fachdienstleiter Straßen und Entsorgung, wird vor allem bei der Umsetzung von Maßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzeptes gefragt sein,
- Philipp Bunse, seit kurzem Fachdienstleiter Stadtentwicklung und Umwelt, wird heute erst einmal hören, welche Anregungen für das Mobilitätskonzept aus der Öffentlichkeit eingebracht werden,
- Thorsten Rösch, Mobilitätsmanager der Stadt Emsdetten, wird das Integrierte Mobilitätskonzept seitens der Stadt Emsdetten maßgeblich betreuen.

Die Planersocietät ist mit der fachlichen und inhaltlichen Ausarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes beauftragt. Das Büro TOLLERORT gestaltet und moderiert die öffentliche Beteiligung im Prozess. Die Mitwirkenden des externen Teams stellen sich ebenfalls vor:

- Kevin Hillen ist Projektleiter bei der der Planersocietät,
- Ilka Bürling unterstützt mit einer weiteren Kollegin die inhaltliche Bearbeitung.

Frau Meißner, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, stellt sich abschließend vor und erläutert die Ergebnisse von zwei Abfragen, die in der Phase des Einlasses gestellt wurden:

- Frage: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?
Die Teilnehmenden können aus fünf Antwortmöglichkeiten eine auswählen. An der Abfrage beteiligen sich 41 Personen.
Ergebnis (häufigste Nennung zuerst):
 - Mit dem Fahrrad: 49% (20 Nennungen)
 - Gemischt: 32% (13 Nennungen)
 - Zu Fuß: 7% (3 Nennungen)
 - Mit dem Kfz: 7% (3 Nennungen)
 - Mit Bus oder Bahn: 5% (2 Nennungen)
- Frage: Wo wohnen Sie?
Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, ihren Wohnstandort auf einer Karte zu markieren. Nicht alle Teilnehmenden können schließlich teilnehmen, je nach Endgerät und ausgewähltem Browser sind die Werkzeuge im Konferenzprogramm offenbar eingeschränkt nutzbar. Anhand der schließlich gesetzten Standorte zeigt sich, dass besonders viele Teilnehmenden im Kerngebiet Emsdettens wohnen, es aber auch Beteiligte von außerhalb gibt.

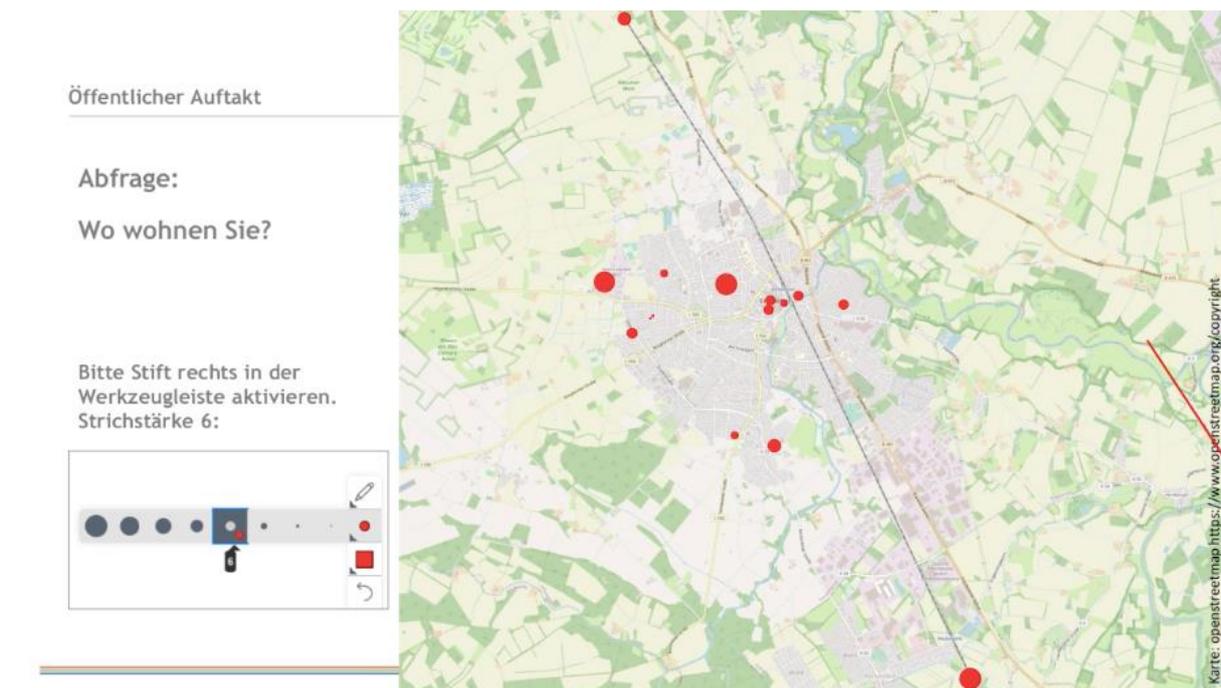


Abbildung: Ergebnis der Abfrage „Wo wohnen Sie?“

2. Information im Interview: Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Frau Böcker führt anschließend durch einen informativen Einstieg im Interview mit den Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung. Die Beteiligten können währenddessen Rückfragen im Chat stellen. Von dieser Möglichkeit wird jedoch wenig Gebrauch gemacht.

- **Frage an Herrn Hillen: Was ist ein Integriertes Mobilitätskonzept und wie wird es erarbeitet?**

Herr Hillen erläutert, es gehe bei dem Konzept um eine Gesamtstrategie für die künftige Entwicklung von Mobilität und Verkehr in der Stadt unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten und ihrer Wechselwirkungen untereinander. Dieser Anspruch stecke hinter dem Begriff „Integriert“.

Mit dem integrierten Mobilitätskonzept solle ein Zielbild für das Jahr 2030/2035 erarbeitet werden, das Antworten auf viele Fragen gibt: Wie sollen sich Mobilität und Verkehr bis in die 2030er Jahre entwickeln? Wie sind die Rahmenbedingungen dafür zu gestalten und welche Maßnahmen sind dafür umzusetzen? Dabei werden kurzfristige Maßnahmen, vor allem aber auch mittel- und langfristige Maßnahmen ermittelt, die umzusetzen sind, um die Ziele zu erreichen.

Herr Hillen skizziert anhand einer Grafik das Vorgehen und die wesentlichen Arbeitsschritte für die Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes.

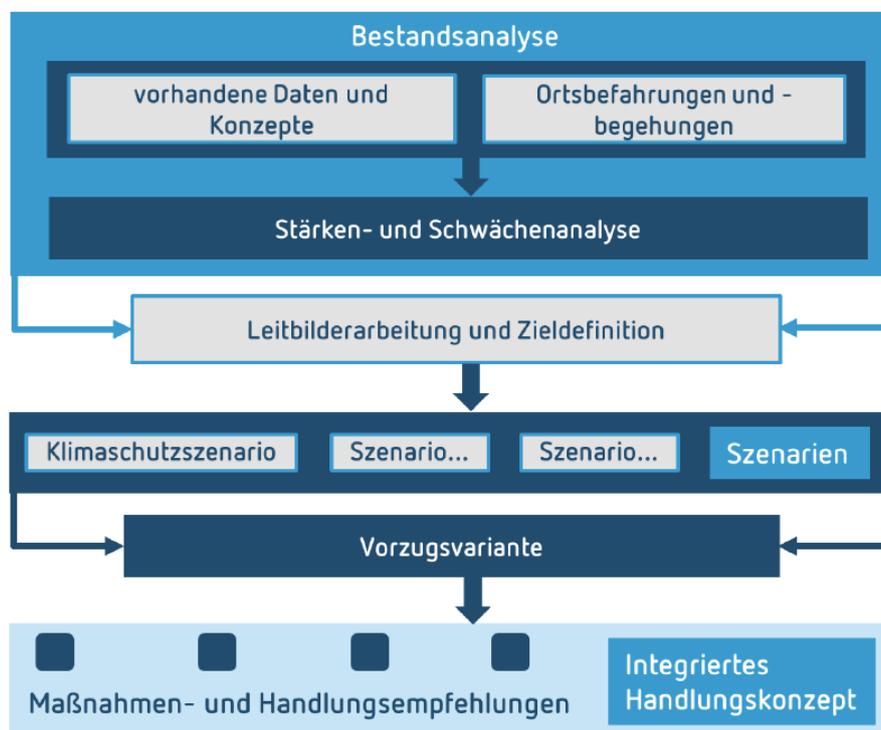


Abbildung: Arbeitsschritte für das Integrierte Mobilitätskonzept

Das Team der Planersocietät hat sich im ersten Schritt die Stadt Emsdetten mit ihrem Verkehr und der Mobilität der Menschen gut angeschaut, Daten und Konzepte

ausgewertet, Gespräche geführt und eine Online-Beteiligung durchgeführt. Alle Informationen, auch aus der heutigen Veranstaltung, münden in eine Stärken- und Schwächen-Analyse, die Handlungserfordernisse aufzeigt. Sie soll Ende des Jahres weitestgehend abgeschlossen sein. Dann werden in der zweiten Arbeitsphase Ziele, Strategien und Maßnahmen erarbeitet.

- **Frage an Herrn Rösch, Mobilitätsmanager der Stadt: Was sind aus Sicht der Stadt die wesentlichen Ziele bei der Bearbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes? Was kann es leisten und was kann es auch nicht leisten?**

Herr Rösch verweist auf die Erläuterungen des Bürgermeisters: Das Konzept ziele darauf, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in Emsdetten kurz-, mittel- und langfristige zu verbessern. Es gehe um mehr als um den Verkehr. Mobilität müsse für alle Menschen verfügbar, zugänglich und finanzierbar sein. Deshalb sei es wichtig, dass Menschen auch ohne Auto und bei geringerem Einkommen mobil und unterwegs sein könnten und dass sie nicht durch Barrieren behindert werden. Barrieren können auch zum Beispiel durch fehlende Informationen entstehen. Mobilität sei wichtig für den Wirtschaftsstandort Emsdetten.

Das Thema der Nachhaltigkeit gewinne immer mehr an Bedeutung, so Herr Rösch. Es sei wichtig, dass sich alle Fachbereiche in der Verwaltung damit auseinandersetzen würden. Die Gestaltung der Stadt habe großen Einfluss auf die Mobilität der Menschen, ob sie beispielsweise kurze Strecken auch einmal zu Fuß gehen würden.

Das Leitbild des Mobilitätskonzepts diene der Orientierung in künftigen Entscheidungsprozessen. Das Konzept solle dafür auf einem möglichst breiten Fundament stehen. Deshalb sei es wichtig, neben allen Fachbereichen der Verwaltung auch die Bürgerinnen und Bürger und Akteure der Stadtgesellschaft aus Wirtschaft und Politik sowie aus Interessensverbänden einzubeziehen.

Herr Rösch bedankt sich für die rege Beteiligung an der Online-Beteiligung. Nicht jeder einzelne Hinweis werde im Rahmen des Mobilitätskonzepts verbessert werden können, aber alle Hinweise würden die Analyse und Ableitung von Schlüsselmaßnahmen für das Konzept unterstützen.

- **Frage an Herrn Dörtelmann: Wie kann es gelingen die unterschiedlichen Anliegen der Bürgerinnen und Bürger zu hören und in einen Interessenausgleich zu bringen?**

Herr Dörtelmann betont, es sei der Stadt Emsdetten immer wichtig, die Bürgerinnen und Bürger bei Planungsprozessen mit einzubinden. Beim Mobilitätskonzept sei es besonders wichtig, da die Bürgerinnen und Bürger in ihrem ganz persönlichen Alltag betroffen sind.

Herr Dörtelmann beschreibt die Bausteine des Beteiligungsprozesses, mit denen unterschiedliche Perspektiven der Bürgerinnen und Bürger in den Prozess einbezogen werden sollen. Der Online-Dialog war der erste Schritt der öffentlichen Beteiligung im Rahmen des Mobilitätskonzepts, bei dem bereits sehr viele Hinweise eingebracht wur-

den. Das heutige öffentliche Forum ist ein Format für die Diskussion ausgewählter Fragestellungen. Im Januar sollen mit einer Kinder- und Jugendkonferenz die Perspektiven der jüngeren Generation einbezogen werden. Auch ein Austausch mit dem Senioren- und Inklusionsbeirat ist geplant. Im Rahmen einer Haushaltsbefragung, die voraussichtlich im Frühjahr stattfinden wird, werden 3.000 Haushalte zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Hieraus erhofft sich das Planungsteam Erkenntnisse darüber, wie sich die Mobilität im Alltag für die breite Masse der Bevölkerung gestaltet.

Auch in der zweiten Arbeitsphase, in der ausgehend vom Leitbild Ziele, Strategien und Maßnahmen abgeleitet werden, werde es Angebote zur Beteiligung geben. Hier gehe es unter anderem darum, den Beteiligten zu vermitteln, wie ihre bisher eingebrachten Anliegen eingearbeitet worden sind, und über die Ausgestaltung des Maßnahmenkonzepts zu diskutieren.

- **Frage an Frau Loddenkemper: Wie kann das integrierte Mobilitätskonzept auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten?**

Frau Loddenkemper berichtet, dass die Stadt Emsdetten alle zwei Jahre eine CO₂-Bilanzierung erstellen lasse. Der Verkehrssektor trage mit 16% ganz erheblich zu den klimaschädlichen Emissionen bei (Verkehr in Emsdetten ohne beispielsweise Flugreisen). Bei der Bewertung der Ausgangslage und der Perspektiven sei zu berücksichtigen, dass seit 1990 alle Sektoren wie z.B. Industrie, Haushalte und Konsum ihre klimaschädlichen Emissionen reduzieren konnten, mit Ausnahme des Verkehrssektors. Obwohl die Emissionen pro Fahrzeug im Zuge des technischen Fortschritts deutlich reduziert werden konnten, würden die Emissionen nicht geringer. Frau Loddenkemper vermutet, dass größere Autos gekauft oder mehr und längere Wege mit dem Auto zurückgelegt werden.

Frau Loddenkemper sieht hier einen großen Handlungsbedarf. Im integrierten Mobilitätskonzept sollten Maßnahmen erarbeitet werden, durch die auch der Verkehrssektor einen Beitrag zum Klimaschutz leisten könne. Das bedeute nicht, dass überhaupt nicht mehr Auto gefahren werden dürfe.

Auf eine Nachfrage aus dem Chat sagt Frau Loddenkemper zu, die CO₂-Bilanz von Emsdetten zur Verfügung zu stellen. Die CO₂-Bilanz ist bereits im Rats-Informationssystem hinterlegt: [Ausschuss Klima, Umwelt und Mobilität 10.6.2021](#).

- **Frage an Herrn Bunse: Was sind große, besondere Herausforderungen für das integrierte Mobilitätskonzept in Emsdetten?**

Herr Bunse ist erst seit kurzem in der Stadtverwaltung Emsdetten tätig. Die Moderatorin bittet ihn daher um einen ersten Eindruck.

Herr Bunse hebt die kompakte Siedlungsstruktur der Stadt als wichtige Voraussetzung für eine umweltfreundliche Nahmobilität hervor. Eine Stadt der kurzen Wege sei in Emsdetten gut realisierbar, das würde auch der Modal-Split belegen (Der Modal-Split stellt die Anteile der einzelnen Verkehrsarten an allen Wegen dar.) Aber auch manche weitere Strecken könnten umweltfreundlich zurückgelegt werden: Die Bahnverbindung nach Rheine (Norden) und nach Münster (Süden) sei sehr gut.

Herr Bunse sieht die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs als besondere Herausforderung für das integrierte Mobilitätskonzept an. Allerdings sei die Stadt in diesem Handlungsfeld nicht in jedem Fall verantwortlich und müsse auf andere Akteure einwirken. Der Raum von Emsdetten und Umgebung sei ländlich geprägt. Die ÖPNV-Verbindungen im Umland seien ausbaufähig. Viele Menschen besitzen und nutzen heute einen eigenen Pkw. Es müssten vermutlich sehr gute Anreize geschaffen werden, damit mehr Menschen auf andere Fortbewegungsmöglichkeiten umsteigen und das Auto vor der eigenen Tür öfter einmal stehen lassen würden.

- **Frage an Herrn Kellner: Welche Meilensteine sind aus Ihrer Sicht für das Mobilitätskonzept und für den Austausch heute wichtig?**

Herr Kellner bekräftigt abschließend die Einschätzung von Herrn Bunse, dass die kompakte Siedlungsstruktur in Emsdetten eine gute Voraussetzung für den Nahverkehr und einen umweltfreundlicheren Mix der Verkehrsarten sei. Die Stadt habe auch bereits viele gute Angebote dafür geschaffen, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Der Radverkehrsanteil liege bereits heute über dem Anteil in vielen anderen Städte. In Emsdetten gebe es gute Angebote, wie das Carsharing am Bahnhof. Das reiche aber noch nicht aus, um die Nutzung des Autos für tägliche Fahrten im erforderlichen Umfang weiter zu reduzieren.

Herr Kellner legt Wert darauf, dass die Stadt in ihrem Einflussbereich aktiv wird und die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger erkennbar verbessert. Das Integrierte Mobilitätskonzept solle so nah wie möglich an den Bedürfnissen der Menschen in Emsdetten ausgerichtet werden.

3. Inhaltlicher Einstieg in kurzen Gesprächseinheiten/Murmelgruppen:

Die Teilnehmenden haben im Anschluss die Möglichkeit, in Kleingruppen folgende Fragestellung zu besprechen: **Wie erleben Sie Mobilität und Verkehr in Emsdetten heute und was ist Ihre Zukunftsvision?**

Der Austausch trägt dazu bei, dass die Teilnehmenden ins Thema einsteigen und unterschiedliche Perspektiven kennenlernen. Diese Gespräche werden nicht aufgezeichnet.

Im Nachgang können die Teilnehmenden, Eindrücke aus den Murmelgruppen äußern und Hinweise im Chat geben. Bei dieser Gelegenheit beschreibt ein Teilnehmer aktuelle Gefahrenstellen im Verkehrsnetz. Um kurzfristig Gefahrenstellen zu melden und zu beseitigen wird im Chat auf den Mängelmelder der Stadt verwiesen: www.emsdetten.de/rathaus-politik-buergerservice/buergerservice/ideen-anregungen-und-schaeden/

Weitere Hinweise im Chat:

- Zukunft elektrisch, dazu ÖPNV einfach gestalten, flächendeckend ausbauen und günstige Preise für alle.
- Fahrrad und ÖPNV sollten Vorfahrt vor dem Individualverkehr haben.

- Akute Gefahrenstellen können/sollten doch über den Mängelmelder der Stadt gemeldet werden.
- Der Mängelmelder ist auch erweitert worden um die Option Radverkehr.
- Der Kreis Steinfurt hat ein Radverkehrskonzept erstellt, das Alltagsradwege zwischen den Kommunen definiert hat.
- ÖPNV auf örtlicher Ebene deutlich attraktivieren. Radverkehr ausbauen. KFZ-Stellplätze in der Innenstadt reduzieren. Radverkehrsnetz deutlich attraktiver machen.
- Wir haben über die Situation der oft nicht funktionierenden Aufzüge der Bahn gesprochen und über eine Idee der Abhilfe. Eine Rampeanlage auf der Seite des Lindenhofes. Auf der anderen Seite ist eine Abkürzung vorhanden.

Frau Böcker bittet die Teilnehmenden nach dem Austausch, an zwei Umfragen mitzuwirken, um einen Eindruck von ihrer Bewertung der Ausgangslage und des Veränderungsbedarfs zu bekommen:

- **Umfrage: Wie bewerten Sie die Ausgangslage? (Sehr gut bis sehr schlecht)**
Die Teilnehmenden können aus fünf Antwortmöglichkeiten eine auswählen. An der Abfrage beteiligen sich 38 Personen.
Ergebnis (häufigste Nennung zuerst):
 - Mittel: 61% (23 Stimmen)
 - Gut: 34% (13 Stimmen)
 - Schlecht: 5% (2 Stimmen)
 - Sehr gut: 0%
 - Sehr schlecht 0%
- **Umfrage: Wieviel Veränderung wünschen Sie sich? (Keine bis sehr viel)** Die Teilnehmenden können aus fünf Antwortmöglichkeiten eine auswählen. Im Chat wird nachgefragt, worauf sich die Veränderung bezieht. Antwort: auf die aktuelle Situation. An der Abfrage beteiligen sich 37 Personen.
Ergebnis (häufigste Nennung zuerst):
 - Viel: 54% (20 Stimmen)
 - Sehr viel: 24% (9 Stimmen)
 - Mittel: 19% (7 Stimmen)
 - Wenig: 3 % (1 Stimme)
 - Keine: 0%

Bei einer überwiegend als *mittel* bis *gut* bewerteten Ausgangslage wünscht die deutliche Mehrzahl der Beteiligten viel bis sehr viel Veränderung.

4. Fachlicher Input zum Arbeitsstand

Herr Hillen und Frau Bürling geben einen Überblick, über bisherige Arbeitsschritte und Erkenntnisse. Sie leiten auf dieser Grundlage Ist-Thesen für den anschließenden Austausch ab. Die Thesen sind bewusst überspitzt und aus der Perspektive fiktiver Personen dargestellt, um das Gespräch in den Kleingruppen anzuregen.

Während der Präsentation haben die Beteiligten Gelegenheit, Rückfragen und Anmerkungen im Chat zu stellen.

Herr Hillen erläutert zunächst die Stärken-Schwächen-Analyse. Sie steht im Mittelpunkt der ersten Arbeitsphase. Auf ihrer Grundlage werden in der zweiten Phase Ziele, Strategien und Maßnahmen abgeleitet. Themen der Bestandsanalyse sind:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Kfz-Verkehr
- Wirtschafts- und Güterverkehr
- E-Mobilität, Inter- und Multimodalität

Neben Ortsbegehungen und -befahrungen sowie der Auswertung von Daten und vorliegenden Konzepten durch das Gutachterteam, stellen verschiedene Formate der Beteiligung und des Dialogs wesentliche Grundlagen für die Analyse dar. Ein Baustein ist das hier stattfindende öffentliche Forum. Prozessbegleitend findet ein regelmäßiger Austausch in einer Projektgruppe der Verwaltung und in mehreren Terminen mit einem Lenkungskreis mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtgesellschaft sowie aus Wirtschaft und Politik statt.

Online-Beteiligung			
	Ideen	Mängel	Gesamt
Radverkehr	91	123	214
(Verkehrs)Sicherheit	46	94	140
Kfz-Verkehr	37	49	86
Fußverkehr	26	36	62
Parken	8	21	29
Lkw-Verkehr	7	10	17
Barrierefreiheit	6	11	17
Bus und Bahn	8	4	12
Gestaltung des öffentlichen Raums	3	2	5
Elektromobilität	2	1	3
Sharing	2	1	3

- Anzahl der Besuche: **3.839**
- Anzahl der unterschiedlichen Besucher und Besucherinnen: **2.610**
- Anzahl der Einträge: **682**
- Anzahl der Kommentare: **262**
- Anzahl der „Daumen hoch/runter“ Einträge: **6.128**
- Anzahl der „Daumen hoch/runter“ Kommentare: **1.495**

Abbildung: Übersicht über die Beiträge aus der Online-Beteiligung

Vielfältige Hinweise wurden bei einer Online-Beteiligung im Herbst 2021 über einen Zeitraum von 8 Wochen eingebracht. Es gingen 682 Meldungen aus der Öffentlichkeit ein, die wiederum

vielfältig kommentiert und bewertet wurden. Die fachliche Analyse wird so durch die Expertise der Nutzenden angereichert.

In der Präsentation zeigt Frau Bürling zunächst für den Fußverkehr die bisher ermittelten Stärken und Schwächen auf. Am Beispiel des Fußverkehrs stellt sie dann die abgeleiteten Ist-Thesen vor, die das anschließenden Gespräch anregen sollen.

Öffentlicher Auftakt Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Stadt Emsdetten
Der Bürgermeister

Stärken Fußverkehr

- Verkehrsberuhigte Innenstadt
- Attraktive Wegebeziehung Bahnhof <-> Innenstadt
- Kurze Wege zwischen Wohngebieten und Innenstadt
- Wochenmarkt als Frequenzbringer in der Innenstadt
- Barrierefreiheit v.a. in der Innenstadt weitestgehend vorhanden
- Ausreichend breite Gehwege entlang von Hauptverkehrsstraßen größtenteils gegeben
- Wege entlang Grünzügen/Mühlenbach und Westring losgelöst vom Motorisierten Individualverkehr
- Dichtes Netz an fußläufig erreichbaren Nahversorgung im Innenstadtbereich

Wilhelmstraße Rheiner Straße

Öffentlicher Auftakt Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Stadt Emsdetten
Der Bürgermeister

Schwächen Fußverkehr

- z.T. ungenutzte Potenziale innerstädtischer Plätze
- Konflikte mit dem fließenden Radverkehr in der Innenstadt
- „alte“ Rad-Pflasterung auf Gehwegen führt zu Unsicherheit bei Verkehrsteilnehmenden
- Bahntrasse als Zäsur
- Querungshilfen entlang von Hauptverkehrsstraßen nicht immer gegeben
- Fußläufige Nahversorgung der äußeren Ortsteile
- Lage sensibler Einrichtungen an Hauptverkehrsstraßen

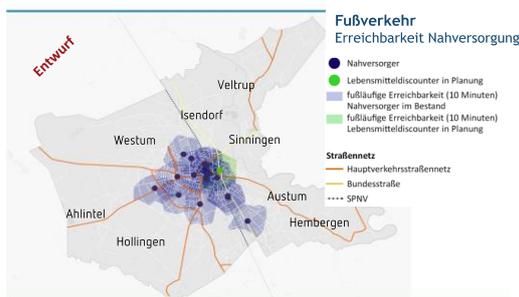
Marienstraße Mühlenstraße

Abbildungen: Darstellung von Stärken und Schwächen im Bereich Fußverkehr

Für den Fußverkehr werden folgende Ist-Thesen aus der Perspektive eines 72-jährigen Rentners zur Diskussion gestellt:

- Wenn ich einkaufen möchte, bleibt mir nichts Anderes übrig, als mit dem Auto zu fahren. In fußläufiger Entfernung gibt es keinen Supermarkt. Der nächste Supermarkt ist ewig weit weg und ich müsste zudem entlang vielbefahrener Straßen laufen und die Bahngleise unterqueren.
- Wenn meine Frau Elke und ich unterwegs sind, versuchen wir die Wege entlang der Hauptverkehrsstraßen zu meiden. Die eigentlich schönen Wege durchs Grüne sind teilweise (zum Beispiel am Mühlenbach) aber in Herbst und Winter und bei Dunkelheit für uns kaum noch nutzbar.

Öffentlicher Auftakt **Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten**



Rahmenbedingungen Person

- Herbert, 72, Rentner
- lebt seit ca. 40 Jahren im Emsdettener Osten
- seine Frau Elke ist geheimeschränkt und benötigt einen Rollator

Situation Fußverkehr

- kein Nahversorger im Ortsteil ansässig
- fährt zweimal die Woche in die Innenstadt zum Einkaufen
- seine Frau ist auf die Fahrten mit dem Auto angewiesen

Ist-These

Wenn ich einkaufen möchte bleibt mir nichts anderes übrig, als mit dem Auto zu fahren. In fußläufiger Entfernung gibt es keinen Supermarkt. Der nächste Supermarkt ist ewig weit weg und ich müsste zudem entlang vielbefahrener Straßen laufen und die Bahngleise unterqueren.

Ist-These

Wenn meine Frau Elke und ich unterwegs sind, versuchen wir die Wege entlang der Hauptverkehrsstraßen zu meiden. Die eigentlich schönen Wege durch's Grüne sind teilweise (zum Beispiel am Mühlenbach) aber in Herbst und Winter und bei Dunkelheit für uns kaum noch nutzbar.



Abbildung: Darstellung der gesprächsangeregenden Ist-Thesen im Bereich Fußverkehr

Die für alle Themen vorgestellten Stärken und Schwächen sind der Präsentation der Planersocietät zu entnehmen.

Während der Präsentation über die Stärken und Schwächen im ÖPNV wird im Chat nachgefragt: Was gehört alles zum ÖPNV? Auch die Bahnpendler oder nur der Busverkehr innerhalb der Stadtgrenzen? Herr Hillen erläutert, dass sowohl der Busverkehr als auch der Bahnverkehr, d.h. auch der Pendlerverkehr beim ÖPNV betrachtet wird.

Abschließend geht folgende Frage im Chat ein: „Gibt es auch eine SWOT - Analyse bezogen auf das Projekt - Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten 2035.. Hier insbesondere Gefahren und Chancen für das Konzept bis 2035?“ Herr Hillen erläutert, die SWOT-Analyse sei ein methodischer Schritt im Verfahren. Aus den Stärken und Schwächen werden Handlungserfordernisse für alle Verkehrsträger und ihr Zusammenspiel abgeleitet. Diese Handlungserfordernisse werden als Chancen in die Zielfindung und als Ideenträger bei der Entwicklung von Maßnahmen berücksichtigt. Herr Rösch ergänzt im Chat: Darüber hinaus ist eine stetige Evaluierung des Konzepts vorgesehen, um ggf. nachjustieren zu können.

5. Gesprächsphase in Gruppen

Nach einer kurzen Pause haben die Beteiligten die Gelegenheit, in Gruppen verschiedene Themen anhand der vorbereiteten Thesen zu diskutieren. Die Gesprächsleitung führt zunächst in das Thema ein und stellt die Ist-Thesen vor. Die Diskussion leiten folgende Fragen:

- Einstieg: Teilen Sie diese Thesen? Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf?
- Hauptteil: Wie soll in Emsdetten zukünftig Mobilität gestaltet werden?

Antworten auf die zweite Frage notiert die Gesprächsleitung als Soll-Thesen sichtbar für alle Beteiligten in einer Präsentation.

5.1 Gruppe 1: Thesen zum ÖPNV und Fußverkehr

Gesprächsleitung: Karina Meißner

Unterstützung: Thorsten Rösch

ÖPNV

Rahmenbedingungen

Rahmenbedingungen Person

- Hilke, 47, berufstätig
- Wohnt in Borghorst
- Arbeitet im Zentrum von Emsdetten

Situation ÖPNV

- Pendelt fünf Tage die Woche zur Arbeit
- Bus R75 fährt ab ca. 6 Uhr von Borghorst nach Emsdetten stündlich
- Von Emsdetten nach Borghorst fährt der letzte Bus um ca. 19 Uhr
- Geht nach dem Arbeiten gerne zum Sport oder trifft sich mit Freunden

Ist-These

Ab und zu fahre ich mit dem Bus zur Arbeit, eigentlich mag ich das auch. Um zeitlich flexibel und spontan zu bleiben, ist das Auto aber für mich die bessere Option. Schließlich gibt es auch noch ein Leben nach dem Feierabend.

Entwickelte Soll-Thesen

- **Bedienzeiten Busse:** Der Bürgerbus und generell der ÖPNV fährt auch nach 19 Uhr und in anderen Randzeiten. Die Fahrplantaktung ist verlässlich, unabhängig von Schul- und Ferienzeiten.
- **Preis- und Tarifstruktur:** Die Preis- und Tarifstruktur ist attraktiv und einfach durchschaubar, z.B. mit Hilfe von Apps ist es möglich den günstigen Preis zu wählen. Es gibt günstige Angebote, z.B. 365 Euro-Ticket für alle Bürger*innen.
- **Ausstattung Haltestellen:** Alle Haltestellen sind wetterfest und barrierefrei gestaltet. Sodass alle Bevölkerungsgruppen den ÖPNV nutzen können.

- **Autonomes Fahren:** In Emsdetten gibt es neue Angebote in Form von selbstfahrenden Bussen und Autos.

Fußverkehr

Rahmenbedingungen

Rahmenbedingungen Person

- Herbert, 72, Rentner
- lebt seit ca. 40 Jahren im Emsdettener Osten
- seine Frau Elke ist geheimeschränkt und benötigt einen Rollator

Situation Fußverkehr

- kein Nahversorger im Ortsteil ansässig
- fährt zweimal die Woche in die Innenstadt zum Einkaufen
- seine Frau ist auf die Fahrten mit dem Auto angewiesen

Ist-These

Wenn ich einkaufen möchte, bleibt mir nichts anderes übrig, als mit dem Auto zu fahren. In fußläufiger Entfernung gibt es keinen Supermarkt. Der nächste Supermarkt ist ewig weit weg und ich müsste zudem entlang vielbefahrener Straßen laufen und die Bahn-
gleise unterqueren.

Ist-These

Wenn meine Frau Elke und ich unterwegs sind, versuchen wir die Wege entlang der Hauptverkehrsstraßen zu meiden. Die eigentlich schönen Wege durch's Grüne sind teilweise (zum Beispiel am Mühlenbach) aber in Herbst und Winter und bei Dunkelheit für uns kaum noch nutzbar.

Entwickelte Soll-Thesen

- **Strecken Anpassung Bürgerbus:** Der Bürgerbus bedient alle Ortsteile.
- **Beleuchtung:** Hauptwege, die von älteren Zufußgehenden und Radfahrenden genutzt werden sind ausgeleuchtet und werden vom Winterdienst geräumt.
- **Nahversorgung wird erweitert:** Neue fußläufige Einkaufsangebote/-standorte in Ortsteilen haben sich angesiedelt/sind entstanden. Diese fungieren zugleich auch als Orte der Begegnung und Kommunikation/soziale Teilhabe. Diese müssen jedoch wirtschaftlich sein, denkbar sind z.B. Automaten-Laden/Regiomaten. Alternativ gibt es attraktive Angebote/Anbieter für die Lieferung von Einkäufen nach Hause.
- **Nutzungsfreundlichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen (Bahnverkehr):** Aufzüge der Deutschen Bahn funktionieren verlässlich; Rollstuhlfahrende werden zu jeder Zeit im Bahnverkehr mitgenommen.

Stichpunkte aus der Diskussion

- Was würden erwachsene Emsdettenerinnen und Emsdettener bewegen, auf den Bus umzusteigen? Frequenz? Besorgungen unterwegs machen? Gibt es Vergleichsregionen?
- Pendler*innen aus Rheine/Neukirchen etc.: Busangebot/-verbindung schaffen
- Pfaffenhofen: Busverbindungen alle 20 Minuten, Busticket bei Führerscheinabgabe bei Senior*innen.
- Kosten/Preise: z.B. 8 Euro Münster-Emsdetten, sehr hoch, abschreckend, zu hohe und unübersichtliche Tarifstruktur; einheitliche Tarifstruktur etablieren, Festbetrag Subventionierung, hoher Handlungsbedarf.
- kleine, flexiblere Busse in Richtung Neukirchen, Borghorst etc.
- Land NRW Einführung neue Tarifstruktur mobil.nrw ab 1.12.21.

Hinweis im Chat im Plenum

- In Sinnigen gibt es einen Verkaufswagen, der einmal pro Woche Eier, Kuchen usw. verkauft, wenn jemand nicht so mobil ist.

5.2 Gruppe 2: Thesen zum Radverkehr und zum Wirtschaftsverkehr

Gesprächsleitung und Ergebnissicherung: Kevin Hillen und Philipp Bunse

Radverkehr

Rahmenbedingungen Person

- Henning, 39, berufstätig
- Hat ein Kind und seit neuestem ein Lastenrad

Situation Radverkehr

- Fährt mit Lastenrad gerne zur Stadtbibliothek, dabei fährt sein Kind gerne mit – leider kann er das Lastenrad nicht immer überall problemlos nutzen
- Seine Strecke ist häufig Silberweg – Borghorster Straße

Ist-These

Die Radwege sind viel zu schmal und eine Zumutung! Mir ist nicht klar, auf welchen Straßen ich die Fahrbahn benutzen darf. Wenn ich dann mal auf der Straße fahre, werde ich regelmäßig von Autos bedrängt oder angehupt.

Ideen

- **Radfahren auf der Straße:** Fahrräder sollten grundsätzlich auf der Straße fahren (auch Lastenräder haben sich fahrend und stehend an die für sie geltenden Regeln zu halten).
- **Platz:** Mehr Platz für Fahrräder.
- **Generelles Parkverbot für Pkw:** Insbesondere dort, wo sicheres Radfahren nicht möglich ist (bspw. „Mehrzweckstreifen“).

- **Alternativrouten schaffen:** Dort, wo viel Verkehr ist (Neunkirchener/Borghorster Straße), sollten Alternativen angeboten werden (Fahrradstraßen, Vorrang für den Radverkehr).
- **Regelkonforme Fahrradwege:** Ohne Hindernisse (abgesenkte Bordsteine, Einfahrten).
- **Lastenräder:** Lastenräder = neu; Infrastruktur = alt.
- **Vision & Strategie:** CO2-Reduktion, Wandel Priorisierung der Verkehrsmittel.

Entwickelte Soll-These (2035)

- Die Stadt hat auf den Wandel reagiert: Radverkehr benötigt mehr Platz und möglichst eine eigene Infrastruktur (auch auf Alternativrouten), um sicher und zügig unterwegs zu sein. Kompromisse in der Straßenaufteilung waren notwendig und wurden vollzogen. Der Radverkehr ist weitaus stärker im Fokus als früher. So fühlen sich alle Verkehrsteilnehmer mittlerweile wohler.

Wirtschaftsverkehr

Rahmenbedingungen Person

- Anastasia, 37, Unternehmerin
- Betreibt ein mittelständisches Unternehmen im
- Industriegebiet Süd

Situation Wirtschaftsverkehr

- Mehrmals täglich große und kleine Lieferungen
- Ihre 20 Mitarbeitenden kommen aus Emsdetten und der gesamten Region

Ist-These

Ich bin sehr zufrieden mit meinem Standort in Emsdetten, jedoch stehen meine Lieferanten oft mit ihren Lkw im Stau. Außerdem sind meine Mitarbeitenden aufgrund des Schichtdienstes und aus Mangel an Alternativen meistens auf den eigenen Pkw angewiesen. Hier muss sich langfristig was ändern.

Ideen

- **Möglichkeiten anbieten, von A nach B zu kommen:** Effizienter, als acht Stunden auf einem Firmenparkplatz zu stehen.
- **Gemeinsam und bei Bedarf:** Firmenshuttle (gemeinsam); Bedarfsverkehre (evtl. auch autonom fahrend).
- **ÖPNV:** Ringverkehre schaffen, muss zudem neu gedacht werden (flexibler, günstiger – aber auch verlässlicher).
- **Tarifstruktur:** ÖPNV preislich konkurrenzfähiger bei höherer Bepreisung des Pkw-Verkehrs.
- **Barrierefreiheit:** Barrierefreiheit zwingend notwendig.

- **Beispiele aus anderen Kommunen aufgreifen:** Beispiel Hiltrup/Amelsbüren („Loop“, Bahn-Zubringer).
- **Kfz – Verkehr:** Kfz-Verkehr muss auch unbequemer gemacht werden.
- **Multimodalität fördern, Wegeketten schaffen:** P&R und B+R weiter ausbauen.

Entwickelte Soll-These (2035)

- Es gibt mittlerweile ein elektrisch betriebenes Ridesharing-Firmenshuttle-System zwischen der Innenstadt und dem Industriegebiet Süd. Parallel zur neuen (Ring-)Buslinie, jeweils mit Verknüpfung zum Bahnhof für Pendelnde von außerhalb, haben meine Arbeitnehmenden mittlerweile mehrere Optionen, auch diejenigen mit Mobilitätseinschränkungen. Dank der neuen Mobilitäts-App findet jeder das für den Anlass und Zeitpunkt passende Mobilitätsangebot.

5.3 Gruppe 3: Verkehrssicherheit / Inter- und Multimodalität

Gesprächsleitung und Ergebnissicherung: Mone Böcker und Betina Loddenkemper

Verkehrssicherheit

Rahmenbedingungen Person

- Patrick, 39, Hausmann
- Hat ein 9-jähriges Kind

Situation Verkehrssicherheit

- Kind besucht die Josefschule
- Entfernung zur Schule rund 5 Radfahrminuten bzw. 10 Gehminuten

Ist-These

Ich lasse mein Kind nicht alleine zur Schule gehen oder fahren - das wäre lebensgefährlich! Deshalb bringe ich es mit dem Auto.

Entwickelte Soll-Thesen

- **In Emsdetten werden Verkehrsströme umverteilt:** In Straßen mit sensiblen Einrichtungen sollte Durchgangsverkehr möglichst rausgehalten werden.
- **Neuaufteilung des Verkehrsraums:** Generell wird der Verkehr zielgruppengerecht geführt und Verkehrsraum entsprechend aufgeteilt. Maßstab sind schwächere Verkehrsteilnehmende.
Beteiligung der Zielgruppen bei der Planung, u.a. Kinder- und Jugendrat, Senior*innen (auch Beiräte).
- **Umsetzungsorientiertes, infrastrukturbezogenes Konzept:** Entsprechende bauliche Maßnahmen zur Neuaufteilung des Straßenraums werden geplant und umgesetzt.

In der Diskussion werden einige Schulstandorte, aber auch Kitas genannt, an denen die Situation als problematisch empfunden wird.

Hinweise im Chat:

- An der Johannesschule gibt es keine Haltestelle für den Bus, zu wenig Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Nähe von Schulen und Kitas.
- Bei der Einbindung von Betroffenen die Senioren der Altenheime nicht vergessen.
- Bringdienste von Einzelhändlern intensivieren. Alltagseinkäufe von Supermärkten für ältere Leute verstärken.

Inter- und Multimodalität

Rahmenbedingungen Person

- Emily, 31, berufstätig

Situation Inter- und Multimodalität

- Erreicht Arbeit und Versorgungseinrichtungen fußläufig
- Besucht am Wochenende gerne Antikflohmärkte in der ganzen Region

Ist-These

Ich besitze kein eigenes Fahrrad oder Auto. Wenn ich zu speziellen Anlässen eins davon brauche, leihe ich es mir bei meinen Freunden oder Familie aus. Das ist zwar aufwendig, aber die bestehenden Angebote sind mir derzeit einfach noch zu unflexibel, obwohl ich *wuddi* prinzipiell gut finde.

Entwickelte Soll-Thesen

- **Carsharing:** Auch in Außenbereichen stehen Carsharing-Angebote zur Verfügung, privates Carsharing wird angeboten, private Pkw werden geteilt. Vorhandene Plattformen werden genutzt/bekannt gemacht (auch durch die Stadt).
- **Bikesharing:** Über einen gut ausgebauten Lastenradverleih können auch größere Mengen ohne Pkw transportiert werden.
- **Aufenthaltsqualität:** Adäquate Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Konsumzwang stehen zur Verfügung.

Hinweise im Chat:

- Könnte man Carsharing-Angebote auch tageweise in Außenbereichen anbieten? Das Auto auch in Außenbereichen stellen?
- Es gibt aber auch in der Stadt wohnende Bürgerinnen und Bürger, die einen Parkplatz benötigen.

Hinweis im Chat im Plenum

- *Die Car-Sharing-Station im Außenbereich sollte "radgerecht" ausgestattet sein. Abstellbügel, Überdachung etc.*

5.4 Gruppe 4: Radverkehr / Inter- und Multimodalität

Gesprächsleitung und Ergebnissicherung: Ilka Bürling und Martin Dörtelmann

Rahmenbedingungen Person

- Carlos, 16, Schüler
- Wohnt bei seinen Eltern in Emsdetten

Situation Radverkehr

- Fährt häufig mit dem Fahrrad in die Innenstadt, um verschiedene Geschäfte zu besuchen
- Trifft anschließend häufig seine Freunde in der Innenstadt

Ist-These

Aus Eile und Bequemlichkeit stelle ich mein Fahrrad in der Innenstadt einfach dort ab, wo ich will. Es ist ja sowieso genug Platz.

Entwickelte Soll-Thesen

- **Flächen für den Radverkehr:** Sollen im Emsdettener Stadtgebiet klar gekennzeichnet/markiert sein.
- **Abstellmöglichkeiten:** An wichtigen Zielorten und in der Innenstadt müssen mehr (sichere) Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr (E-Räder, Lastenräder, -anhänger) bereitgestellt werden. Zudem gibt es gibt ausreichend dezentrale Abstellmöglichkeiten.
- **Fahrradparkhaus:** Es gibt ausreichend, einfach zugängliche Abstellmöglichkeiten im Fahrradparkhaus zum Abstellen von schweren Rädern (E-Bikes, Pedelecs). *Anmerkung: Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten für diese Fahrräder gibt es im unteren Geschoss.*
- **Tiefgaragen:** Bieten zu großen Teilen Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Radverkehr.

Inter- und Multimodalität

Rahmenbedingungen Person

- Erna, 79, Rentnerin
- Ist vor 5 Jahren von München zurück in ihre Heimat
- Emsdetten gezogen
- Nutzt regelmäßig die Angebote von Stroetmanns Fabrik

Situation Inter- und Multimodalität

- Lebte früher in München und nutzte begeistert Bus, Bahn und vor allem das Fahrrad
- Häufig auf das Auto angewiesen, aber fühlt sich als Autofahrerin nicht mehr sicher

Ist-These

Als ich noch in München gewohnt habe, bin ich fast immer mit dem Fahrrad oder dem Bus gefahren. Um in meiner Heimat Emsdetten aber auch im Alter noch mobil und aktiv zu sein, muss ich häufig mein Auto nutzen, obwohl ich mich damit nicht mehr sicher fühle. Muss ich mit meinem Auto erst einen Unfall bauen, um ernst genommen zu werden?

Entwickelte Soll-Thesen

- **Autonomes Fahren:** 2035 fährt der (autonome) Bus jede Stunde in die umliegenden Städte und Gemeinden (sternförmig).
- **Erreichbarkeit:** Der ÖPNV wurde flächendeckend ausgebaut.
- **Bürgerbus:** Der Bürgerbus wurde intelligent und flexibel ausgebaut und noch weiter optimiert (ggf. Ergänzung durch Taxi-System, Professionalisierung).
- **Ausstattung des ÖPNV:** Die Busse bieten ausreichend Platz um auch Einkäufe und größere Objekte mitzunehmen.
- **Finanzielle Anreize:** Der ÖPNV ist für alle Bürgerinnen und Bürger, die auf ihr Auto verzichten, steuerlich begünstigt.
- **Tarifstruktur:** Der ÖPNV ist für Personen ab 70 (ggf. anderes Alter) kostenlos.
- **Nahversorgung:** Nahversorgungseinrichtungen sind für alle Emsdettener Bürgerinnen und Bürger fußläufig erreichbar.
- **Carsharing:** Carsharing ermöglicht es den Bürgerinnen und Bürgern auf das eigene Auto zu verzichten.
- **Einzelhandel:** Der Einzelhandel bietet smarte Hol- und Bringdienste an.

6. Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Im Anschluss an die Gesprächsphase stellen die Gesprächsleitungen die entwickelten Soll-Thesen vor. In den Gruppen konnten die vorgestellten Thesen gut nachvollzogen werden, d.h. sie beschreiben die Ausgangslage recht gut. Die Thesen aufgreifend wurden Handlungsbedarfe ermittelt und Soll-Thesen formuliert. Die Soll-Thesen regen Zielen und strategische Ansätze an, die im weiteren Planungsprozess vertieft werden.

7. Ausblick und Abschluss

Herr Hillen stellt den weiteren Ablauf der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts vor.

- Die Stärken- und Schwächen-Analyse wird mit dem Feedback aus der heutigen Runde zeitnah abgeschlossen.
- Anfang 2022 startet die Erarbeitung von Leitbildern und Zielen. Damit wird die Richtung der künftigen Entwicklung von Mobilität und Verkehr für die nächsten 10-15 Jahre abgestimmt.
- Anschließend werden Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen entworfen und im nächsten Schritt ein Handlungs- und Umsetzungskonzept entwickelt.

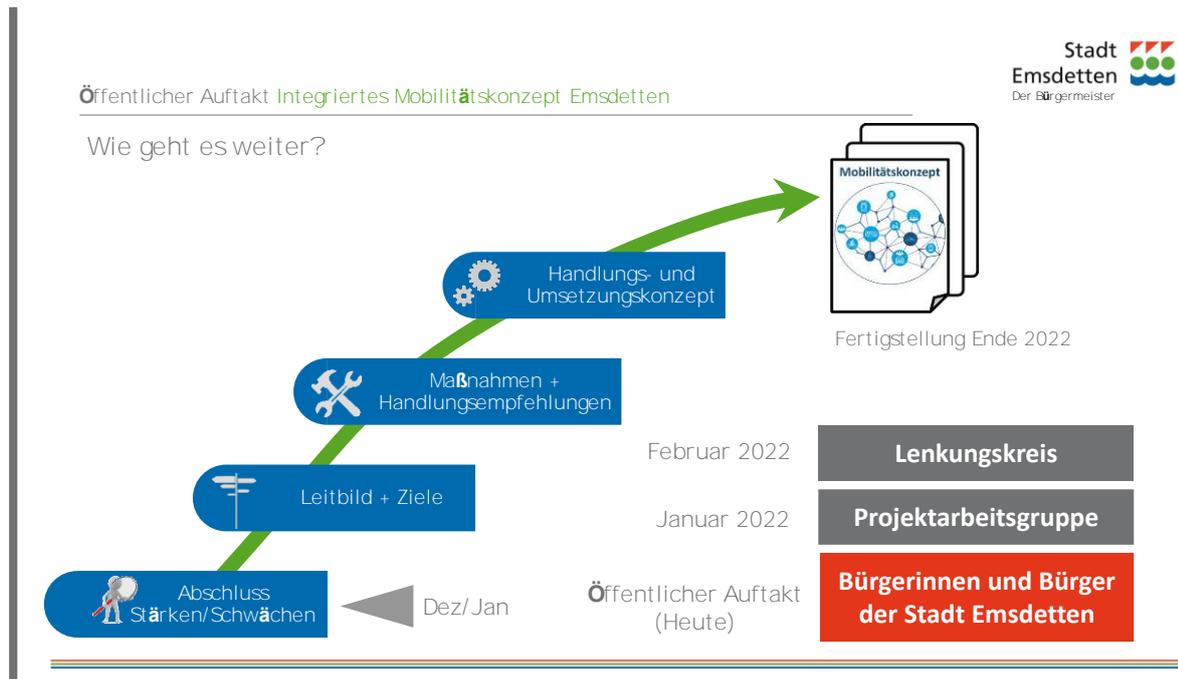


Abbildung: Überblick über das weitere Vorgehen

Frau Böcker bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die engagierte Diskussion und bei allen Mitwirkenden für ihre Beiträge. Sie weist darauf hin, dass der Mobilitätsmanager Herr Rösch auch zwischen Veranstaltungen bei Fragen und Hinweisen ansprechbar ist.

Herr Bürgermeister Kellner schließt die Veranstaltung mit einem herzlichen Dankeschön für die aktive Teilnahme der Bürgerinnen und Bürger an dem Workshop und richtet seinen Dank auch an alle Mitwirkenden aus der Stadtverwaltung sowie der Büros TOLLERORT und Planersocietät für die fachliche Begleitung. Herr Kellner: „Mit diesem Workshop wurde eine gute Grundlage für das weitere Vorgehen im integrierten Mobilitätskonzept geschaffen.“ Mit guten Wünschen für den Jahreswechsel verabschiedet Herr Kellner die Teilnehmenden.

Im Chat sowie anhand einer Umfrage können die Teilnehmenden noch ein Feedback bzw. Hinweise für die weitere Arbeit geben:

Abfrage: Was geben Sie uns mit (Feedback/Anregungen)?

- Vielen Dank für den offenen Dialog
- Parkplatz für Räder am Bahnhof
- Ich bin gespannt auf das weitere Vorgehen :-)
- Vielen Dank, tolle Veranstaltung
- In 2022 hoffentlich in Präsenz!
- Tolle Veranstaltung, sehr gutes Format
- Danke für die gelungene Veranstaltung.
- Tolle und professionelle Veranstaltung. Dank.
- Klasse gemacht, kurzweilig, informativ
- Danke, beim nächsten Mal mehr Interaktion

Rückmeldungen im Chat:

- Es ist/war eine sehr gute Veranstaltung, die nicht langatmig, sondern sehr interessant war. Ein großes Lob an alle Beteiligten, besonders an die Stadtverwaltung.
- Auch von mir herzlichen Dank, besonders an die Stadt, für dieses Forum! Sehr gutes Format!
- Besten Dank! Schönes Wochenende!
- Thorsten Rösch (Stadt Emsdetten): Vielen Dank an alle Teilnehmenden und eine besinnliche Weihnachtszeit.

Impressum

Veranstalterin

Stadt Emsdetten
www.emsdetten.de

Kontakt:
Mobilitätsmanager Thorsten Rösch
thorsten.roesch@emsdetten.de

Fachplanung

Planersocietät
www.planersocietaet.de

Kontakt:
Kevin Hillen, Ilka Bürling
emsdetten@planersocietaet.de

Moderation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
www.tollerort-hamburg.de

Kontakt:
Mone Böcker, Karina Meißner
mail@tollerort-hamburg.de

Bildnachweis

Foto Titelblatt sowie Abbildungen aus dem Arbeitsprozess zum Mobilitätskonzept:
Planersocietät

Anhang nächste Seite

Ergebnissicherung aus den Arbeitsgruppen