

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Emsdetten

Bestandserhebung und -analyse

Stand. 26.01.2022



1 Bevölkerungsentwicklung, Sozial- und Einkommensstruktur.....	S.5
2 Mobilitätsverhalten.....	S.8
2.1 Modal Split	
2.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	
2.3 Pendlerbewegungen	
3 Fußverkehr.....	S.16
3.1 Stadtstruktur und Erreichbarkeiten	
3.2 Querungen	
3.3 Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität	
3.4 Sensible Straßenabschnitte	
3.5 Fazit und Handlungsbedarfe	
4 Radverkehr.....	S.25
4.1 Anforderungen	
4.2 Exkurs Elektromobilität	
4.3 Radrouten im Zielnetz	
4.4 Führungsformen und Verkehrssicherheit	
4.5 Abstellanlagen	
4.6 Öffentlichkeitsarbeit	
4.7 ADFC-Fahrradklimatest	
4.8 Fazit und Handlungsbedarfe	



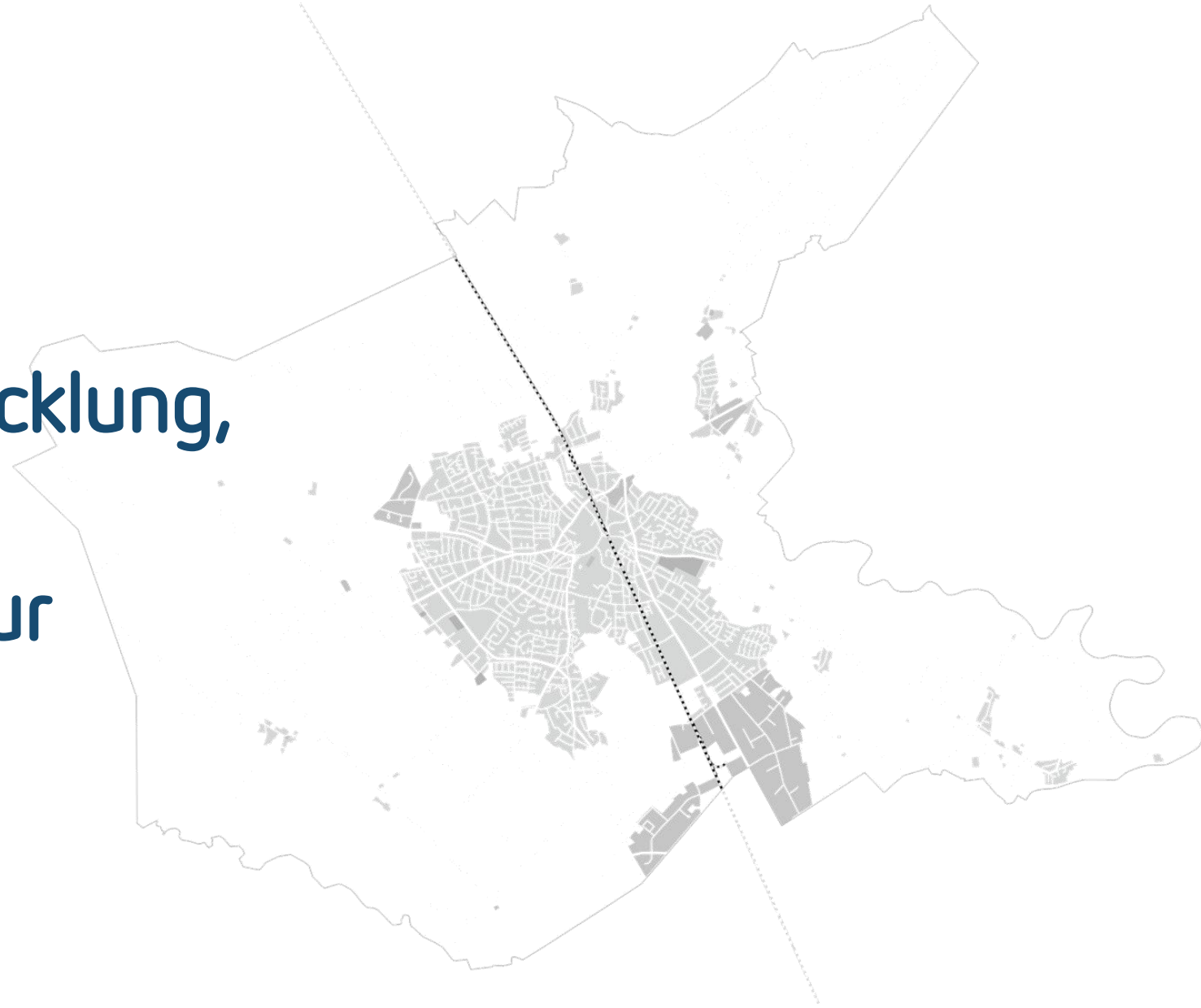
5 Öffentlicher Personennahverkehr	S.51
5.1 Innere und äußere Erschließung	
5.2 Bahnhof und Bushaltestellen	
5.3 Fazit und Handlungsbedarfe	
6 Kfz-Verkehr	S.60
6.1 Äußere Erschließung	
6.2 Innere Erschließung und Geschwindigkeiten	
6.3 Verkehrsbelastungen	
6.4 Dimensionierung und Straßenraumgestaltung	
6.5 Ruhender Verkehr	
6.6 Verkehrssicherheit	
6.7 Fazit und Handlungsbedarfe	
7 Wirtschaftsverkehr	S.71
7.1 Lage und Erreichbarkeit	
7.2 Fazit und Handlungsbedarfe	
8 Inter- und Multimodalität	S.76
8.1 Umsteigepunkte und Mobilstationen	
8.2 Sharing	
8.3 E-Mobilität	
8.4 Fazit und Handlungsbedarfe	



9 Mobilitätsmanagement und -marketing	S.83
9.1 Mobilitätsmanagement	
9.2 Marketing und Information	
9.3 Fazit und Handlungsbedarfe	
10 Onlinebeteiligung	S.88
10.1 Statistik	
10.2 Top 5	
10.3 Schwerpunktbereiche	
10.4 Inhalt der Rückmeldungen	
11 Handlungserfordernisse und Trends	S.103



1. Bevölkerungsentwicklung, Sozial- und Einkommensstruktur





Bevölkerungsentwicklung

Nach einem Bevölkerungsanstieg bis zum Jahr 2015 und einer gesunkenen Bevölkerungszahl zum Jahr 2017 (36.380 EW), ist die Bevölkerungsanzahl seit 2018 wieder leicht steigend. Die einschlägigen Prognosen gehen von einer konstant bleibenden Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030 aus. Für den kommenden Zeitraum bis 2035 wird dann von einem minimalen Rückgang der Bevölkerung ausgegangen, sodass bis zum Jahr 2035 ein Rückgang um ca. 100 Einwohnenden erwartet wird. Im Vergleich zu heute wird die Bevölkerung um rund 0,1 Prozent gesunken sein.

Die derzeitige positive Bilanz in der Bevölkerungsstatistik lässt sich durch die Wanderungsbewegungen erklären. Während das natürliche Bevölkerungssaldo in Emsdetten leicht negativ ist (2020: -87), wird dieses durch das positive Saldo aus Zu- und Fortzügen (2020: +138) nicht nur kompensiert, sondern auch insgesamt die Einwohnerzahl geringfügig angehoben.

Abbildung 1 Bevölkerungsentwicklung in Emsdetten bis 2035

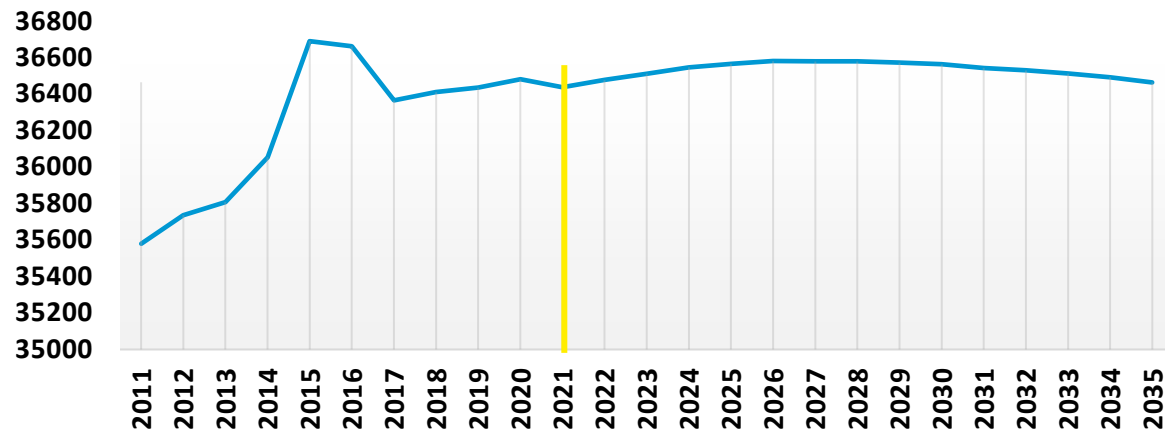


Tabelle 1 Bevölkerungsentwicklung in Emsdetten bis 2035

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2025	2030	2035
Einwohnende	35.580	35.736	35.808	36.053	36.690	36.661	36.365	36.410	36.435	36.481	36.438	36.566	36.563	36.464

Bevölkerungsentwicklung nach Alter

Abbildung 3 zeigt die Entwicklung der Altersstruktur für die Stadt Emsdetten bis zum Jahr 2035. Aus dieser lässt sich ableiten, dass trotz der derzeitigen konstanten Bevölkerungsentwicklung Emsdetten dennoch von den Auswirkungen des demographischen Wandels betroffen ist und sich dieser Herausforderung stellen muss. Insbesondere die Altersgruppe der über 65-Jährigen wird in Relation zur Gesamtbevölkerung deutlich zunehmen - bis 2035 um ganze 33 Prozent - während der Anteil der Einwohnenden zwischen 18 und 30 Jahren deutlich sinkt. Zudem ist mit einem leichten Zuwachs der Bevölkerungsgruppe der Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 15 Jahren zu rechnen. Beide Gruppen stellen besondere Ansprüche an die verkehrliche Infrastruktur im öffentlichen Raum und weisen ein spezifisches Mobilitätsverhalten auf. So gilt es die zu erwartende Zunahme der Ausbildungs- und Freizeitwege sowie die Bedürfnisse hinsichtlich der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Sozial- und Einkommensstruktur

In Emsdetten leben 15.056 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stand: 2020). Diese Zahl hat sich verglichen mit 2019 vor der Corona-Pandemie kaum verändert (2019: 15.076). Die Arbeitslosenquote der Stadt Emsdetten lag 2020 bei 4,1 Prozent und damit unter den Arbeitslosenquoten des Kreises Steinfurt mit 4,3 Prozent und des Bundeslandes NRW mit 7,5 Prozent (Bundesagentur für Arbeit 2020).

Das den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Emsdetten durchschnittlich zur Verfügung stehende Einkommen beträgt 24.227 Euro im Jahr. Damit zählt Emsdetten zu den wohlhabenderen Städten und Gemeinden im Kreis Steinfurt. In diesem liegt das durchschnittlich verfügbare Einkommen bei 22.402 Euro jährlich. Auch im NRW-weiten Vergleich liegt Emsdetten im oberen Drittel (Rangplatz 101 von 396, IT.NRW).

Insgesamt gehen 3.204 Schülerinnen und Schüler auf die Emsdettener Schulen. Davon sind 1259 Grundschulkinder, die sich auf die insgesamt 6 Grundschulen in Emsdetten verteilen.



Abbildung 2 Bevölkerungsentwicklung in Emsdetten bis 2035 nach Altersklassen

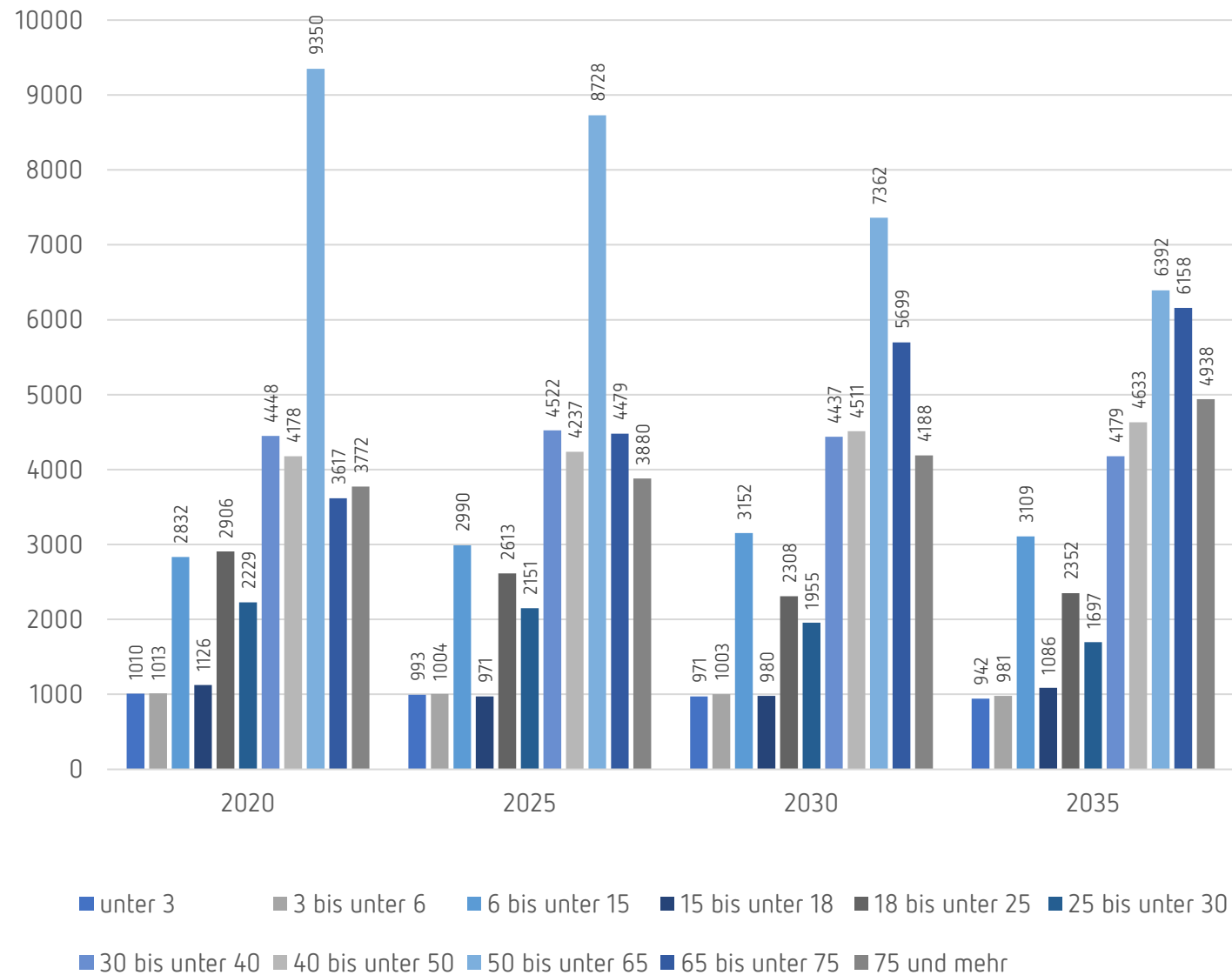
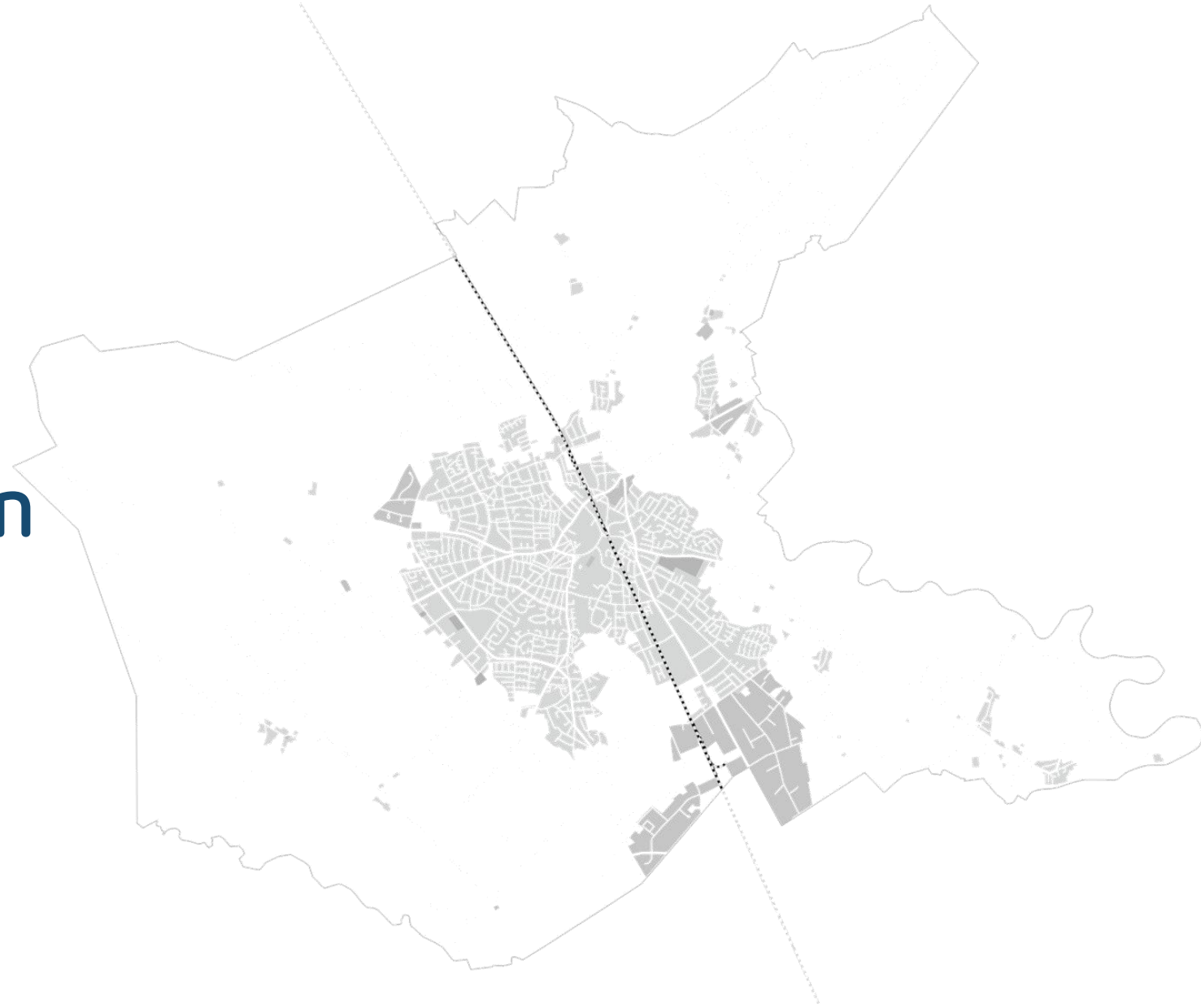


Tabelle 2 Differenz in der Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen

Altersgruppe (in Jahren)	Differenz zwischen 2020 und 2025	Differenz zwischen 2020 und 2030	Differenz zwischen 2020 und 2035
unter 3	-18	-40	-68
3 bis 6	-10	-10	-32
6 bis 15	+158	+320	+277
15 bis 18	-155	-146	-41
18 bis 25	-293	-599	-554
25 bis 30	-79	-275	-533
30 bis 40	+74	-11	-269
40 bis 50	+59	+333	+455
50 bis 65	-623	-1.988	-2.959
65 bis 75	+862	+2.082	+2.541
75 und mehr	+108	+416	+1.166
Gesamt	+85	+82	-17



2. Mobilitätsverhalten





Modal Split als Kennzahl zur Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsinfrastruktur allein lässt keine Schlüsse darüber zu, wie sich der Verkehr auf verschiedene Verkehrsträger verteilt. Das Mobilitätsverhalten der Stadt Emsdetten lässt sich am sogenannten Modal Split ablesen. Dieser stellt die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel innerhalb einer Stadt dar und liefert somit indirekt Aussagen zur Qualität einzelner Verkehrsangebote. Dabei bestimmen die Wegezwecke und die Wegelänge die Wahl des Verkehrsmittels. Die Verkehrsmittelwahl spiegelt sich auch in der Verfügbarkeit und im Besitz in Verkehrsmitteln wider.

Das Mobilitätsverhalten wird sich in den kommenden Jahrzehnten zugunsten flexibler, leistungsfähiger und umweltfreundlicher Verkehrsträger, multimodaler Verkehrswege und intermodaler Schnittstellen weiterentwickeln. Für Städte wie Emsdetten (z.B. Berufspendelnde) entstehen hierdurch Chancen und Herausforderungen gleichermaßen. An multimodalen Schnittstellen wie Mobilstationen sollten sich künftig Verkehrsträger überlagern. Beispiele für zeitgemäße Mobilstationen sind Bahnstationen mit Bus- und/oder TaxiBus-Anschluss, Car-Sharing und Leihfahrrädern sowie flankierenden Dienstleistungsangeboten wie bewachten Abstellanlagen, Kiosk und freiem WLAN. Die folgenden Angaben zum Modal Split und der Verkehrsmittelwahl beziehen sich auf die Kommunalauswertung Emsdettens zur Mobilitätserhebung im Kreis Steinfurt aus dem Jahr 2011 und werden im Rahmen des weiteren Prozesses durch eine Haushaltsbefragung aktualisiert.

Pendlerbewegungen

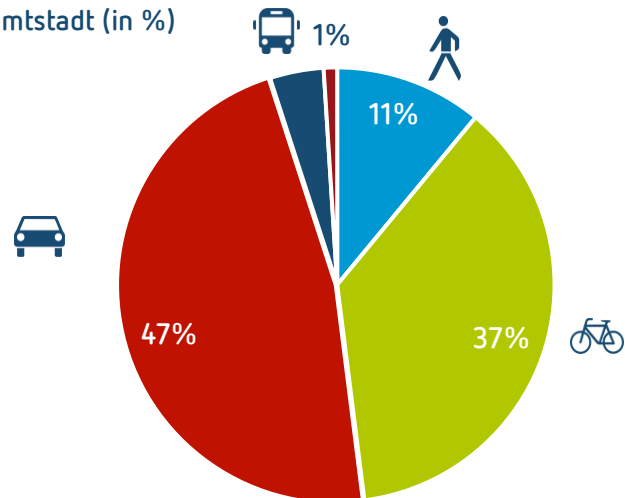
Bei den Pendlerbewegungen wird zwischen Ein- und Auspendelnden sowie zwischen Binnenpendelnden unterschieden. Im Gegensatz zu dem Pendeln über die Stadtgrenze hinaus, findet bei Binnenpendelnden die Pendlerbewegung innerhalb der eigenen Stadt statt. Ein negative Pendlerbilanz bedeutet dabei, dass es mehr Aus- als Einpendelnde in der Beziehung zu einer Nachbarstadt oder -region gibt. Bei einer positiven Pendlerbilanz verhält es sich andersherum. Es gibt mehr Ein- als Auspendelnde in der Beziehung zu einer Nachbarstadt oder -region.

Modal Split in der Gesamtstadt und im Vergleich

Fast die Hälfte der werktäglichen Wege in Emsdetten wird entweder zu Fuß (11%) und vor allem mit dem Fahrrad (37%) zurückgelegt. Mit dem hohen Radverkehrsanteil wird auch der im Vergleich zu anderen Mittelstädte verhältnismäßig geringe Fußverkehrsanteil begründet. Der Radverkehrsanteil ist deutlich höher als im Kreis Steinfurt und in anderen Mittelstädten in ländlichen Regionen. Damit wird bereits ein großer Anteil der Wege mit dem Umweltverbund (52%) zurückgelegt. Allerdings spielt der ÖPNV mit 4 Prozent der Wege bisher nur eine untergeordnete Rolle. Mit 47 Prozent wird auch in Emsdetten der größte Anteil der Wege mit dem MIV zurückgelegt. Jedoch ist dieser deutlich geringer als in vergleichbaren Mittelstädten und im Kreis Steinfurt, sodass Emsdetten hier bereits eine Vorreiterrolle einnimmt. Mit derzeit drei Prozent nehmen multi- und intermodale Wegeketten mit der Nutzung von „Park and Ride“ (P+R) oder „Bike and Ride“ (B+R) nur eine kleine Rolle ein.

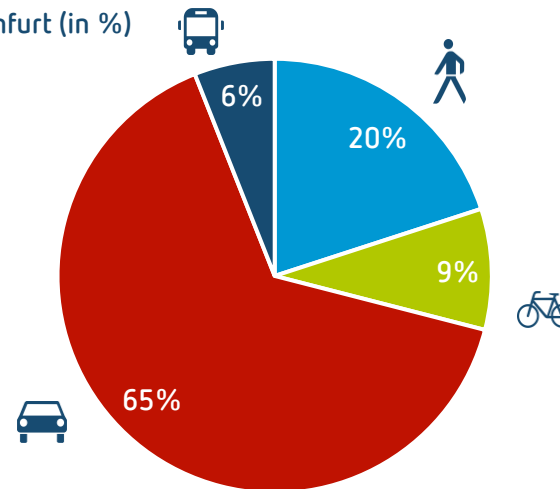
Abbildung 3 Modal Split im Vergleich

Gesamtstadt (in %)



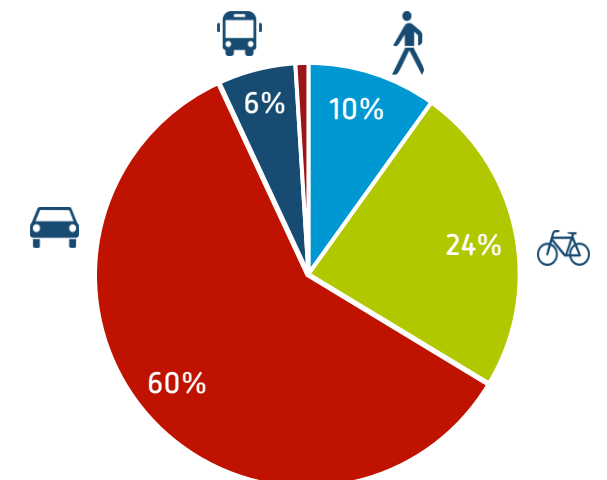
■ zu Fuss ■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV ■ sonstiges

Kreis Steinfurt (in %)



■ zu Fuss ■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV

Vergleich MiD 2017 (in %) von Mittelstädten, städtischer Raum in ländlichen Regionen



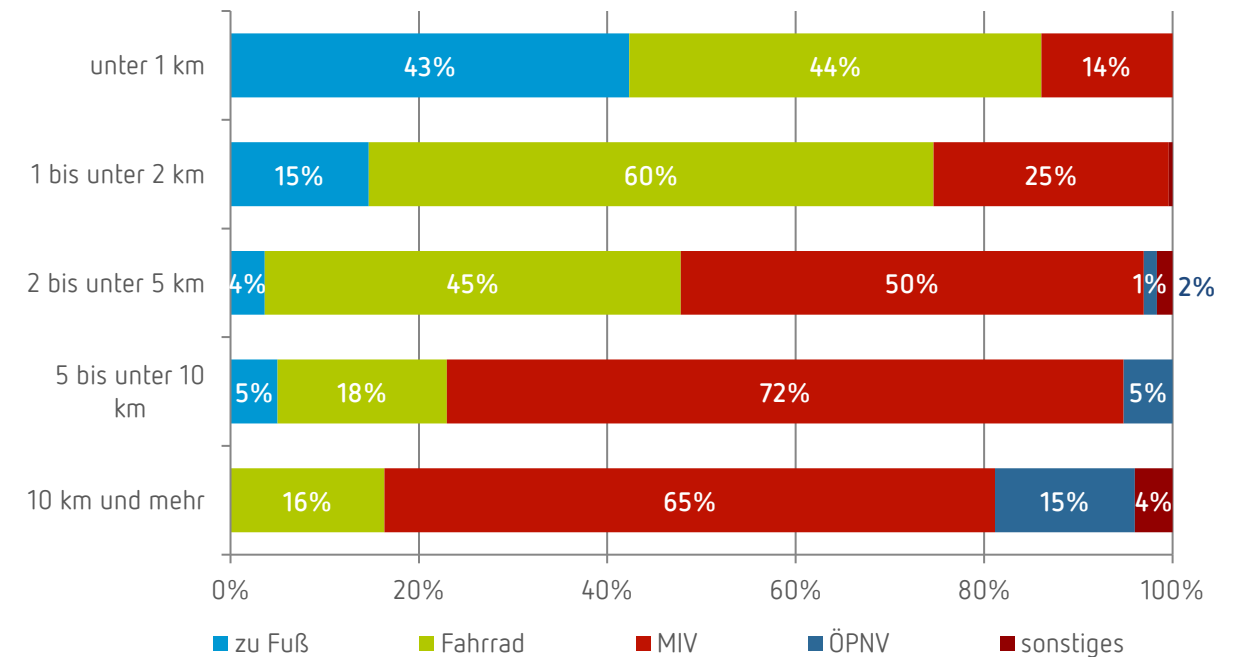
■ zu Fuss ■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV ■ sonstiges



Verkehrswegelänge

Die durchschnittliche Wegelänge, die Emsdettenerinnen und Emsdettener zurücklegen, beträgt 8,2 Kilometer und liegt damit unter dem bundesdeutschen Schnitt (MiD 2017: 12,5 km). Dabei sind drei von zehn Wegen kürzer als 2 Kilometer und 65 Prozent der Wege sind unter 5 Kilometer lang. Auf den kurzen Wegen stehen der Fuß- und Radverkehr im Vordergrund. Auf Wegen von 1 bis 2 Kilometern wird in 75 Prozent der Fälle auf das Fahrrad zurückgegriffen oder die Strecke zu Fuß bewältigt. In der Entfernung bis 1 Kilometer ist der Fußverkehr fast so bedeutsam wie der Radverkehr. Doch auch bei diesen kurzen Entfernungen werden bereits ein Viertel der Wege mit dem MIV zurückgelegt. Mit steigender Wegelänge steigt auch die Nutzung des MIV als dominantes Verkehrsmittel. Ganze 72 Prozent der Wege die zwischen 5 und 10 Kilometer lang sind, werden mit dem MIV bestritten. Erst ab einer Entfernung von 10 Kilometern nimmt die Bedeutung des MIV wieder ab, da der ÖPNV mit 15 Prozent eine stärkere Rolle einnimmt. Auf Strecken unter 5 Kilometern spielt der Bus und die Bahn so gut wie keine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Im Schnitt dauert ein Weg in Emsdetten ca. 20 Minuten.

Abbildung 4 Verkehrswegelänge



Verkehrsmittelzweck

Der Hauptverkehrsmittelzweck ist für die Emsdettenerinnen und Emsdettener der Weg zur Arbeit (23%), Freizeitaktivitäten (24%) oder der Einkauf (22%). Darüber hinaus werden noch Wege für private Erledigungen (wie z.B. Arztbesuch etc. 7%), zur Ausbildung/Schule/Studium (7%), Begleitwege (6%) und Wege zu dienstlichen bzw. geschäftlichen Zwecken (4%) durchgeführt. Da 56 Prozent der Erwerbstätigen in Emsdetten arbeiten und auch fast neun von zehn zur Schule Gehende ihren Ausbildungsort in Emsdetten besitzen, bildet dies eine gute Grundlage für das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl. Hinzu kommt, dass 4 von 10 Arbeitsorte sowie zwei von drei Schulwege bis zu 5 Kilometer entfernt liegen und damit gut mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Bereits heute werden Arbeits- und Ausbildungswege innerhalb von Emsdetten zu 60 Prozent zu Fuß oder mit dem Rad erledigt. Jedoch zeigt sich, dass dienstliche/geschäftliche Wege und der Arbeitsweg häufig Gründe sind den MIV zu nutzen. Bei den Schul- und Ausbildungswegen sowie im Freizeitverkehr wird vermehrt das Fahrrad genutzt oder zu Fuß gegangen. Der ÖPNV spielt lediglich im Schul- und Ausbildungsverkehr eine größere Rolle.

Abbildung 5 Verkehrsmittelzweck

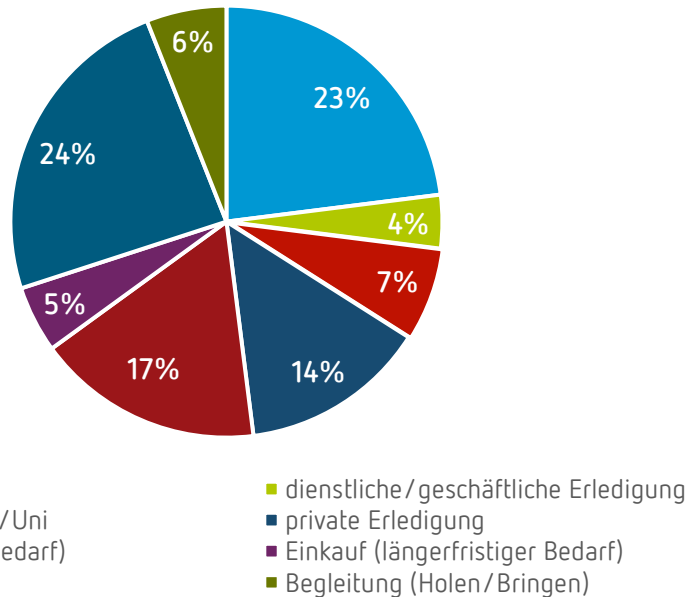
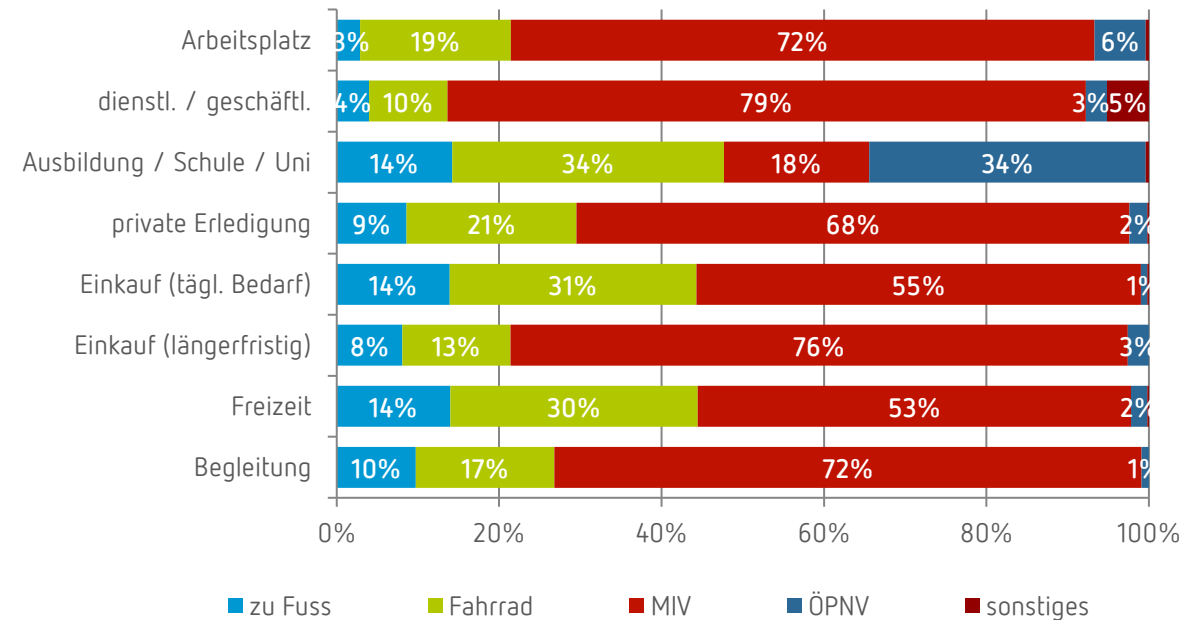


Abbildung 6 Verkehrsmittelzweck nach Verkehrsträger



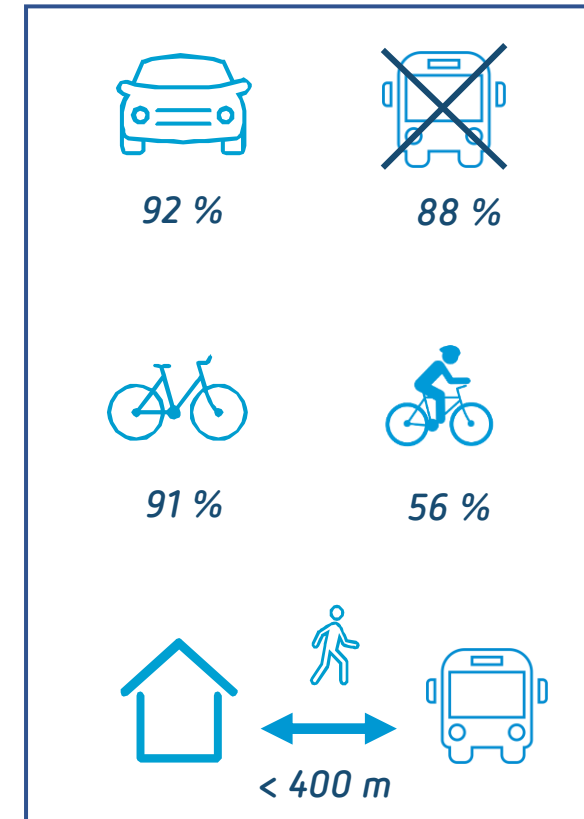
Verkehrsmittelverfügbarkeit in Emsdetten

Obwohl ein Großteil der Wege in Emsdetten bereits mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, ist mit 92 Prozent die Anzahl der Haushalte, die mindestens einen Pkw besitzen vergleichsweise hoch. Im Vergleich zur bundesweiten Mobilität in Deutschland ist die Anzahl der motorisierten Haushalte in Emsdetten zwar höher, allerdings besitzen weniger Haushalte 2 oder mehr Pkw. Jedoch nutzen nur 40 Prozent ihren Pkw (fast) täglich und es besitzen deutlich weniger Haushalte in Emsdetten kein Auto als im bundesweiten Vergleich (Emsdetten: 8%, MiD 2017: 15 %). Insgesamt verfügen 56 Prozent über einen unbegrenzten Pkw-Zugang. Ca. 9 Prozent steht kein Pkw zur Verfügung. Der Großteil der MIV-Nutzenden sind Erwerbstätige.

Auch die Verfügbarkeit von Fahrrädern ist in Emsdetten hoch. 91 Prozent der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad. Damit liegt Emsdetten deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt (MiD 2017: 74%). In über 60 Prozent der Fälle sind es sogar zwei Fahrräder und mehr. In Deutschland haben 26 Prozent kein eigenes Fahrrad, wohingegen es in Emsdetten nur 9 Prozent sind. Über die Hälfte der Emsdettener Bürgerinnen und Bürger benutzen ihr Fahrrad (fast) täglich.

Verglichen dazu spielt der ÖPNV auch bei der Verkehrsmittelverfügbarkeit nur eine untergeordnete Rolle. Obwohl der Großteil der Bevölkerung eine Bushaltestelle in weniger als 400 Metern Entfernung erreichen kann (66%), besitzen nur 12 Prozent eine Zeitkarte des ÖPNV und 48 Prozent benutzen das ÖPNV-Angebot nie. Davon sind die meisten personengebundenen ÖPNV-Fahrausweise auf zur Schule Gehende und Studierende ausgestellt. Für die Nutzung des ÖPNV spielen vor allem der Takt, die Preisgestaltung, der Wegezweck und/oder die persönliche Bequemlichkeit hier eine Rolle. Besonders schlecht wird der ÖPNV von Personen bewertet, dessen Arbeitsort in Emsdetten liegt.

Abbildung 7 Verkehrsmittelverfügbarkeit



Pendlerbewegungen und Pendleraufkommen*

Mit 9.435 Berufseinpendlenden und 10.547 Berufsauspendelnden pendeln insgesamt mehr Menschen aus als nach Emsdetten. Dabei ist von einem Viertel der Berufsauspendelnden Münster der Zielort. Hingegen kommen nur 8% der Einpendelnden aus Münster zum Arbeiten nach Emsdetten. Der Großteil der Pendelnden mit Arbeitsort in Emsdetten kommt aus Rheine (19%), Greven (14%) und Steinfurt (8%).

Insgesamt kommen die Berufseinpendlenden aus 170 Gemeinden und Städten zzgl. Pendelnde aus den Niederlanden (0,1 %) und sonstigen Gemeinden, wohingegen die Auspendelnden in rund 150 Städten und Gemeinden ihren Arbeitsort haben**.

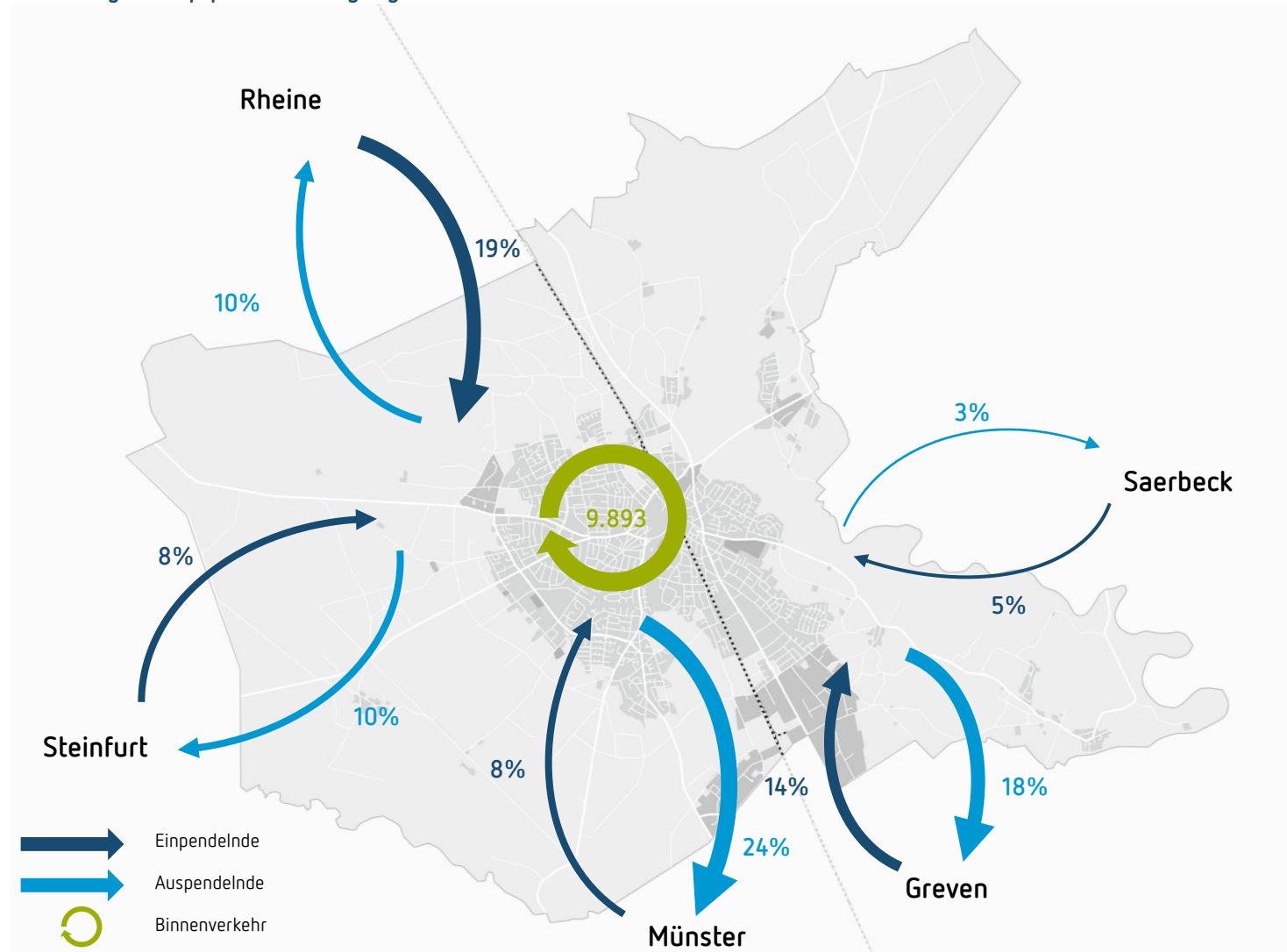
Dabei sind die pendelnden Emsdettenerinnen und Emsdettener im Durchschnitt bereit längerer Wege (61 km) als die Einpendelnden (54 km) zu bestreiten**. Auch bei den Auspendelnden sind vor allem Greven (18%), Rheine (10%) und Steinfurt (10%) von Bedeutung. Neben Münster (25 km) sind damit die Hauptziel- und Quellorte ca. 11 Kilometer von Emsdetten entfernt.

Neben der Pendlerströmen über die Stadtgrenze hinweg, gibt es auch 9.893 Bürgerinnen und Bürger, die innerhalb von ihren Arbeitsort aufsuchen (Binnenverkehr).

*Berücksichtigt werden alle Erwerbstätigen, die eine auf Erwerb ausgerichtete Tätigkeit ausüben, unabhängig vom Umfang dieser Tätigkeit. Hierzu gehören die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die geringfügig Beschäftigten, die Beamten und die Selbstständigen. (IT.NRW)

** IT.NRW 2019, übrige Daten IT.NRW 2020 Pendleratlas

Abbildung 8 Hauptpendlerbewegungen nach und aus Emsdetten



Pendlerbewegungen und Pendleraufkommen

Innerhalb der Stadt Emsdetten wird für die Pendlerbewegungen überwiegend das Fahrrad oder der MIV genutzt. Sechs von zehn Binnenwege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Im Binnenverkehr spielt der ÖPNV so gut wie keine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl.

Bei Wegen über die Stadt- oder Kreisgrenze hinaus dominiert der MIV. Insbesondere bei den Pendlerströmen in den Kreis Steinfurt und bei den Einpendelnden nach Emsdetten sind 75 Prozent der Fälle mit dem MIV unterwegs. Das bedeutet, dass Ungefähr acht von zehn Wegen jeweils mit dem MIV zurückgelegt werden. Bus und Bahn spielen insgesamt eine etwas untergeordnete Rolle und nehmen mit 26 Prozent erst bei den kreisgrenzenüberschreitenden Wegen einen größeren Anteil ein. Hauptnutzergruppen des ÖPNV sind Auszubildende, zur Schule Gehende und Studierende.

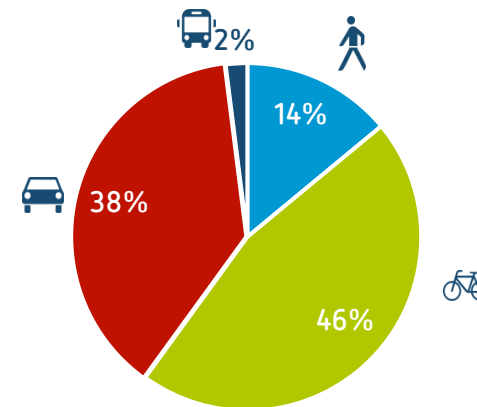
Fazit

Die sozio-demographischen Eigenschaften und das Mobilitätsverhalten der Emsdettener Bürgerinnen und Bürger sind Grundlage für die Analyse der unterschiedlichen Handlungsfelder sowie weiterführend für die Erarbeitung geeigneter Szenarien. Zusammengefasst lassen sich bereits folgende Kernerkenntnisse für die Bearbeitung ableiten.

In Emsdetten gibt es einen hohen Anteil an kurzen Wegen, sodass es hier bereits große Potenziale für Emsdetten als Stadt der kurzen Wege gibt. Ein Großteil dieser Wege, insbesondere im Binnenverkehr wird bereits im Umweltverbund zurückgelegt. Dabei sticht insbesondere das überdurchschnittliches Vorhandensein an Fahrrädern hervor. Jedoch zeigt sich auch, dass bei längeren Wegestrecken und bei Pendelnden das Auto häufig dominiert und der ÖPNV in dieser Hinsicht so gut wie keine Rolle spielt. Hinzu kommt der hohe Anteil der motorisierten Haushalte. Für die Alltagsbewältigung bestehen große Potenziale zur Verlagerung vom eigenen Auto auf andere Verkehrsmittel insbesondere auf das zu Fuß Gehen und dem ÖPNV. Das zeigt sich unter anderem in der relativ hohen Anzahl an Personen, die ihr Auto gar nicht täglich nutzen (ca. 60 %).

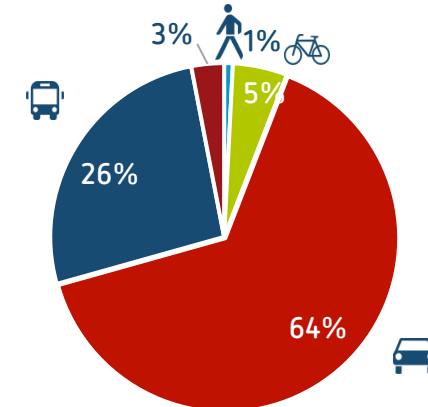
Abbildung 9 Verkehrsmittelwahl bei Pendelnden

Modal-Split im Binnenverkehr



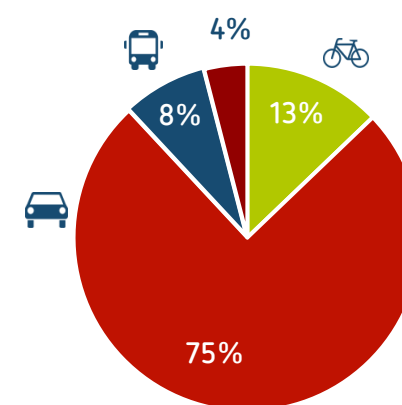
■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV

Modal-Split über Kreisgrenze



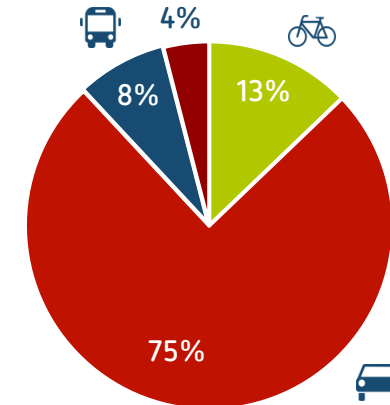
■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV ■ sonstiges

Modal-Split in den Kreis



■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV ■ sonstiges

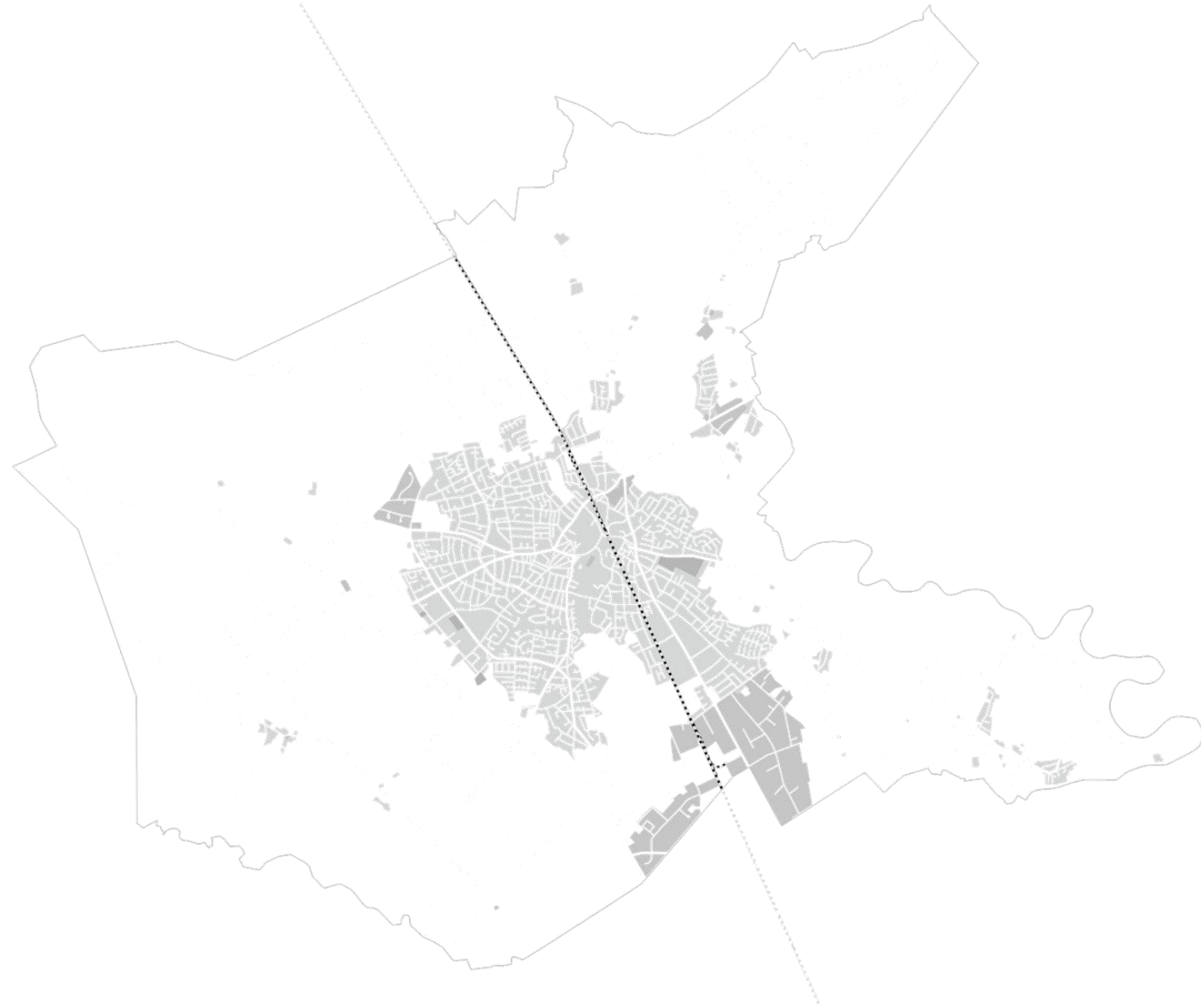
Modal-Split nach Emsdetten



■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV ■ sonstiges



3. Fußverkehr



Zu Fuß Gehen als Verkehrsart

Das Zu Fuß Gehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern findet insbesondere ohne schädliche Umweltbelastungen statt. Im Gegensatz zu anderen Fortbewegungsformen ist das zu Fuß Gehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen elementar. Die Fußgängerfreundlichkeit bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Fußgängeranzahl im öffentlichen Raum auch die Vielfalt und Urbanität sowie Lebensqualität einer Stadt wider und sorgt für Laufkundschaft und Belebung. Besonders in Emsdetten können sich die kurzen Wege zwischen den innenstadtnahen Wohngebieten und dem Zentrum positiv auf die Belebung der Gemeinde und Lebensqualität auswirken.

Anforderungen an den Fußverkehr

Von sicheren und barrierefreien Wegen profitieren letztlich nicht nur die klassischen Zielgruppen wie Mobilitätseingeschränkte oder ältere Menschen, für die eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes die Grundvoraussetzung für eine aktive und eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist. Ebenso sind ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen und leicht zu querende Straßen für alle Bevölkerungsgruppen von Vorteil. Attraktive Freizeitwege und Ausflugsziele tragen zusätzlich zu einer funktionierenden Nahmobilität bei.

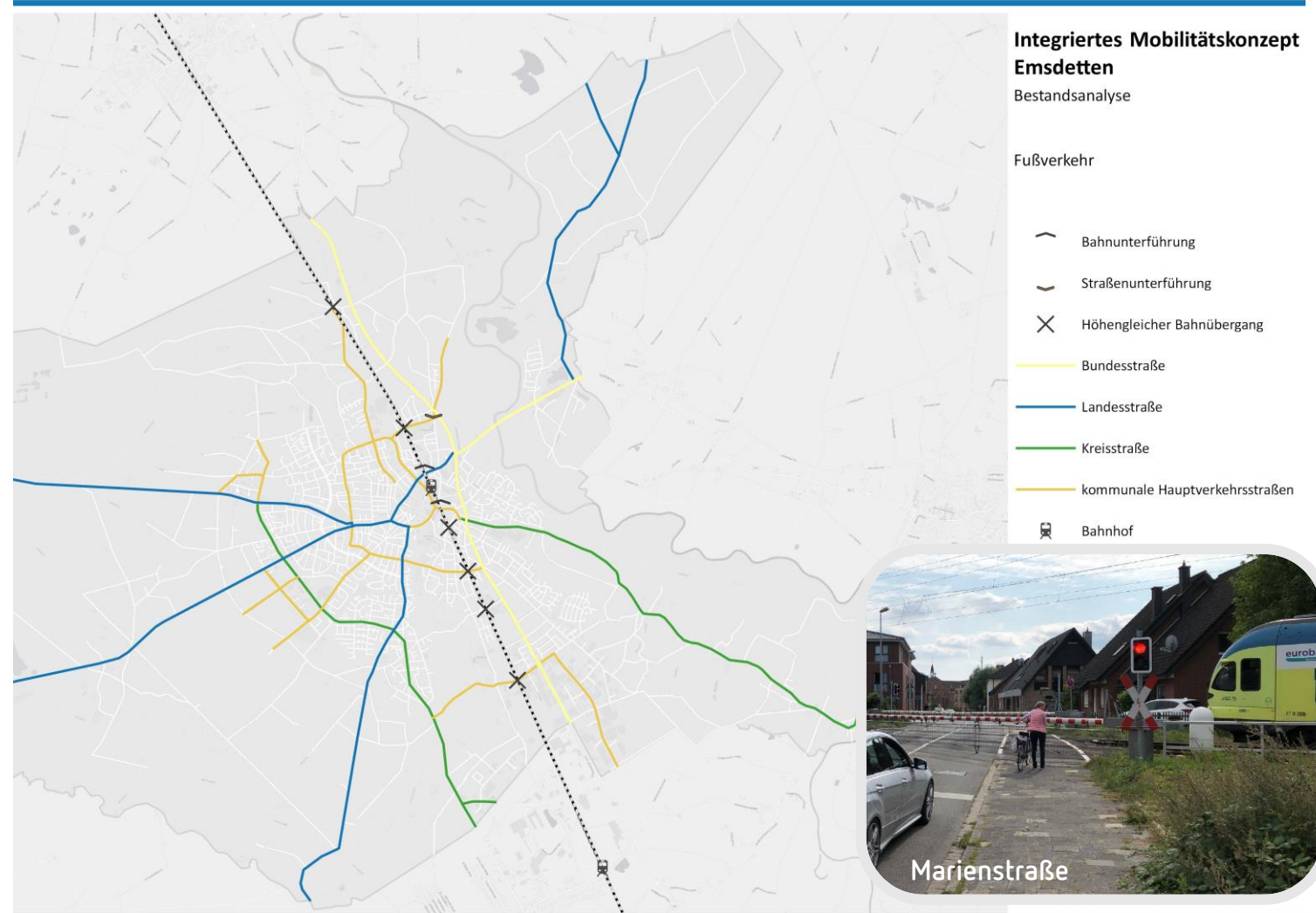


Erreichbarkeiten für den Fußverkehr

Emsdetten gliedert sich in die acht Ortsteile Ahlintel, Austum, Hembergen, Hollingen, Isendorf, Sinningen, Veltrup und Westum. Die Ortsteile sind ringförmig um das Stadtzentrum und die zentrumsnahen Wohngebiete angeordnet. Die schienengebundene Infrastruktur trennt Emsdetten in einen östlichen sowie einen westlichen Gemeindeteil und mindert damit die Durchlässigkeit für den Fußverkehr. Die Ortsteile Austum, Hembergen, Isendorf, Sinningen und Veltrup befinden sich östlich des Bahnkörpers wohingegen die übrigen Ortsteile und die Innenstadt westlich des Bahnkörpers angesiedelt sind. Insgesamt gibt es acht Möglichkeiten – davon zwei Unterführungen und sechs höhengleiche Bahnübergänge – die Bahntrasse zu queren. Diese konzentrieren sich überwiegend auf Höhe des Zentrums und des südlichen Stadtgebiets, wohingegen es im nördlichen Bereich des Gleiskörpers lediglich eine Quermöglichkeit an der Isendorfer Straße/Rheiner Straße gibt. Zudem kommt es bei den höhengleichen Bahnübergängen zu langen Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr.

Insbesondere durch die kompakte Innenstadtstruktur weist Emsdetten bereits große Potenziale als Stadt der kurzen Wege auf. Die gute Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt ist besonders hervorzuheben. Veranstaltungen wie der Wochenmarkt fungieren als zusätzlicher Frequenzbringer für die Innenstadt. Dennoch ergeben sich durch die zum Teil kleinteilige Stadtstruktur (aufgrund der außerhalb gelegenen Ortsteile) und den damit verbundenen „langen Wegen“ für den Fußverkehr, weitere Barrieren aufgrund der Infrastruktur. Neben den Bahnschienen erschweren viel befahrene Straßenzüge wie die B481 oder die Borghorster Straße die Erreichbarkeiten für den Fußverkehr. Beispielsweise braucht ein durchschnittlich zu Fuß Gehender ca. 30 Minuten, um von Sinningen zum Bahnhof Emsdetten zu gelangen. Die Emsdettener Ortsteile sind demnach nicht fußläufig (10 Minuten) an die Innenstadt angebunden. Zudem orientieren sich die Fußverkehrsachsen von den Ortsteilen in das Stadtzentrum v. a. entlang der Hauptverkehrsstraßen, wie z. B. von Ahlintel entlang der Borhorster Straße.

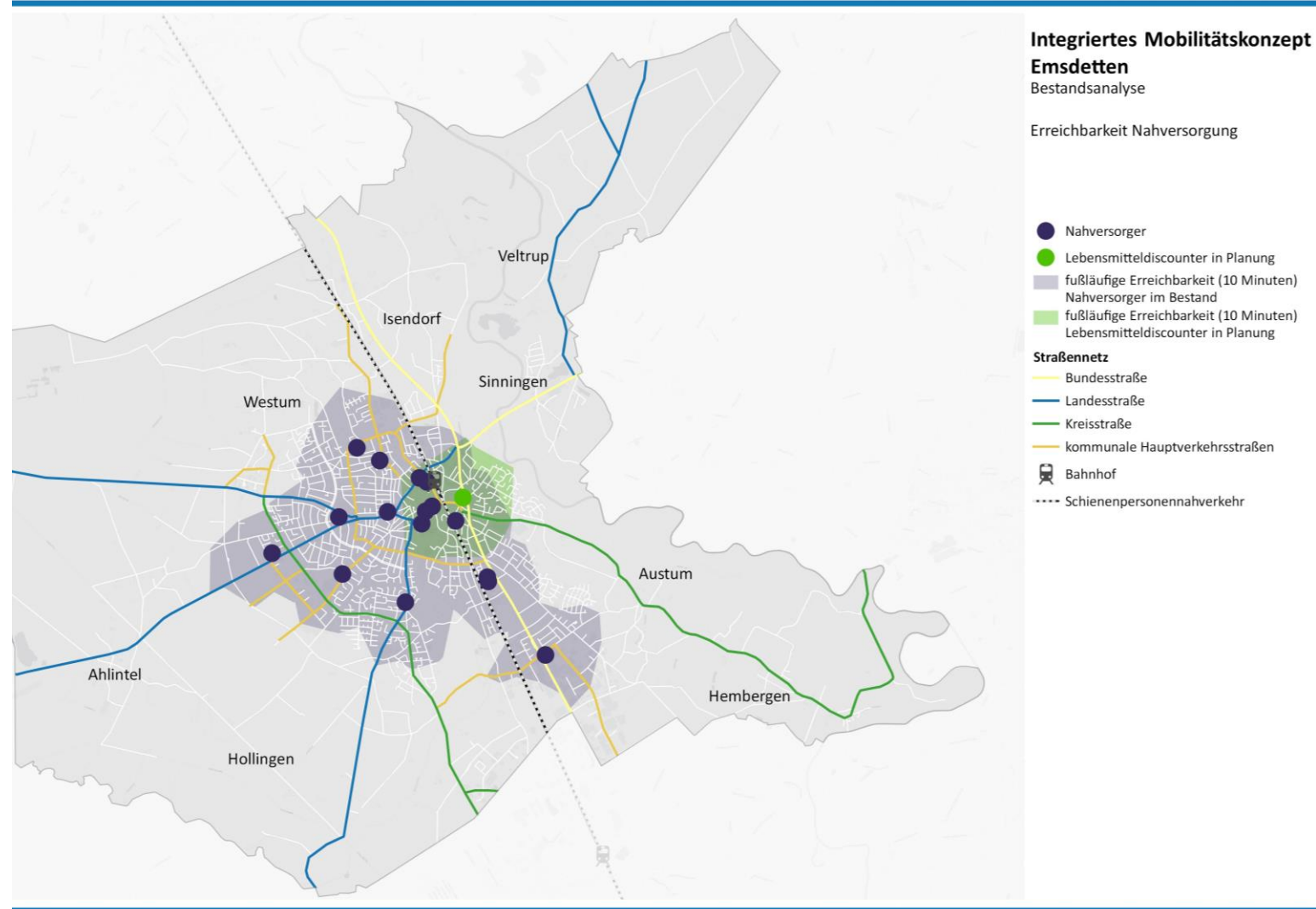
Abbildung 10 Zäsuren im Emsdettener Stadtgebiet



Dennoch bietet Emsdetten den zu Fuß Gehenden durch eigenständig geführte Wege auch abseits des MIVs ein attraktives Fuß- und Freizeitwegenetz. So z.B. die Fußgängerzone in der Innenstadt. Zudem stellen die barrierefrei gestaltete Emsaue, der West- und Grünring sowie der Albert-Haverkamp-Weg z. T. ansprechende Verbindungen nach außen dar.

Neben der Innenstadt gib es in den Ortsteilen keine eigenständigen Stadtteil- bzw. Nahversorgungszentren, sondern vielmehr sind einzelne Nahversorgungsstandorte vorhanden. Die im Einzelhandelskonzept ausgewiesenen Nahversorgungszentren an der Nordwalder Straße und Amtmann-Schipper-Straße wurden im Rahmen des Einzelhandelsentwicklungs- und Zentrenkonzeptes lediglich als solitäre Nahversorgungsstandorte bewertet, da sie nicht mehr den Merkmalen eines zentralen Versorgungsbereichs entsprachen. In der Emsdettener Innenstadt und den umliegenden Wohngebieten gibt es ein dichtes Netz an fußläufig erreichbaren Lebensmittelvollsortimentern, um Einkäufe des kurzfristigen Bedarfs abzudecken. Zudem ist die Neueröffnung des Aldis im Bereich der Straße Im Hagenkamp/Ecke Nordring geplant. Neben dem Aldi sollen an diesem Standort zusätzlich Wohnungen und eine Tiefgarage entstehen. Durch die Neueröffnung des Aldi-Marktes können insbesondere östlich der Bahngleise gelegene Gebiete in Zukunft wieder besser fußläufig einkaufen. Die Emsdettener Ortsteile hingegen liegen nicht im fußläufigen Einzugsbereich eines Nahversorgers und sind demnach auf den Pkw oder das Fahrrad angewiesen. Hinzu kommt, dass die östlich des Bahnkörpers ansässigen Lebensmittelvollsortimenter sich an der Bundesstraße Grever Damm befinden, wodurch insbesondere eine komfortable Erreichbarkeit mit dem Pkw und weniger für den Fußverkehr gegeben ist.

Abbildung 11 Nahversorgungsstandorte und ihr fußläufiges Einzugsgebiet



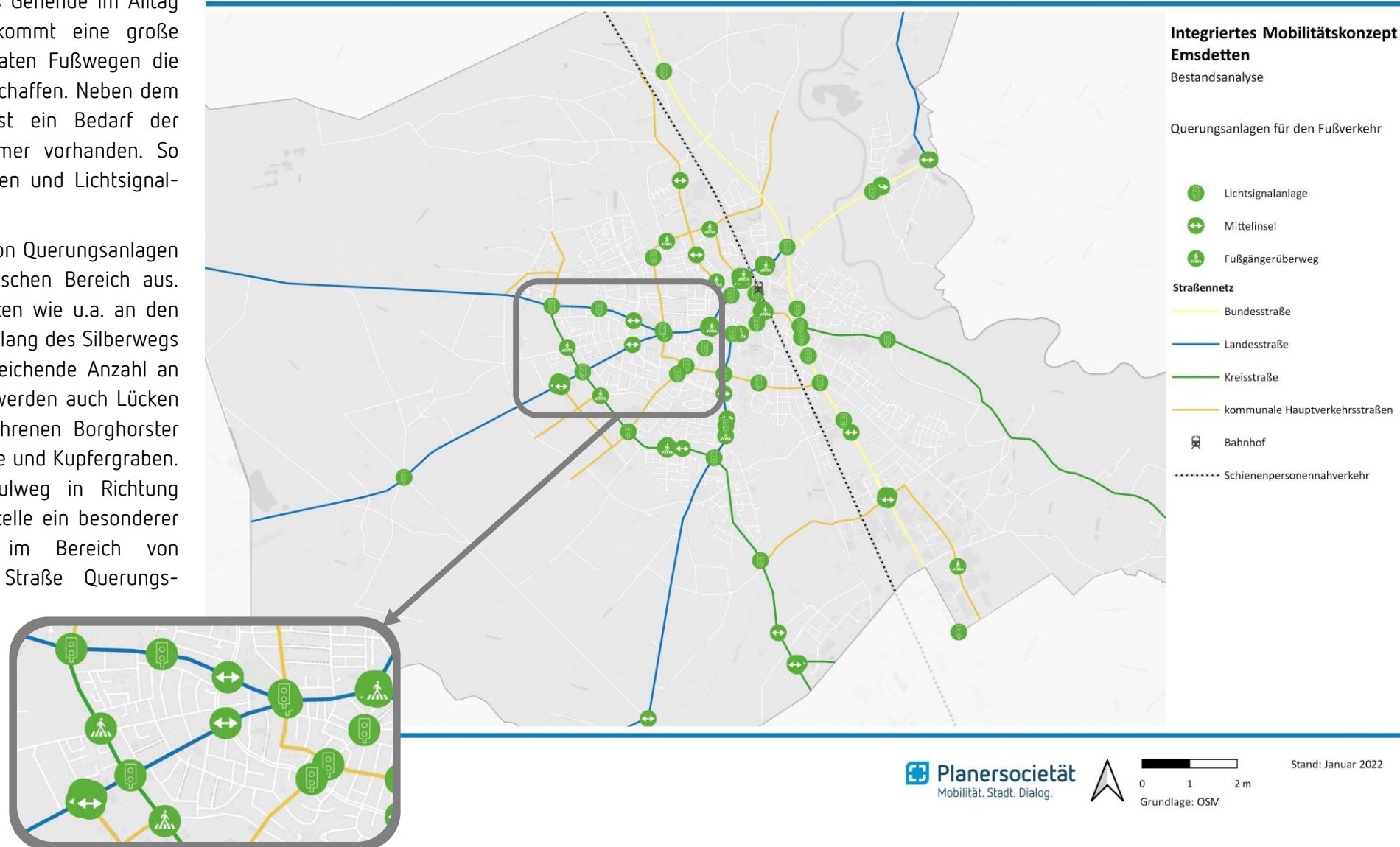


Querungsanlagen für den Fußverkehr

Das Queren von Fahrbahnen stellt für zu Fuß Gehende im Alltag häufig das größte Hindernis dar. Ihnen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Fußwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Neben dem Bedarf des Querens auf freier Strecke, ist ein Bedarf der Überquerung an Knotenpunkten nahezu immer vorhanden. So erleichtern Fußgängerüberwege, Querungshilfen und Lichtsignalanlagen (LSA) das Passieren der Straßen.

Emsdetten zeichnet sich durch eine Vielzahl von Querungsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen im innerstädtischen Bereich aus. Diese werden an hochfrequentierten Zielpunkten wie u.a. an den Eingängen der Innenstadt eingesetzt. Auch entlang des Silberwegs – Taubenstraße – Lerchenfeld ist eine ausreichende Anzahl an Querungsmöglichkeiten vorhanden. Dennoch werden auch Lücken deutlich. So zum Beispiel an der stark befahrenen Borghorster Straße, an der Kreuzung zwischen Rabenstraße und Kupfergraben. Dieser Bereich wird häufig auf dem Schulweg in Richtung Josefschule passiert, sodass sich an dieser Stelle ein besonderer Handlungsbedarf ergibt. Zudem fehlen im Bereich von Bushaltestellen wie an der Nordwalder Straße Querungsmöglichkeiten.

Abbildung 12 Querungsanlagen im Emsdettener Stadtgebiet





Barrierefreiheit für alle

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums nimmt im Sinne der Inklusion eine zunehmende Bedeutung in der Verkehrsplanung ein. Nicht nur Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen sind auf hindernisfreie Straßenräume angewiesen, barrierefreie bzw. -arme Bedingungen sind in der Regel ein Zugewinn für alle Personen, die den öffentlichen Raum nutzen.

Längsverkehr

Das Themenfeld Barrierefreiheit besitzt unterschiedliche Schnittstellen zu den vorangestellten Inhalten. Im Längsverkehr sind besonders die Wegebreiten und die Oberflächenqualität der Wege von Bedeutung. Personen mit einer Gehhilfe oder einem Rollstuhl benötigen in der Regel mehr Platz im Seitenraum sowie bei Drehungen für einen Richtungswechsel. So sollte eine freie Gehwegbreite von mindestens 2,0 Metern in der Regel nicht unterschritten werden. Dies ist an vielen Stellen in Emsdetten wie in der Innenstadt oder an den Hauptverkehrsstraßen wie der Elbersstraße bereits der Fall bzw. wird im Rahmen laufender Planungen angepasst. So zum Beispiel an der Hohe Straße und Hollefeldstraße in denen 2020 erstmalig Gehwege hergestellt wurden. Jedoch gibt es auch Bereiche in denen die Gehwegbreiten nicht ausreichend sind wie an Abschnitten der Amtmann-Schipper-Straße oder Nordwalder und es vereinzelt zu Konfliktsituationen kommen kann.

Die meisten straßenbegleitenden Gehwege für den Fußverkehr sind gepflastert oder mit Gehwegplatten ausgestattet, wohingegen Wege gemeinsamer Nutzung mit dem Radverkehr wie der Grüning teilweise asphaltiert sind. Die Oberflächengestaltung der Flächen für den Fußverkehr ist in Emsdetten nicht einheitlich. Vereinzelt weisen Stellen wie z. B. entlang der Kirchstraße Oberflächenschäden auf Grund von schadhaften Pflasterungen auf. Im Jahr 2022 soll der Bereich der Kirchstraße im Design der Innenstadt barrierefrei umgestaltet werden. In der Innenstadt rund um die Pfarrkirche gibt es bereits ebenes Kopfsteinpflaster.



Barrierefreier FGÜ Rheiner Straße



Elbersstraße/In der Lauge



Amtmann-Schipper-Straße



Mühlenstraße

Querverkehr

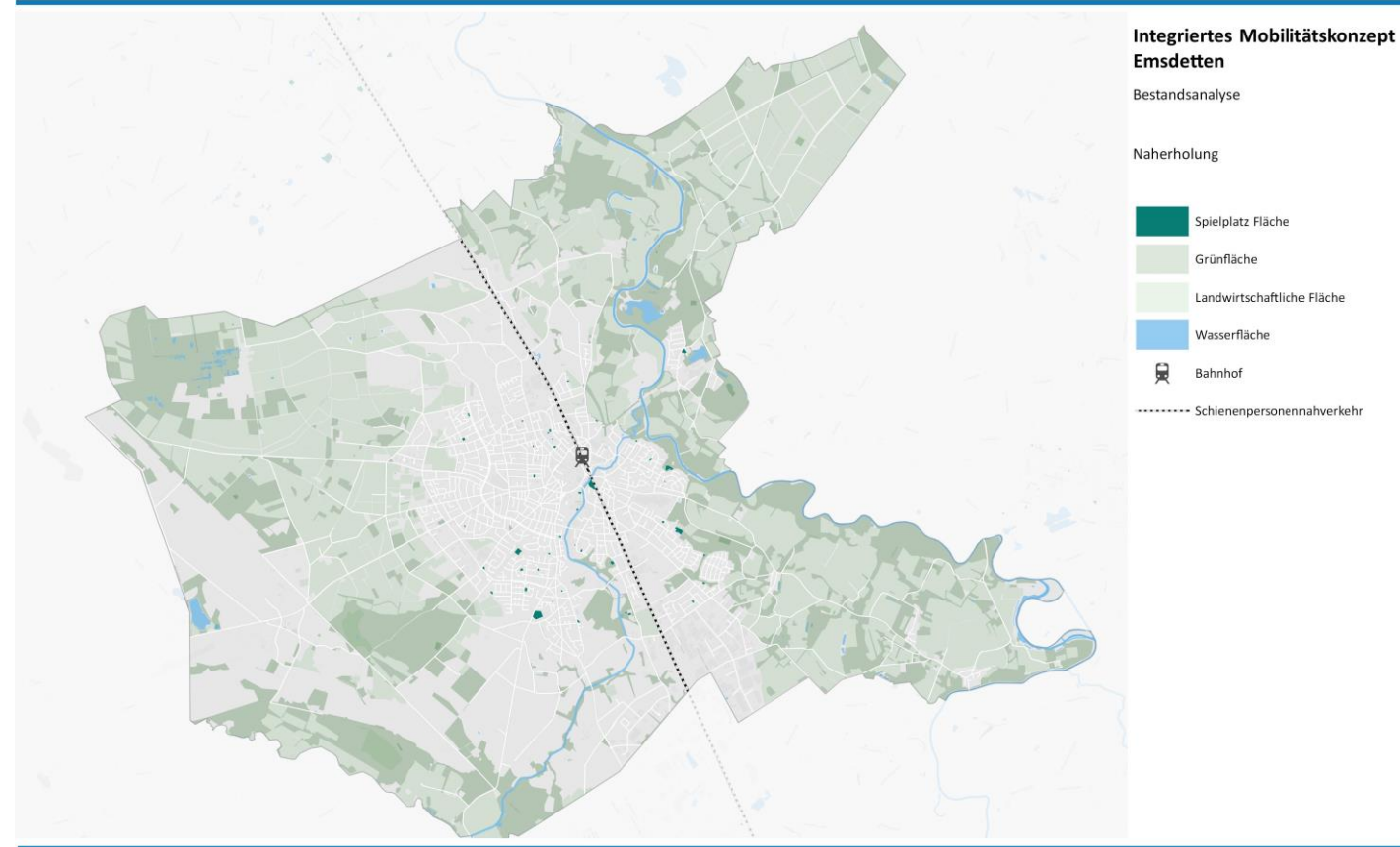
Barrierefreie- oder arme Elemente finden in Emsdetten bereits an einigen Querungsstellen Anwendung. So gibt es an Bedarfsampeln für den Fußverkehr und Querungshilfen z.T. kontrastreiche und taktile Leitelemente als auch differenzierte Bordhöhen. Andere Querungshilfen oder Fußgängerüberwege sind lediglich mit einer Bordabsenkung oder kompletten Nullabsenkung (z. B. Borghorster Straße/Grünring) ausgestattet. Die neueren Querungsanlagen sind barrierefrei mit einer differenzierten Bordhöhe sowie einer Nullabsenkung wie z.B. an der Rheiner Straße ausgestaltet, bei älteren Anlagen ist mindestens der Bordstein abgesenkt, um mobilitätseingeschränkten Personen das Queren der Fahrbahn zu erleichtern. Für eine sichere und barrierefreie Querung sollte der Einsatz taktiler Leitelemente für sämtliche Querungsanlagen angestrebt werden.

Barrierefreie Ausstattung und Aufenthaltsqualität

Zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raumes gehören viele weitere Aspekte wie z.B. besondere Anforderungen sehbehinderter Personen an Platzsituationen, Kontrastierungen von Treppenkanten oder entsprechende Stadtmöblierung und Sitzgelegenheiten. Der Hof Deitmar wurde bereits abschnittsweise barrierefrei umgestaltet. Seit 2020 gibt es einen neuen barrierefreien Weg der direkt von Hof Deitmar, über den Rathausplatz in die Emsdettener Innenstadt führt. Auch der Ausbau barrierefreier ÖPNV-Haltestellen stellt einen wesentlichen Teil bei der barrierefreien Fortbewegung dar (vgl. ÖPNV).

Innerstädtische Plätze wie z.B. der Platz am Markt weisen z.T. ungenutzte Potenzial auf und sind nur geringfügig bespielt. Zudem kommt es zu Konflikten aufgrund des fließenden Radverkehrs in der Fußgängerzone. Dennoch gibt es auch zahlreiche Naherholungsbereiche in Emsdetten wie der Erlebnisspielplatz in der Parkanlage von Hof Deitmar, das Naturschutzgebiet Emsdettener Venn oder der Stadtpark. Im Rahmen des Blühflächenförderprogramms des Kreises Steinfurt wurden zudem neue innerstädtische Wiesen angelegt.

Abbildung 13 Naherholungsgebiete in Emsdetten



Sensible Straßenabschnitte

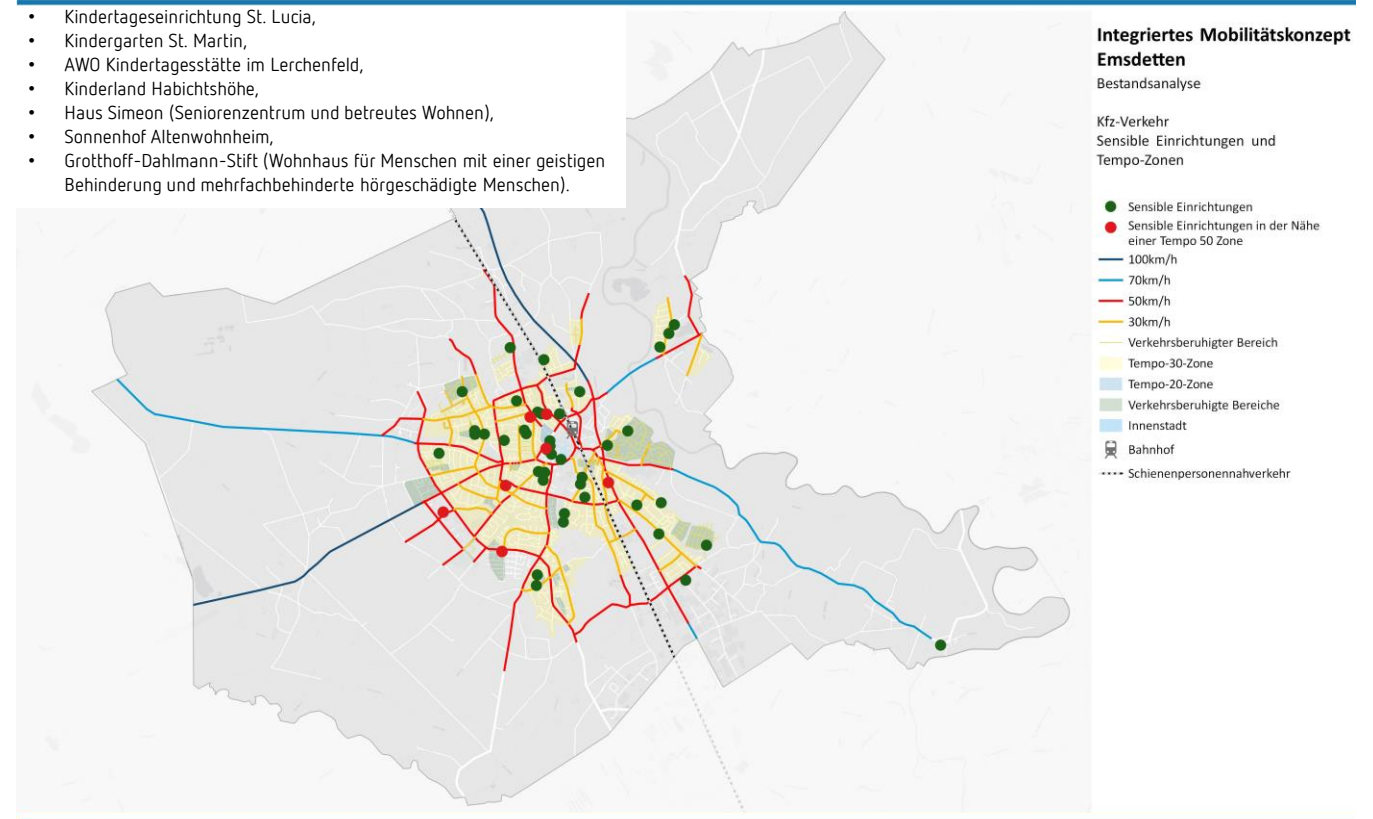
Sowohl für die subjektive als auch die objektive Sicherheit zu Fuß Gehender spielt die Geschwindigkeit des fließenden motorisierten Individualverkehrs eine wichtige Rolle. Im Falle eines (unvorhergesehenen) Betretens der Fahrbahn durch eine zu Fuß gehende Person ist die Geschwindigkeit des herannahenden Fahrzeugs von entscheidender Bedeutung: Im Falle einer Geschwindigkeit von 30 km/h beträgt der Anhalteweg, der sich aus Reaktions- und Bremsweg zusammensetzt, 13,3 Meter. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h verdoppelt sich der Anhalteweg auf 27,7 Meter. Somit ist das Risiko eines Zusammenpralls im Falle von Tempo 50 wesentlich höher. Zudem ist im Vergleich zu Tempo 30 die Wucht des Zusammenpralls fast dreimal höher. Dementsprechend steigt auch das Risiko für die zu Fuß gehende Person sich schwer oder tödlich zu verletzen.

Bereits heute ist in einem Großteil der bestehenden Wohngebiete in Emsdetten flächendeckend Tempo 30 oder Tempo 20 ausgewiesen. Neben der Verkehrssicherheit ist auch die Lärminderung ein vorrangiges Ziel bei der Ausweisung von Tempo 30 oder verkehrsberuhigten Zonen. So ist zum Beispiel das Wohngebiet zwischen Ems und Hansastrasse als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. In der Innenstadt gibt es eine Fußgängerzone, die komplett von dem privaten Autoverkehr freigehalten ist. Trotz der bereits erreichten Fortschritte und Bemühungen zur Anordnung von Tempo 30 und verkehrsberuhigten Bereichen ist es wichtig, weitere Bedarfe für etwaige Reduzierung von Höchstgeschwindigkeiten zu ermitteln. Vor diesem Hintergrund wird eine Betrachtung jener Orte vorgenommen, an denen mit einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist. Hierzu gehören insbesondere sogenannte sensible Einrichtungen (STVO § 45), zu denen neben Kitas und Schulen auch Krankenhäuser und Pflegeheime zählen.

Hinzu kommt, dass die Zielgruppen dieser Einrichtungen, also Kinder, ältere Menschen oder Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung, aufgrund verschiedener Faktoren besonders schutzbedürftig sind: So können Kinder oft noch nicht richtig die Geschwindigkeit herannahender Fahrzeuge einschätzen.

Besonders relevant ist dies bei sensiblen Einrichtungen, die entlang einer Verkehrsachse mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 50 und höher liegen. Von den insgesamt 48 sensiblen Einrichtungen im Emsdettener Stadtgebiet liegt der überwiegende Teil entlang von Strecken, auf denen eine Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zulässig ist. Sieben sensible Einrichtungen liegen jedoch an Straßen auf denen 50 km/h und schneller gefahren werden darf (vgl. Abbildung 17) und somit ein besondere Handlungsbedarf besteht. Zu diesen zählen:

Abbildung 14 Lage sensibler Einrichtung an Straßen mit Tempo 50





Fazit

Kurze Wege im Emsdettener Stadtgebiet bieten großes Potenzial zur Alltagsbewältigung zu Fuß und für die Stadt der kurzen Wege. Zäsuren im Stadtgebiet mindern jedoch ein schnelles und komfortables zu Fuß gehen. Im Bereich der fußläufigen, dezentralen Nahversorgung und der Aufenthaltsqualität von Plätzen gibt es noch Lücken, die es zu schließen gilt. Eine barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen ist an vielen Stellen bereits umgesetzt, aber noch nicht flächendeckend realisiert worden.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Besseres Zusammenwirken zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere in der Innenstadt
- Aufenthaltsqualität städtischer Plätze stärken und ausbauen
- Nahmobilitätsachsen abseits der Hauptverkehrsstraßen stärken (z.B. Westring Potenzial als Nahmobilitätsachse)
- Förderung kleinteiliger Strukturen wie Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Hinblick auf die ‚Stadt der kurzen Wege‘ (auch außerhalb der Innenstadt)
- Sichere Straßenräume in unmittelbarer Umgebung von sensiblen Einrichtungen schaffen
- Flächendeckende barrierefreie Straßenraumgestaltung

Stärken

- + Verkehrsberuhigte Innenstadt
- + Attraktive Wegebeziehung Bahnhof <-> Innenstadt
- + Wochenmarkt als Frequenzbringer in der Innenstadt
- + Kurze Wege zwischen Wohngebieten und 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 MIV
- + Kurze Wege zwischen Wohngebieten und Innenstadt

Schwächen

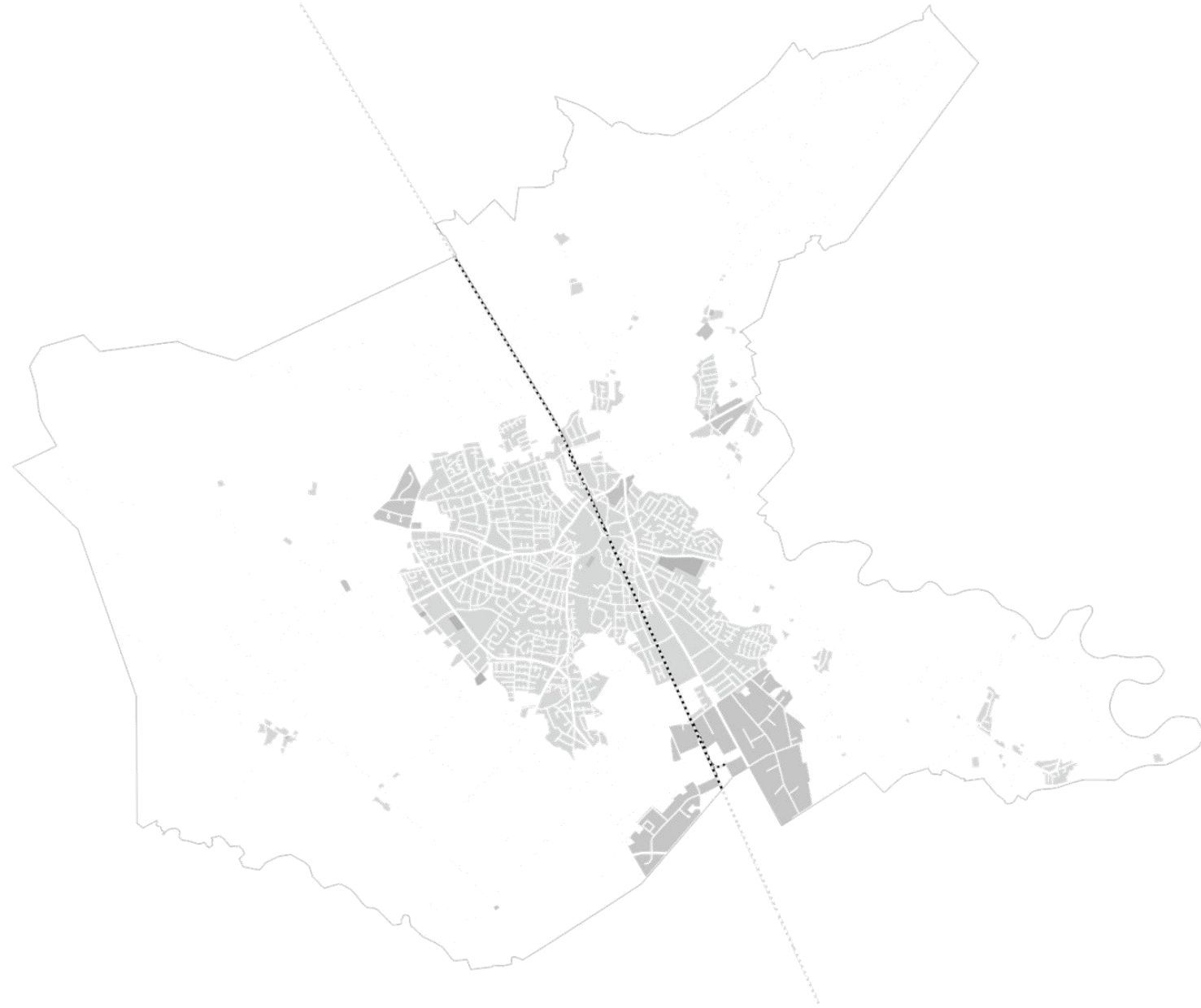
- z.T. mangelnde Aufenthaltsqualität innerstädtischer Plätze (Am Markt)
- Konflikte mit dem fließenden Radverkehr in der Innenstadt
- Gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr (bspw. Grünring) als Konfliktstellen
- Oftmals Konflikte aufgrund schmaler Radwege neben schmalen Gehwegen
- Bahntrasse als Zäsur: Unterführungen mangelhaft gestaltet, ebenerdige Bahnübergänge mit langen Wartezeiten
- Querungshilfen entlang von Hauptverkehrsstraßen nicht immer gegeben Fußläufige Nahversorgung der äußeren Ortsteile
- Lage sensibler Einrichtungen an Hauptverkehrsstraßen
- Keine Fußwegbeschilderung vorhanden
- Zu Fuß gehen in die Innenstadt oftmals nicht attraktiv, da Wege entlang von Hauptstraßen
- Gehwege oftmals zu schmal und nicht barrierefrei aufgrund fehlender taktiler Leitelemente und mangelnder Bordsteinabsenkung

Onlinebeteiligung

- Bedarf an zusätzlichen Querungshilfen (z.B. Borghorster Str., Wilhelmstr., Mühlenbach)
- Wartezeiten an Bahnübergängen (z.B. Neubrückenstr.)
- Missachtung von Fußgängerampeln (z.B. Reckenfelder Str., Grevener Damm)
- Stellenweise unzureichende Breite von Gehwegen (z.B. Dannenkamp, Kreisverkehr In d. Lauge)
- Konflikte mit dem Radverkehr in Fußgängerzone und auf Gehwegen mit „Radverkehr frei“
- Wunsch nach Begrünung an der K53



4. Radverkehr



Fortbewegung mit dem Fahrrad

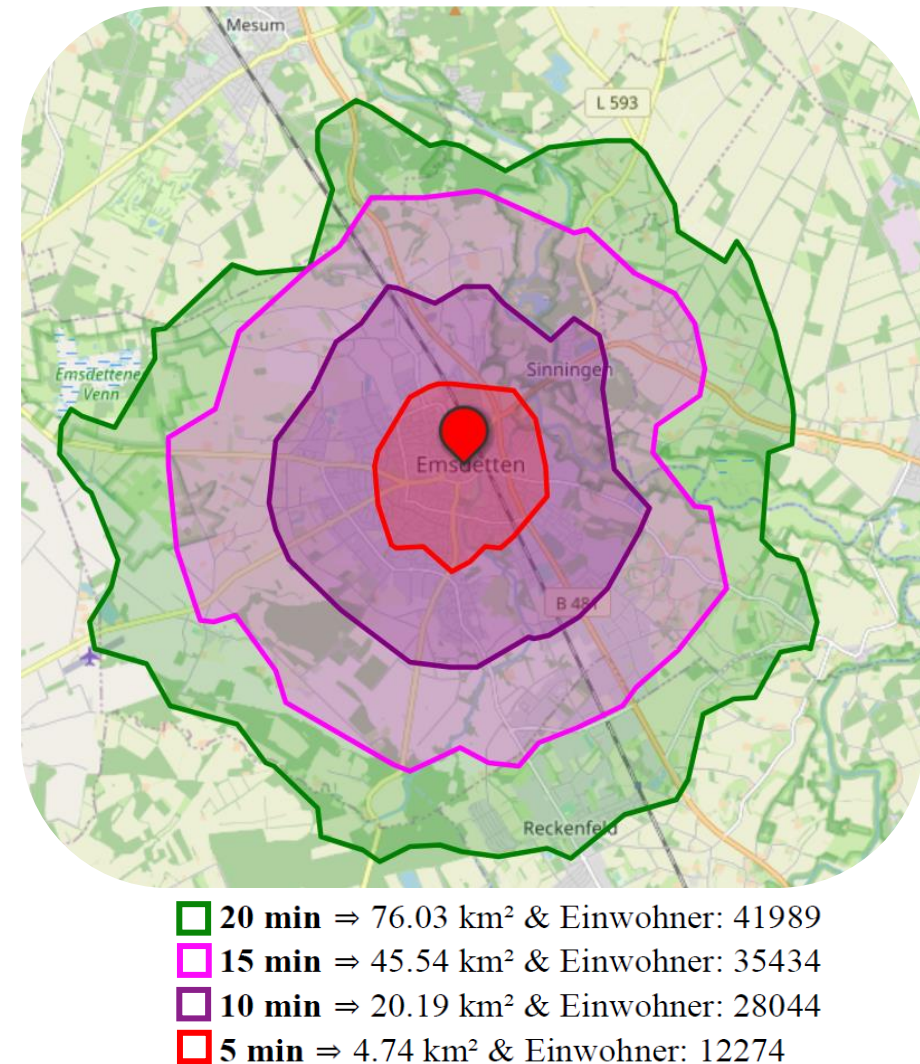
Das Radfahren bietet unterschiedliche verkehrliche Vorteile gegenüber dem motorisierten Verkehr. Zum einen fördert das Radfahren die aktive Bewegung und leistet somit einen positiven Beitrag zur Gesundheit. Zum anderen benötigt der Radverkehr im Vergleich zum motorisierten Verkehr deutlich weniger Fläche und verursacht keine Lärm- und Luftbelastung. Darüber hinaus bestehen kaum organisatorische Zugangsbarrieren in Form von Führerscheinprüfungen oder Nutzungshemmnisse wie dem Wissen über Tarife und Fahrpläne. Die ökonomischen Zugangsbarrieren beim Kauf eines Fahrrads sind darüber hinaus einmalig und vergleichsweise marginal. Gegenüber dem Fußverkehr ist die um rund ein Vierfaches erhöhte Durchschnittsgeschwindigkeit hervorzuheben, die den Aktionsradius bei gleichem Zeitaufwand deutlich vergrößert.

Radverkehr in Emsdetten

Die Stadt Emsdetten bietet aufgrund seiner kompakten und ebenen Beschaffenheit gute Grundvoraussetzungen für die Radverkehrsförderung. Das Zentrum ist aus allen Ortsteilen mit dem Rad in unter 15 Minuten zu erreichen. Die einzige Ausnahme bildet der im Osten gelegene Ortsteil Hembergen. Speziell Wege mit einer Länge von unter fünf Kilometern sind dafür geeignet, mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden. Mit dem Pedelec sind auch größere Distanzen im Alltagsverkehr kein Hindernis.

Eine weitere gute Voraussetzung für die Radverkehrsförderung in Emsdetten ist der im bundesweiten Vergleich bereits hohe Radverkehrsanteil am Modal Split (vgl. 2.1).

Abbildung 15 Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad



Quelle: Openrouteservice 2021



Der Zweck des Radfahrens ist grundsätzlich in zielgerichteten, zügige **Alltagsverkehre** sowie **Freizeitverkehre** zu unterteilen.

Im **Alltagsverkehr** ist es wichtig, dass Radfahrende schnell, direkt, komfortabel und sicher an ihr Ziel gelangen. Die Netzanforderungen im Alltagsverkehr orientieren sich daher an Quell- und Zielpunkten, zu denen u.a. Wohnorte, Arbeitsorte, Versorgungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen und ÖV-Haltestellen zählen. In jedem Fall ist es erforderlich, die Nutzungsansprüche von unterschiedlichen Personengruppen zu berücksichtigen. Dazu zählen Kinder, Jugendliche und Erwachsene sowie Seniorinnen und Senioren.

Im **Freizeitverkehr** und zu touristischen Zwecken wird das Fahrrad von Personen in einem breiten Spektrum eingesetzt. Auf den Fahrten zu Freizeitzielen steht neben dem touristisch wertvollen Ziel auch der Weg im Vordergrund. Die Bewegung kann dabei sogar ohne festes Ziel als reiner Selbstzweck dienen. Nutzerinnen und Nutzer sind dabei unempfindlicher gegenüber Streckenführungen, die nicht den direktesten Weg nehmen. Relevanter für diese Personengruppe ist hingegen die Wegweisung.

Breiten

Komfortable Breiten für den Radverkehr sind erforderlich, um sichere Überholvorgänge zu ermöglichen und ausreichende Ausweichräume bei plötzlich auftretenden Hindernissen zu ermöglichen. Entsprechend dimensionierte Radverkehrsanlagen tragen so zum Ziel einer **fehlerverzeihenden Infrastruktur** bei, bei der individuelle Verhaltensfehler nicht zu Unfällen führen müssen. Außerdem ermöglichen breite Radverkehrsanlagen ein kommunikatives Nebeneinanderfahren, was das Radfahren deutlich attraktiver macht. Innerorts orientieren sich die Breitenempfehlungen an den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) als Stand der Technik. Dabei sind unter anderem ausreichende Abstände zum ruhenden ($\geq 0,75$ m) und fließenden Kfz-Verkehr ($\geq 0,5$ m) zu beachten.

Oberflächen

Ebene, griffige und widerstandsarme Oberflächen machen das Radfahren attraktiv und sicher. Asphaltdecken erfüllen die genannten Anforderungen am besten, aber auch faserloses Betonsteinpflaster erfüllt die Anforderungen relativ gut und kann alternativ in städtebaulich sensibleren Bereichen genutzt werden. Wassergebundene Decken sind im Alltagsradverkehr ungeeignet (Staub, Schlamm), sind wartungsintensiv und können nicht maschinell gereinigt und gewartet werden (Reinigung und Winterdienst). Wegen der massiven Auswaschungen durch Erosion und die daraus entstehenden Gefahrenstellen, verbieten sich wassergebundene Decken oder gar Kiesschüttungen in allen Gefällebereichen.

Markierung und Beleuchtung

Markierungen sind eine Grundvoraussetzung für die Sicherheit im Radverkehr. Sie gewährleisten eine eindeutige Abgrenzung und Abhebung vom Kfz- und Fußverkehr. Sowohl in Kreuzungsbereichen als auch entlang der Radinfrastruktur wird durch eine geeignete Markierung das Konfliktpotenzial gesenkt.

Eine Beleuchtung ist notwendig, um auch bei frühen oder späten Fahrten zur Arbeit oder zur Schule jederzeit sicher zum Ziel zu kommen. Ergänzend und dort, wo keine Beleuchtung zum Einsatz kommt, wird außerorts auf Radwegen eine reflektierende Randmarkierung empfohlen, um den Wegverlauf bei Dunkelheit sicher zu erkennen.

Winterdienst und Pflege

Für die angestrebte ganzjährige sichere Nutzbarkeit sind Radwege verstärkt zu pflegen und zu reinigen. Überwuchs im Frühjahr und Sommer, Laub im Herbst und Schnee im Winter sind prioritär zu entfernen, da Radwege im Gegensatz zu Kfz-Straßen deutlich weniger durch die Fahrräder freigefahren werden. Auch saisonale Effekte wie Verschmutzungen durch die Land- oder Forstwirtschaft müssen für ein sicheres Radwegenetz kurzfristig beseitigt werden. Die Priorisierung des Winterdienstes und der Pflege sollte sich an der Netzhierarchisierung orientieren.

Der Fahrradmarkt erlebt in Deutschland zurzeit einen regelrechten Aufschwung durch den „Verkaufsboom“ von Pedelecs. Im Jahr 2020 wurden deutschlandweit ca. 1.950.000 Pedelecs und E-Bikes verkauft, wodurch sich der Wachstumstrend seit 2007 dauerhaft fortsetzt. Jedes dritte verkaufte Zweirad im Jahr 2020 war mit einem Elektromotor ausgestattet. Das Wachstum ist u. a. darauf zurückzuführen, dass die zunehmende Angebotsvielfalt im Fahrradmarkt auch im Pedelec-Bereich zu finden ist. Neben bekannten Cityrädern finden Elektromotoren ihren Einsatz auch bei Mountainbikes, Trekkingrädern oder Lastenrädern, wodurch eine immer breitere und auch jüngere Zielgruppe angesprochen wird.

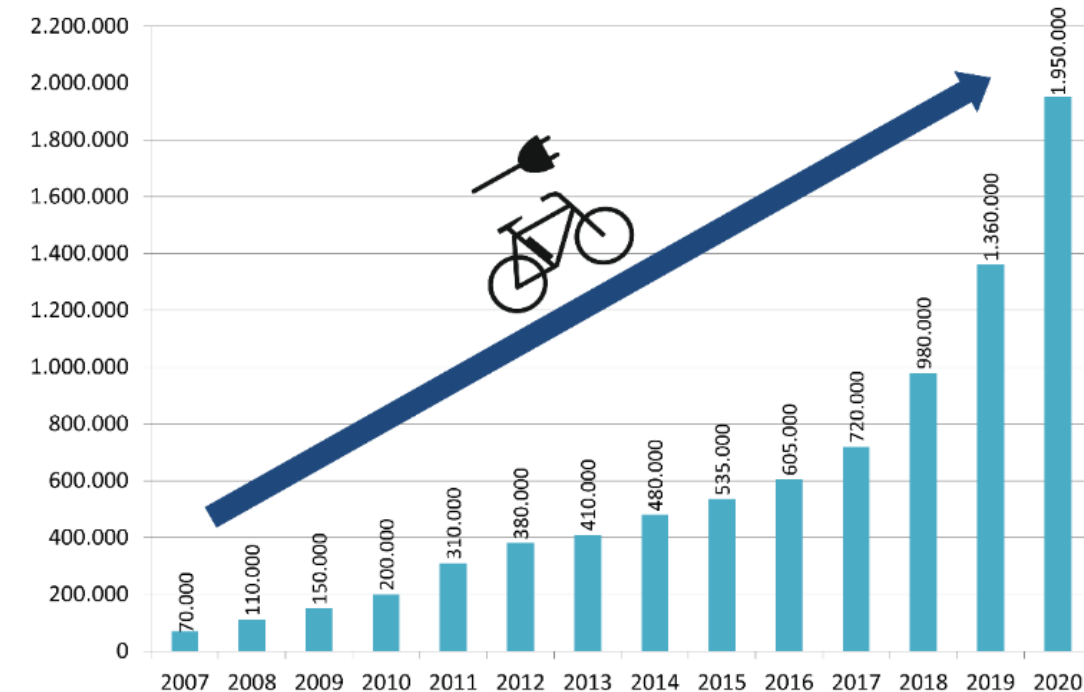
Neben der zunehmenden Modellvielfalt erweitert ein Pedelec die Nutzungsmöglichkeiten eines Fahrrads generell hinsichtlich folgender Aspekte:

- Zurücklegen größerer Distanzen bei geringerem Kraftaufwand (5 bis 20 km),
- Transport größerer Lasten sowie
- leichteres Überwinden von (natürlichen) Höhenunterschieden oder Gegenwind.

Hierdurch ergeben sich Möglichkeiten für unterschiedliche Einsatzzwecke, die bisher häufig mit dem privaten Pkw erfüllt wurden, z. B. Weg zur Arbeit, (Groß-)Einkauf, Kindertransport. Aber auch im gewerblichen Bereich können insbesondere elektrifizierte Lastenräder v. a. bei KEP-Diensten bisherige Kfz-Fahrten ersetzen und somit die CO₂-Emissionen senken.

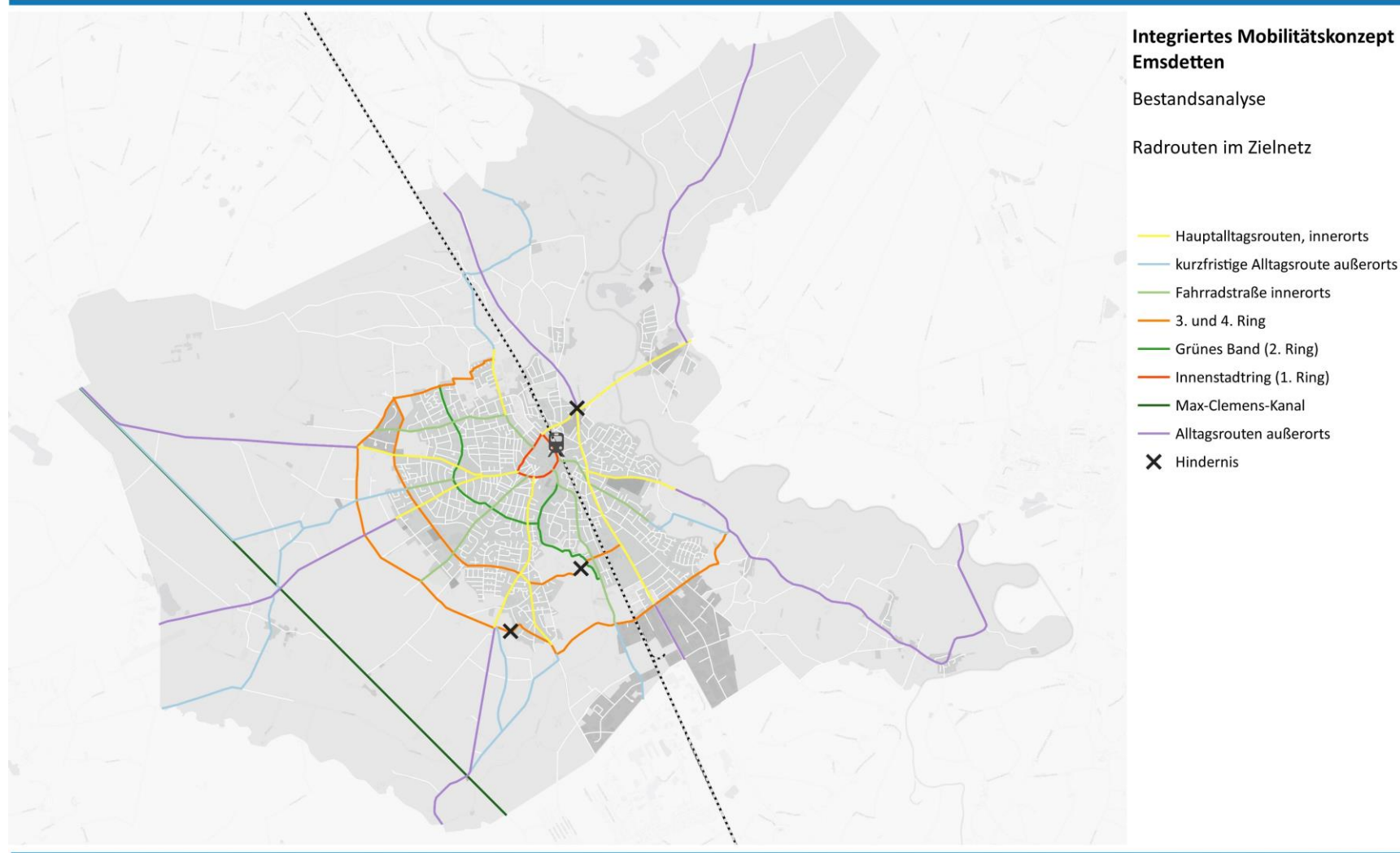
Gleichwohl muss hierbei berücksichtigt werden, dass bestimmte Grundvoraussetzungen hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur bzw. -konzeption erfüllt sein sollten. Anforderungen aus dem elektrounterstützten Radverkehr ergeben sich insbesondere in der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen, die hohe Fahrgeschwindigkeiten (25 km/h) ermöglichen sollten. Pedelec-Fahrende fahren im Durchschnitt 3 km/h schneller als normale Radfahrende der gleichen Altersgruppe. So erhöhen sich die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen unterschiedlichen Typen an Radfahrenden, aber auch zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr. Es ist also mit häufigeren Überholvorgängen zu rechnen. Insbesondere bei zunehmenden Pedelec-Verkehren sollten von planerischer Seite daher Empfehlungen für Radverkehrsanlagen größtmöglich berücksichtigt werden, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten.

Abbildung 16 Bundesweiter Verkauf von Pedelecs und E-Bikes



Quelle: Planersocietät nach ZIV 2021

Abbildung 17 Radrouten im Zielnetz



Identifizierte Hindernisse bzw. Netzlücken (von Norden nach Süden)

- Beschilderung, die das Ende des gemeinsamen Geh- und Radweg kennzeichnet. Kein Schild für den Beginn eines Radweges vorhanden.



- Brücke ist beidseitig gesperrt



- Keine Streckenverbindung vorhanden

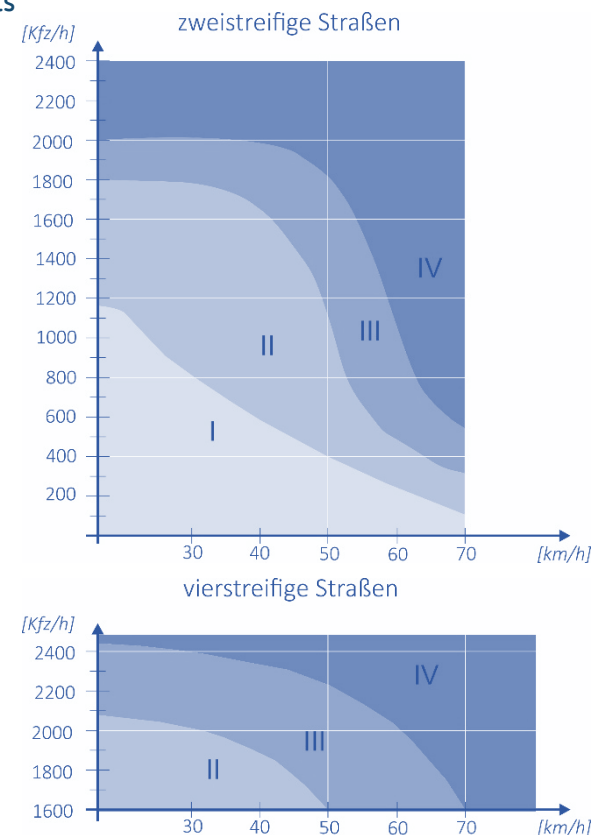
Führungsformen und Verkehrssicherheit

Neben der Wegelänge ist bei der Verkehrsmittelwahl auch die Fahrradfreundlichkeit der Infrastruktur entscheidend. Die Mehrheit der Bevölkerung ist zwar interessiert am Radfahren, lässt sich durch fehlende oder ungenügende Radverkehrsinfrastrukturen sowie stressige Verkehrssituationen jedoch davon abhalten.

Maßgeblich für die empfohlene Führungsform des Radverkehrs ist die Kfz-Belastung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Neben diesen beiden Faktoren nimmt zudem die Flächenverfügbarkeit zwangsweise eine Rolle bei der Planung von Radverkehrsanlagen ein. Ist aufgrund von unzureichender Flächenverfügbarkeit keine Neuaufteilung des Straßenraums möglich, gilt es, den Radverkehr bestmöglich in bestehende Systeme zu integrieren. Entscheidend dabei ist, dass die Qualität der Radinfrastruktur trotz dessen hoch ist und der Radverkehr ausreichend sichtbar gemacht wird. Dies gilt nicht nur für Kreuzungsbereiche, sondern auch an Einmündungen, Zufahrten und ggf. auf der Fahrbahn.

In Verbindung mit dem Thema Führungsformen ist der Aspekt der Verkehrssicherheit zu erwähnen. Das Fahrrad ist ein Fahrzeug und soll daher in der Regel die Fahrbahn nutzen, soweit es die verkehrlichen Umstände erlauben. Das Unfallaufkommen auf der Fahrbahn ist statistisch betrachtet geringer als beim Radfahren im Seitenraum. Der entscheidende Grund hierfür ist die bessere Sichtbarkeit der Radfahrenden für den motorisierten Verkehr, insbesondere beim Abbiegevorgang in Kreuzungsbereichen und Einmündungen. Im Radverkehr stimmt allerdings häufig das subjektive nicht mit dem objektiven Sicherheitsgefühl überein, denn vor allem unsichere und ältere Radfahrende bevorzugen die getrennte Führung vom Rad- und Kfz-Verkehr.

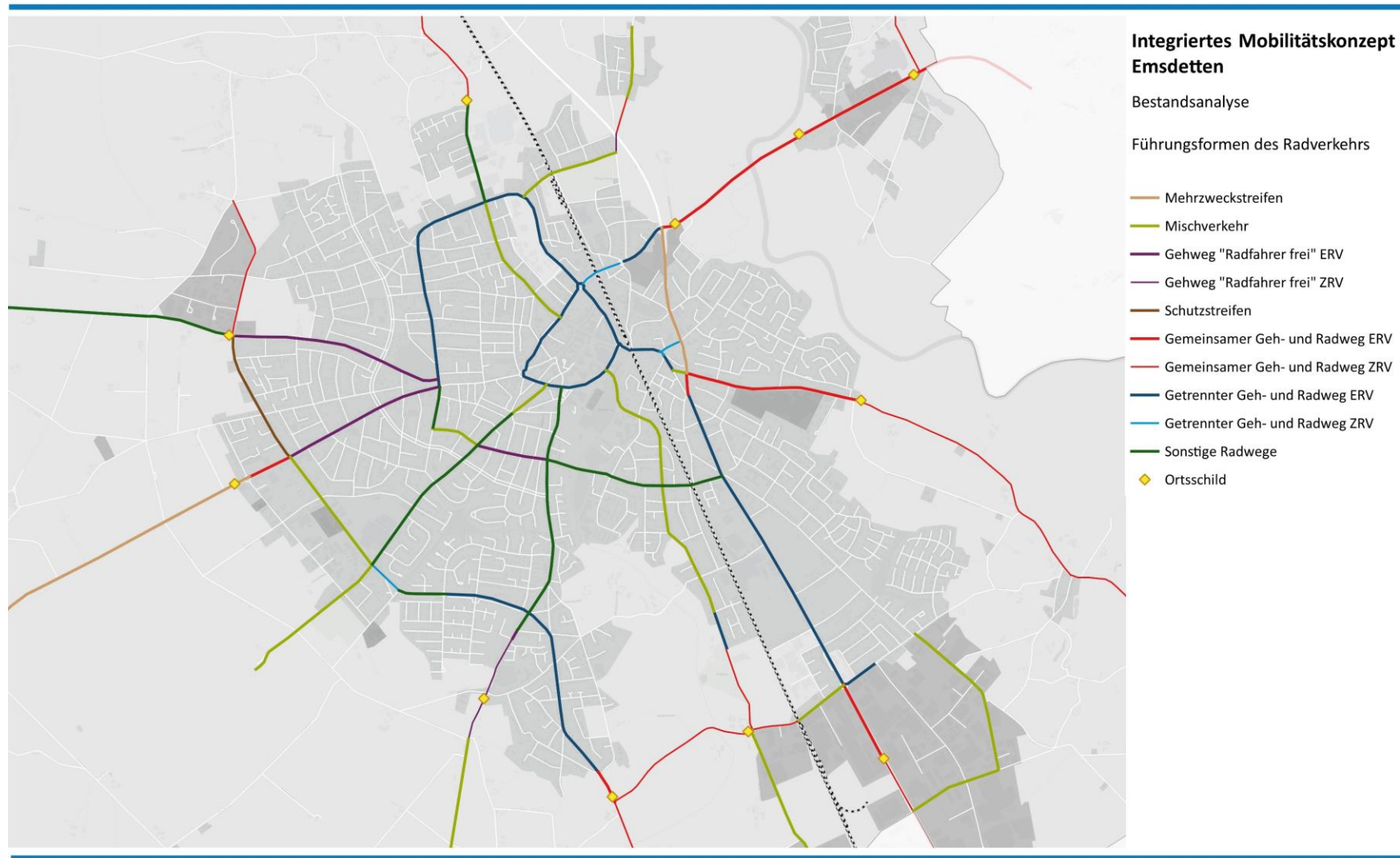
Abbildung 18 Belastungsbereiche für die Radverkehrsinfrastruktur innerorts



- I** Mischverkehr auf der Fahrbahn; benutzungspflichtige Radwege sind nicht zulässig
- II** Schutzstreifen; „Radfahrer frei“ auf Gehweg
- III** Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr empfohlen (Radweg, Radfahrstreifen)
- IV** Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr unerlässlich (Radweg, Radfahrstreifen)



Abbildung 19 Führungsformen des Radverkehrs



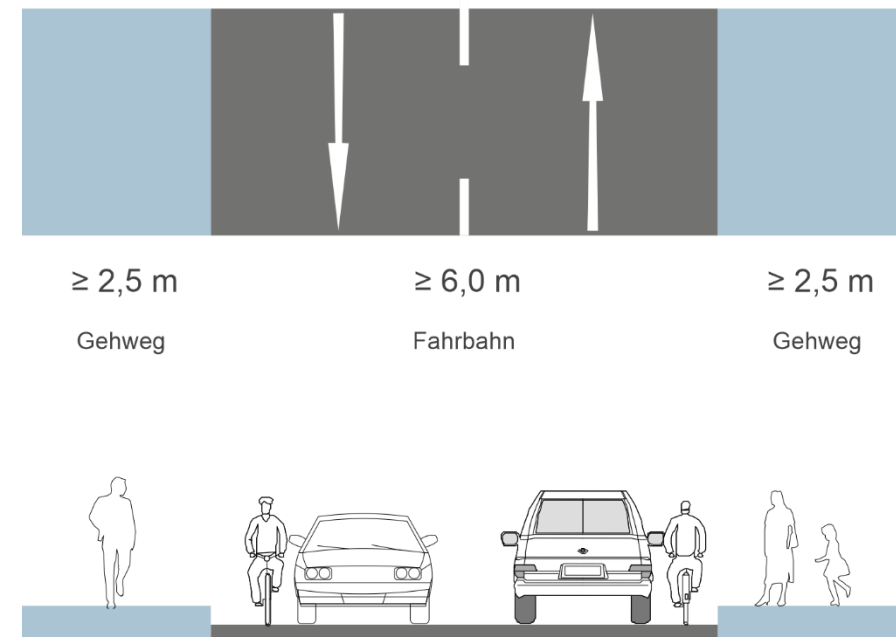
Mischverkehr (innerorts)

Die Radverkehrsführung im Mischverkehr ist besonders dort sinnvoll einsetzbar, wo geringe Kfz-Verkehrsströme und niedrige Geschwindigkeiten vorherrschen:

- Bei Tempo 50: bis 5.000 Kfz/Tag
- Bei Tempo 30: bis 10.000 Kfz/Tag

Dies kann auch auf klassifizierten Straßen der Fall sein, die wenig befahren sind. Zu vermeiden ist eine Fahrbahnbreite zwischen 6,0 m und 7,0 m, die bei Gegenverkehr zu einem zu engen Überholen durch Kfz verleitet.

Abbildung 20 Musterquerschnitt Mischverkehr innerorts



Mischverkehr in Emsdetten (innerorts)

z.B. Am Strietbach, Blumenstr., Rheiner Str., Brookweg



- Besonderheit in Emsdetten: Mehrzweckstreifen (tlw. mit Gehweg „Radverkehr frei“)

z.B. Borghorster Str., Neuenkirchener Str., Taubenstr.



Mischverkehr in Emsdetten (innerorts)

- Entlang vieler Straßen sind Radwege ohne Benutzungspflicht vorzufinden
z.B. Neubrückenstraße, Münsterstraße, Hemberger Damm, Brookweg
- Beobachtung: Radfahrende bevorzugen oft das Fahren auf den Radwegen gegenüber dem Fahren auf der Fahrbahn



Fahrradstraße

Fahrradstraßen eignen sich gut im Nebennetz nicht-klassifizierter Straßen zur bevorrechtigten Führung des Radverkehrs. Besonders dort, wo aus verkehrsrechtlichen Gründen keine Radwege oder Markierungslösungen zulässig bzw. sinnvoll sind oder schmale Straßenquerschnitte vorhanden sind, können Fahrradstraßen wichtige Radverkehrsachsen verdeutlichen und durch eine Bevorrechtigung den Radverkehr beschleunigen. Durch die aktuelle Novelle der VwV-StVO durch den Bundesrat 2021 wurde die Einrichtung von Fahrradstraßen maßgeblich vereinfacht. Diese dürfen nun dort angeordnet werden, wo aufgrund der Netzbedeutung für den Radverkehr eine gute Radverkehrsinfrastruktur erforderlich ist. Im Jahr 2021 erarbeitete die Stadt Emsdetten die Grundzüge für die Gestaltung von Emsdettener Fahrradstraßen:

- Tempo 30; Parken durch Kfz erlaubt (Sicherheitsabstände einhalten!)
- In der Regel Mitbenutzung durch Kfz (z. B. Anlieger oder Kraftomnibus)
- $\geq 4,00$ m Fahrbahnbreite
- 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- 2,50 m Längsparken
- Flächiges Einfärben der Anfangs- und Endbereiche (in einer Länge von 15 m)
- Flächiges Einfärben der Kreuzungsbereiche mit untergeordneten Straßen
- Piktogramme (VZ 244.1) vor den rot eingefärbten Anfangs- und Endbereichen sowie den Kreuzungsbereichen
- Regelmäßige Wiederholung des Piktogramms (VZ 244.1) alle 75 bis 100 m
- Markierung der Fahrbahnbegrenzung mit einer roten Leitlinie als Breitstrich
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke

Fahrradstraßen in Emsdetten

- Bisher keine vorhanden
- Geplante Einrichtung einer Fahrradstraße in der Blumenstraße und im Goldbergweg

Abbildung 21 Musterquerschnitt Fahrradstraße

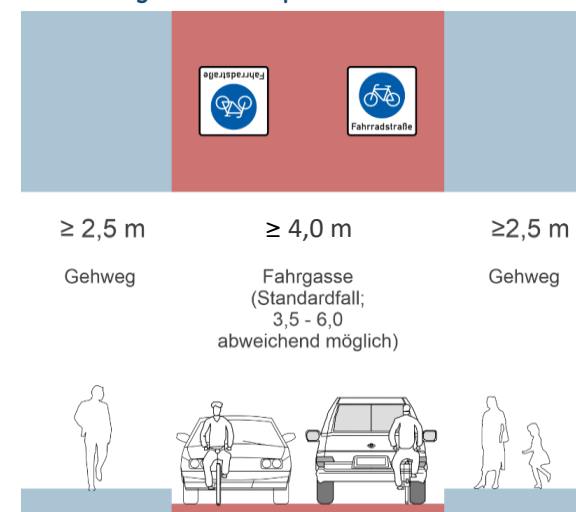
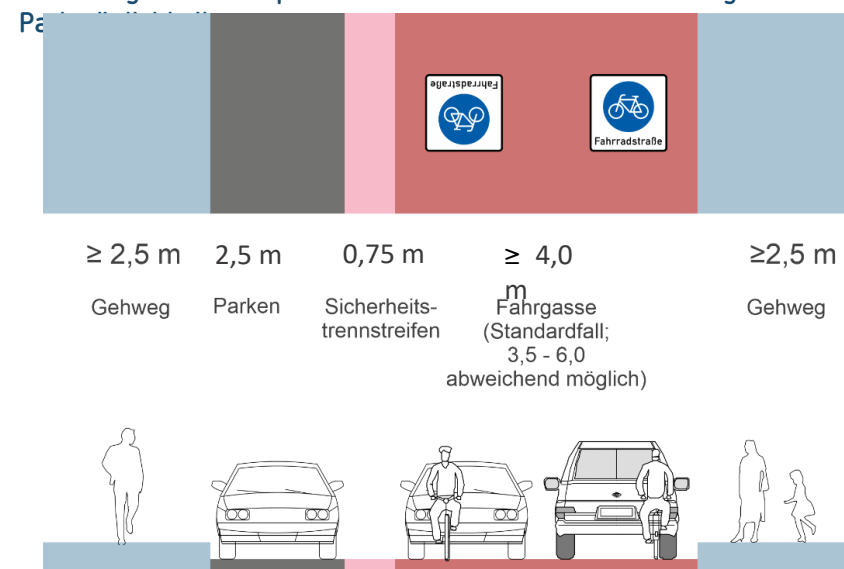


Abbildung 22 Musterquerschnitt Fahrradstraße mit einseitiger



Schutzstreifen (innerorts)

Mindestens 1,25 m breite Schutzstreifen kommen dort zum Einsatz, wo bauliche Radwege oder Radfahrstreifen räumlich nicht umsetzbar sind. Ihr Einsatz ist an Maximalmengen des Kfz-Verkehrs gebunden. Ab 7,0 m Fahrbahnbreite sind beidseitige Schutzstreifen möglich, darunter können bis zu einer minimalen Fahrbahnbreite von ca. 6,0 m einseitige Schutzstreifen (z. B. bergauf) mit Piktogrammketten (bergab) kombiniert werden. In Einzelfällen werden Schutzstreifen als Notlösung vorgeschlagen, wenn die Verkehrsbelastung eigentlich einen Radweg oder Radfahrstreifen erfordern, dieser aber räumlich nicht unterzubringen ist. Diese Fälle sind im Einzelfall zu prüfen.

- Breite Schutzstreifen (inkl. 0,12 m Schmalstrich):
 - Regelmaß: 1,25 m
 - Besser: $\geq 1,75$ m für bessere Überholmöglichkeiten des Radverkehrs
- Verbleibende Kernfahrbahnbreite: 4,5 m
- $\geq 0,75$ m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke (Fahrbahnniveau)
- Rotfärbung bei Einfahrten und in Kreuzungen prüfen
- Einseitige Schutzstreifen oder Kombinationen mit Piktogrammketten bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,0 m und 7,5 m

Abbildung 23 Musterquerschnitt beidseitiger Schutzstreifen

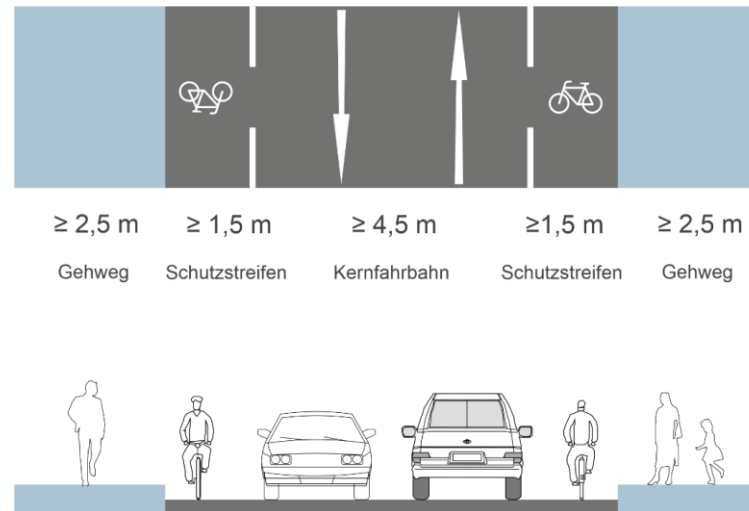


Abbildung 24 Musterquerschnitt einseitiger Schutzstreifen und Piktogrammkette

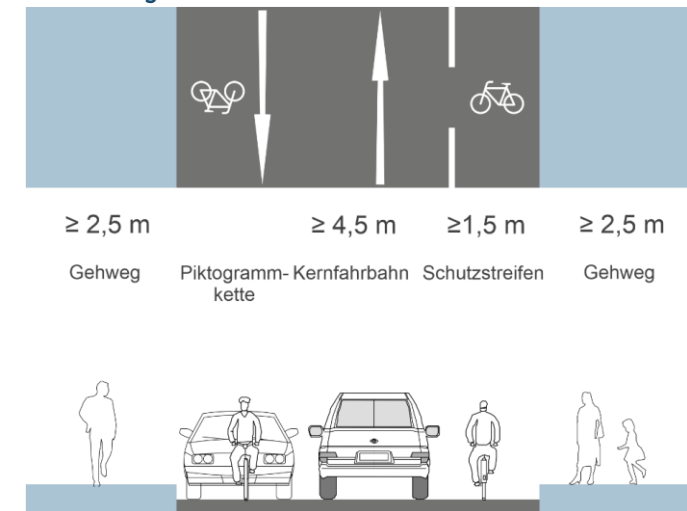
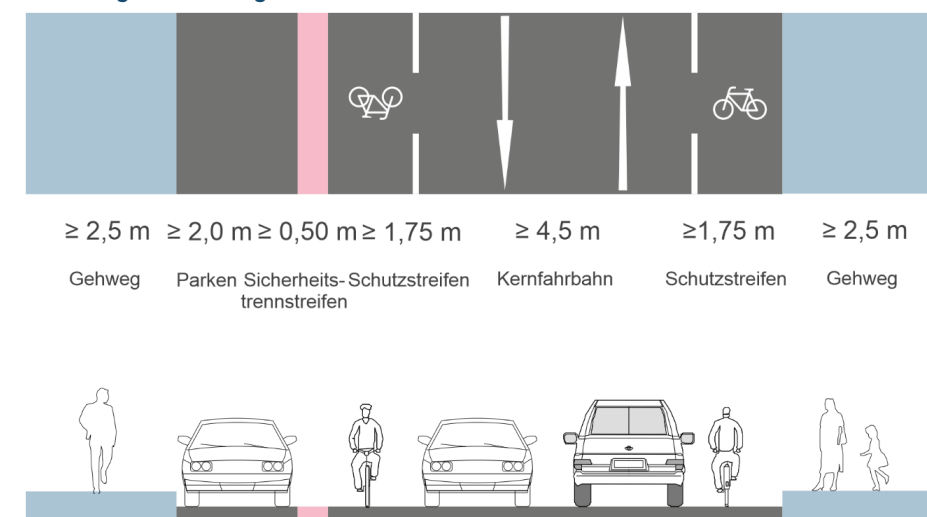


Abbildung 25 Musterquerschnitt beidseitiger Schutzstreifen mit einseitiger Parkmöglichkeit





Schutzstreifen in Emsdetten (innerorts)

- Fehlender Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
z.B. Silberweg



Radfahrstreifen (innerorts)

Radfahrstreifen sind innerorts eine qualitativ hochwertige Alternative zu baulichen Radwegen. Sie können bei ausreichenden Fahrbahnbreiten ($\geq 9,7$ m) mit relativ geringem Aufwand markiert werden. Radfahrstreifen dürfen vom Kfz-Verkehr nicht mitbenutzt werden.

- Breite Radfahrstreifen (inkl. 0,25 m Breitstrich, VZ 295):
 - Regelmaß: 1,85 m
 - Besser: $\geq 2,25$ m für bessere Überholmöglichkeiten des Radverkehrs
- Verbleibende Mindestfahrbahnbreite: 6 m
- $\geq 0,75$ m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke (Fahrbahnniveau)
- Rotfärbung bei Einfahrten und in Kreuzungen prüfen

Radfahrstreifen in Emsdetten

- Keine vorhanden

Abbildung 26 Musterquerschnitt beidseitiger Radfahrstreifen

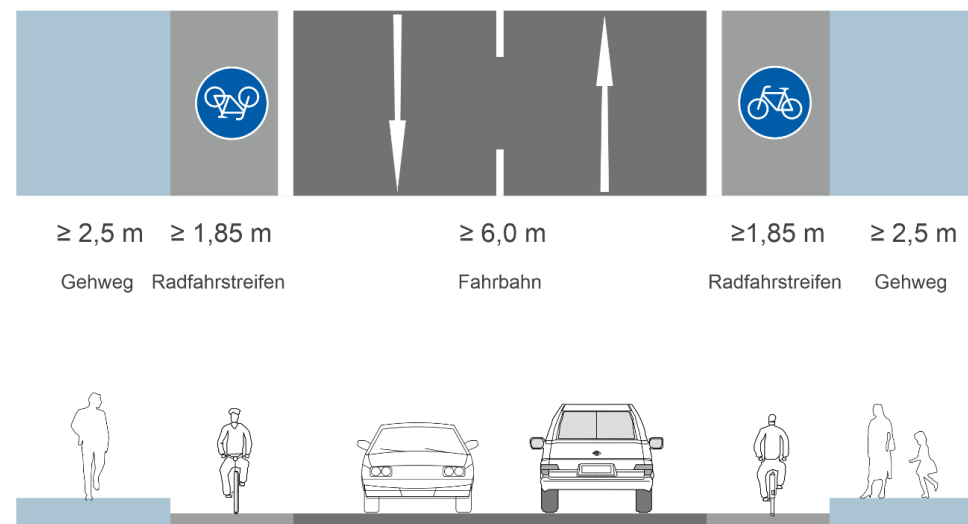
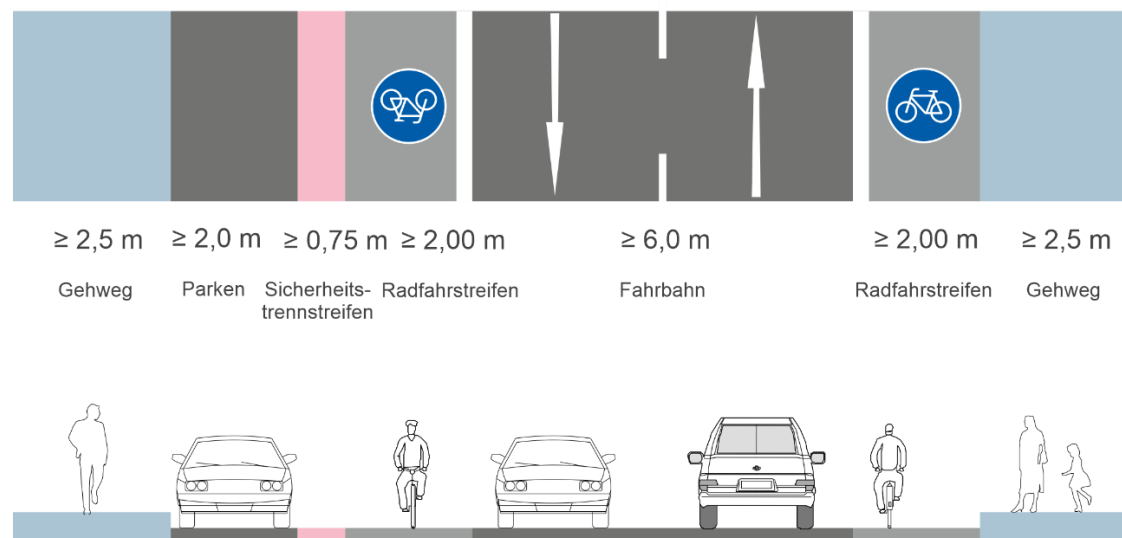


Abbildung 27 Musterquerschnitt beidseitiger Radfahrstreifen mit einseitiger Parkmöglichkeit



Getrennte Geh- und Radwege (innerorts)

Bauliche Radwege stellen für viele Menschen die bevorzugte Radverkehrsinfrastruktur dar. Durch die bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr und Fußverkehr vermitteln sie ein hohes subjektives Sicherheitsgefühl. Für eine auch objektiv hohe Sicherheit ist dazu allerdings auch die entsprechende Gestaltung von Knotenpunkten, Einmündungen und Einfahrten erforderlich. Wegen des massiven Flächenbedarfs bei regelgerechter Ausformung, sind getrennte Geh- und Radwege innerorts nur selten umsetzbar.

- Straßenbegleitende beidseitige Radwege im Einrichtungsverkehr innerorts
- Breite Radweg:
 - Haupt- und Nebennetz 1,6 m
 - Besser 2,0 m für bessere Überholmöglichkeiten des Radverkehrs
- Optische und taktile Trennung zwischen Gehweg und Radweg z.B. weißer Noppenstein (0,1 m)
- Standardmäßig 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg (optisch abgegrenzt), ggf. sogar 0,75 m
- Mindestens 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Keine Absenkung an Grundstückseinfahrten, sondern Rampensteine für den Kfz-Verkehr
- Möglichst fahrdynamische Absenkung an Kreuzungen und Einmündungen mit 0-Absenkung

Abbildung 28 Musterquerschnitt beidseitiger getrennter Geh- und Radweg

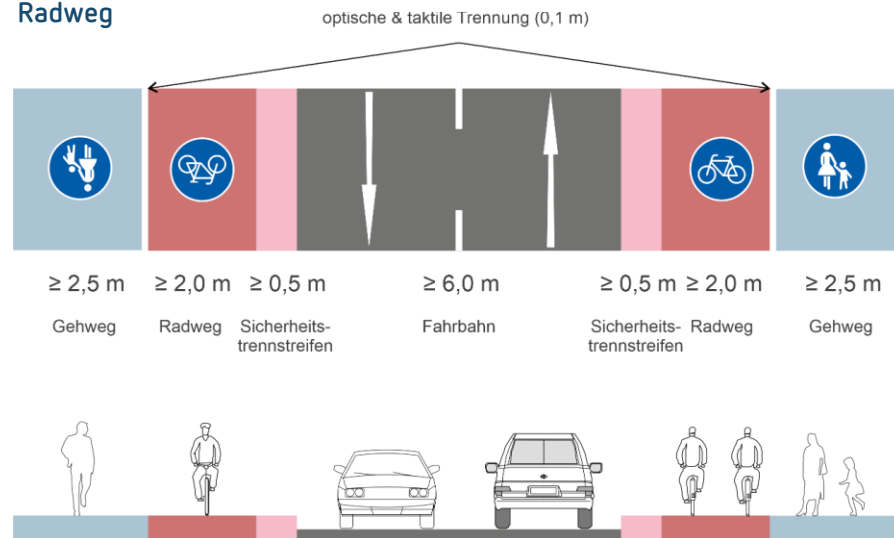
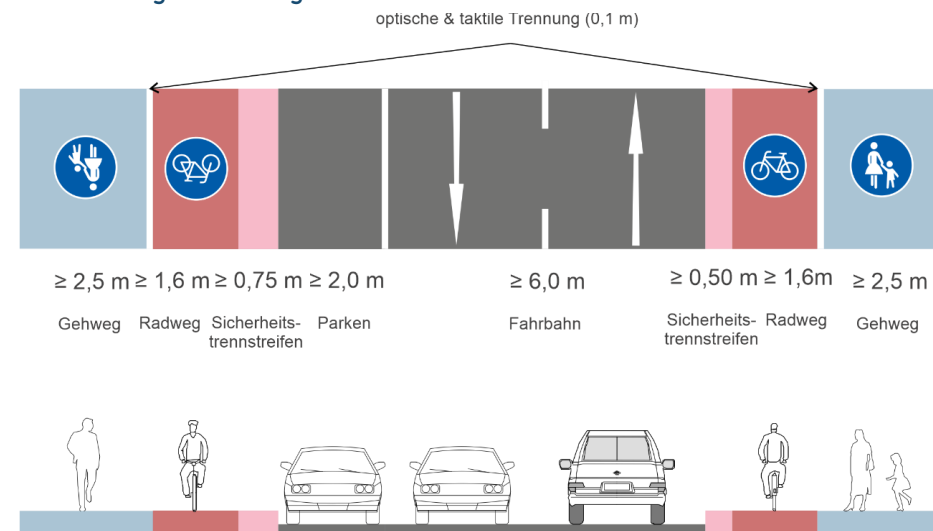


Abbildung 29 Musterquerschnitt beidseitiger getrennter Geh- und Radweg mit einseitiger Parkmöglichkeit



Getrennte Geh- und Radwege in Emsdetten (innerorts)

- Unterbrechung und Absenkung der Wege an Grundstückseinfahrten
z.B. Mühlenstr., Grever Damm



- Unzureichende Breite oder Belagsschäden
z.B. Wilhelmstr., Grever Damm



- Fehlender Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn/parkenden Kfz und Radweg
- Fehlende optische und taktile Trennung zwischen Geh- und Radweg z.B. weißer Noppenstein
z.B. Lerchenfeld, In d. Lauge



Weitere Mängel:

- Unzureichende optische Erkennbarkeit, z. B. durch Roteinfärbung
- Fehlende fahrdynamische Absenkung an Kreuzungen und Einmündungen mit 0-Absenkung

Gemeinsame Geh- und Radwege (innerorts)

In beengten Ortslagen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen können gemeinsame Geh- und Radwege genutzt werden. Ab einem mittleren Fußverkehrsaufkommen und Sondernutzungen (z. B. Einzelhandel) ist von dieser Führungsform allerdings abzusehen, da eine Vielzahl an Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr zu befürchten ist und die angestrebte Qualität für den Radverkehr nicht mehr erreicht werden kann.

- Breiten
 - 3,00 m bei ≤ 70 zu Fuß Gehenden und Radfahrenden pro Stunde
 - 3,00 m – 4,00 m bei ≤ 100 zu Fuß Gehenden und Radfahrenden pro Stunde
 - $\geq 4,00$ m bei ≤ 150 zu Fuß Gehenden und Radfahrenden pro Stunde
- Standardmäßiger Ausbau mit Betonsteinpflaster ohne Fasse
- $\geq 0,5$ m Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Weg (optisch abgegrenzt),
- $\geq 0,75$ m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Keine Absenkung an Grundstückseinfahrten, sondern Rampensteine für den Kfz-Verkehr

Abbildung 30 Musterquerschnitt gemeinsame Geh- und Radwege im Einrichtungsverkehr

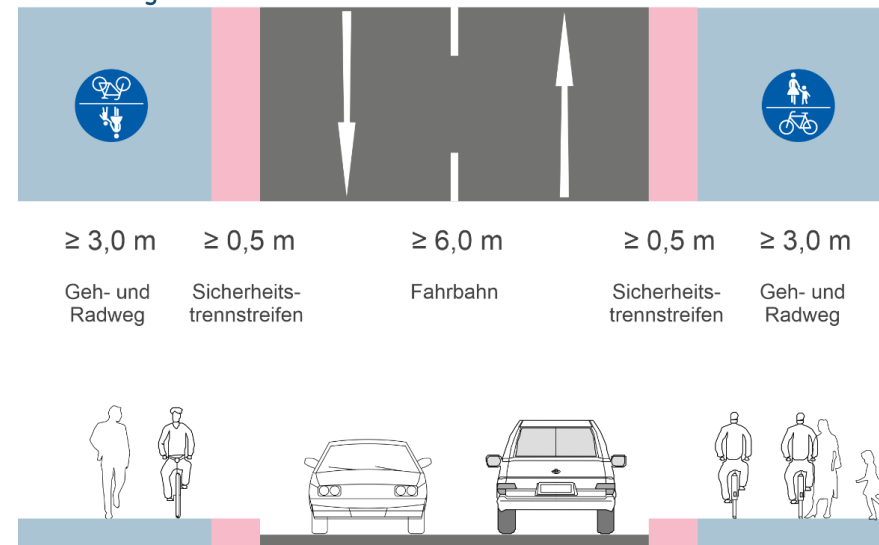
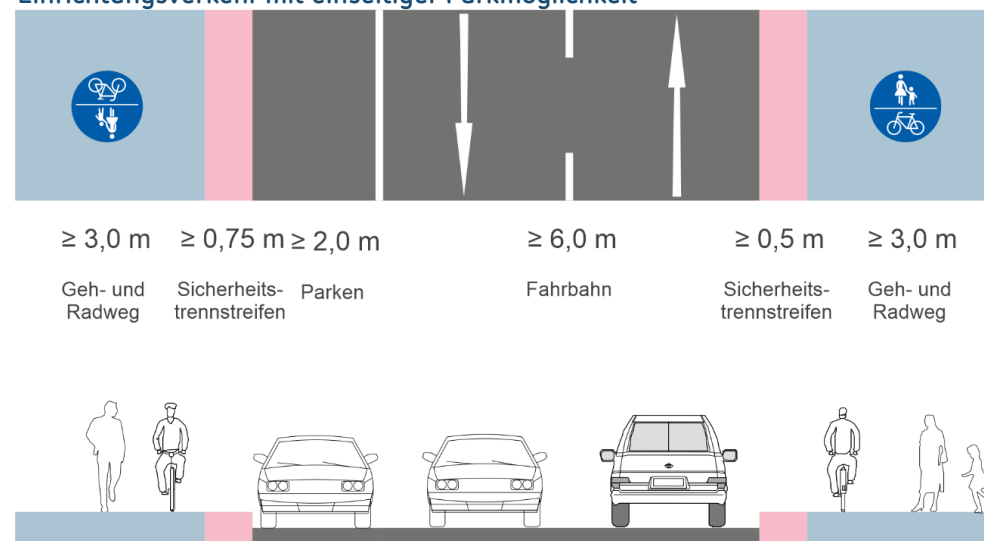


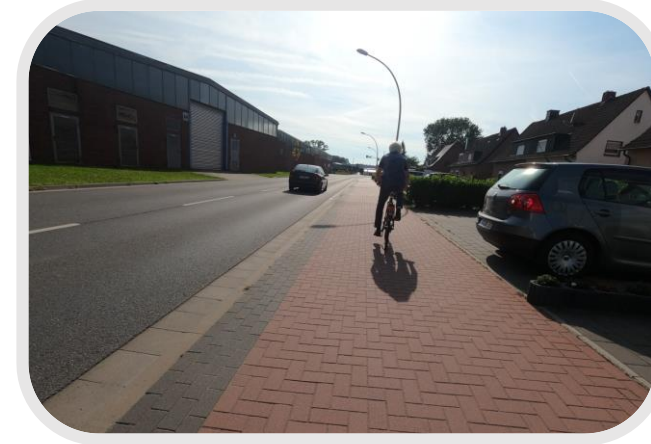
Abbildung 31 Musterquerschnitt gemeinsame Geh- und Radwege im Einrichtungsverkehr mit einseitiger Parkmöglichkeit





Gemeinsame Geh- und Radwege in Emsdetten (innerorts)

z.B. Borghorster Straße, Hansestraße, Südring



Stellenweise Mängel:

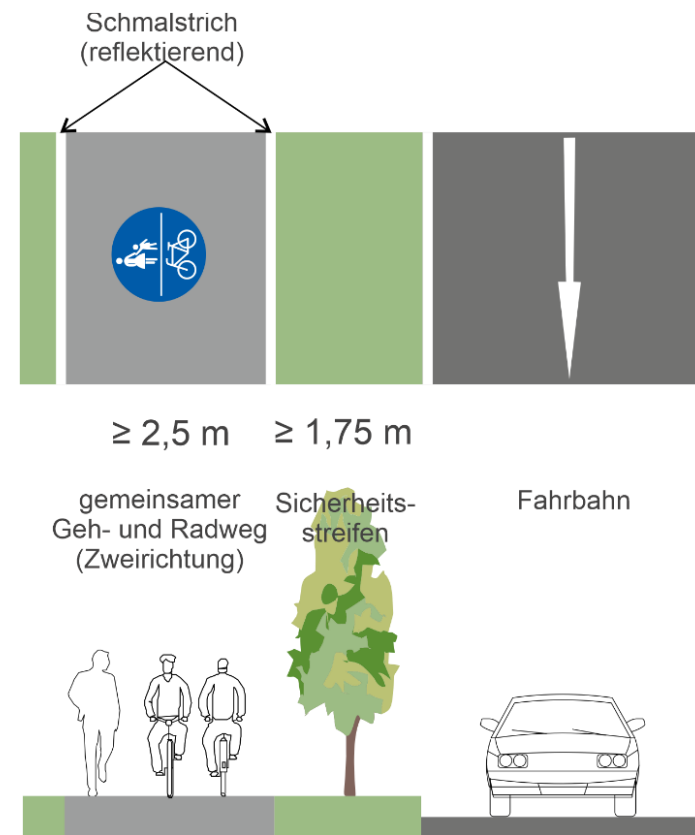
- Belagsschäden
- Absenkung an Grundstückseinfahrten anstatt Rampensteinen für den Kfz-Verkehr
- Mangelnde Markierung an Furten

Gemeinsame Geh- und Radwege (außerorts)

Außerorts werden wegen des geringeren Fußverkehrsaufkommens in der Regel einseitige gemeinsame Geh- und Radwege vorgeschlagen, auf denen der Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen fahren kann.

- Breiten:
 - $\geq 2,5$ m (Hauptnetz und Nebennetz)
 - $\geq 2,0$ m im Bestand tolerierbar
 - Größere Breiten ($\geq 3,0$ m) bei Bedarf sinnvoll (z. B. hohes Fußverkehrsaufkommen)
- $\geq 1,75$ m Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Verkehr; bei Einbau von Leitplanken geringere Abstände zur Fahrbahn möglich
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke
- Standardmäßige Ausstattung mit reflektierenden Randmarkierungen (Schmalstrich)
- Prüfung dynamische Beleuchtung im Hauptnetz

Abbildung 32 Musterquerschnitt straßenbegleitender Geh- und Radweg außerorts im Zweirichtungsverkehr



Gemeinsame Geh- und Radwege in Emsdetten (außerorts)

- Unzureichende Breiten und Belagsschäden

z.B. Nordwalder Str., Rheiner Str., Reckenfelder Str.



- Für den Radverkehr freigegebene Seitenstreifen → fehlender Abstand zum fließenden Verkehr durch Sicherheitstrennstreifen oder Leitplanken

z.B. Neuenkirchener Straße, Borghorster Straße



Weitere Wege in Emsdetten

- **Eigenständige Geh- und Radwege**

- Wegeföhrung abseits der Straßen
- Meist wassergebundene Decken
- Teilweise Beleuchtung
- z.B. Albert-Haverkamp-Weg



- **Landstraßen mit Mischverkehr**

z.B. Buchenweg, Sternbusch, Emsdettener Straße



Radabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Das Rad sollte hierbei an den Quell- und Zielorten des Radverkehrs sicher, standfest, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abstellbar sein. Mit dem steigenden Anschaffungswert erhöhen sich speziell bei Pedelecs die Anforderungen an die Dimensionen und Sicherheit der Abstellmöglichkeiten.

Detaillierte **Empfehlungen für Radabstellanlagen** enthalten die einschlägigen Regelwerke:

- Guter und sicherer Halt aller Fahrradgrößen und -typen ohne Beschädigungsgefahr an Fahrrad oder Teilen der Abstellanlage.
- Gute Zugänglichkeit zum bequemen Ein- und Ausparken mit ausreichendem Bewegungsspielraum, Achsenabstände der Fahrradhalter mind. 1 Meter, besser 1,5 Meter.
- Ausreichender Diebstahlschutz durch Anschließmöglichkeit des Rahmens, sofern das Fahrrad nicht komplett eingeschlossen werden kann.
- Einfache Reinigung und sicherer Betrieb durch übersichtliche Gestaltung, ausreichende lichte Höhe bei Überdachung und Vermeidung von scharfen Kanten und Sturzgefahren.
- Gute Installationsmöglichkeiten durch vielseitig geeignete Anlehn- und Anschließmöglichkeiten der Fahrräder an der Radabstellanlage (z. B. durch zusätzlichen Unterholm).

Im Straßenraum weist vor allem die Häufung von wild abgestellten Fahrrädern auf das Fehlen geeigneter Abstellanlagen hin. Wild abgestellte Fahrräder werden entweder gar nicht angeschlossen oder an nicht dafür vorgesehenen Objekten abgestellt. Ein Grund hierfür kann neben den fehlenden oder nicht ausreichenden Abstellmöglichkeiten eine zu große Entfernung zwischen Zielort und bestehenden Abstellanlagen sein. Je nach Zweck tolerieren die Nutzerinnen und Nutzer unterschiedliche Entfernungen. Während bei einer kurzen Erledigung mit maximal einer Stunde Dauer in der Regel eine Entfernung von lediglich 10 m akzeptiert wird, steigt die Toleranzgrenze bei längeren Erledigungen auf 25 m und für Tagesparken ggf. mit zusätzlichen Dienstleistungen auf bis zu 100 m.

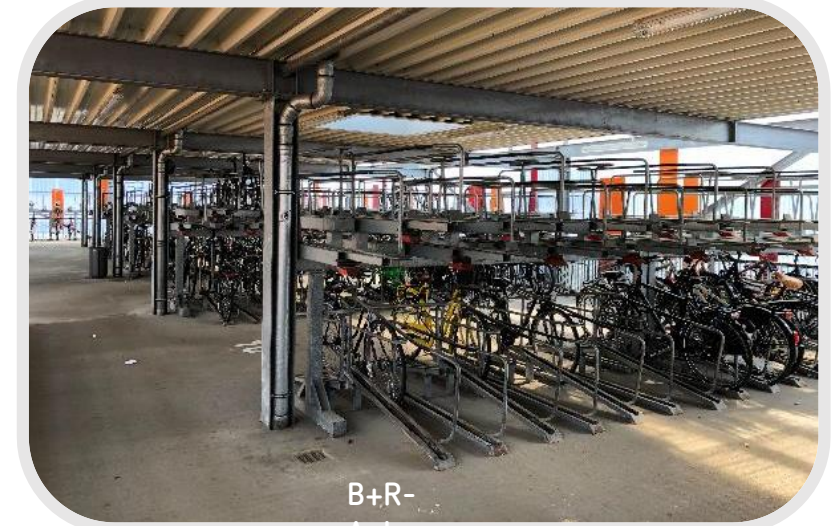
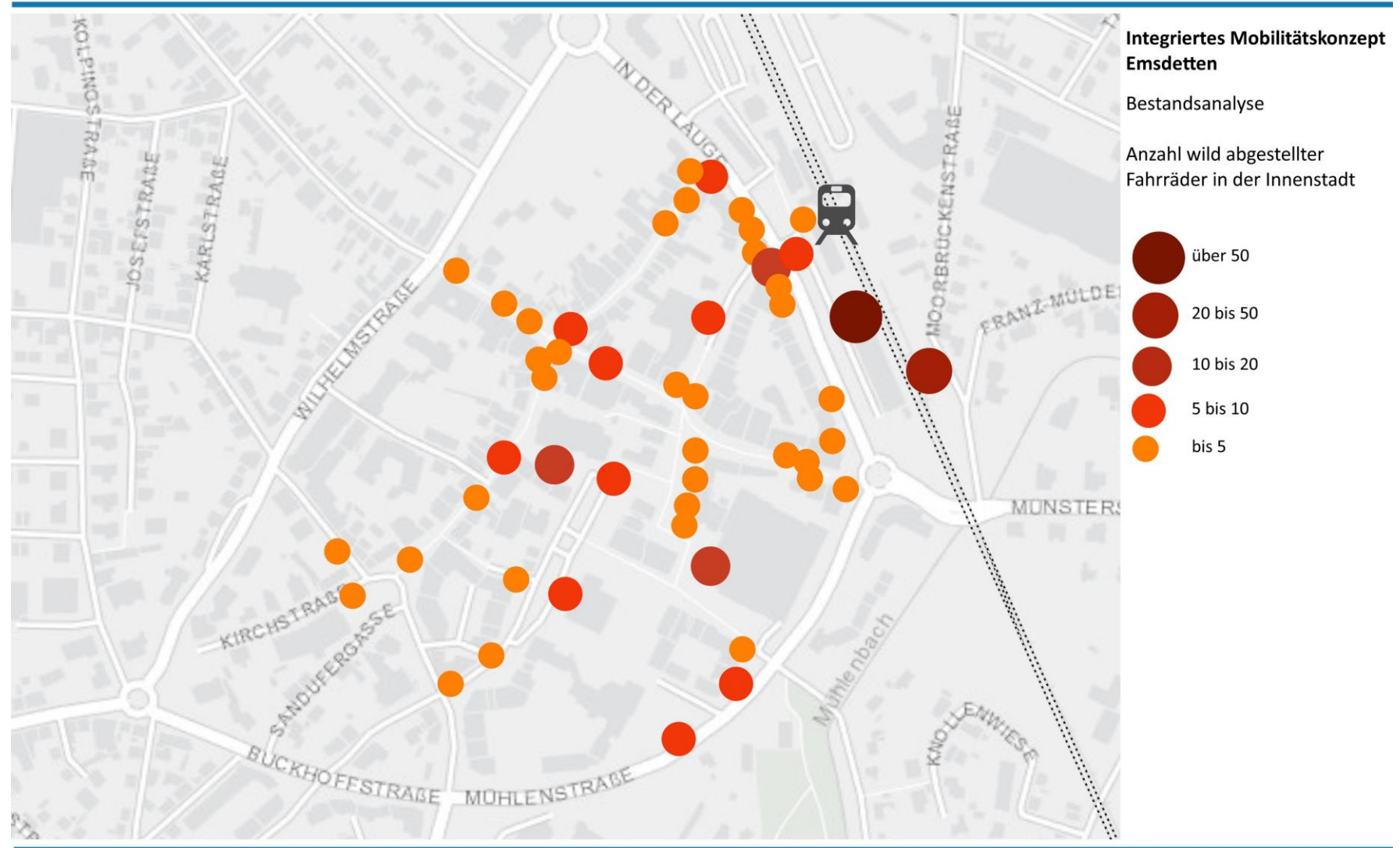




Abbildung 33 Anzahl wild abgestellter Fahrräder in der Innenstadt



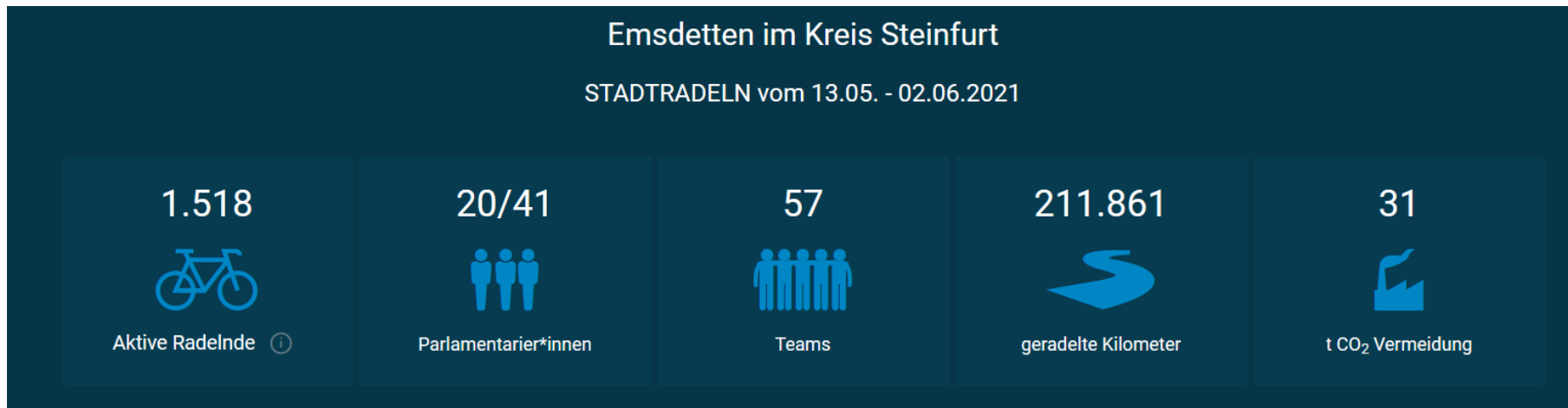


Die Varianz der Personengruppen im Radverkehr und deren unterschiedlichen Nutzungsansprüche sind eine Herausforderung bei der Radverkehrsplanung. Deshalb gilt es nicht mehr nur sichere Infrastrukturanlagen zu etablieren, sondern auch der **Information und Kommunikation** in der Radverkehrsförderung Beachtung zu schenken. Als neues Aufgabenfeld haben sich für Städte und Kommunen Kampagnen als festes Förderinstrument etabliert.

Wirkungsvolle städtische Kampagnen und Aktionen können zur Stärkung des Images einer Stadt als sogenannte „Fahrradstadt“ beitragen (Maskottchen, Marke, Kartenmaterial, Fahrradbotschafterin oder Fahrradbotschafter) – sowohl international als auch national in verschiedensten Medien (Artikel, Forschungsberichte, Fernsehsendungen, Workshops). Auch das Thema der gegenseitigen Rücksichtnahme, der Akzeptanz für (neue) Führungsformen sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit kann im Rahmen von Öffentlichkeitsarbeit (Kampagnen, Informationsvermittlung, Regelkunde, Fahrtraining, Fahrradkurse) adressiert werden. Zielgruppenspezifisches Marketing – beispielsweise für Schülerinnen und Schüler, Pendlerinnen und Pendler, Einkaufende, Seniorinnen und Senioren – runden die Radverkehrsförderung einer Kommune ab. Neben städtisch konzentrierten Kampagnen können Marketingkonzepte ebenso raumübergreifend angelegt sein, wie beispielsweise das dreiwöchige STADTRADELN zeigt.

Am STADTRADELN nimmt Emsdetten seit dem Jahr 2016 teil und erzielte mit 1.518 Teilnehmenden und 211.861 geradelten Kilometern im Jahr 2021 im bundesweiten Vergleich in der Kategorie Städte mit 10.000 bis 49.999 Einwohnerinnen und Einwohnern den Rang 16. Ebenfalls positiv hervorzuheben ist das seit 25 Jahren bestehende traditionelle „Anradeln“ (Emsdettener Acht) sowie das erfolgreich abgeschlossenen Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenrädern bzw. Lastenanhängern, welches im Jahr 2022 erneut startet.

Abbildung 34 STADTRADELN-Ergebnisse für Emsdetten aus dem Jahr 2021



Quelle: STADTRADELN 2021

ADFC-Fahrradklimatest 2020

Der ADFC-Fahrradklimatest wird seit 1998 alle zwei Jahre durchgeführt und soll einen Status über die Fahrradfreundlichkeit der Kommunen darstellen. Durch die Abfrage spezifischer Belange anhand eines Fragebogens soll so der „Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland“ (vgl. ADFC, 2021) abgebildet werden. Emsdetten hat 2020 neben 1.023 weiteren Städten und Gemeinden zum vierten Mal an der Umfrage teilgenommen.

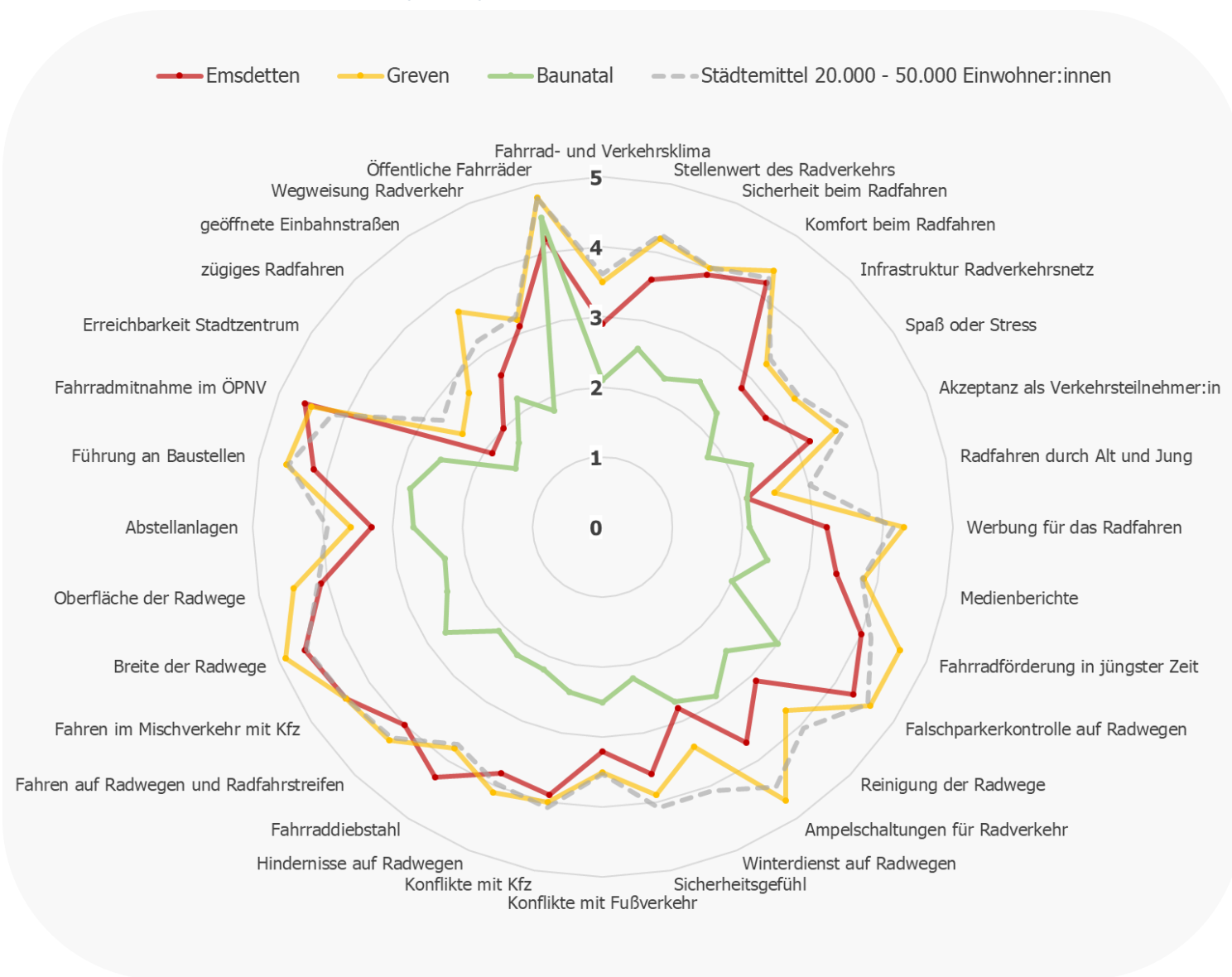
Die insgesamt rund 230.000 Bürgerinnen und Bürger, die sich an dem ADFC-Fahrradklimatest beteiligten, haben die Fahrradfreundlichkeit in Deutschland im Durchschnitt mit 3,9 bewertet, es herrscht somit eine ausreichende Zufriedenheit bei den Radfahrenden.

Emsdetten im Fahrradklimatest

Mit einer Gesamtbewertung des Radverkehrs mit der Note 3,46 belegt Emsdetten in der Ortsgrößenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern deutschlandweit Platz 36 von 415, in Nordrhein-Westfalen den 15. von 116 Plätzen. Die 328 Teilnehmenden bewerteten den Zustand des Radverkehrs in Emsdetten damit besser als der deutschlandweite Durchschnitt. Besonders positiv wurde die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Note 1,9), das zügige Vorankommen (Note 2,0) sowie das Radfahren durch Alt und Jung (Note 2,1) bewertet. Eine eher negative Benotung erhielt der Radverkehr in Emsdetten in Bezug auf die Breiten der Radwege (Note 4,6), die Fahrradmitnahme im ÖV (Note 4,6), das Fahren im Mischverkehr mit Kfz (Note 4,4) sowie das Thema Fahrraddiebstahl (Note 4,3).

Der Fahrradklimatest trägt dazu bei, sowohl die Schwächen als auch Stärken des Radverkehrs innerhalb der Gemeinde zu identifizieren und dementsprechend Handlungserfordernisse aufzudecken.

Abbildung 35 Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests 2021





Fazit

Die kurzen Entfernungen und die geographische Beschaffenheit bieten gute Voraussetzungen für die Radverkehrsförderung in Emsdetten. Begünstigt wird dies zudem durch die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt und den hohen Radverkehrsanteil. Der hohe Radverkehrsanteil kombiniert mit der bestehenden Durchlässigkeit der Emsdettener Innenstadt bewirken, dass bereits viele Bewohnerinnen und Bewohner das Fahrrad für den Weg zum Stadtzentrum und Bahnhof nutzen. Gleichzeitig führt dies jedoch dazu, dass in diesem Bereich eine hohe Anzahl an wild abgestellten Fahrrädern andere Verkehrsteilnehmende stellenweise einschränkt und eine Herausforderung darstellt. Weitere Defizite lassen sich hinsichtlich der Qualitäten und Einheitlichkeit der Radverkehrsanlagen identifizieren, was eine negative Beeinflussung des Fahrkomforts bedingt. In Emsdetten ist die Varianz an Führungsformen hoch und es besteht offenkundig eine Unsicherheit über die Verkehrsrechte und -regeln des Radverkehrs. Das Radfahren in Emsdetten ist folglich für viele Bewohnerinnen und Bewohner nicht intuitiv möglich.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Einheitlichkeit in Führungsformen und Qualität der Radinfrastruktur
- Schaffung eines durchgängigen Fahrkomforts
- Netzlückenschließung
- Schaffung ausreichender und anwendungsgerechter Radabstellmöglichkeiten
- Schaffung eines breiten Verständnisses bezüglich Benutzungspflicht und Mischverkehr
- Schaffung eines rücksichtsvollen Miteinander zwischen Rad- und Fußverkehr sowie Rad- und Kfz-Verkehr

Stärken

- + Hoher Radverkehrsanteil und gutes Fahrradklima
- + Gute Bedingungen Fahrradparken in der Innenstadt und am Bahnhof hinsichtlich Qualität und Zugänglichkeit (dennoch viele wild abgestellte Fahrräder)
- + Planung der Blumenstraße und des Goldbergwegs als Fahrradstraßen
- + Durchlässigkeit der Innenstadt durch geöffnete Fußgängerzone
- + Vorhandene Radwegebeschilderung
- + Lademöglichkeiten für E-Bikes stellenweise vorhanden
- + Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenfahrrädern (+Anhängern) der Stadt wurde gut angenommen und voll ausgeschöpft
- + Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Emsdettener Acht, STADTRADELN)

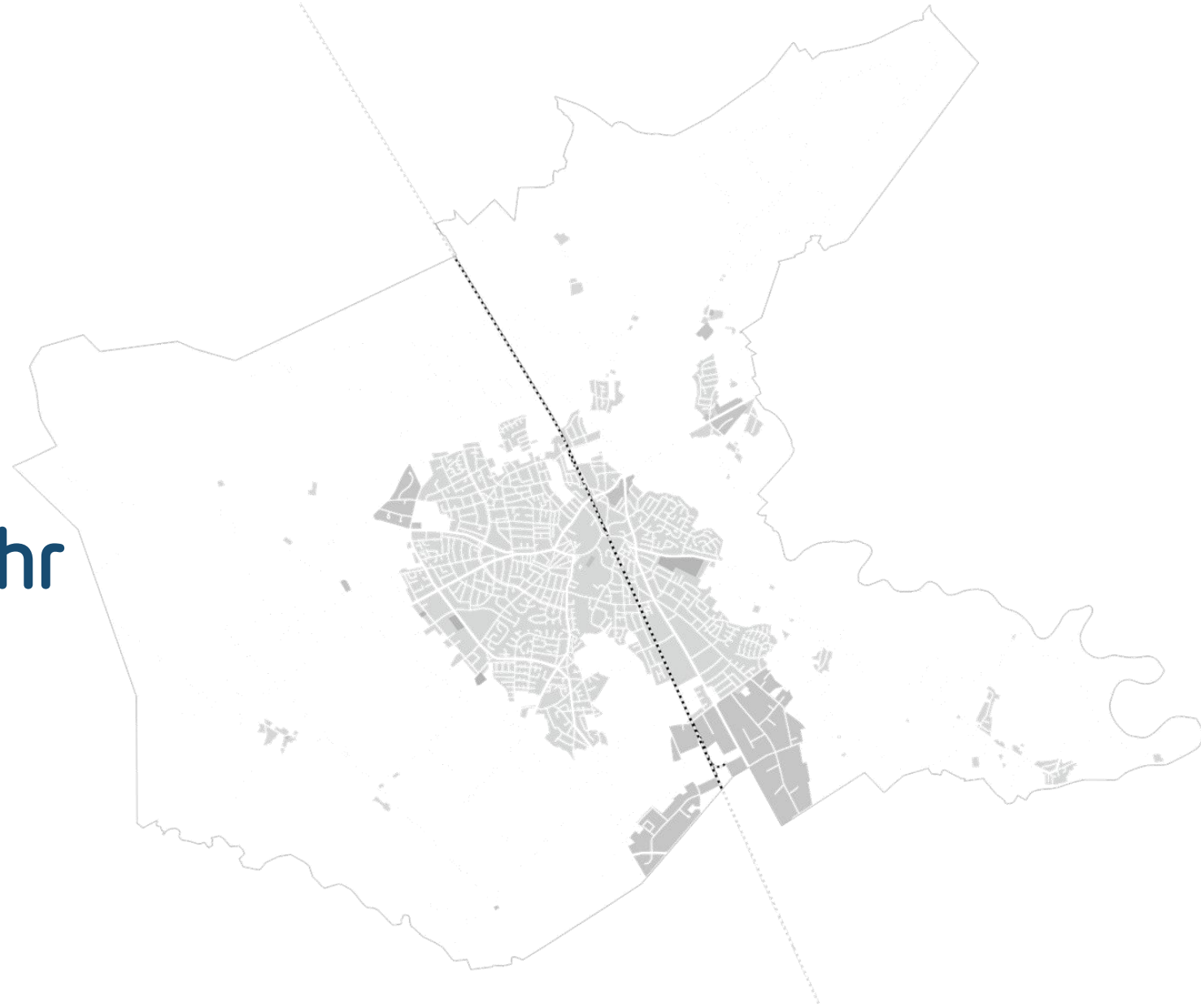
Schwächen

- Unkenntnis und Missverständnis bzgl. Benutzungspflicht von Wegen und Fahren auf der Fahrbahn
- Fehlende Einheitlichkeit der einzelnen Führungsformen
- Oftmals schmale Radwege neben schmalen Gehwegen als Konfliktstellen aufgrund schmaler Straßenquerschnitte
- Gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs streckenweise als Konfliktstelle
- Mehrzweckstreifen als zusätzlicher Konfliktherd
- Unterschiedliche Qualitäten der Radverkehrsanlagen und stellenweise Mängel (Unzureichende Breite, Belagsschäden, Fehlende optische Erkennbarkeit, Fehlender Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn oder parkenden Kfz und Radweg, Fehlende fahrdynamische Absenkung an Kreuzungen und Einmündungen mit 0-Absenkung)

Onlinebeteiligung

- Unkenntnis und Missverständnis bzgl. Benutzungspflicht von Wegen und Fahren auf der Fahrbahn
- Flächenkonkurrenz zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr
- Gefährliche Nutzung der Mehrzweckstreifen – Konflikte durch ruhenden Kfz-Verkehr
- Mangelnde Rücksicht des Radverkehrs in der Fußgängerzone
- Einführung von Fahrradstraßen (z.B. Föhrendamm, Schützenstr., Rheiner Str.)
- Radwege oft „Buckel- und Slalompisten“ (z.B. Borghorster Str.)
- Unklare bzw. gefährliche Führung an Kreuzungen (z.B. Lange Water, Hansestr./Münsterstr.)
- Wunsch nach einheitlicher Führungsform und Vorfahrtsregelung an allen Kreisverkehren

5. Öffentlicher Personennahverkehr



Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Verkehr ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilitätsteilhabe für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und mit den weiteren Verkehrsmitteln verknüpfter öffentlicher Verkehr ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune, insb. mit Blick auf arbeitsbedingte Pendlerverkehre. Immer mehr Menschen versuchen außerdem verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg zu kombinieren. Hierbei ist oftmals der öffentliche Verkehr der zentrale Bestandteil. Daher stellen die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs wichtige Umstiegs- und Verknüpfungspunkte dar.

Regionale ÖPNV-Erreichbarkeit

Der Schienenverkehr ist durch die Lage Emsdettens entlang der Bahnstrecke Rheine-Münster von hoher Bedeutung. Durch Emsdetten führt der Rhein-Münsterland-Express (RE7 von Rheine über Emsdetten-Hamm-Wuppertal-Köln nach Krefeld, betrieben durch National Express) sowie der Emsland-Express (RE15 von Emden über Emsdetten nach Münster, betrieben durch die Westfalenbahn). Ergänzt wird das Angebot durch die Ems-Bahn (RB65 von Rheine nach Münster, betrieben von der Eurobahn). In die benachbarten Städte Rheine und Münster fahren durch die Linienüberlagerung mehrmals pro Stunde Züge. Die drei Linien führen zu einer Taktung von teilweise unter 10 Minuten. Die Fahrtzeit nach Rheine beträgt dabei weniger als 15 Minuten, während es von und nach Münster rund 20 Minuten sind. Zudem gibt es auf den Relationen einen Nachtverkehr: In der Nacht von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag verkehrt der RB ebenfalls (0:33 Uhr, 1:55 Uhr und 2:55 Uhr).



Unterführung zum Bahnsteig



Bahnhofsgebäude

Tabelle 3 Schienenverkehr Emsdetten

Linie	Verbindung	Bedienzeitraum	Taktung	Besonderheiten
RB 65	Emsdetten – Münster (West) Hbf	5:02 – 23:02 Uhr (werktags) 0:02 – 23:02 Uhr (samstags) 0:02 – 23:02 Uhr (sonntags)	Ca. alle 30 Minuten	In beide Richtungen in ähnlicher Taktung aktiv; Ab 19:00 Uhr und Wochenende nur ein mal die Stunde
RE 7	Emsdetten – Münster (West) Hbf	6:16 – 20:16 Uhr (werktags) 7:16 – 19:16 (samstags, sonntags)	60-Minutentakt	In beide Richtungen in ähnlicher Taktung aktiv
WFB RE15	Emsdetten – Münster (West) Hbf	5:36 – 22:37 Uhr (werktags) 6:36 – 22:37 Uhr (samstags) 7:37 – 22:37 (sonntags)	60-Minutentakt	In beide Richtungen in ähnlicher Taktung aktiv
RB 65	Emsdetten – Rheine	5:55 – 20:55 Uhr (werktags) 0:33 – 23:33 Uhr (samstags) 0:33 – 23:33 Uhr (sonntags)	Ca. alle 30 Minuten	In beide Richtungen in ähnlicher Taktung aktiv, Freitag- und Samstagnacht aktiv (geringere Taktung)
RE 7	Emsdetten – Rheine	6:46 – 20:40 Uhr (werktags) 8:40 – 20:40 Uhr (samstags) 8:40 – 20:40 Uhr (sonntags)	60-Minutentakt	In beide Richtungen in ähnlicher Taktung aktiv, am Wochenende geringere Taktung
WFB RE15	Emsdetten – Rheine	5:22 – 21:22 Uhr (werktags) 6:22 – 22:31 Uhr (samstags) 7:22 – 22:31 Uhr (sonntags)	60-Minutentakt	In beide Richtungen in ähnlicher Taktung aktiv, am Wochenende geringere Taktung

Busverkehr in der Stadt Emsdetten

In Emsdetten verkehren neben Stadtbuslinien auch Regionalbuslinien sowie der Bürgerbus. Das Angebot des Busverkehrs ist vermehrt auf den Schulverkehr ausgerichtet. Dies führt mit dazu, dass nur wenige Buslinien hierbei eine regelmäßige Taktung aufweisen. Die Konzessionsträger ist Regionalverkehr Münsterland (RVM). Betrieben werden die Buslinien durch verschiedene Akteure.

Buslinien und Taktung

Im Stadtverkehr verkehren mit den Buslinien 260 bis 284 sowie den Linien C1 und C2 insgesamt elf Linien, wenn auch mit unregelmäßiger oder nicht vorhandener Taktung (die Linie C2 verkehrt hierbei beispielsweise ohne Takt).

Ergänzt wird das Angebot durch die Regionalbuslinien R62 und R75 sowie den Linien 167-185. Hier bestehen aktuell sieben Linien, u.a. in Richtung Saerbeck, Reckenfeld, Nordwalde, Greven, und Neuenkirchen. Die Taktungen sind vergleichsweise besser als die des Emsdettener Stadtverkehrs. Zudem verkehren mit den Linien BB1 und BB2 Linien des Bürgerbusses.

Die Linien 167, 168, 169, 176, 185, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 284 bilden fast ausschließlich den Schulverkehr ab, während die Linie C1 (Stadtverkehr) Mo-Sa über einen 60-Minuten-Takt verfügt. Die Bürgerbuslinie BB1 hat täglich einen 120-Minuten-Takt, während die Linie BB2 Mo-Sa im 60-Minuten-Takt fährt (ergänzt durch Einzelfahrten).

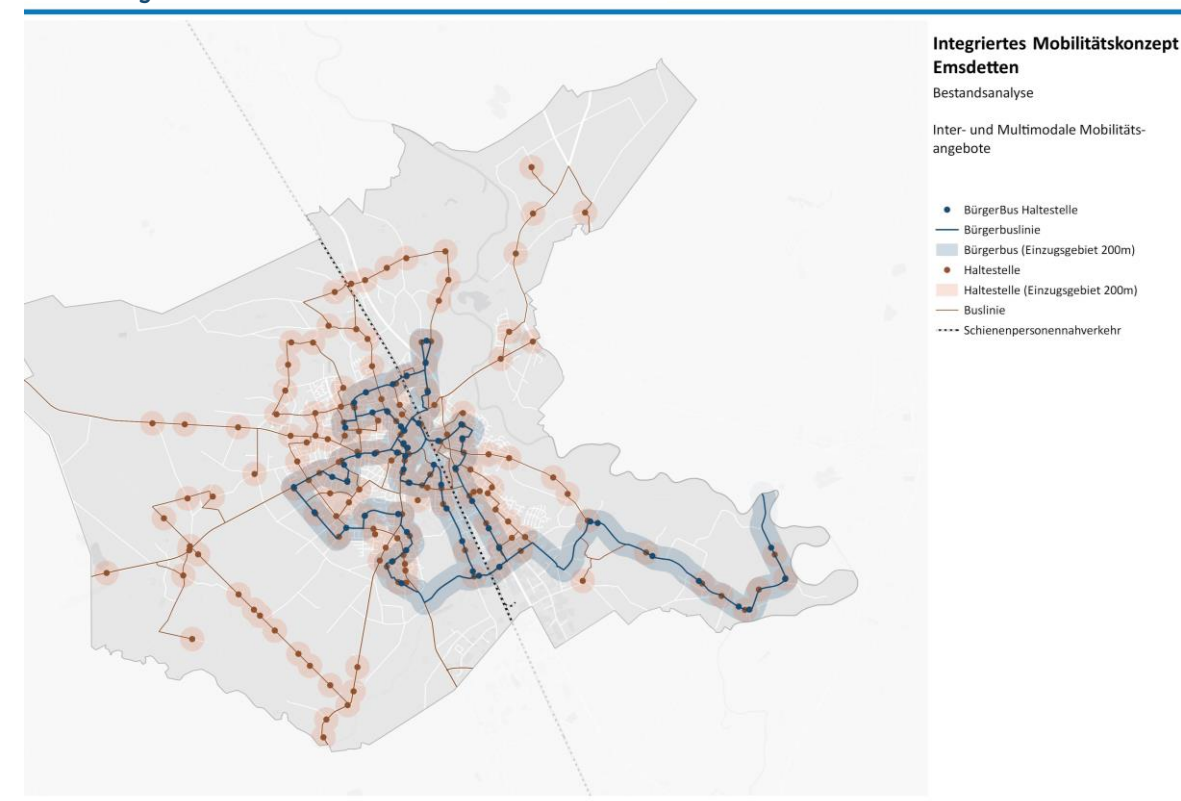
Tarife

In Emsdetten gilt für den Busverkehr der Westfalen-Tarif. Dieser bietet verschiedene Angebote für Gelegenheits- und Vielfahrer. Es werden verschiedene Ticket-Möglichkeiten angeboten, von Einzeltickets über Tages- und Gruppentickets, 30 TageTickets und FlexTickets. Der Westfalentarif bietet Tarife für Erwachsene ab 1,90 € (Stand: Januar 2022) an. Für Jugendliche sowie Schülerinnen und Schüler gibt es spezielle Angebote wie das SchülerAbo plus oder das FunTicket. Seit 2021 gibt es auch den verbundübergreifenden eTarif eezy.nrw., der den Fahrstreckenpreis über Luftlinienkilometer berechnet.

Bürgerbus als Besonderheit

Der Bürgerbus beruht auf dem Prinzip „Bürger fahren Bürger“ und verkehrt seit 2007 in Emsdetten. Der Betrieb fußt auf ein hohes Maß an ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Unterstützt wird der Bürgerbus durch die Stadt Emsdetten sowie die Gemeinde Saerbeck (Koordination) und den RVM, der gleichzeitig Konzessionsträger der Bürgerbuslinien (BB1, B2, BB2) ist.

Abbildung 36 Bushaltestellen und Buslinien-Verläufe





Linie	Verbindung	Bedienzeitraum	Taktung	Besonderheiten
260	Bahnhof – Südring – Bahnhof	7:02 – 13:36 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen vermehrt aktiv
261	Bahnhof – Grünring- Westum – Bahnhof und zurück	7:00 – 13:40 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen vermehrt aktiv, eine Fahrt morgen und drei nachmittags
262	Käthe-Kollwitz-Schule – Hollingen – Shlintel – Bahnhof und zurück	6:57 – 7:55 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen aktiv
263	Martinum – Diemshoff – Hembergen, Mitte und zurück	14:43 – 16:02 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen vermehrt aktiv
264	Isendorf – Paul-Gerhardt-Schule – Diemshoff und zurück	6:58 – 13:55 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen vermehrt aktiv, am Nachmittag dichtere Taktung
265	Grundschule Sinningen – Hilgebrink und zurück	11:25 – 13:57 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen vermehrt aktiv
266	Bahnhof – Sinningen – Veltrup – Bahnhof und zurück	7:00 – 13:42 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	An Schultagen vermehrt aktiv, am Nachmittag dichtere Taktung
284	Marienschule – Isendorf – Hummertsesch und zurück	14:40 – 16:03 Uhr (werktags)	Ca. 60-Minutentakt	An Schultagen aktiv
BB1	Emsdetten – Hembergen – Saerbeck und zurück	8:43 – 18:30 Uhr (werktags) 11:30 – 17:30 Uhr (samstags, sonntags)	2-Studentakt	
BB2	Bahnhof – Hollingen – Sozialkaufhaus – Bahnhof – Kleine Schweiz – Käthe-Kollwitz-Schule – Bahnhof	9:30 – 16:30 Uhr (werktags) 9:30 – 11:30 Uhr (samstags)	60-Minutentakt	Regelmäßige Taktung bis auf zwischen 11:30 und 14:30 Uhr zwei Studententakt
C1	Bahnhof – Südring – Bahnhof und zurück	8:13 – 17:13 Uhr (werktags) 9:13 – 12:13 Uhr (samstags)	60-Minutentakt	Durchgängige Bedienung
C2	Bahnhof – Grünring – Bahnhof	8:43 – 17:43 Uhr (werktags) 9:43 – 11:43 Uhr (samstags)	60-Minutentakt (n der Mittagszeit länger)	
R62	Saerbeck – Emsdetten und zurück	6:23 – 18:08 Uhr (werktags) 7:08 – 14:08 Uhr (samstags)	60-Minutentakt (teilweise weniger)	Anschl. an weitere Regionallinien
167	Emsdetten, Austum – Saerbeck und zurück	7:55 – 16:15 (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	Am Nachmittag Taktverdichtung ab Haltestelle Saerbeck, Lindenstraße C
168	Emsdetten – Sinningen (Grundschule) – Saerbeck und zurück	7:42 – 16:15 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	Morgens eine Fahrt, ca. 60-Minutentakt am Nachmittag von Saerbeck nach Emsdetten
169	Reckenfeld – Emsdetten – Saerbeck und zurück	7:30 – 16:23 Uhr (werktags)	Keine regelmäßige Taktung	Morgens eine Fahrt, ca. 60-Minutentakt am Nachmittag von Saerbeck nach Emsdetten und Emsdetten nach Reckenfeld
175	Burgsteinfurt – Emsdetten – Greven-Reckenfeld und zurück			
176	Nordwalde – Emsdetten – Greven-Reckenfeld und zurück	6:22 – 16:32 Uhr (werktags) 8:32 – 15:40 Uhr (samstags)	Keine regelmäßige Taktung	Morgens und nachmittags Fahrten, Vormittag keine Bedienung, samstags nur vereinzelte Fahrten
185	Emsdetten – Neuenkirchen und zurück		Keine regelmäßige Taktung	Eine Fahrt morgens und eine Nachmittags



Linie	Verbindung	Bedienzeitraum (samstags und sonntags)	Taktung	Besonderheiten
260	Bahnhof – Südring – Bahnhof	-	-	
261	Bahnhof – Grünring- Westum – Bahnhof und zurück	-	-	
262	Käthe-Kollwitz-Schule – Hollingen – Shlintel – Bahnhof und zurück	-	-	
263	Martinum – Diemshoff – Hembergen, Mitte und zurück	-	-	
264	Isendorf – Paul-Gerhardt-Schule – Diemshoff und zurück	-	-	
265	Grundschule Sinnigen – Hilgebrink und zurück	-	-	
266	Bahnhof – Sinnigen – Veltrup – Bahnhof und zurück	-	-	
284	Marienschule – Isendorf – Hummertsesch und zurück	-	-	
BB1	Emsdetten – Hembergen – Saerbeck und zurück	11:30 – 18:30 Uhr (samstags, sonntags)	2-Studentakt	
BB2	Bahnhof – Hollingen – Sozialkaufhaus – Bahnhof – Kleine Schweiz – Käthe-Kollwitz-Schule – Bahnhof	9:30 – 11:30 Uhr (samstags)	60-Minutentakt	
C1	Bahnhof – Südring – Bahnhof und zurück	9:13 – 12:13 Uhr (samstags)	60-Minutentakt	Durchgängige Bedienung
C2	Bahnhof – Grünring – Bahnhof	9:43 – 11:43 Uhr (samstags)	60-Minutentakt	
R62	Saerbeck – Emsdetten und zurück	7:08 – 14:08 Uhr (samstags)	60-Minutentakt	Anschl. an weitere Regionallinien
167	Emsdetten, Austum – Saerbeck und zurück	-	-	
168	Emsdetten – Sinnigen (Grundschule) – Saerbeck und zurück	-	-	
169	Reckenfeld – Emsdetten – Saerbeck und zurück	-	-	
175	Burgsteinfurt – Emsdetten – Greven-Reckenfeld und zurück	-	-	
176	Nordwalde – Emsdetten – Greven-Reckenfeld und zurück	8:32 – 15:40 Uhr (samstags)	-	samstags nur vereinzelte Fahrten
185	Emsdetten – Neuenkirchen und zurück	-	-	

Überblick: Taktung und Bedienzeiten Stadtverkehr

Qualität der Bushaltestellen

Die Emsdettener Bushaltestellen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Ausstattung stark. Selbst Haltestellen, die von fünf oder sechs Buslinien bedient werden verfügen nur in wenigen Fällen über einen Witterungsschutz. Ebenso sind taktile Elemente für sehbehinderte Menschen oder Sitzgelegenheiten nur vereinzelt zu finden. Somit besteht hier ein hoher Handlungsdruck. Vereinzelt bestehen im unmittelbaren Umfeld der Bushaltestellen Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern.

Erschließungs- und Verbindungsqualität des ÖPNV

Der Busverkehr besteht prinzipiell ausgehend vom Emsdettener Bahnhof in das gesamte Stadtgebiet und in umliegende Gemeinden. Hierbei ergeben sich jedoch keine tatsächlichen ÖPNV-Achsen im Sinne einer durchgängigen Taktung. Rückgrat hierbei ist vor allem der Bürgerbus, der in gewisser Regelmäßigkeit verkehrt. Innerhalb des Stadtgebiets spielt der ÖPNV somit nur eine sehr untergeordnete Rolle. Zudem sind gewisse Teile des Stadtgebiets (die Umgebung entlang des Brookwegs sowie der Bereich rund um Hanfelde/Kleine Schweiz) nicht durch den ÖPNV erschlossen.

Insbesondere in den Abendstunden gibt es kein ÖPNV-Angebot, so dass die ÖPNV-Nutzung im Alltag nur sehr unflexibel möglich ist. Ausnahmen bildet hierbei der Schülerverkehr. Der Wochenendverkehr ist ebenfalls sehr schwach ausgebildet. Die im Süden Emsdettens befindlichen Industrie- und Gewerbestandorte sind zum Teil durch den Busverkehr erschlossen, jedoch ergeben sich durch die Taktung bislang nur wenig Spielraum, attraktives Pendeln zu ermöglichen. Das Industriegebiet Süd wird westlich der Bahntrasse durch die Bushaltestelle K53/Senefelder Str. (Linie 250) sowie durch die Haltestellen Blumenstraße (Bürgerbus) bedient, während der Bereich östlich der Bahn nur durch die über 500m entfernte Haltestelle Sportlerklause (Linie C1), die Haltestelle Göcking und die Haltestelle Kupfergraben (Linie 262) bedient wird. Ebenfalls fehlt es dem Gewerbegebiet West an einer direkten ÖPNV-Erschließung. Im nördlichen Bereich gibt es in 1 km Entfernung mit der Haltestelle Wildgrund (Linie C2) sowie der Haltestelle Sozialkaufhaus (Bürgerbuslinie BB2) im südlichen Bereich ein rudimentäres Busangebot. Weitere potenzielle Haltestellen sind hier Silberweg und Habichtshöhe.

Der Bahnhof Emsdetten dient für den Busverkehr als wesentlicher Verknüpfungspunkt auf Emsdettener Stadtgebiet. Aufgrund der sehr guten Bahntaktung in und aus Richtung Rheine sowie Münster (Westf.) können Bahnanschlüsse gut erreicht werden. In die andere Richtung (Umstieg Bahn auf Bus) wird dies aufgrund der schwachen Bus-Taktung schwieriger. Zwischen den Buslinien R75 (Burgsteinfurt) und R62 (Saerbeck) besteht am Bahnhof eine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen zwei Buslinien. Zudem können Fahrten mit der Linie C1 und R62 in Richtung Saerbeck verknüpft werden.



Bushaltestelle Kupfergraben



Umsteigepunkt am Bahnhof (ohne taktile Leitelemente)



Bedeutung des ÖPNVs in Emsdetten

Nur zwölf Prozent der Emsdettenerinnen und Emsdettener verfügen über ein Abonnement oder eine Zeitkarte für den Öffentlichen Personennahverkehr. Dies ist kein ungewöhnlicher Wert für eine kompakte Stadt mit einer Radverkehrskultur. Viele Ziele und viele Binnenwege lassen sich in der Stadt zu Fuß oder mit dem Rad bewältigen, so dass der ÖPNV-Anteil an Wegen entsprechend gering ist. Dennoch ist insbesondere durch die räumliche Distanz zwischen dem Bahnhof und den Arbeitsplatz-Standorten (Industriegebiet Süd, Gewerbegebiet West-Süd und West-Nord) der ÖPNV als Alternative zum Privat-Pkw für diejenigen Pendelnden relevant, für die der Radverkehr aufgrund der Entfernung keine Alternative darstellt. Exemplarisch sind in nachfolgender Tabelle einige Pendel-Relationen aus Rheine, Greven und Münster zu beispielhaften Arbeitgebern im Reisezeitvergleich aufgeführt.

Tabelle 4 beispielhafte ÖPNV-Erreichbarkeit ausgewählter Standorte

	Aus Rheine			Aus Greven			Aus Münster		
Beispielhafter Betrieb (Haltestelle im Umkreis)	MIV (h)	ÖPNV (h)	Anschluss und Taktung	MIV (h)	ÖPNV (h)	Anschluss und Taktung	MIV (h)	ÖPNV (h)	Anschluss und Taktung
<u>Industriegebiet Süd</u> : Autohaus Siemon (K53/Senefelder Str.)	Ca. 30 – 40 Min	Ca. 40 – 55 Min	Längerer Fußweg (ca. 20 Min) Verbindung von und zum Bahnhof Emsdetten o. Reckenfeld eingeschränkt	Ca. 10 – 20 Min	ca. 30 – 45 Min	Teils längerer Fußweg (ca. 30 Minuten)	Ca. 30 – 45 Min	Ca. 45 Min	Teils längere Fußwege (über 10 Min), längere Wartezeit nach Zugankunft
<u>Industriegebiet Süd</u> : Solid System Team GmbH (Sportlerklause)	Ca. 20 – 40 Min	Ca. 30 – 40 Min	Kurzer Fußweg Ab ca. 19:45 Uhr Busanbindung zum Bahnhof eingeschränkt	Ca. 15 – 25 Min	Ca. 45 – 50 Min	Teils längere Fußwege (über 10 Minuten), teils längere Wartezeit nach Zugankunft	Ca. 30 – 50 Min	Ca. 45 – 55 Min	Fußwege von ca. 10 Min, teils längere Wartezeit nach Zugankunft
<u>Gewerbegebiet West Nord</u> : Ansmann GmbH & Co.KG (Wildgrund)	Ca. 20 – 30 Min	Ca. 35 – 40 Min	Teils längere Fußwege (10 – 20 Min) Von und zum Bahnhof in Emsdetten eingeschränkte Verbindung	Ca. 20 – 30 Min	Bis zu einer Stunde	Teils längere Fußwege (über 10 Minuten), längere Wartezeit nach Zugankunft	Ca. 35 – 55 Min	Mindestens 40 Min	Teils längere Fußwege (über 10 Min), teils längere Wartezeit nach Zugankunft
<u>Gewerbegebiet West Süd</u> : Schwarte Group GmbH (Habichtshöhe)	Ca. 20 – 35 Min	Ca. 27 – 37 Min	Teils längere Fußwege (über 10 Min), teils längere Wartezeit nach Zugankunft Ab 19:30 Uhr Busanbindung zum Bahnhof eingeschränkt	Ca. 15 – 25 Min	Bis zu einer Stunde	längere Wartezeit nach Zugankunft, Fußweg unter 10 Minuten	Ca. 30 – 55 Min	Ca. 40 – 50 Min	Teils längere Fußwege (über 10 Min), teils längere Wartezeit nach Zugankunft

Deutlich wird, dass der ÖPNV durchaus konkurrenzfähig sein soll. Problematisch ist hierbei jedoch, dass viele Relationen zwischen Bahnhof und den Gewerbe- und Industriestandorten aufgrund ihrer Taktung und Bedienzeiten für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nur sehr unflexibel nutzbar sind.



Haltestelle	Taktung	Von bis	Zuganbindung aus Rheine	Zuganbindung aus Münster
Postzentrum (K53/Senefelder Str.)	60- Minutentakt ab 7:15 Uhr	6:13 – 19:15 Uhr	-	Fährt vom Bahnhof Greven zur Haltestelle Postzentrum Früheste Abfahrt von Bhf. Greven um 5:59 Uhr / Zugankunft aus Münster um 5:47 Uhr Bei Busabfahrt um 6:50 Uhr: Zugankunft nach Münster um 6:25, 6:36 oder 6:47 Uhr Späteste Ankunft am Bhf. Greven um 19:40 und 19:57 Uhr / Perspektivisch 17 Uhr Zugabfahrt nach Münster 17:45 und 18:10 Uhr
Blumenstraße	60-Minutentakt (außer mittags, hier längere Wartezeit)	9:42 – 16:42 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 9:30 Uhr / Zugankunft um 9:16 Uhr und 9:26 Uhr passend Späteste Ankunft Bahnhof um 17:04 Uhr / Zugabfahrt um 17:22, 17:33 und 17:40 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 9:30 Uhr / Zugankunft um 9:33 Uhr und 9:47 Uhr passend Späteste Ankunft Bahnhof um 17:04 Uhr / Zugabfahrt um 17:16, 17:27 und 17:37 Uhr
Sportlerklause	60-Minutentakt	8:24 – 17:24 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 8:13 Uhr / Zugankunft um 8:01 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 17:35 Uhr / Zugabfahrt um 17:40 und 17:55 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 8:13 Uhr / Zugankunft um 7:54 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 17:35 Uhr / Zugabfahrt um 17:37 und 18:02 Uhr
Göcking	60-Minutentakt (C1)	8:25 – 17:25 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 8:13 Uhr / Zugankunft um 8:01 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 17:35 Uhr / Zugabfahrt um 17:40 und 17:55 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 8:13 Uhr / Zugankunft um 7:54 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 17:35 Uhr / Zugabfahrt um 17:37 und 18:02 Uhr
Kupfergraben	60-Minutentakt (R75) (Schultage teils erhöhte Taktung)	6:42 – 19:27 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 6:36 Uhr / Zugankunft um 6:16, 6:26 und 6:35 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 19:38 Uhr / Zugabfahrt um 19:55 und 20:22 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 6:36 Uhr / Zugankunft um 6:21 und 6:32 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 19:38 Uhr / Zugabfahrt um 20:02
Wildgrund	60-Minutentakt (mittags keine Bedienung)	8:52 – 17:52 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 8:43 Uhr / Zugankunft um 8:26 und 8:36 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 18:03 Uhr / Zugabfahrt um 18:22 und 18:33 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 8:43 Uhr / Zugankunft um 8:21, 8: 32 und 8:39 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 18:03 Uhr / Zugabfahrt um 18:16 und 18:27 Uhr
Sozialkaufhaus	60-Minutentakt (mittags keine Bedienung)	9:53 – 16:53 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 9:30 Uhr / Zugankunft um 9:16 und 9:26 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 17:04 Uhr/ Zugabfahrt um 17:22 und 18:33 Uhr	Früheste Abfahrt Bahnhof um 9:30 Uhr / Zugankunft um 8:54 und 9:21 Uhr Späteste Ankunft Bahnhof um 17:04 Uhr/ Zugabfahrt um 17:16 und 17:27 Uhr
Silberweg	261 und 262 lediglich größtenteils während der Schultage aktiv, fahren nicht den Bahnhof an	-	-	-
Habichtshöhe	167, 168, 261 und 262 vermehrt an Schultagen aktiv, fahren nicht den Bahnhof an	-	-	-



Fazit

Der Busverkehr hat einen schweren Stand in der Stadt Emsdetten. Viele Binnenwege werden in Emsdetten mit dem Rad oder zu Fuß absolviert – was im Sinne von umweltschonender Mobilität positiv hervorzuheben ist. Dennoch wird insbesondere durch fortschreitenden demografischen Wandel die Gruppe der Personen, die auf öffentlichen Verkehr angewiesen sind zunehmend größer, so dass hier Handlungsdruck besteht. Ebenso geht es darum, die Potenziale des gut frequentierten Bahnhofs mit den Arbeitsstandorten in den Gewerbegebieten Süd und West besser zu verknüpfen. Hier kann das bestehende Angebot nur sehr unflexibel durch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer genutzt werden.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Modernisierungsoffensive der Bushaltestellen: Attraktivierung und Angleichen der Ausstattungsmerkmale der Emsdettener Bushaltestellen
- Anpassung und Harmonisierung der Busverbindungen an Abfahrtszeiten der REs/RB
- Stärkung des ÖPNVs innerhalb des Stadtgebiets (Entwicklung von Achsen)
- Bessere Verknüpfung zwischen Bahnhof und den Arbeitsplatz-Schwerpunkten (hinsichtlich Taktung, auch/vor allem, um Schichtdienst und Pendeln zu ermöglichen) → ggf. als bedarfsgesteuerte Bedienung mit flexibler Angebotsausgestaltung
- Stärkung intermodaler Vernetzungsmöglichkeiten: insb. Bike+Ride
- Verkürzung der Wegedistanzen zwischen Bushaltestellen und Gewerbebetrieben (etwa durch Werksfahräder)

Stärken

- Grundangebot in die meisten Teile der Stadt grundsätzlich vorhanden (jedoch durch Taktung und Bedienzeiten nur sehr unflexibel in den Alltag integrierbar)
- Bürgerbus als wichtiges Element der Mobilität Älterer Menschen

Schwächen

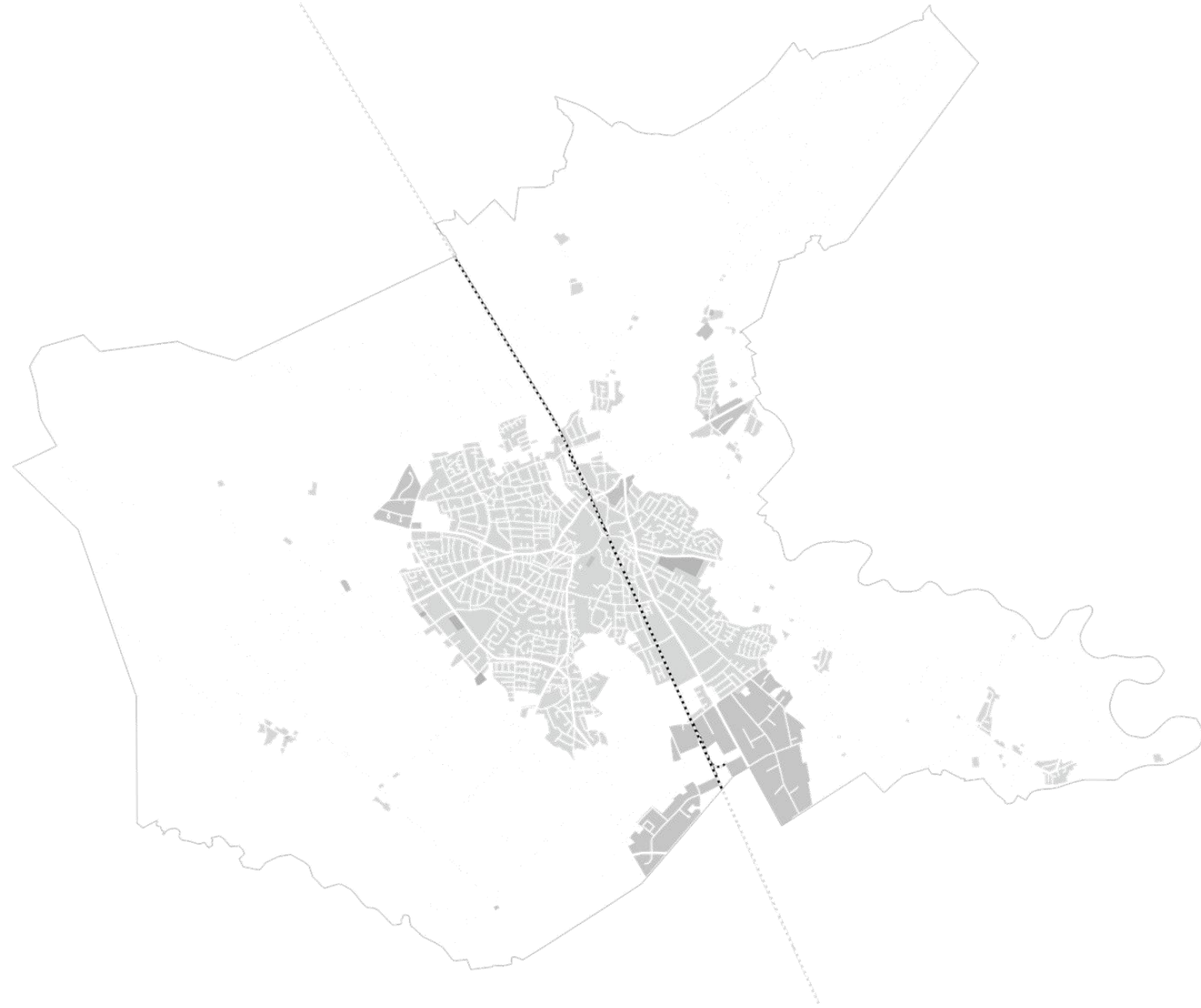
- ÖPNV spielt für großen Teil der Bewohnerinnen und Bewohner kaum eine Rolle (vorrangig Schülerinnen und Schüler und ältere Personen)
- Lediglich 12% besitzen derzeit eine Zeitkarte
- Kaum Informationen zu Möglichkeiten eines Jobtickets
- Busverbindung zwischen Bahnhof und Arbeitsplatz-Schwerpunkten nur schwach bedient
- Mangelndes Angebot in Randzeiten
- Unregelmäßige (und z.T. nicht vorhandene) Taktung
- Teilweise fehlende Direktverbindungen, vor allem in den Randzeiten

Onlinebeteiligung

- Zusätzlicher Schienenhaltepunkt am Südring
- Günstigere Tarif-Gestaltung (z.B. 365€-Ticket, Jobticket)
- Engere Taktung der Züge nach Münster/Rheine zu Stoßzeiten
- Lange Wartezeiten an den Bahnübergängen (Marienstr., Neubrückenstr., Lönsstr.)
- Geringe Auslastung des Busverkehrs
- Anpassung der Busfahrzeiten
- Problematik Busverkehr in engen Wohnstraßen



6. Kfz-Verkehr



Kfz-Verkehr im Wirkzusammenhang

Kfz-Verkehr verursacht verschiedene Belastungen (Klima, Umwelt, Lärm) und hat einen hohen Flächenbedarf (Straßen, Parkraum). Verschärfte Klimaschutzziele (national wie international) und daraus resultierende Diskurse und identifizierte Handlungsnotwendigkeiten verdeutlichen, dass der Kfz-Verkehr mit seinen Folgeerscheinungen und Nachteilen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des Flächenverbrauchs zunehmend Probleme erzeugt. Potenziale zur Minderung dieser bieten neue Technologien wie z. B. emissionsarme bzw. -freie Antriebsformen. Da durch diese zwar eine Minderung verkehrsbedingter Emissionen erreicht werden kann, allerdings keine verkehrsmindernden Effekte zur Entlastung von Straßen mit ihnen einhergehen, müssen auch Potenziale zur Verringerung von Kfz-Verkehrsmengen geprüft werden.

Bestehende Planwerke / Konzepte / Studien

Planung der K53n

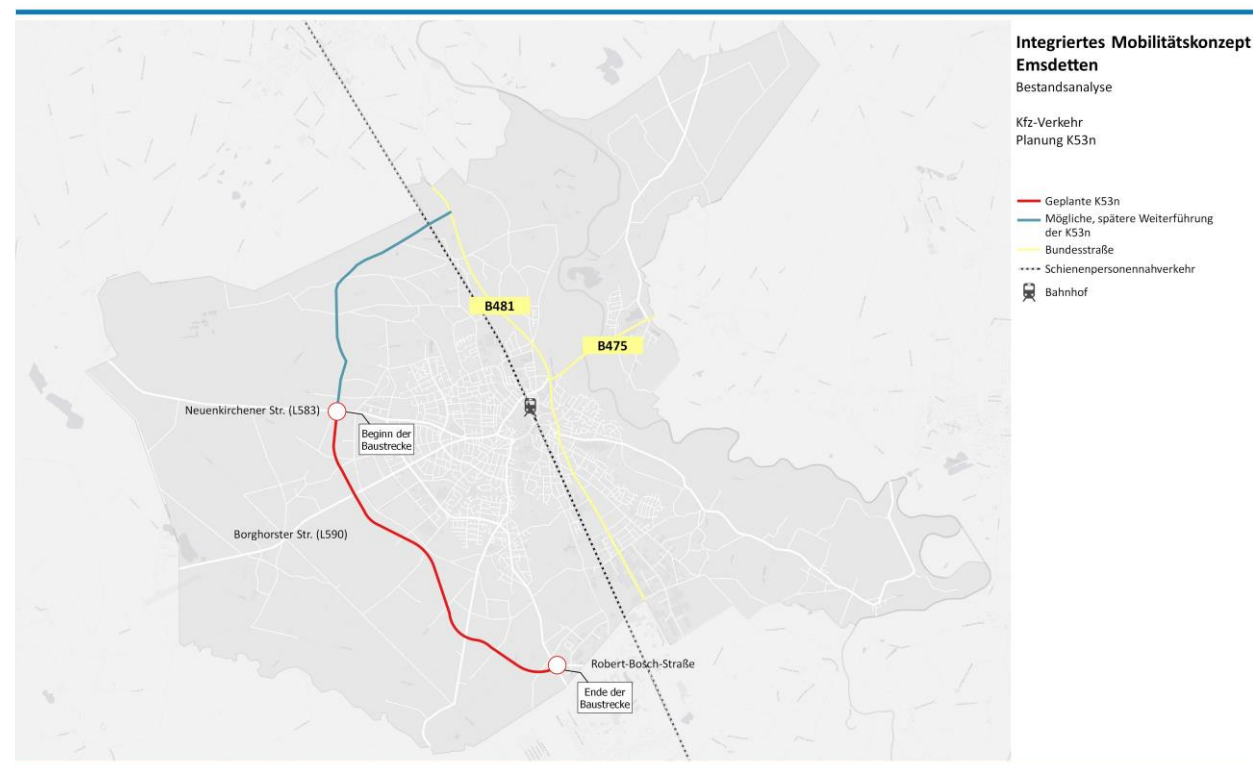
Seit 1975 ist die Westumgehung („K53n“) im Flächennutzungsplan der Stadt Emsdetten dargestellt. In den vergangenen 20 Jahren wurden die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet und abgewogen. Rahmenbedingungen, wie etwa die vorübergehende Aussetzung der Förderung von Straßenneubauprojekten durch Bund und Land, verzögerten den Abschluss des Planfeststellungsverfahrens K53n. Neben der Überarbeitung von Verkehrsgutachten mussten auch der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) und der artenschutzrechtliche Fachbeitrag aktualisiert und ergänzt werden.

Die heutige K53 setzt sich aus den Straßen Silberweg, Taubenstraße, Lerchenfeld sowie der Reckenfelder Straße zusammen. Die K53 ist von Durchgangsverkehr und Schwerlastverkehr belastet, sodass immer wieder eine Ortumgehung seitens der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Emsdetten gefordert wird.

Mit dem Neubau der K53n im Westen von Emsdetten sind Hoffnungen auf umfangreiche Entlastungen auf der alten K53 verbunden.

Perspektivisch wird die geplante K53n im nördlichen Bereich bis zur B481 verlängert (in untenstehender Karte in blau dargestellt).

Abbildung 37 Geplanter Verlauf der K53n



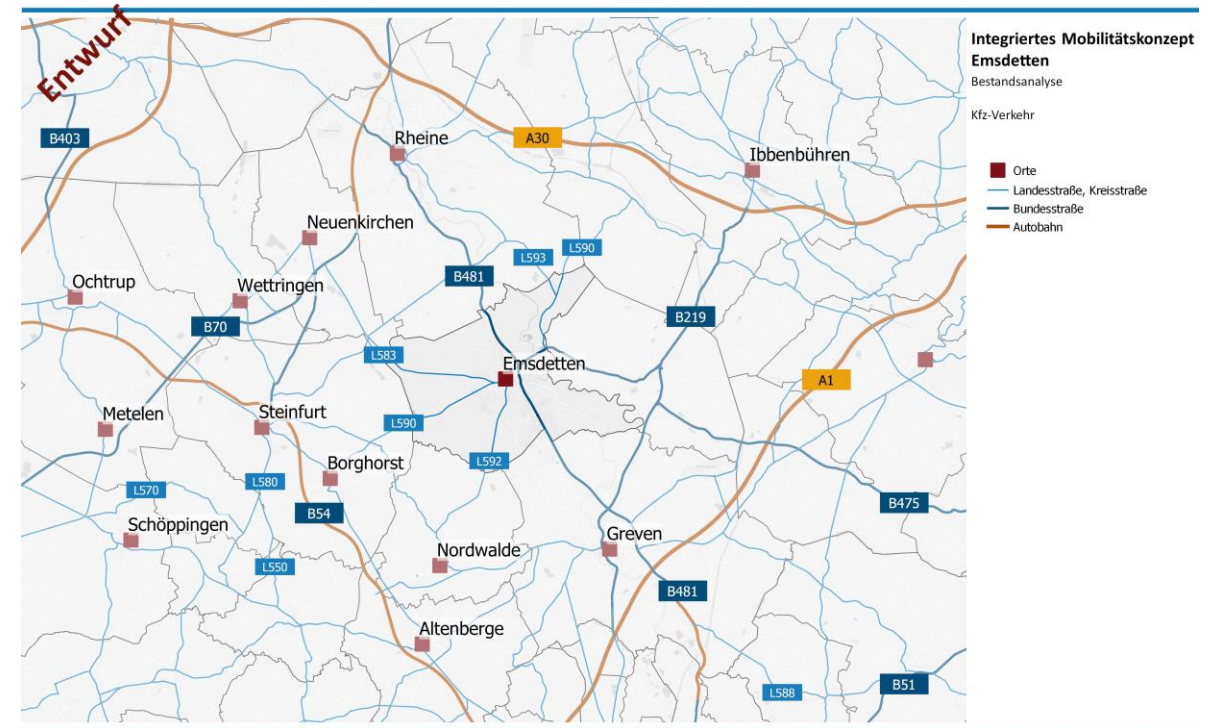
Regionale Kfz-Erreichbarkeit

Emsdetten ist mit dem Kfz sehr gut zu erreichen. Die BAB 1 (Hamburg/Bremen bzw. Münster/Dortmund/Köln), mit direkter Anbindung an die BAB 43 (Münster/Ruhrgebiet/Wuppertal), ist über die in östlicher Richtung jeweils ca. zehn Kilometer entfernten Anschlussstelle Ladbergen (über die B475) oder Greven (über die B481) zu erreichen. Rund 40 km westlich gibt es einen Anschluss an die BAB 31 (Emden/Ruhrgebiet) sowie 25 km nördlich einen Anschluss an die BAB 30 (Amsterdam/Berlin).

Die entlang des Emsdettener Zentrums verlaufende Bundesstraßen B481 (Achse Rheine-Emsdetten-Greven) ermöglicht eine gute Erschließung des Stadtgebiets aus den im Norden und Süden gelegenen Kommunen bzw. Mesum (Stadt Rheine) und Reckenfeld sowie den Zentren Rheine und Greven. Die nordöstlich des Zentrums beginnende B475 verbindet die Stadt über Saerbeck u.a. mit der Stadt Ibbenbüren. Von hoher Bedeutung ist ebenfalls die L590 nach Borghorst.

Die Fahrzeiten zu den verschiedenen größeren Zielen liegen in Bereichen, die von Pendelnden in Kauf genommen werden. Ins ca. 30 km entfernte Münster sind es ca. 40 Minuten (BAB1/B481) und die Städte Rheine, Steinfurt und Greven sind in ca. 20 Minuten erreicht. Dementsprechend stellt die regionale Kfz-Erreichbarkeit einen Standortvorteil für den Wohn- und Gewerbestandort Emsdetten dar. Insbesondere in Münster als eine der wesentlichen Zielstädte wird die Situation für Kfz jedoch zunehmend komplizierter, weshalb konkurrenzfähige Alternativen in den Fokus zu nehmen sind.

Abbildung 38 Regionale Lage der Stadt Emsdetten





Straßenhierarchien und Erreichbarkeiten innerhalb von Emsdetten

Innerhalb des Stadtgebiets sind die Bundesstraßen die determinierenden Verkehrsstrukturen in Richtung Norden, Osten und Süden. Diese übergeordneten Straßenstrukturen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Emsdetten (Bundesstraßen/Landesstraßen: Straßen.NRW; Kreisstraßen: Kreis Steinfurt). Die B481 bildet dabei eine Nord-Süd-Achse. Die B475 bildet gemeinsam mit der L593 eine Ost-West-Achse. Der Straßenzug Silberweg-Taubenstraße-Lerchenfeld-Reckenfelder Straße bildet im Westen der Stadt als K53 eine Nord-Süd-Achse westlich des Emsdettener Stadtkerns.

Zu den bedeutenden Straßen gehören außerdem die von der Innenstadt ausgehenden Ausfallstraßen Neuenkirchener Straße (L583) und Borghorster Straße (L590) (Richtung Westen), Nordwalder Straße (L592, Richtung Süden) und die Rheiner Straße (in Richtung Norden) sowie Hansestraße/Dettener Straße im Südwesten. Der Ortsteil Sinnigen im Westen wird über die B475 erschlossen, der Ortsteil Hembergen im Südosten wird über die Dettener Straße an das Emsdettener Zentrum angeschlossen.

Erschließung der Innenstadt Emsdettens

Die Innenstadt Emsdettens ist gut für den Kfz-Verkehr erreichbar. Aus Norden kommend ist die Innenstadt vor allem über die B481 erreichbar. Die Nordwalderstraße bindet die Innenstadt aus südlicher Richtung an. Über die Borghorster Straße ist die Innenstadt auf direktem Wege für die östlichen Wohngebiete bis hin nach Borghorst erreichbar. Auch von Sinnigen und Saerbeck aus gibt es über die B475 und weiter als Elbersstraße einen direkten Anschluss an die Emsdettener Innenstadt. Die Ortsteile Austum und Hembergen in südöstlicher Richtung erreichen die Innenstadt über die Hansastraße.

Abbildung 39 Straßennetz

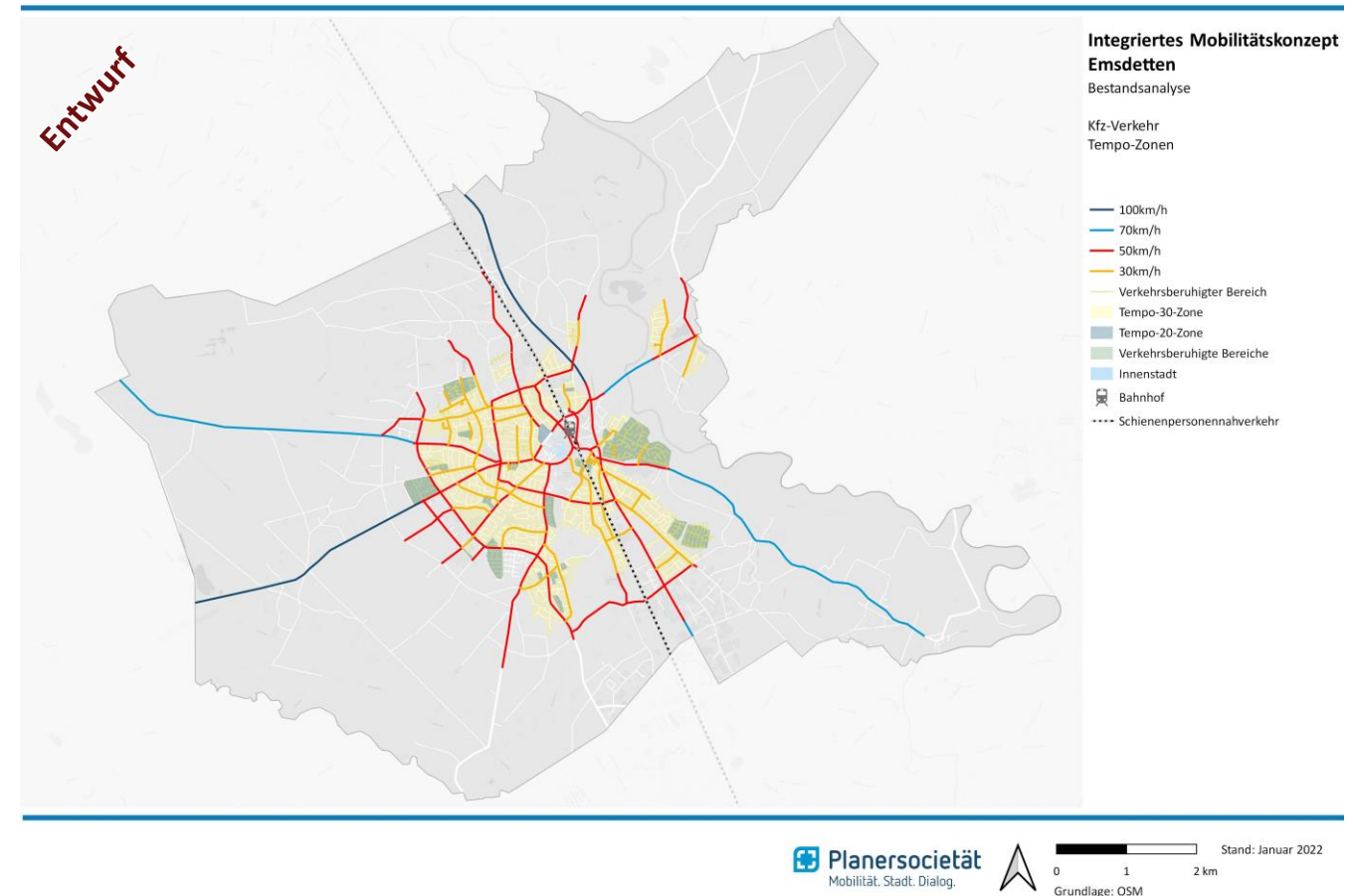


Geschwindigkeiten

Innerhalb des Siedlungskerns der Stadt sind nahezu flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet worden. Zum Teil bestehen im Bereich von Wohngebieten auch verkehrsberuhigte Bereiche. Ausnahmen bei den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Bereich der Ortsteile stellen die Ortsdurchfahrten dar, auf denen überwiegend Tempo 50 erlaubt ist.

Außerhalb der bebauten Strukturen sind auf allen vorliegenden Straßenklassifizierungen von Kreis-, über Landes- bis zur Bundesstraße Geschwindigkeiten von über 70 km/h erlaubt. Daraus entsteht nicht nur eine bauliche Barrierewirkung, sondern auch eine Barrierewirkung, die auf die gefahrenen Geschwindigkeiten zurückzuführen ist. Insbesondere bei Querungen von straßenunabhängigen, für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Wegen sind Konfliktpunkte möglich. Potenziale, die mit einem möglichen Bau der Umgehungsstraße K53n einhergehen, betreffen insbesondere auch die zulässigen Geschwindigkeiten auf den Straßen Silberweg, Taubenstraße, Lerchenfeld sowie der Reckenfelder Straße, bei der bei Realisierung der Umgehung eine Entlastung und Verkehrsberuhigung geplant werden kann. Auf der Reckenfelder Straße wurden in der Online-Beteiligung oftmals erhöhte Geschwindigkeiten rückgemeldet.

Abbildung 40 Geschwindigkeiten



Auslastungen und Verkehrsfluss

Die B481 führt die höchsten Belastungen und wird somit ihrer Bedeutung gerecht.

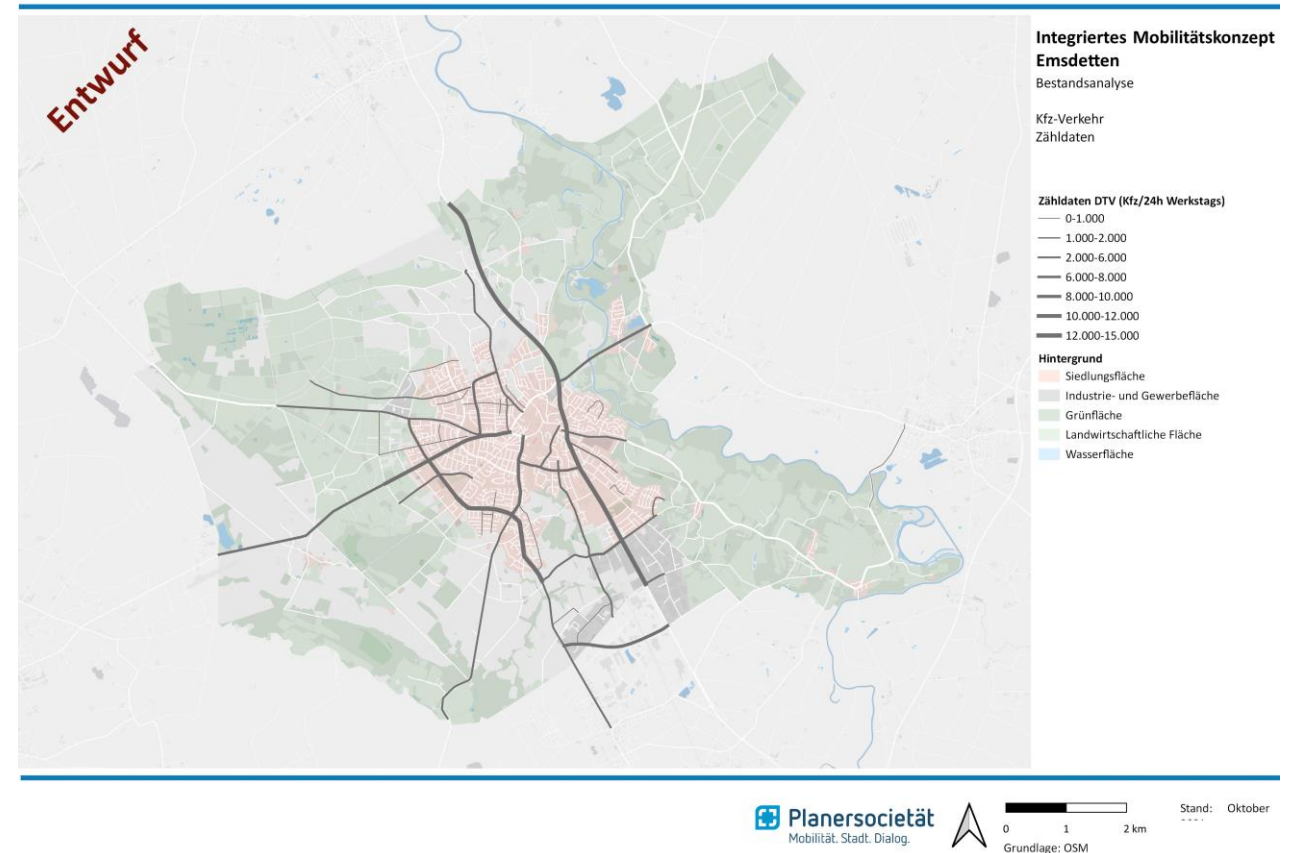
Der Straßenzug Silberweg-Taubenstraße-Lerchenfeld-Reckenfelder Straße (westliche Nord-Süd-Achse) ist die wichtigste Achse abseits des übergeordneten Straßennetzes aus und in Richtung Oberzentrum Münster und weist entsprechend hohe Kfz (und auch Schwerverkehrs-)Frequenzen auf. Hier ist die Belastung insbesondere zu Stoßzeiten des Berufsverkehrs besonders hoch, was sich in Rückstauungen zwischen der Stadtgrenze und der Kreuzung zur Nordwalder Straße auswirkt. Folge davon sind Schleichverkehre durch die umliegenden Straßen (z.B. Föhrendamm).

Auf der Ost-West-Achse (L590/B475) kommt es zu Stoßzeiten zu Rückstauungen, etwa rund um die Elber-Kreuzung (B481/B475) sowie am Postkreisel und teilweise am Kreisverkehrsplatz Buckhoffstraße/Wilhelmstraße/Kolpingstraße/Borghorster Straße.

Durchgangsverkehre

Der Straßenzug Neuenkirchener Straße-Nordwalder Straße-Wiesengrund-Sternbusch bildet eine Parallelachse zur K53. Trotz eines Verbots für Kraftfahrzeuge über 3,5 t wird er zum Teil als Alternative genutzt, was insbesondere mit dem dort stattfindenden Rad- und Fußverkehr kollidiert.

Abbildung 41 Verkehrsbelastungen



Dimensionierung und Gestaltung des Straßenraums

Die Straßen in Emsdetten sind in vielen Bereichen funktional gestaltet und somit in der Regel auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, dem zumeist 60-90 Prozent des Straßenraums zugestanden werden, wodurch auch städtebauliche und Aufenthaltsqualitäten gemindert werden. Dabei sind besonders die größeren Ausfallstraßen zu nennen. In vereinzelt Teilbereichen sind jedoch auch Ansätze integrierter Straßenraumgestaltung erkennbar (z.B. verkehrsberuhigter Bereich Am Brink, Bahnhofstraße, Achse Bahnhof - Innenstadt).

Insgesamt ist zu bemerken, dass viele Straßen meist aufgrund historischer Bebauung sehr schmal sind (insb. in den Ortsteilen), was zu schmalen Seitenräumen führt und vor allem in Verbindung mit straßenbegleitendem Parken Konflikte mit anderen Verkehrsarten bedingt und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Insbesondere an solchen Stellen könnte die Aufhebung des (harten) Trennprinzips eine Zukunftslösung darstellen.

Kreisverkehre

Des Weiteren sind vermehrt Kreisverkehre eingerichtet worden, die dazu beitragen, einen stetigen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Kreisverkehre lassen sich in drei Kategorien unterteilen: Führung Fuß- und Radverkehr im Seitenraum ohne Vorrang, Führung Fuß- und Radverkehr im Seitenraum mit Vorrang (Fußgängerüberwege und rote Radfahrerfurten) sowie Führung Radverkehr auf der Fahrbahn (mit oder ohne Fußgängerüberwegen).

Straßenzustand

Der Zustand der Straßen wird jährlich durch die Stadt Emsdetten erfasst. Hier besteht auf das Gesamtnetz bezogen aktuell wenig Handlungsdruck. Dieser ist jedoch in den Seitenräumen oftmals vorhanden.



Funktionaler Straßenraum am Knotenpunkt
Neubrückenstraße und Blumenstraße



Schmaler Seitenraum in der
Münsterstraße



Modaler Filter am Grevener Damm /
Münsterstraße



Weiche Trennung des Straßenraums
in der Rheiner Straße



Parken in der Emsdettener Innenstadt

Die Emsdettener Innenstadt verfügt über ein großes Angebot an Parkmöglichkeiten. Insgesamt weist das statische Parkleitsystem neun Parkmöglichkeiten aus, darunter die beiden Parkhäuser Wilhelmstraße und Villa Nova. Zusammengefasst sind dies ca. 1.000 Stellplätze.

Dazu kommt die P+R-Fläche am Bahnhof sowie das Parkhaus des Kaufland-Einkaufszentrums. Neben den Parkhäusern gibt es auch noch verschiedene zentrale Stellplätze in der Emsdettener Innenstadt. Zu diesen zählen u.a. der Parkplatz am Sandufer, der Frauenstraße und dem Altenwohnheim St. Josef-Stift, an denen kostenpflichtig geparkt werden kann. Rund um die Frauenstraße kam es bislang in Teilen zu Parksuchverkehren; dort wird aktuell (Anfang 2022) eine digitale Anzeige zur Steuerung und Darstellung der Auslastung installiert. Parksuchverkehre sollen dadurch minimiert werden.

Außerhalb der Innenstadt von Emsdetten kommt es dennoch punktuell zu Einschränkungen durch illegales Gehwegparken, wie auf dem Westring. Gehwegparken beeinträchtigt insbesondere den Gehkomfort. Darüber hinaus werden die Mehrzweckstreifen häufig (legal) vom ruhenden Kfz-Verkehr beansprucht (wie an der Borghorster Straße), sodass es an einigen Abschnitten zu Konflikten mit dem Radverkehr kommt.

Parkgebühren

Auf bewirtschafteten Stellplätzen ist eine Gebühr von 0,10 € pro sechs Minuten fällig. Die Höchstparkdauer beträgt dabei zwei Stunden. Kurzzeitparkende können über die so genannte „Brötchentaste“ die ersten zwölf Minuten kostenfrei parken.



Parkhaus Kaufland



Parken am Sandufer



Parken auf Mehrzweckstreifen in der
Borghorster Straße



Konfliktreiches Gehwegparken am Westring



Parkleitsystem Emsdetten

Tabelle 5 Übersicht Parkmöglichkeiten in Emsdetten

Art	Standort	Anzahl Stellplätze	gebührenpflichtig
Parkplatz	In der Lauge	55	Ja, zeitlich begrenzt
P&R	Alte Emsstraße	374	nein
Parkplatz	Hengeloplatz	105	Ja, zeitlich begrenzt
Tiefgarage	Bahnhofstraße	k. A.	k. A.
Parkplatz	Moorbrückenstraße	30	Ja, zeitlich begrenzt
Parkplatz	Mühlenstraße	25	Ja, zeitlich begrenzt
Parkhaus	Kaufland - Katthagen	k. A.	nein
Parkplatz	Altenwohnheim St. Josef-Stift Mühlenstraße	34	Ja, zeitlich begrenzt
Parkplatz	Frauenstraße	50	Ja, zeitlich begrenzt
Parkplatz	Sandufer	6	nicht für E-Autos
Parkplatz	In der Lauge	k. A.	k. A.
Parkhaus	Wilhelmstraße	164	Ja, zeitlich begrenzt
Parkplatz	Emshalle	175	Ja, zeitlich begrenzt
Parkplatz	Stroetmanns Fabrik	40	Ja, zeitlich begrenzt
Parkplatz	Feuerwache	72	Ja, zeitlich begrenzt

Verkehrssicherheit

Zwischen Januar 2016 und Jahresende 2020 gab es auf dem Emsdettener Stadtgebiet **796** Verkehrsunfälle, wovon 725 Unfälle mit Personenschäden verbunden waren. Die Unfälle gliedern sich folgendermaßen auf:

Kat. 1 (Unfall mit Getöteten): **5 Unfälle** (mit fünf getöteten Personen)

Kat. 2 (Unfall mit Schwerverletzten): **163 Unfälle** (insgesamt 169 Schwer- und 16 Leichtverletzte Personen)

Kat. 3 (Unfall mit Leichtverletzten): **557 Unfälle** (564 Leichtverletzte Personen)

Kat. 4 (Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden): **71 Unfälle**

Kat 5. & Kat. 6 (sonstige Unfall mit Sachschadensunfall): keine Unfälle

Unfallursache sind vor allem die Nichtbeachtung der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen und Fehler beim Abbiegen, also vor allem Unfälle in Kreuzungsbereichen. Insgesamt entfallen 29 Prozent der Unfälle auf diese Unfallursachen. Gefolgt von einem ungenügenden Sicherheitsabstand als Unfallursache (7%). 436 der 796 Unfälle fanden unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden und/oder Radfahrenden statt. Davon die allermeisten mit Radfahrenden (379). Somit waren Radfahrende an rund 50 Prozent aller Verkehrsunfälle in Emsdetten beteiligt. Dies deckt sich mit bundesweiten Entwicklungen. Gründe dafür sind ein steigendes Radverkehrsaufkommen (sowohl in Emsdetten, als auch bundesweit), als auch der Umstand, dass die *Radsaison* im Vergleich zu früheren Zeiten heutzutage länger ist. In einer Fünf-Jahres-Betrachtung lassen sich Entwicklungen nur schwer ablesen. Bundesweit nehmen die Unfallzahlen jedoch stetig ab – so wurde etwa im Jahr 2019 der geringste Wert seit 60 Jahren ermittelt. In Emsdetten schwanken die Unfallzahlen in den Betrachtungszeiten und finden hier im Jahr 2019 entgegen des Bundestrends einen Höchstwert innerhalb des Betrachtungszeitraums. Das Jahr 2020 ist hingegen von einem deutlich niedrigeren Unfallgeschehen gekennzeichnet – dies kann durch ein in diesem Jahr insgesamt gesunkenes Verkehrsaufkommen von Berufs- und Ausbildungsfahrten (im Zuge der Corona-Pandemie) ausgelöst worden sein.

Bei der Betrachtung der Altersgruppen fällt auf, dass es vor allem *jüngere* und *ältere* Personen sind, die das Unfallgeschehen dominieren. Hervorstechend sind die Gruppe der jungen Erwachsenen (16-20 Jahre) sowie Personen zwischen 46 und 50. Dies könnte u. a. auf die abnehmende Mobilitätsquote ab einem Alter von 50 Jahren zurückzuführen sein. Zudem ist die Anzahl der Wege von mobilen Personen zwischen 40 und 49 deutschlandweit am höchsten, wobei der Anteil des Pkws am MIV in dieser Altersgruppe mit 59 Prozent vergleichsweise hoch ist (MID 2017, KIT 2015). Ein Blick auf die Emsdettener Unfallzahlen zeigt, dass an über der Hälfte der Verkehrsunfällen Pkw-Fahrende beteiligt waren.

Abbildung 42 Unfallzahlen - Entwicklung

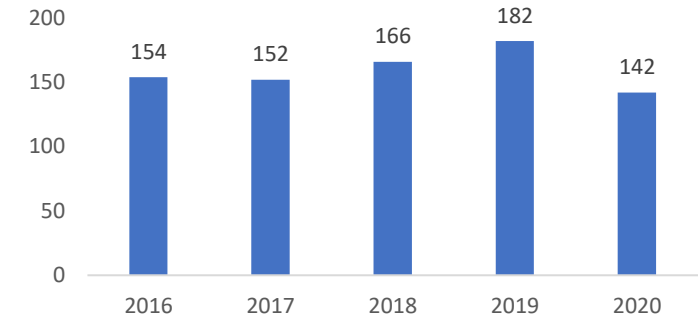
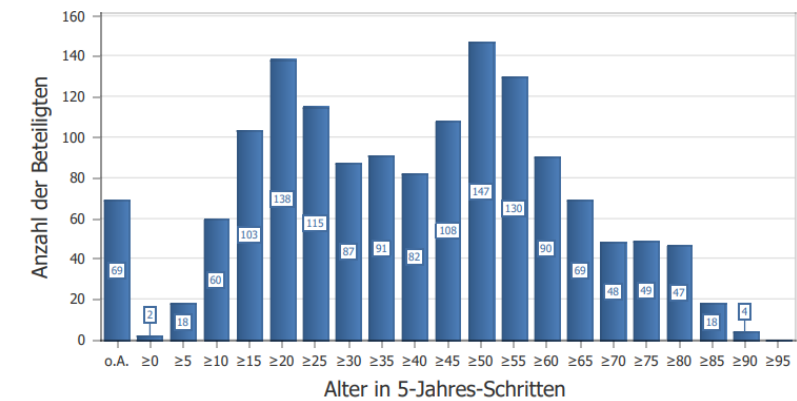


Abbildung 43

Lebensalter der Beteiligten



Onlinebeteiligung

- Sicherheit im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten (z.B. Josefschule, AWO Kinderkotten, Kinderland Familienzentrum, Gymnasium Martinum, Wilhelmschule)
- Siehe übrige Kategorien:
- Einschränkung der Sicherheit durch ruhenden Kfz-Verkehr
- Fehlende Kontrollen von Park-/Halteverboten und Rotlichtverstößen
- Zu hohe Kfz-Geschwindigkeitsniveaus bzw. Missachtung der zul. Höchstgeschwindigkeit
- Keine einheitlichen Regelungen an Kreisverkehren
- Übersichtige Führung vom Radverkehr



Fazit

Zusammenfassend ist zunächst die Kfz-Erreichbarkeit von Emsdetten hervorzuheben. Sowohl (über)regionale als auch innergemeindliche Ziele sind mit dem Kfz gut bis sehr gut zu erreichen. Der Kfz-Verkehr fließt zudem innerhalb des Stadtgebiets weitgehend ungehindert – Ausnahmen davon treten vor allem in den Stoßzeiten auf.

Ebenfalls gibt es ein breites Angebot an Parkmöglichkeiten, worunter auch zahlreiche kostenfreie Parkstände sind.

Die Straßenräume Emsdettens sind häufig sehr autodominiert und somit eher monofunktional. So sind auch die Seitenräume häufig durch parkende Pkw belegt, was zu Defiziten insb. für den Radverkehr führt.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Handlungsbedarf besteht vor allem in einer integrierten Straßenraumgestaltung, die dazu beiträgt, die unterschiedlichen Straßenraumansprüche adäquat zu berücksichtigen und dabei die Themen Nahmobilität und Aufenthaltsqualität stärker als bislang in den Fokus rückt.
- Falschparken vermeiden und verhindern
- Einhaltung von zulässigen Geschwindigkeiten

Stärken

- (Über)regionale Kfz-Erreichbarkeit gegeben
- Innergemeindliche Kfz-Erreichbarkeit sehr gut
- Leicht abnehmende Verkehrsunfallzahlen
- Ausreichendes Parkangebot in der Innenstadt
- Verkehrsberuhigung in Wohngebieten fast flächendeckend

Schwächen

- Eher funktionale Straßenraumgestaltung
- Durchgangsverkehr auf Ortsdurchfahrten
- Konflikte durch ruhenden Kfz-Verkehr: Beeinträchtigung Verkehrsfluss und –sicherheit
- Stagnierende Verunglücktenzahlen (vulnerable Gruppen)

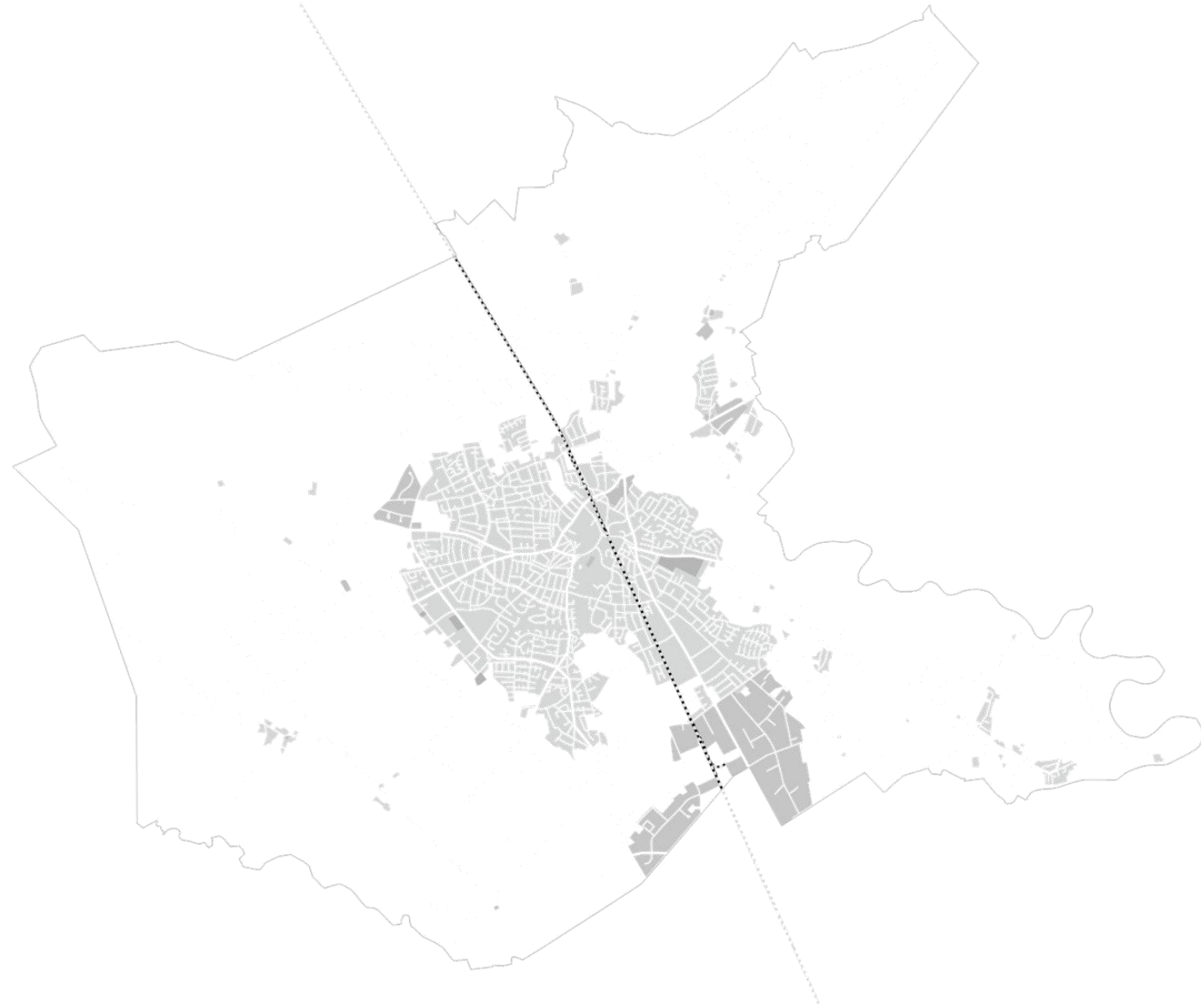
Onlinebeteiligung

- Unstimmigkeit bezüglich Ortsumgehung
- Überhöhte Geschwindigkeiten
- Wunsch nach mehr ordnungsrechtlicher Kontrolle (Geschwindigkeiten, Parken)

Verkehrssicherheit: siehe vorige Seite



7. Wirtschafts- und Güterverkehr



Wirtschafts- und Güterverkehr

Als Mittelzentrum ist Emsdetten ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Während sich viele Arbeitsplätze aus Dienstleistung und Verwaltung vorrangig in der Innenstadt ballen, befinden sich insbesondere im Süden (Industriegebiet Süd-West) und im Westen (Gewerbegebiet West-Nord und West-Süd) größere Ansammlungen von Gewerbe- und Industriebetrieben.

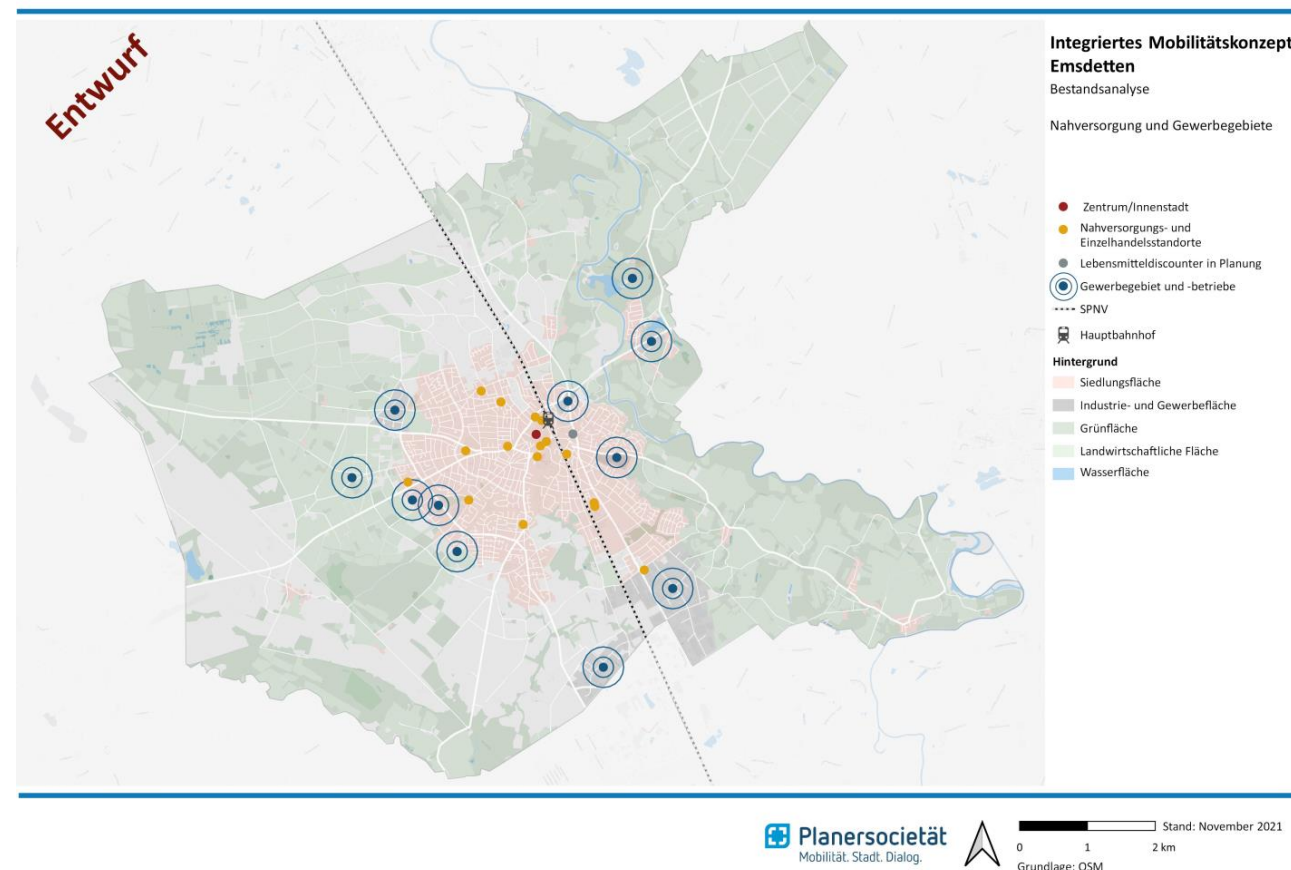
In gesamt Emsdetten gibt es ca. 3.200 angemeldete Gewerbebetriebe mit 15.056 Beschäftigten (Stand 2020). Mit 39 Prozent arbeitet der größte Anteil der Beschäftigten im produzierendem Gewerbe, welches vorrangig in den Industrie- und Gewerbegebieten ansässig ist, gefolgt von den Sektoren Dienstleistung (ca. 35 %) und Handel / Gastgewerbe (ca. 25 %).

Dies hat zum einen Schwerverkehre zur Folge, zum anderen sind es aber auch zahlreiche Pendelverkehre, die durch die Betriebe entstehen. Flächenreserven von ca. 256.000m² im Industriegebiet Süd-West und 7.500m² (Stadt Emsdetten: Stand 2018) im Gewerbegebiet West-Nord bieten große Potentiale für weitere Ansiedlungen und demnach zusätzliche Schwer- und Pendlerverkehre.

Reisezeitvergleiche Pkw zu Bahn/Bahn (Innenstadt und Gewerbegebiet im Süden)

Nebenstehende Abbildung zeigt, dass ein Teil der Arbeitsplätze Emsdettens – insbesondere die des produzierenden Gewerbes – außerhalb der Innenstadt liegen und somit weite Distanzen für bahnpendelnde Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer anfallen. Dies wurde im Kapitel Öffentlicher Personennahverkehr bereits angesprochen – hier besteht ein Mangel an attraktiven Pendelmöglichkeiten, da die Pendelzeiten Pkw zu Bus/Bahn durchgängig kürzer sind, jedoch in Teilen vergleichbar. Bei vielen Anschlüssen am Bahnhof ergeben sich jedoch größere Wartezeiten (>10 Minuten) und ein mangelnder Takt hindert verlässliches Pendeln via Bus und Zug. Auch aus Richtung Steinfurt (ohne direkte Bahnverbindung nach Emsdetten) aus ergeben sich längere Pendlerzeiten über den ÖPNV von ca. 1.5 h im Vergleich zum MIV mit 25 – 45 Minuten.

Abbildung 44 Nahversorgung und Gewerbegebiete



Industriegebiet Süd

Das Gewerbegebiet Süd befindet sich circa. fünf Kilometer südöstlich der Emsdettener Innenstadt zwischen der Bahnlinie und der Reckenfelder Straße in Stadtrandlage. Hier sind vor allem großflächigere Industriebetriebe angesiedelt. Schwerverkehre können gut über die B481 abfließen, jedoch wird ein Teil auch über die K53/Westring abgewickelt. In der Nähe befindet sich zudem der Handwerker GewerbePark

Gewerbegebiet West-Süd und West-Nord

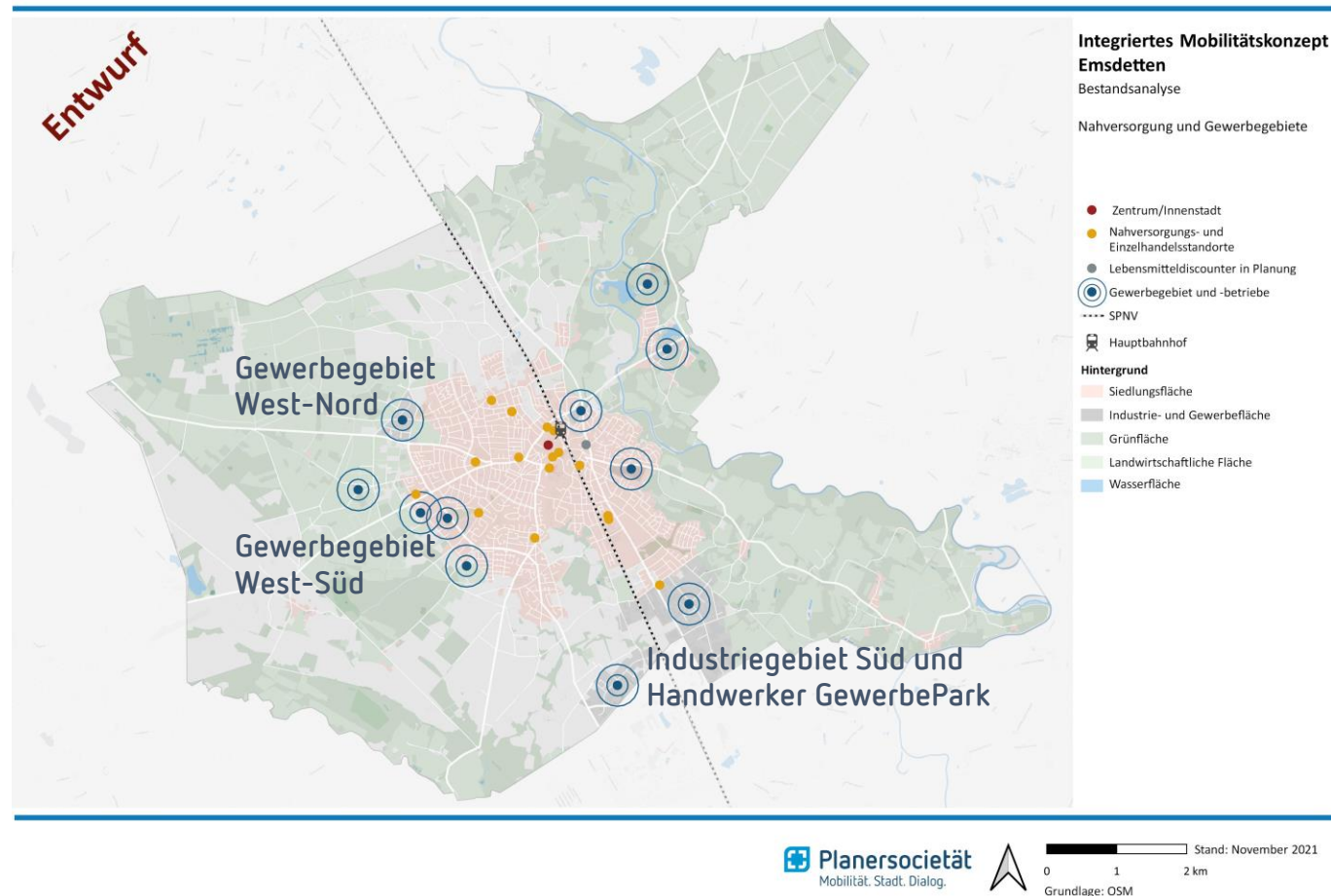
Das Gewerbegebiet West-Süd befindet sich südlich der Borghorster Straße an der westlichen Stadtgrenze Emsdettens. Der nördliche Bereich befindet sich nördlich der Neuenkirchener Straße. Für die beiden Gewerbegebiete ist der Westring von wesentlicher Bedeutung, da er Zubringer zum übergeordneten Straßennetz ist. Dies schlägt sich in den verhältnismäßig hohen Schwerverkehrsanteilen auf dieser Achse nieder.

K53n

Für beide Standorte hat die K53n wesentliche Auswirkungen, da sich auf dem heutigen Westring bereits viele Schwerverkehre ballen. Verkehrserzeugend ist dort etwa das DHL Zentrum Robert-Bosch-Straße, von wo aus Paketsendungen ins gesamte Stadtgebiet verteilt werden.

Ein Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2021 (vgl. Planungsbüro Hahm 2021: VU Neubau Kreisstraße K53n) attestiert dem Vorhaben eine hohe Entlastungswirkung der derzeitigen K53. Die Verkehrswirksamkeit der K53n wird somit als sehr hoch eingestuft – Maßstab dieser Bewertung ist die weitgehende mögliche Verlagerung der Durchgangsverkehre sowie eines (erheblichen) Anteils der Quell-Zielverkehre.

Abbildung 45 wichtige Gewerbe- und Industriegebiete





Im Vorzugs-Szenario des Gutachtens werden Entlastungen der bestehenden K53 je nach Streckenabschnitt zwischen mind. 3.800 Kfz/Tag (Reckenfelder Straße) und 6.600 Kfz/Tag (Lerchenfeld) prognostiziert. Die Entlastungswirkungen betragen für den innerörtlichen Kfz-Verkehr so im Mittel zwischen 50 Prozent und 30 Prozent und für den Lkw-Verkehr zwischen 80 Prozent und 70 Prozent (mehr als 1.200 Lkw/Tag).

Als weitere positive Aspekte werden die Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen und die Reduzierung der städtebaulichen Trennwirkung der vorhandenen K53 angeführt.

Durch die Umsetzung der K53n ergeben sich Chancen, den auf der bestehenden K53 gewonnenen Verkehrsraum umzuverteilen, neu zu gestalten und nachhaltig zu nutzen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund ein Potenzial, dass die bestehende K53 durch ein sensibles städtebauliches Umfeld führt, ein nicht zu vernachlässigender Aspekt.

Abbildung 46 Verlauf der K53n

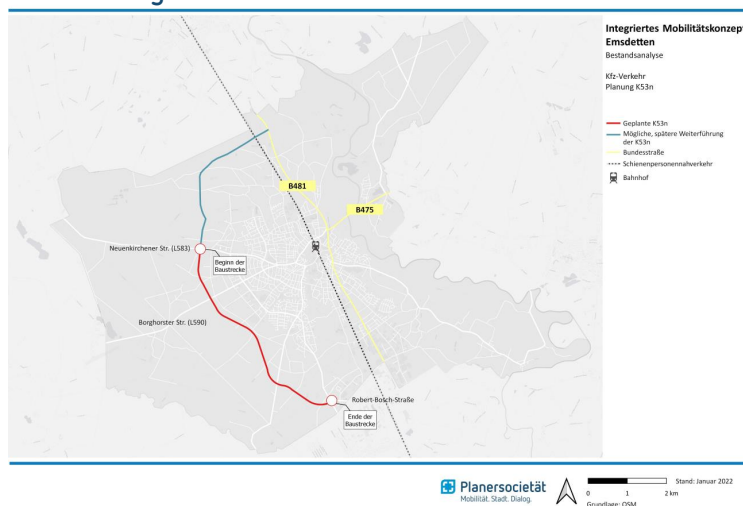
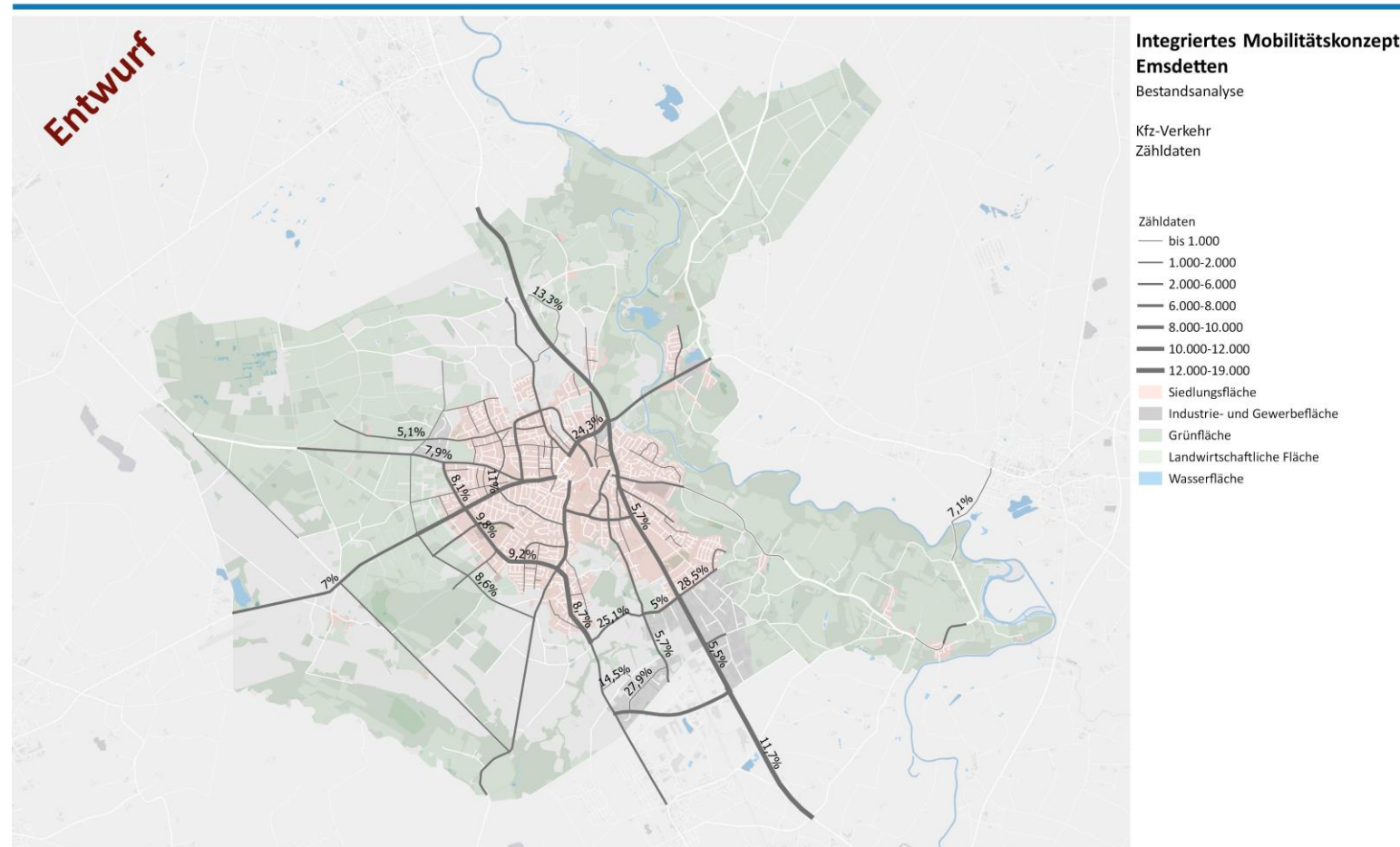


Abbildung 47 Anteil Schwerlastverkehr





Fazit

Emsdettens Gewerbe- und Industriestandorte sind grundsätzlich in einer räumlich vertretbaren Distanz zu den Siedlungsschwerpunkten. Dennoch ist insbesondere der Westring besonders zu Stoßzeiten stark belastet, was negative Auswirkungen auf die anliegende Wohnbebauung sowie Qualitätseinbußen zulasten des Fuß- und Radverkehrs hat.

Pendelnde Arbeitnehmer von Außerhalb Emsdettens haben nur rudimentäre Möglichkeiten einer autofreien Erreichbarkeit der Industrie- und Gewerbestandorte.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Verbesserung der Erreichbarkeit für Pendelnde
 - Busverkehr, ggf. flexible Bedienformen
 - Neuer Haltepunkt im Umfeld des Industriegebiet Süd
- Wirkungsanalyse zur K53n, die erhebliche Verlagerung von Schwerverkehren prognostiziert

Stärken

- Bedeutender Wirtschaftsstandort durch zahlreiche ansässige und namhafte Industrie und Gewerbe
- Schutz vor Lärm & Belastungen: Stellenweise Durchfahrtsverbote in Wohngebieten

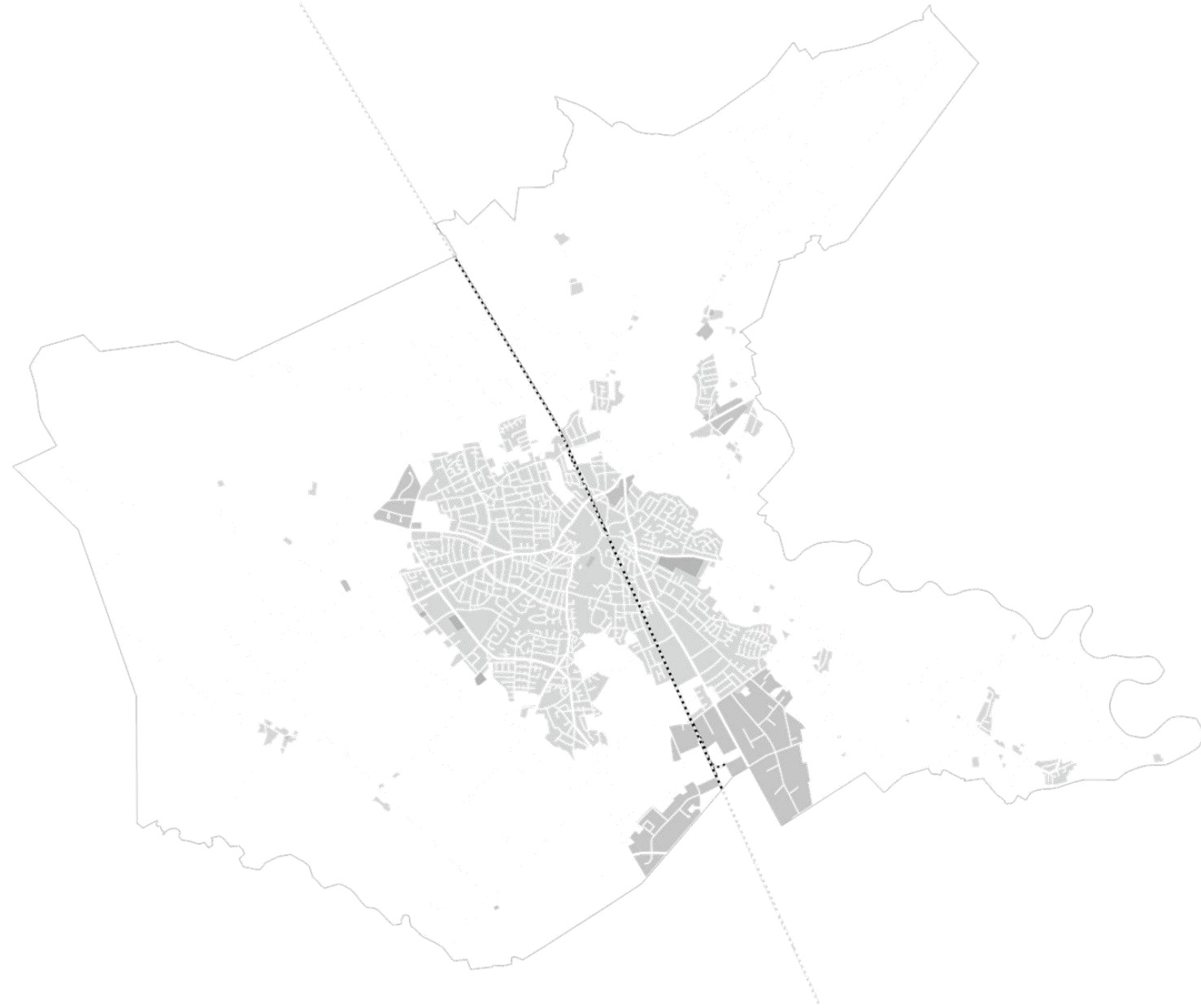
Schwächen

- Luft- und Lärmemissionen: Zu Stoßzeiten hoher Schwerverkehrsanteil auf K53
- Mangelhafte ÖPNV-Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte
- Parkende Lkw beeinträchtigen Radverkehr

Onlinebeteiligung

- Unstimmigkeit bezüglich Ortsumgehung
- Überlastung der K53 (Reckenfelder Str./Lerchenfeld/Taubenstr.)
- Verstöße gegen Durchfahrtsverbote (z.B. Grabenstr., Neubrückenstr.)
- Wunsch nach nächtlichen Durchfahrtsverboten

8. Inter- und Multimodalität



Ausstattung der Umsteigepunkte

Bisher gibt es keine Mobilstationen in Emsdetten. Jedoch gibt es bereits verschiedene Angebote, die ein bequemes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglichen. Der Emsdettener Bahnhof fungiert dabei als zentraler Umsteigepunkt im Emsdettener Stadtgebiet, der bereits erste Ansätze einer Mobilstation aufweist. Darüber hinaus gibt es insbesondere in der Kernstadt und Richtung Saerbeck immer wieder Möglichkeiten von dem Bürgerbus auf den „normalen“ Busverkehr umzusteigen, so z. B. in Hembergen.

Bike&Ride-Anlagen

Am Emsdettener Bahnhof gibt es zwei B&R-Anlagen. Das 2006 eröffnete Fahrradparkhaus bietet Platz für 1.000 Fahrräder. Aufgrund der hohen Auslastung wurde zwei Jahre später ein weiteres etwas kleineres Fahrradparkhaus mit zusätzlichen 300 Abstellmöglichkeiten errichtet. Das große Fahrradparkhaus befindet sich an Gleis 1, die zweite Anlage an Gleis 2, sodass von beiden Gleisen ein schnelles Umsteigen vom eigenen Fahrrad auf die Bahn möglich ist. Die Anlagen sind immer sehr hoch ausgelastet (vgl. Radverkehr). Bikesharing-Angebote am Bahnhof oder an Bushaltestellen gibt es nicht. An einigen Haltestellen sind Radabstellanlagen vorhanden. Diese werden aber nicht ausschließlich dazu benutzt um auf den Bus umzusteigen, sondern werden auch als normale Abstellanlagen verwendet

Park&Ride-Anlagen

Neben der B&R-Anlage gibt es am Emsdettener Bahnhof eine P&R-Anlage mit 374 kostenfreien Pkw-Parkplätzen. Die P&R-Anlage ist zusätzlich mit 4 Parkplätzen für E-Autos ausgestattet, sodass hier eine attraktive Möglichkeit geschaffen wird, auf die Bahn umzusteigen und während der Abwesenheit bequem das eigene E-Auto zu laden. Zudem wurde eine eigene E-Ladesäule für den Bürgerbus geschaffen. Im weiteren Bahnhofsumfeld befinden sich noch die Parkplätze Lauge und Hengeloplatz. Weitere P&R-Anlage sind im Stadtgebiet nicht vorhanden. Ergänzt wird das Angebot durch eine Carsharing-Station des Anbieters wuddi sowie einer Kiss&Ride-Anlage.



Fahrradparkhaus am Emsdettener Bahnhof



P&R-Anlage am Emsdettener Bahnhof

Sharing-Angebote

In vielen deutschen Städten erhalten Aspekte der Verkehrswende und somit alternative Mobilitätsangebote einen wachsenden Stellenwert. Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel wie dem Fahrrad, Bus und Bahn oder dem Carsharing-Pkw nimmt zu, wohingegen der eigene Pkw an Bedeutung verliert. „Teilen“ statt besitzen spielt insbesondere bei jungen Menschen eine immer größere Rolle.

Sharing-Angebote, also die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen, sind komfortabel, reduzieren individuelle Mobilitätskosten und tragen zur Verkehrswende bei. Flexible Carsharing-, Bikesharing- und E-Tretroller-Angebote verringern die Abhängigkeit vom privaten Pkw und ergänzen den ÖPNV. Die Motivation keinen Pkw anzuschaffen oder einen Pkw sogar abzugeben kann dadurch erhöht werden und intermodale Wegeketten im besonderen Maß gefördert.

Dabei gibt es zwei verschiedene Arten von Sharing-Modellen. Beim klassischen stationsgebundenen Sharing wird das gewünschte Angebot an einer Station ausgeliehen und muss an dieser Station auch wieder zurückgegeben werden. Bei einem Free-Floating-System handelt es sich um im Straßenraum frei verfügbare Angebote ohne festinstallierte Stationen. Innerhalb eines festgelegten Geschäftsgebiet können u. a. Autos, Roller und Fahrräder gemietet werden und nach Ende der Fahrt innerhalb dieses Geschäftsgebiets wieder an einem beliebigen Ort abgestellt werden. Free-Floating ist dabei vorwiegend in deutschen Großstädten mit über 600.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu finden.

Die Einflussmöglichkeiten der Emsdettener Stadtverwaltung auf die Einrichtung und Umsetzung von Sharing-Angeboten orientiert sich an den gesetzlichen Regelungen für die unterschiedlichen Angebote.

In Emsdetten gibt es bisher einen Carsharing-Anbieter, das „kostenlose Kolping-Leihrad“ sowie die Möglichkeit für mehrere Tage kostenlos Lastenräder zu entleihen. Möglichkeiten für stationsbasiertes Bikesharing oder E-Tretrollersharing gibt es derzeit nicht.

Bikesharing

Bikesharing ermöglicht es innerhalb der eigenen Stadt und an unterschiedlichen Zielorten, kostengünstig und unkompliziert auf ein Fahrrad umzusteigen und vor Ort, auch ohne eigenes Auto oder Rad, flexibel mobil zu sein. Auch ohne eigenes Fahrrad können so Wege intermodal bestritten werden. Da die Fahrradmitnahme in großem Umfang im ÖPNV nicht praktikabel ist, bietet ein Bikesharing-System eine komfortable Alternative zum eigenen Fahrrad oder Pkw.

Ein Bikesharing-System gibt es in Emsdetten derzeit nicht. Über das Projekt „EmsRAD“ können jedoch Lastenräder für ein bis drei Tage bis zu zweimal im Monat ausgeliehen werden. Die Lastenräder werden von verschiedenen Eigentümerinnen und Eigentümern (Privatpersonen, Firmen, Vereinen etc.) zur Verfügung gestellt.

Carsharing

Carsharing ist die gemeinsame Nutzung von Pkws. Es kann durch private Personen, Betriebe, öffentliche Verwaltungen oder Vereine genutzt werden. Carsharing ist als ein Baustein unter vielen zu verstehen. Vorgelagert muss es darum gehen, den Umweltverbund zu fördern. Nachgelagert kann Carsharing dazu beitragen, die weiterhin notwendigen Kfz-Fahrten zu reduzieren und Parkdruck zu mindern. Die gemeinschaftliche Nutzung von Pkws reduziert langfristig den Flächenverbrauch durch ruhenden Kfz-Verkehr, was insbesondere im urbanen Umfeld und zentralen Ortslagen zielführend ist. So kann ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug je nach örtlichen Verhältnissen vier bis teilweise mehr als zehn Fahrzeuge ersetzen, da die Nutzenden vielfach ihr eigenes Auto abschaffen. Die gewonnenen Flächen stehen dann für andere Zwecke zur Verfügung.

Carsharing-Dienstleistungen spielen in Emsdetten derzeit noch keine große Rolle. In Emsdetten gibt es einen Carsharing-Anbieter (wuddi) mit einer Station im Stadtgebiet. Die Station befindet sich am Emsdettener Bahnhof. In den übrigen Stadtteilen gibt es bisher noch keine Carsharing-Standorte. Wuddi ist ein stationsgebundener Carsharing-Anbieter. Das geliehene Auto muss an derselben Station wieder zurückgegeben werden an der es auch ausgeliehen wurde, sodass One-Way-Fahrten nicht möglich sind. Demnach ist eine Nutzung von Carsharing innerhalb Emsdettens und aufgrund der kurzen Wege in der Stadt wenig attraktiv.

Mit insgesamt 2 Carsharing-Fahrzeugen im gesamten Stadtgebiet kommen damit derzeit nur rund 0,05 Carsharing-Autos auf je 1.000 Emsdettener Einwohnerinnen und Einwohner. Im Vergleich mit einer Stadt ähnlicher Größe kam Böblingen 2019 bereits auf ca. 0,34 Fahrzeuge je 1.000 Einwohnende. Kommerzielles Carsharing in einem nicht so stark verdichteten Raum mit geringen Wegestrecken wie Emsdetten umzusetzen, weist Herausforderungen auf. Für den wirtschaftlichen Betrieb ist eine Grundauslastung der Carsharing-Flotte erforderlich, die in weniger urbanen Räumen häufig nicht erreicht werden kann. In diesen Fällen ist eine Kooperation mit einem Hauptnutzenden z. B. einem Unternehmen oder der Verwaltung erforderlich. Alternative Angebote wie On-Demand-Verkehre wären weitere Möglichkeiten Autofahrten in Emsdetten zu teilen und flexibler zu gestalten.



Carsharing am Emsdettener Bahnhof

Zugangsmedium

Der Wechsel und die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel scheitert häufig an der Zugänglichkeit der verschiedenen Angebote, die durch komplexe Anmeldevorgänge oder unterschiedliche technische Plattformen erschwert wird. Vermehrt etablieren sich daher multimodale Zugangsmedien, bei denen der Anbietende (meist ein Verkehrsverbund oder ÖV-Betreiber) die verschiedenen Angebote bündelt und ein einheitliches Preis- und Abrechnungsverfahren anbietet. Über dieses können auch zusätzliche Anreize durch Vergünstigungen geschaffen werden. Mit dem Zugangsmedium können dann alle eingebundenen Verkehrsmittel wie z. B. der ÖPNV oder Sharing-Systeme (Leihräder, Pkw) genutzt werden.

Derzeit gibt es ein solches Zugangsmedium in Emsdetten noch nicht und die einzelnen Mobilitätsangebote, wie der ÖPNV können nur über eigene Plattformen und Apps (z. B. WestfalenTarif-App, eezy.nrw, wuddi) gebucht werden. Unterschiedliche Ticketsysteme und Preise erschweren damit die Stärkung eines intermodalen Verkehrsverhaltens.

E-Mobilität und Ladeinfrastruktur in Emsdetten

Im Laufe der vergangenen Jahre ist die Elektromobilität durch ein stetiges Wachstum geprägt. Bei den vollelektrischen Autos (Elektroauto mit Batterie) lag der Sprung der Verkäufe von 2019 bis 2020 bundesweit sogar bei 126 Prozent. E-Autos machen jedoch am deutschen Gesamtanteil bisher nur etwa 0,6 Prozent des Pkw-Bestandes aus.

In Emsdetten gibt es insgesamt 5 Pkw-Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten im Stadtgebiet. Davon werden 4 öffentliche Ladesäulen von den Stadtwerken Emsdetten und eine Ladesäule von Procar Automobile Münsterland GmbH betrieben. Die Ladesäulen konzentrieren sich vor allem auf das Bahnhofsumfeld. Sie befinden sich u. a. am Bahnhofsvorplatz, im Parkhaus am Bahnhof und am Rathaus Parkplatz. Im gesamten Kreis Steinfurt gibt es 201 Normalladepunkte und 12 Schnellladepunkte. Auch im ÖPNV wird das Thema Elektromobilität verfolgt. Auf der Linie des Bürgerbusses BB2 wird seit 2019 ein elektrischer Bürgerbus eingesetzt. Darüber hinaus sind die Autos des Carsharing-Anbieters wuddi Elektrofahrzeuge.

Im Radverkehr ist der Anteil der Verkäufe im Bereich E-Mobilität hingegen deutlich höher. 2020 machten E-Bikes bereits rund 40 Prozent aller Fahrradverkäufe aus. Am beliebtesten sind dabei E-Trekking und E-Cityräder sowie E-Mountainbikes. Auch in Emsdetten zeigt sich dieser Trend. Mit dem Emsdettener Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenrädern bzw. Lastenanhängern konnten im Jahr 2021 26 E-Lastenräder gefördert werden. Damit ist die Zahl in den letzten Jahren stetig gestiegen (2019: 13, 2020: 16). Zudem bietet der Emsdettener Verkehrsverein 4 E-Räder zum Verleih an. Neben der Pkw-Ladeinfrastruktur gibt es zudem 6 Ladesäulen für E-Fahrräder, die von den Stadtwerken betrieben werden. Die Fahrradladestationen sind heterogen im Stadtgebiet verteilt und finden sich vermehrt auch am Stadtrand. Die gesamte Ladeinfrastruktur wird über Naturstrom versorgt.



Elektro-Ladesäulen für E-Pkw



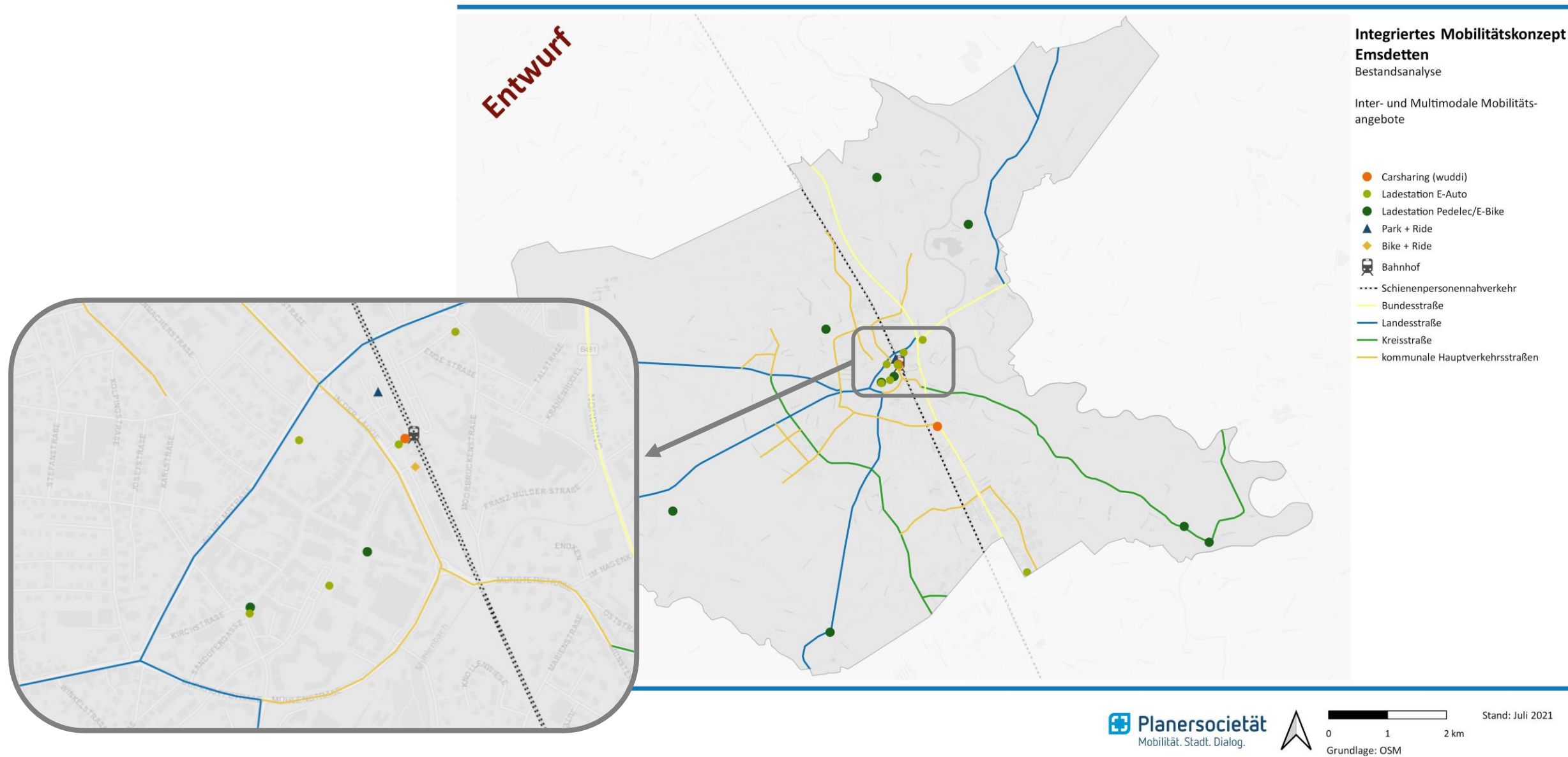
Ladesäule für den Elektro-Bürgerbus



Schließfächer mit Lademöglichkeiten für E-Bike-Akkus

(Quelle: Stadt Emsdetten)

Abbildung 48 Inter- und multimodale Mobilitätsangebote sowie E-Mobilität



Fazit

Zusammengefasst lassen sich insbesondere die Ansätze in der E-Mobilität betonen. In allen relevanten Handlungsfeldern (ÖPNV, Radverkehr, Kfz-Verkehr und Sharing) wurden bereits Maßnahmen wie die Einrichtungen von Ladesäulen im Stadtgebiet oder die Elektrifizierung des Bürgerbusses umgesetzt. Flächendeckend, insbesondere dezentral, fehlen Lademöglichkeiten für E-Pkws. Am Emsdettener Bahnhof sind bereits Schnittstellen für einen Umsteigepunkt erkennbar, an dem ein Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln möglich ist. An den Bushaltestellen im Stadtgebiet sind so gut wie keine Bündelung verschiedener Verkehrsmittel vorhanden. Sharing-Dienstleistungen spielen derzeit nur eine untergeordnete Rolle. Ein fehlendes multimodales Zugangsmedium mit allen Mobilitätsangeboten, welches ein einfaches Umsteigen möglich macht fehlt in Emsdetten derzeit noch.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Potenziale an Einfallstraßen, an denen schon Bus- und/oder Bürgerbushaltestellen vorhanden sind, zum Umstieg von Pkw auf Fahrrad/ÖPNV nutzen
- Möglichkeiten zum Ausbau von Carsharing, ggf. in Kooperation mit Hauptnutzer/in prüfen
- Möglichkeiten zum Aufbau eines Bikesahring-Systems/Implementierung eines Bikesahring-Anbieters prüfen
- Ausweiten von Lademöglichkeiten für E-Pkw- und E-Bikes
- Bündelung verschiedener Verkehrsmittel in einem Zugangsmedium

Stärken

- Informationen auf der Website der Stadt zu Lademöglichkeiten (Kfz + Pedelec) und Schließfächer am Bahnhof
- Bündelung von Mobilitätsangeboten am Bahnhof
- hochwertige P&R-Anlage am Bahnhof mit E-Ladesäulen
- B+R-Anlage am Bahnhof inkl. Lademöglichkeit
- Elektrifizierter Bürgerbus
- Förderung von E-Mobilität, z.B. von E-Lastenrädern
- E-Carsharing

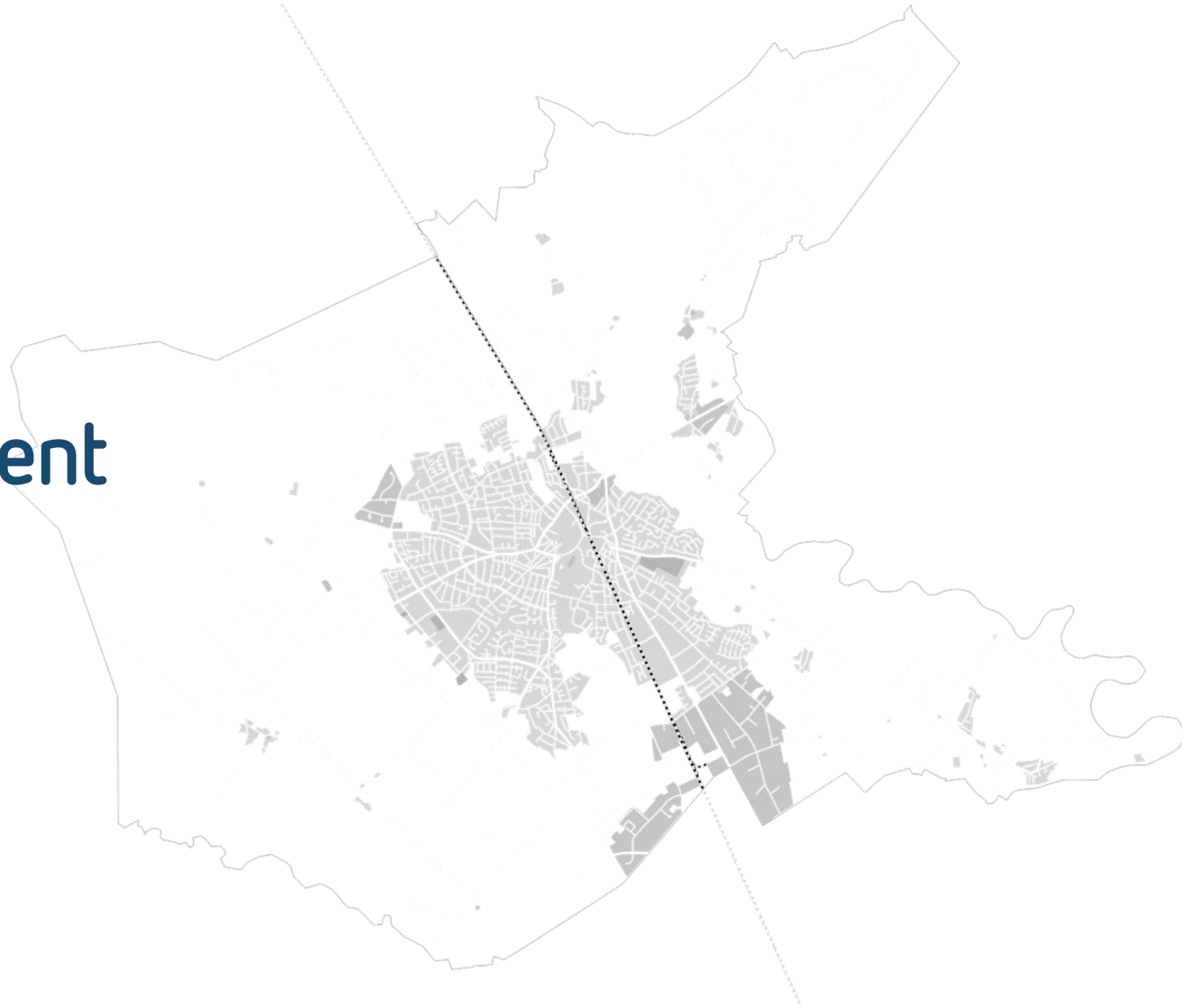
Schwächen

- Noch geringes Carsharing-Angebot
- Kein stationsgebundenes Bikesahring-System
- Bündelung inter- und multimodaler Ansätze in der Innenstadt
- Kein multimodales Zugangsmedium
- Möglichkeiten für ein multimodales Verkehrsverhalten kaum gegeben
- Fehlende dezentrale Lademöglichkeiten für E-Pkw

Onlinebeteiligung

- Wunsch nach Mitfahrerbanken/Mitfahrzentrale
- Ladesäulen in Industriegebieten und an Versorgungseinrichtungen

9. Mobilitätsmanagement und -marketing



Mobilitätsmanagement

Verkehrs- und Mobilitätsmanagement stellt eine wichtige Säule der Mobilität in Emsdetten dar. Im Gegensatz zu umfangreichen baulichen Maßnahmen, wie beispielsweise der Bau eines neuen Fahrradweges, soll mithilfe eines Verkehrs- und Mobilitätsmanagements individuelles Verhalten und Routinen in Richtung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens verändert werden.

Kommunales und regionales Mobilitätsmanagement

Das Thema Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ist in Emsdetten institutionell in der Stadtverwaltung verankert: So beschäftigt sich die zum Fachbereich III gehörende Abteilung „Stadtentwicklung und Umwelt“ mit dem Thema. In dieser ist eine eigene Stelle in Form eines kommunalen Mobilitätsmanagers angesiedelt. Mit der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes, der Kommunalauswertung des Mobilitätsverhaltens in Emsdetten und dem Projekt Klima gab es in der Vergangenheit bereits viele Ansätze des kommunalen Mobilitätsmanagements in Emsdetten aus denen u. a. der runde Tisch Mobilität entstanden ist. Darüber hinaus ist die Stadt Emsdetten 2016 als erste Kommune im Kreis Steinfurt dem Zukunftsnetz Mobilität NRW beigetreten. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät Kommunen insbesondere in den Bereichen kommunales Mobilitätsmanagement und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Im Rahmen dessen finden immer wieder Veranstaltungen wie z. B. der Rollatortag statt.

Auf regionaler Ebene arbeitet der Kreis Steinfurt im Rahmen des Mobilitätsmanagements & Verkehrsentwicklungsplanung an Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement. Im Rahmen dessen wurde ein Arbeitskreis Mobilitätsmanagement aufgebaut, der die ämterübergreifende Zusammenarbeit stärken soll. Im Vordergrund steht der Austausch über und das Initiieren neuer Mobilitätsprojekte.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement bietet Unternehmen und ihren Mitarbeitenden zahlreiche Vorteile und erzielt positive ökologische Effekte. So profitieren Unternehmen von einer höheren Gesundheit ihrer Beschäftigten, Effizienzsteigerungen und damit Kostensenkungen, einem Imagegewinn sowie Umweltwirkungen, etwa in Form von CO₂-Einsparungen. Dabei geht es zum einen um die Mobilität der Mitarbeitenden auf ihrem Weg zu Arbeit, aber auch um die Mobilität während der Arbeitszeit und die Abwicklung von Kundenverkehren.

Emsdettens Mobilitätsmanager ist Ansprechpartner für Unternehmen und öffentliche Arbeitgeber für betriebliches Mobilitätsmanagement. Eine konkrete Maßnahme im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements stellt das vom Regionalverkehr Münsterland (RVM) oder des Westfalen Tarifs zur Verfügung gestellte Job-Ticket dar. Interessierte Unternehmen und Institutionen haben dabei die Möglichkeit ein Job-Ticket zu erwerben. Das Job-Ticket ermöglicht es den teilnehmenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die vergünstigte Nutzung des ÖPNV, auch außerhalb von Fahrten von und zur Arbeitsstelle. Darüber hinaus bietet das Zukunftsnetz Mobilität für die Kommunen und Wirtschaftsförderung u.a. Fachberatungen für Unternehmen an und unterstützen bei der Ansprache.

Zudem gibt es bereits viele Ansätze zur Organisation der internen dienstlichen Mobilität der Emsdettener Stadtverwaltung. Bereits 2013 hat die Stadtverwaltung das erste E-Auto angeschafft. Bis 2019 sind mittlerweile zwei Weitere hinzugekommen sowie zwei E-Bikes für die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung. Auch der Baubetriebshof wurde 2020 mit 2 Elektro-Nutzfahrzeugen und zwei E-Lastenrädern ausgestattet. Seit 2017 stehen den Mitarbeitenden 6 E-Bikes zur Verfügung. Neben dem Austausch des Fuhrparks mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen sowie einem Fokus auf E-Bikes steht die stärkere Verlagerung der dienstlichen Mobilität auf Verkehrsträger des Umweltverbundes im Vordergrund.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Viele Eltern bringen täglich ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, wodurch zu Schulbeginn und Schulende oft unübersichtliche und gefährliche Situationen vor den Schulen auftreten. Durch viele haltende Fahrzeuge werden beispielsweise die Sichtbeziehungen eingeschränkt und damit das Queren von Straßen für Kinder erschwert. Zudem kann dadurch auch die Anfahrt mit dem Bus verzögert werden, wenn Fahrzeuge im Bereich von Bushaltestellen anhalten. Diese auch unter dem Begriff „Elterntaxi“ bekannte Problematik macht die Relevanz eines schulischen Mobilitätsmanagements deutlich. So ist der tägliche Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule für Kinder und Jugendliche wichtig, um möglichst früh zu lernen, sich im Straßenverkehr zu orientieren und sicher fortzubewegen. Ein schulisches Mobilitätsmanagement setzt genau daran an, indem es unter besonderen Sicherheitsaspekten die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördert. Eine Maßnahme im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements sind Schulwegepläne. Sie bilden eine Schnittstelle zwischen infrastrukturellen Maßnahmen und Überzeugungs- und Öffentlichkeitsarbeit. Schulwegepläne zeigen Eltern und Kindern auf, welche Wege zur jeweiligen Schule am geeignetsten sind für den Weg zu Fuß oder mit dem Rad. Das Thema Schulwegepläne ist in Emsdetten derzeit noch nicht institutionell verankert. Allerdings erstellen die Schulen wie z.B. die Johannesschule selbst Schulwegepläne. Darüber hinaus spielt das Thema Verkehrserziehung an den Emsdettener Schulen bereits eine große Rolle. Im ersten Schuljahr findet in der Regel eine gemeinsame Veranstaltung mit der Verkehrspolizei statt. In dieser wird Kindern und teilweise Eltern die wichtigsten Punkte für einen sicheren Schulweg beigebracht. Begleitet von der Verkehrspolizei wird mit Schülerinnen und Schülern der dritten und/oder vierten Klassen jährlich eine Radfahrprüfung durchgeführt. Diese beinhaltet sowohl theoretische als auch praktische Module, sodass die Schülerinnen und Schüler ein sicheres Verhalten mit dem Fahrrad im Straßenverkehr erlernen. Weiterhin bietet die Polizeidirektion eine Überprüfung der Fahrräder auf ihre Verkehrssicherheit an.

Auch an den weiterführenden Schulen ist die Verkehrserziehung immer noch ein wichtiges Thema. In der jährlich stattfindenden Projektwoche beschäftigen sich die Schülerinnen und Schüler der 5. Klasse der Käthe-Kollwitz-Realschule mit Themen rund um die Verkehrserziehung.

Daraus entstanden ist u.a. die Fahrradselbsthilfewerkstatt. Die Fahrradwerkstatt kann von allen Personen der Schule kostenlos genutzt werden und soll den Schülerinnen und Schülern ein sicheres Fahrverhalten sowie das Durchführen kleinerer Reparaturen beibringen.

Die Stadt Emsdetten unterstützt Schülerinnen und Schüler bei einem sicheren Schulweg indem sie Schulwegjahreskarten (Übernahme der Fahrtkosten durch die Stadt) für Kinder und Jugendlichen ausstellt, deren Schulweg bei Grundschulen mehr als 1 km Luftlinie, bei weiterführenden Schulen mehr als 2 km Luftlinie und in der Sekundarstufe II mehr als 3 km Luftlinie entfernt ist.

Mit der Mitwirkung des Jugendamtes am Runden Tisch Mobilität in Emsdetten wurde das Thema Mobilität und Verkehr in den letzten Jahren verstärkt in die Schulen und Kindertagesstätten gebracht. So wurden 2018 bis 2019 z.B. 18 Kindertagesstätten mit Verkehrssicherheitspaketen zur spielerischen Verkehrserziehung ausgestattet.



Kinder laufen ihren Schulweg ab

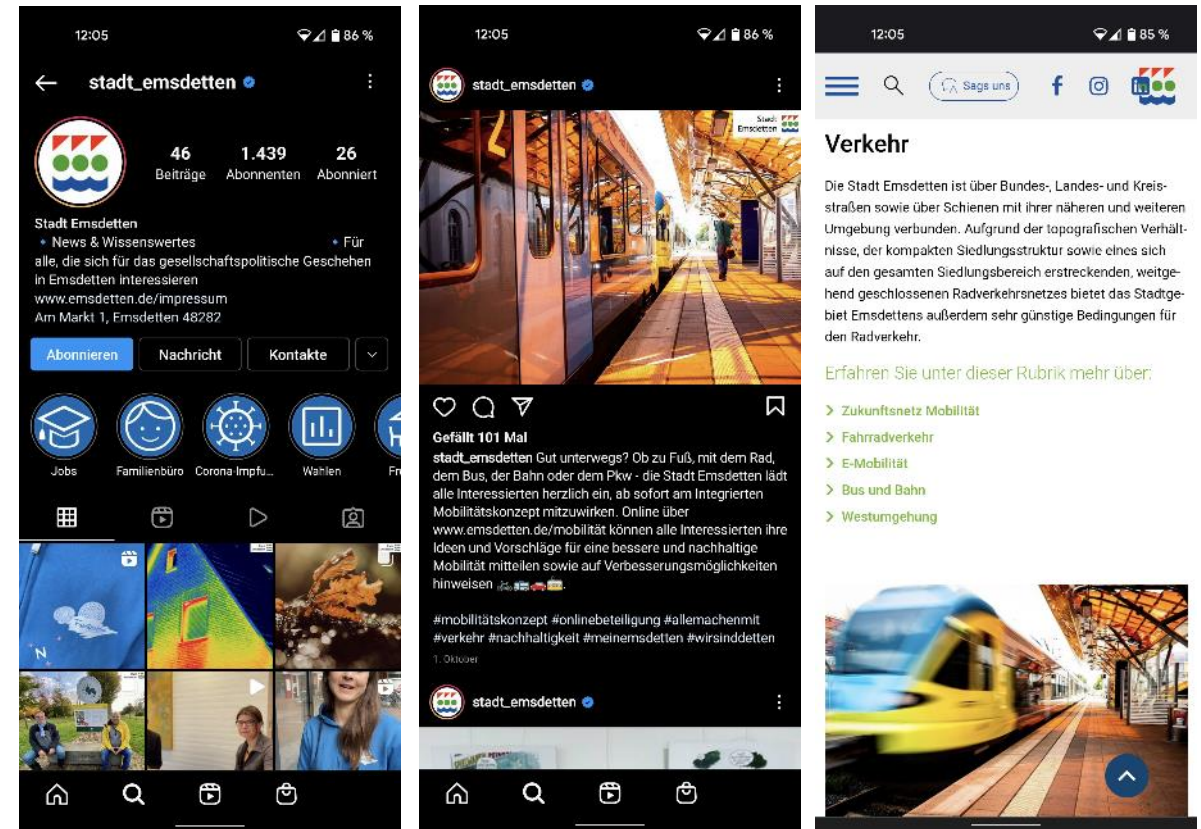
Veranstaltungen und Kampagnen

Zur Förderung des Radverkehrs bewirbt die Stadt Emsdetten u.a. die Aktion STADTRADELN, bei der alle Menschen, die in Emsdetten wohnen, arbeiten oder vereinsangehörig sind teilnehmen können. Die Teilnehmenden bilden gemeinsam Teams und tragen dabei gefahrene Kilometer online ein. Neben der Stadtverwaltung bilden auch diverse Schulen und Unternehmen in Emsdetten eigene Teams. Somit bietet die Aktion STADTRADELN sowohl Anknüpfungspunkte für ein kommunales und betriebliches als auch ein schulisches Mobilitätsmanagement. Neben diesem deutschlandweiten Event gibt es aber auch noch Emsdetten spezifische Veranstaltungen zum Thema Mobilität wie das jährliche „Anradeln“ mit kleinem Stadtfest bei der Emsdettener Acht, welche vom Verkehrsverein Emsdetten e.V. und den Radwanderfreunden Münsterland e.V. seit fast 25 Jahren organisiert wird. Zusätzlich gibt es noch das Sattelfest bei dem die gesamten Ems-Anrainer „Anradeln“ und der Austragungsort jährlich rotiert. Im Jahr 2021 hätte das Sattelfest gemeinsam mit der Emsdettener Acht in Emsdetten stattfinden sollen, wurde aber auf Grund der Corona-Pandemie auf das Jahr 2022 verschoben. Auch im Rahmen des Stadtfestes Emsdettener September gibt es immer wieder zahlreiche Aktionen und Stände, die sich z. B. mit dem Thema Nachhaltigkeit beschäftigen. Im Rahmen der Aktion „Sicher in Emsdetten“ haben Schülerinnen und Schüler gemeinsam mit Rentnerinnen und Rentnern z. B. im Jahr 2018 gemeinsam die Innenstadt auf Gefahrensituationen und gelungene Verkehrsregelungen untersucht. Auch im Jahr 2021 wurde der Förderbescheid für Verkehrssicherheitsaktionen im Rahmen von „Sicher in Emsdetten“ bewilligt. Die Veranstaltungen und Aktionen werden regelmäßig auf dem städtischen Facebook- und Instagram-Kanal sowie der Homepage beworben.

Smart City Strategie Emsdetten

Mit der 2018 beschlossenen Smart City Strategie verfolgt die Stadt Emsdetten das Ziel in Hinblick auf den Trend der Digitalisierung eine moderne und nachhaltige Stadtentwicklung zu verstetigen. Dabei stehen u.a. Themen wie die Digitalisierung der Stadtverwaltung, die effiziente und umweltschonende Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur oder die Wirtschaftsfähigkeit im Vordergrund.

Abbildung 49 Internetauftritt der Stadt Emsdetten



Fazit

In Emsdetten gibt es bereits viele Veranstaltungen und Aktionen, die auf das Thema Mobilität und das Rad fahren aufmerksam machen und dafür werben. Zur Bewerbung nutzt die Stadt Emsdetten unterschiedliche Social-Media-Kanäle. Als Mitglied des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Gründung einer AG Mobilität ist das Thema Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung verankert. Auch sind Ansätze nachhaltiger dienstlicher Mobilität durch die Bereitstellung von Fahrrädern und E-Mobilität bereits in der Stadtverwaltung sichtbar.

Zentrale Handlungserfordernisse

- Kommunales Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung als Vorreiterrolle weiter ausbauen
- Betriebliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen stärken

Stärken

- Mitglied des Zukunftsnetzes Mobilität NRW
- AG Mobilität gegründet
- Teilnahme am STADTRADELN seit 2017
- Zahlreiche Verbände (z.B. Verkehrsverein Emsdetten e.V., ADFC Ortsgruppe Emsdetten)
- Breit aufgestellter Internet- und Social-Media-Auftritt
- Stelle eines städtischen Mobilitätsmanagers
- Aufklärung und Aktionen an Schulen/Schulwegeplanung
- Ansätze zur Organisation der internen dienstlichen Mobilität der Emsdettener Stadtverwaltung

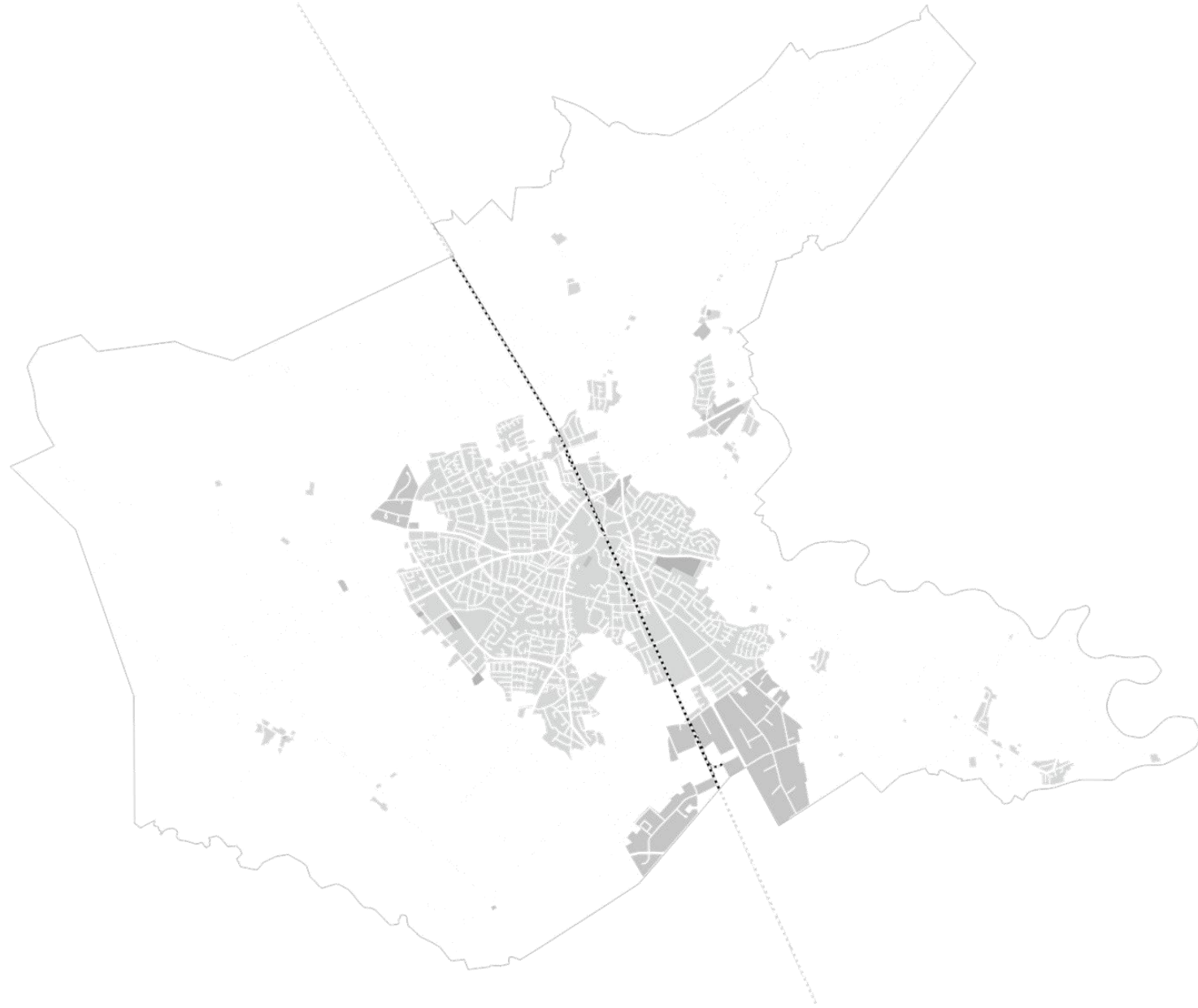
Schwächen

- Betriebliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Onlinebeteiligung

- Städtische Plattform zum WallboxSharing

10. Onlinebeteiligung



Onlinebeteiligung im Herbst 2021



682



262



6128



1495

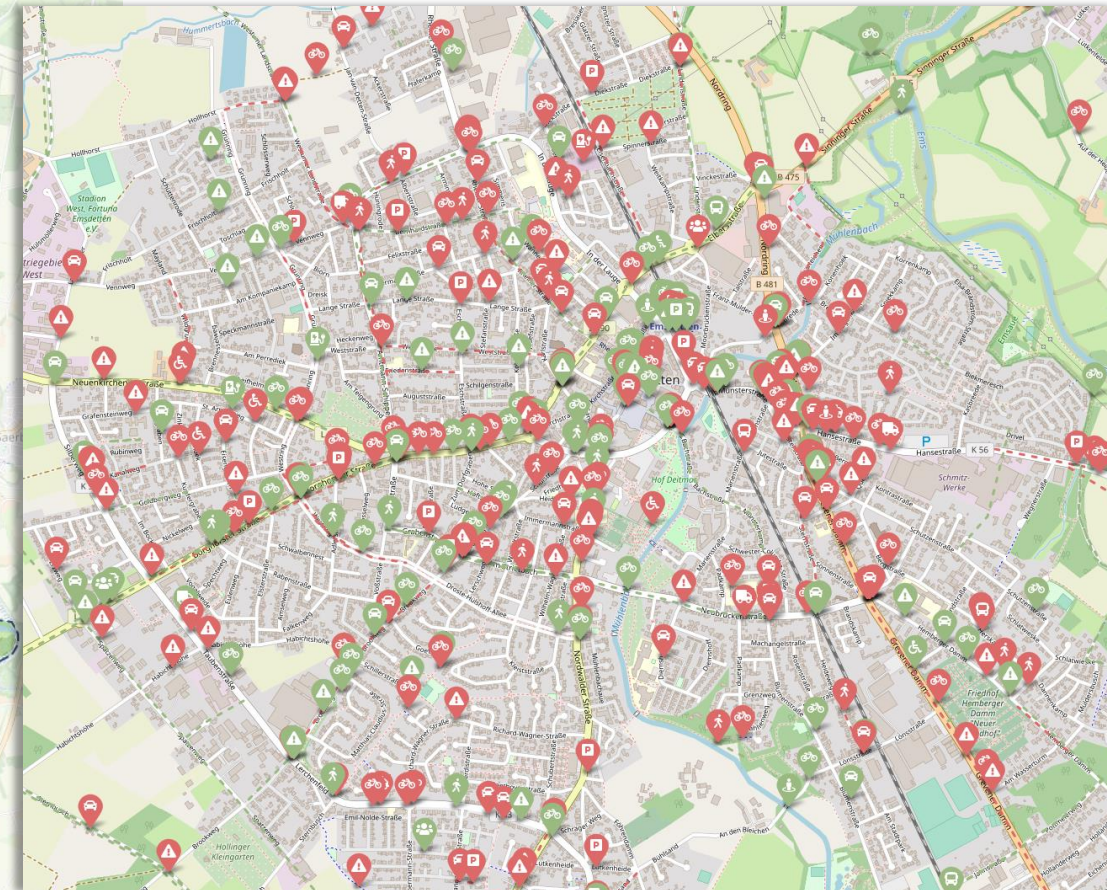
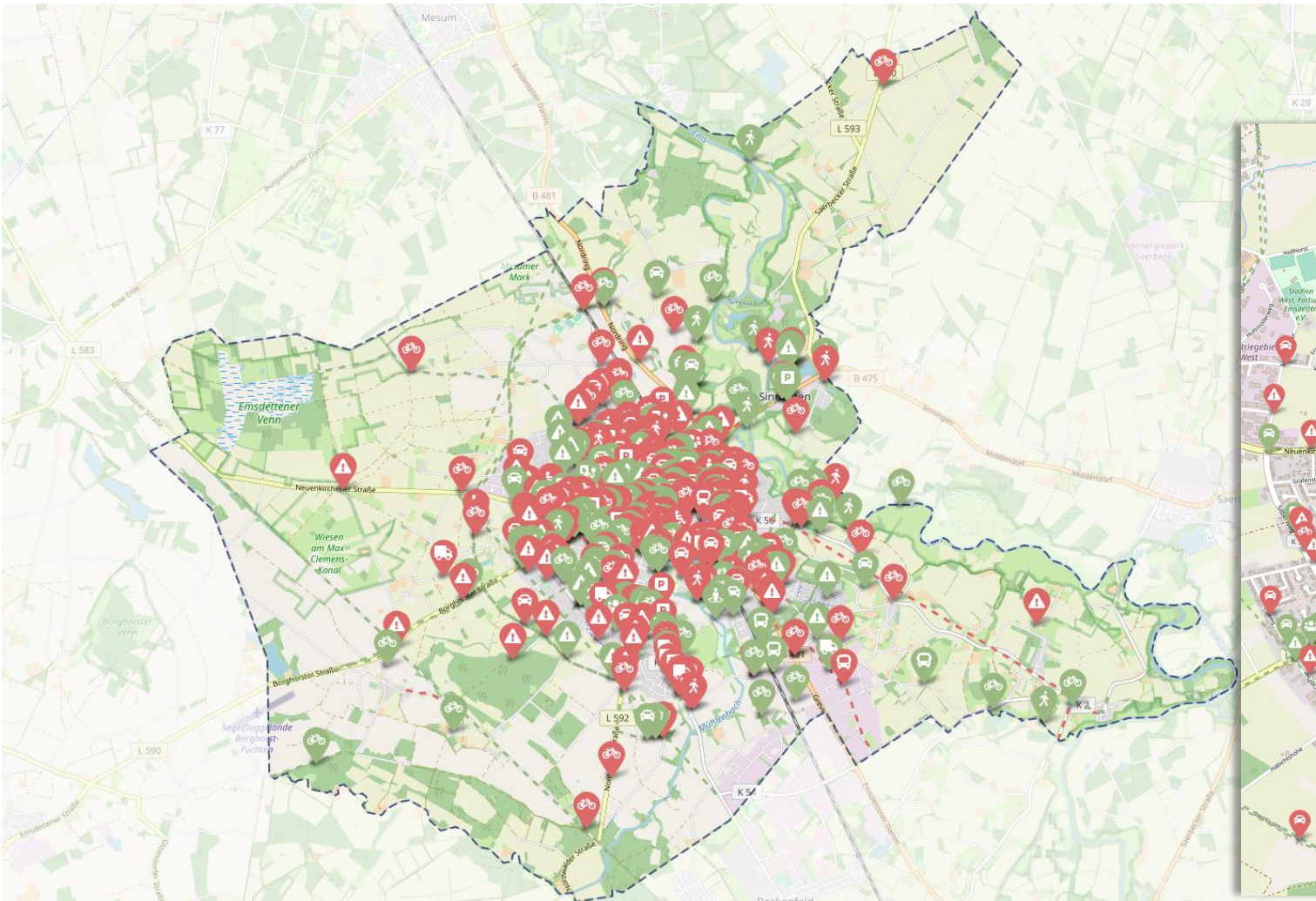


Tabelle 6 Anzahl der Einträge nach Themenfeld und Kategorie

	Idee	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 öff. 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: **7.623**
- Anzahl der „Daumen hoch/runter“ Kommentare: **1.448**

 1. Idee zur Verbesserung der Verkehrssituation am AWO Kinderkotten

- Inhalt: Hinweisschild „Achtung Kindergarten“, gefährliche Überquerung Im Hagenkamp, Geschwindigkeitsüberschreitung
- Statistik: 129 Likes | 4 Kommentare mit insgesamt 59 Likes

 2. Verkehrssicherheit an der Josefschule

- Inhalt: Elterntaxis, Park- und Halteverbot
- Statistik: 85 Likes | 9 Kommentare mit insgesamt 172 Likes

 3. Reckenfelder Straße – Westumgehung

- Inhalt: Verlagerung des Durchgangsverkehr auf Westumgehung
- Statistik: 82 Likes | 29 Dislikes

 4. Westring – Parken am Straßenrand / auf dem Gehweg

- Inhalt: rechtswidriges Parken auf dem Gehweg, Einschränkung anderer Verkehrsteilnehmenden
- Statistik: 65 Likes

 5. Querungshilfe für Fußgänger – Borghorster Straße

- Inhalt: Querungshilfe der Borghorster Straße auf Höhe Kupfergraben / Rabenstraße, Schulweg
- Statistik: 58 Likes | 3 Dislikes | 3 Kommentare mit insgesamt 51 Likes

Borghorster Straße

- **Ist-Situation:** 50 km/h, Gehweg „Radverkehr frei“, Mehrzweckstreifen
- Radfahren auf der Fahrbahn: durch Mehrzweckstreifen gefährlich
- Radfahren auf dem Gehweg: unzureichende Breite, „Slalompiste“
- Geschwindigkeitsverstöße
- Für Radverkehr gefährliche Kreuzung Amtmann-Schipper-Str.



Hansestraße /Münsterstraße

- **Ist-Situation:** abknickende Vorfahrt, 30 km/h, keine benutzungspflichtige Radwege
- Radverkehrsführung unklar
- Kfz-Rückstau von der Kreuzung Grevener Damm/Hansestr. verstopft die abknickende Vorfahrt



Brookweg

- **Ist Situation:** 50 km/h, ab Am Strietbach 30 km/h, Gehweg, Fahrradpiktogramme
- Missverständnisse und Unwissen bzgl. Fahrradpiktogrammen
- Ideen: Fahrradstraße, Halteverbot, Tempo 30



Silberweg

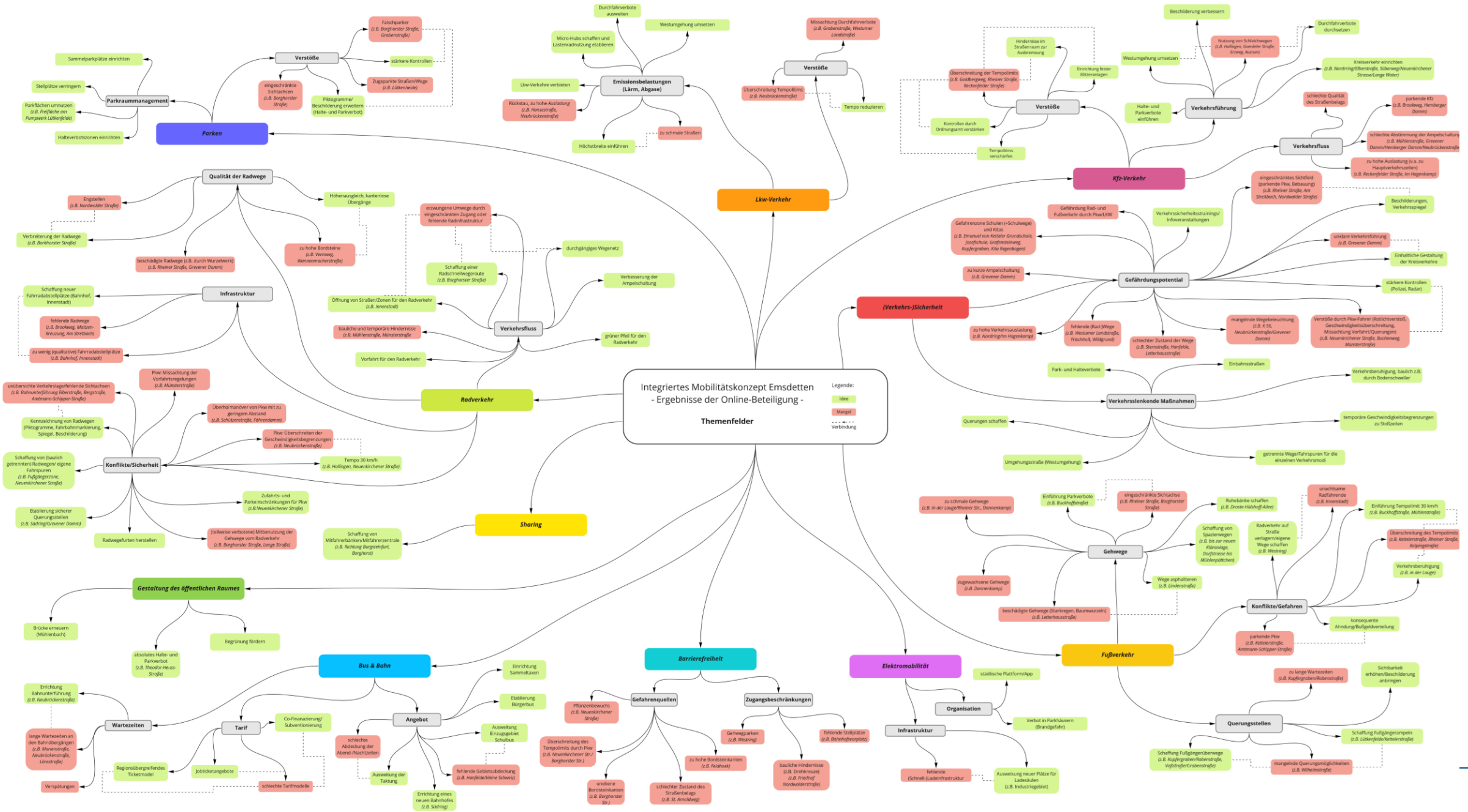
- **Ist-Situation:** Tempo 50, Radverkehr-Schutzstreifen, einseitiger Gehweg
- Missverständnisse und Unwissen bzgl. Schutzstreifen
- Ruhender (Lkw-)Verkehr gefährdet Verkehrssicherheit



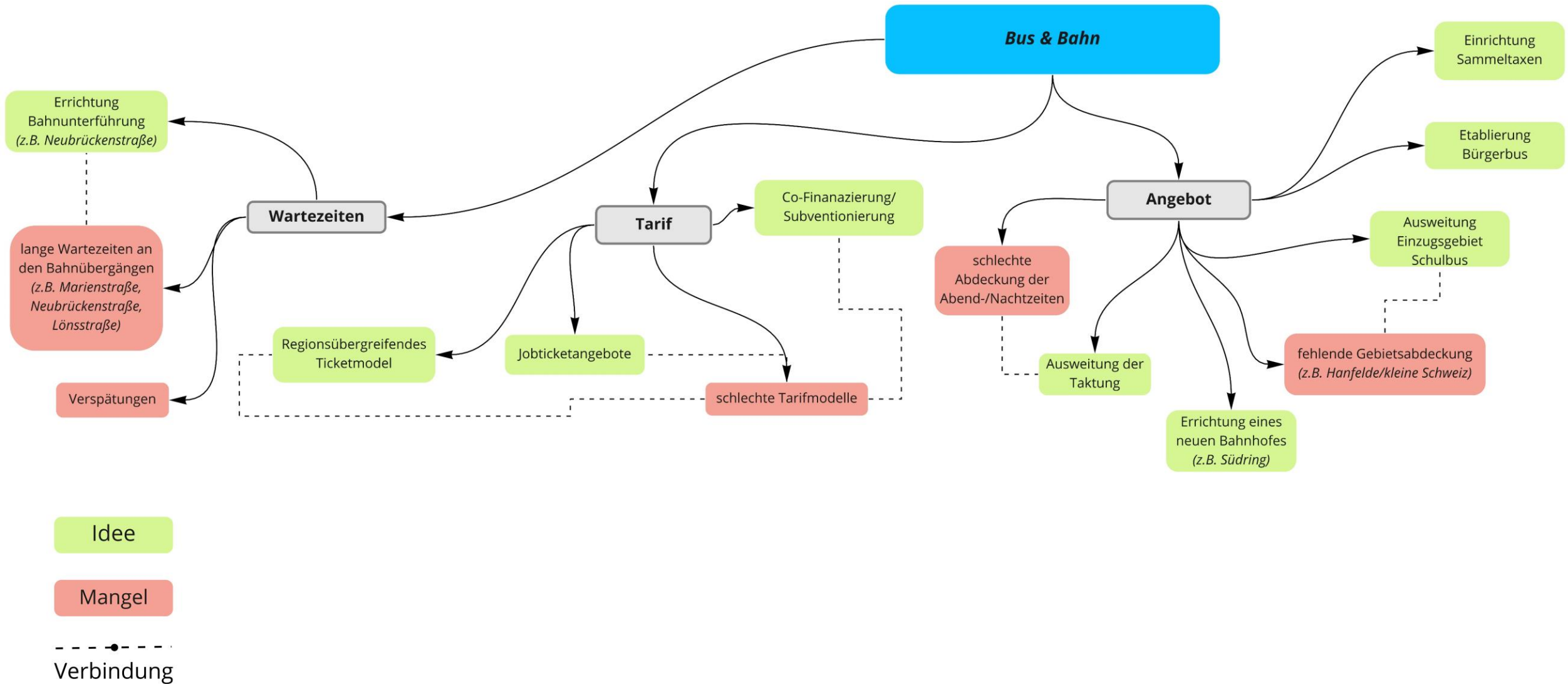
Kreisverkehre

- **Ist-Situation:** keine einheitliche Gestaltung der Kreisverkehre in Emsdetten
- Kreisverkehr Borghorster Str./Erzweg/Spatzenweg: Fuß- und Radverkehr hat keinen Vorrang, Gefahrenstelle v.a. für Kinder
- Kreisverkehr Lerchenfeld/Richard-Wagner-Str./Max-Liebermann-Str.: Radverkehr wird plötzlich auf Fahrbahn geführt

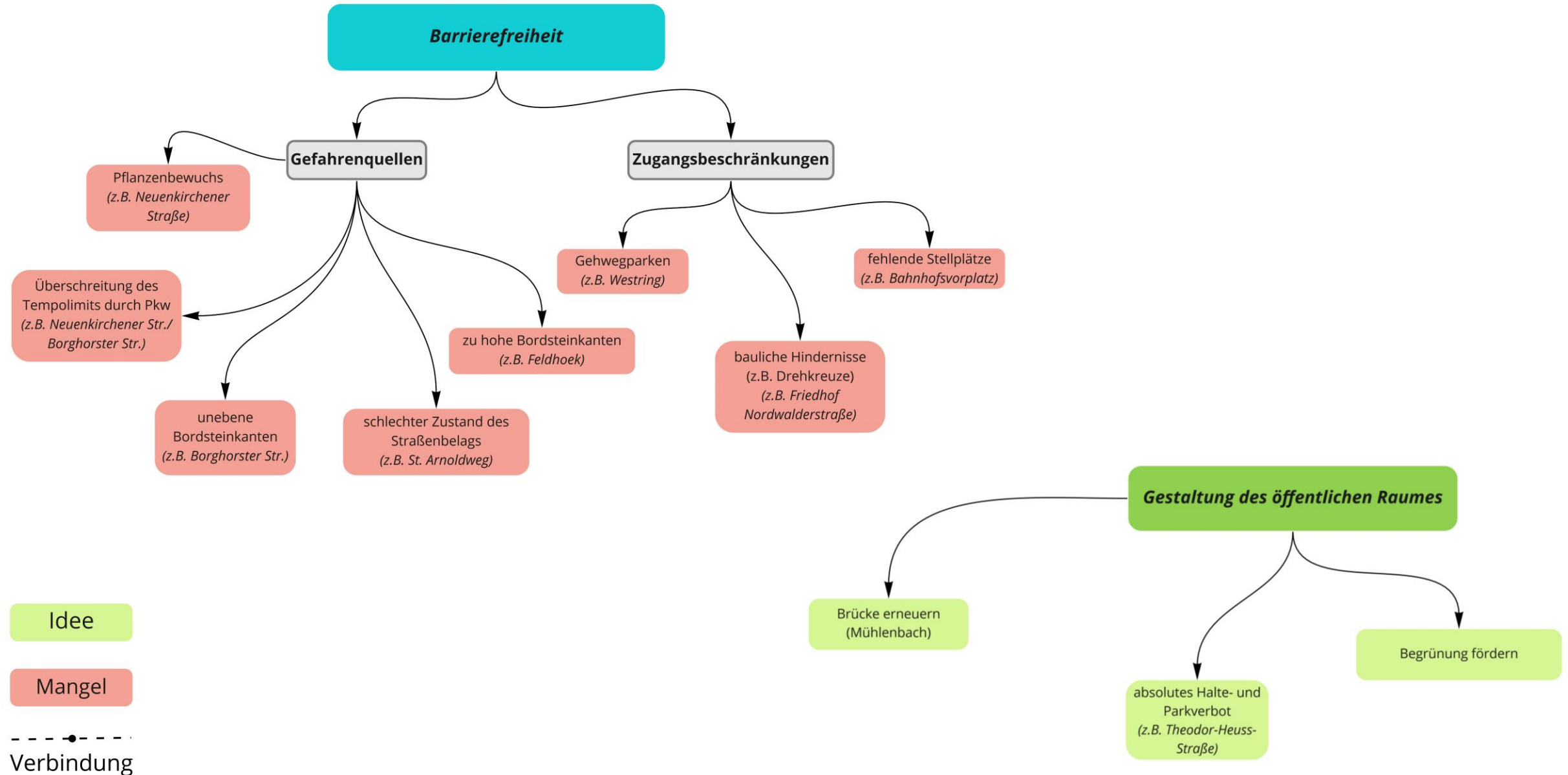


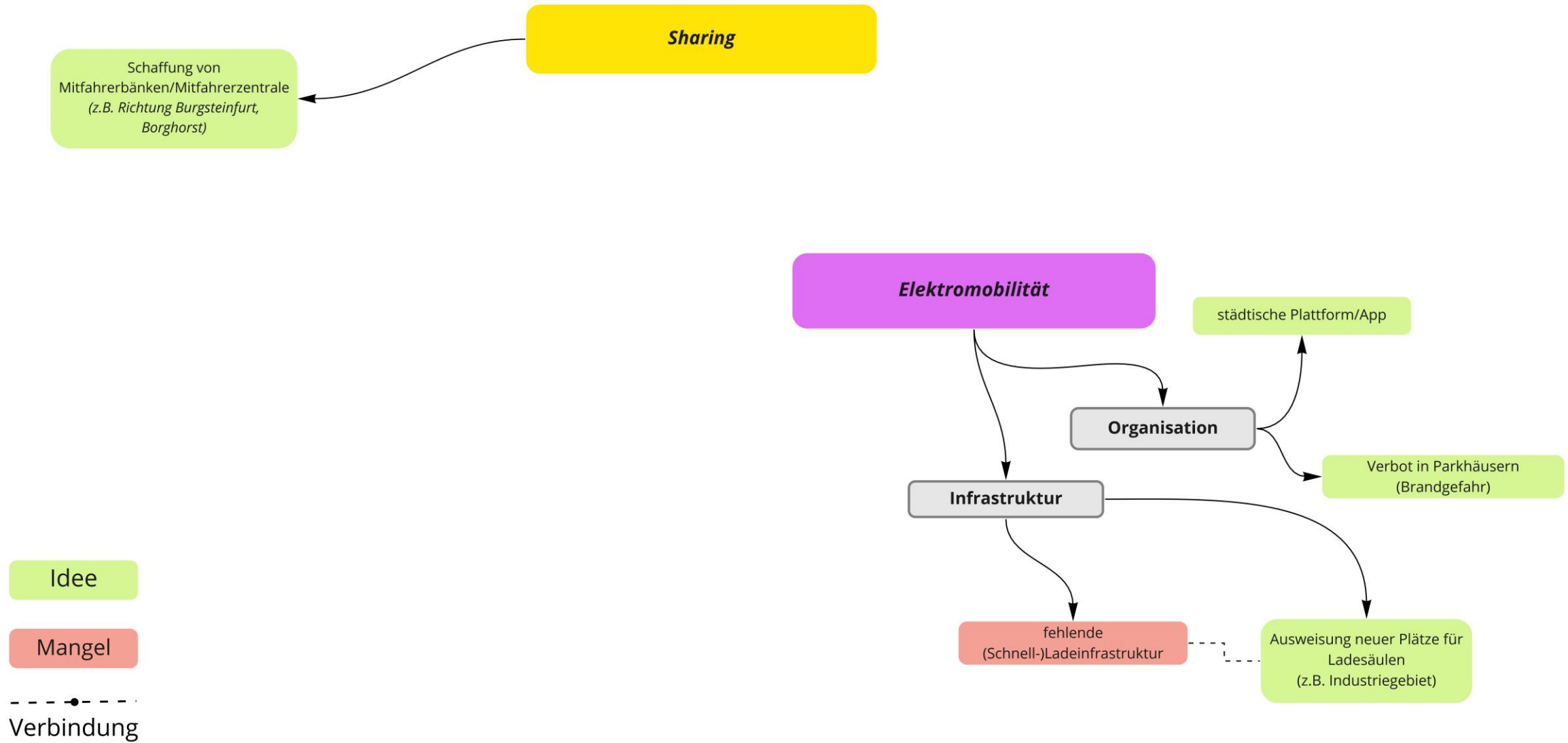


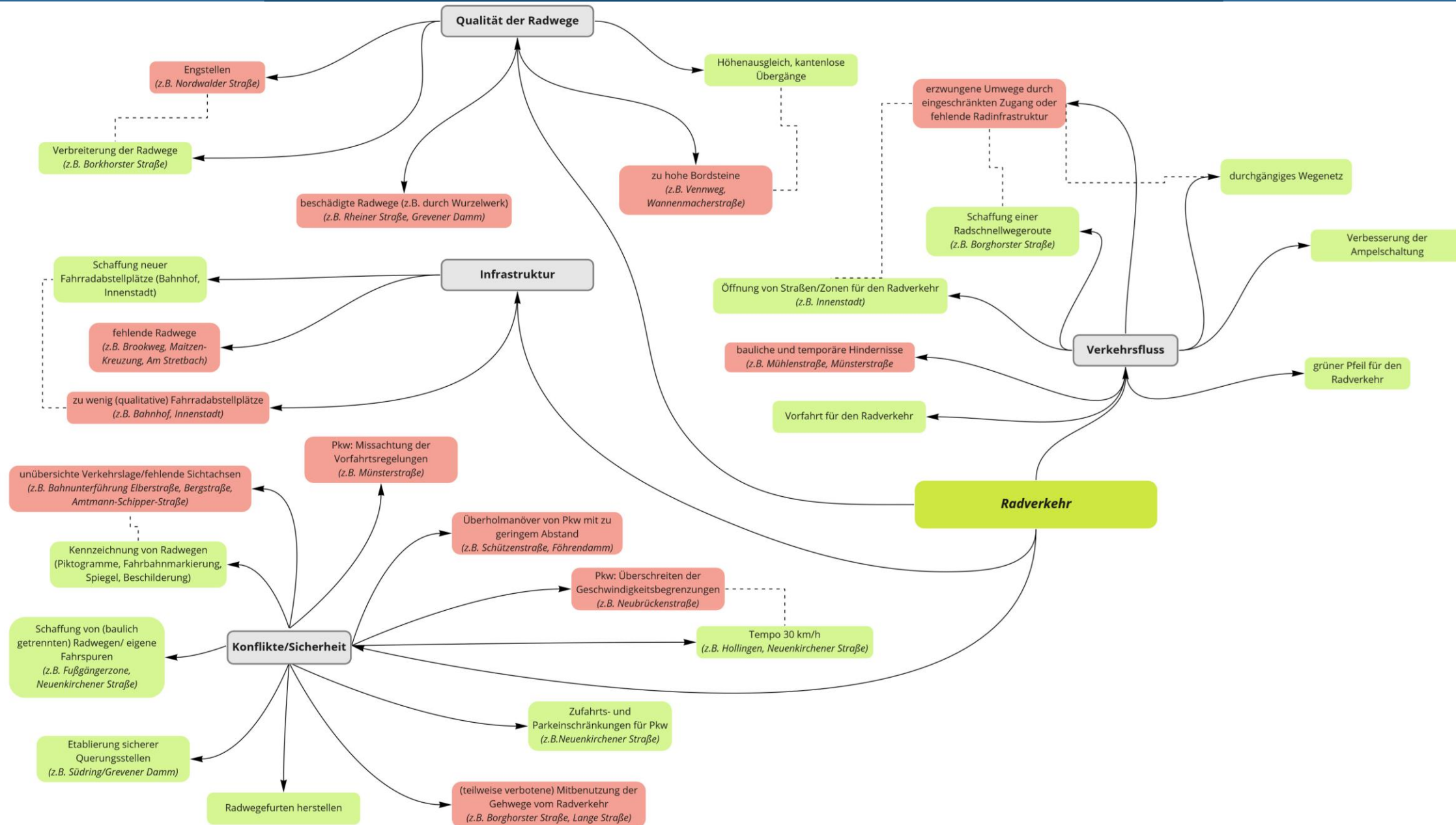


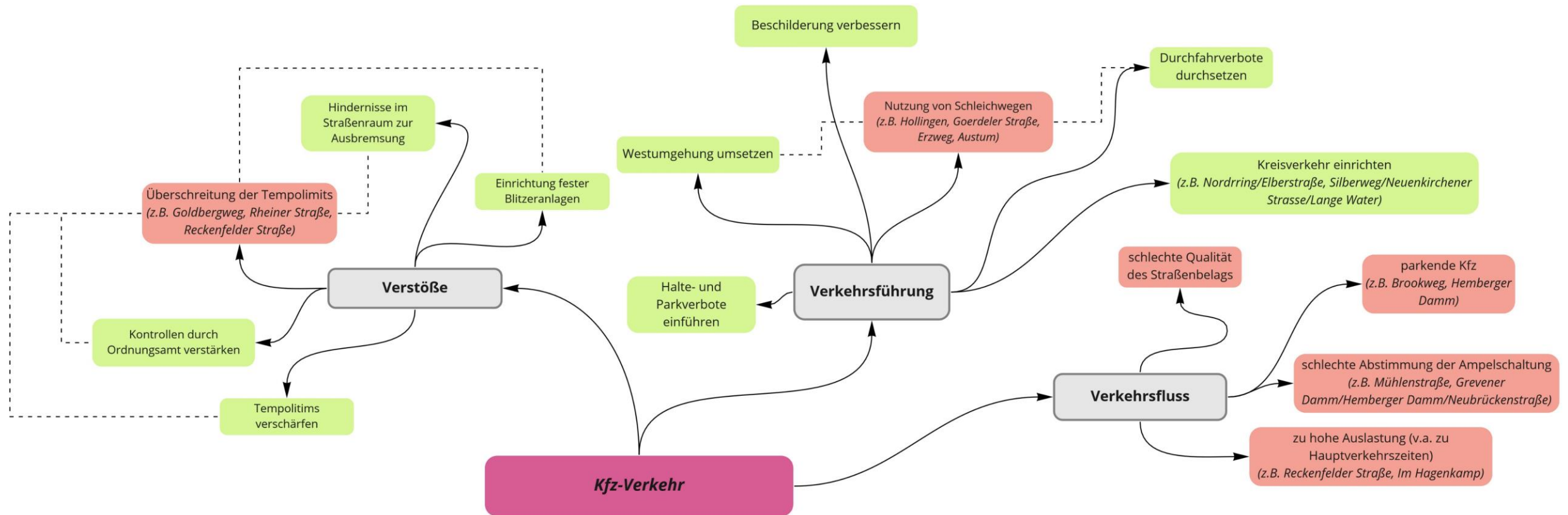








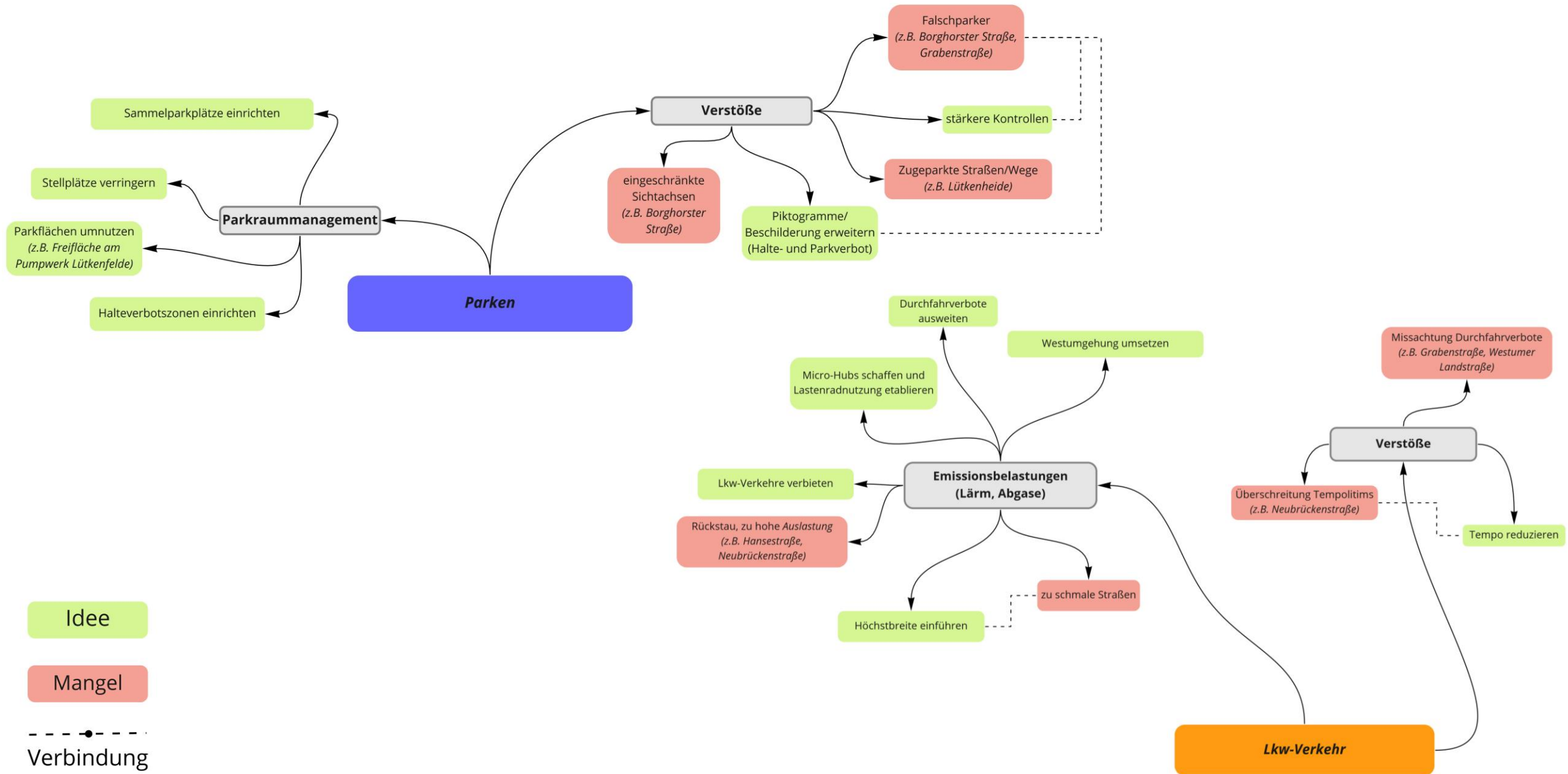




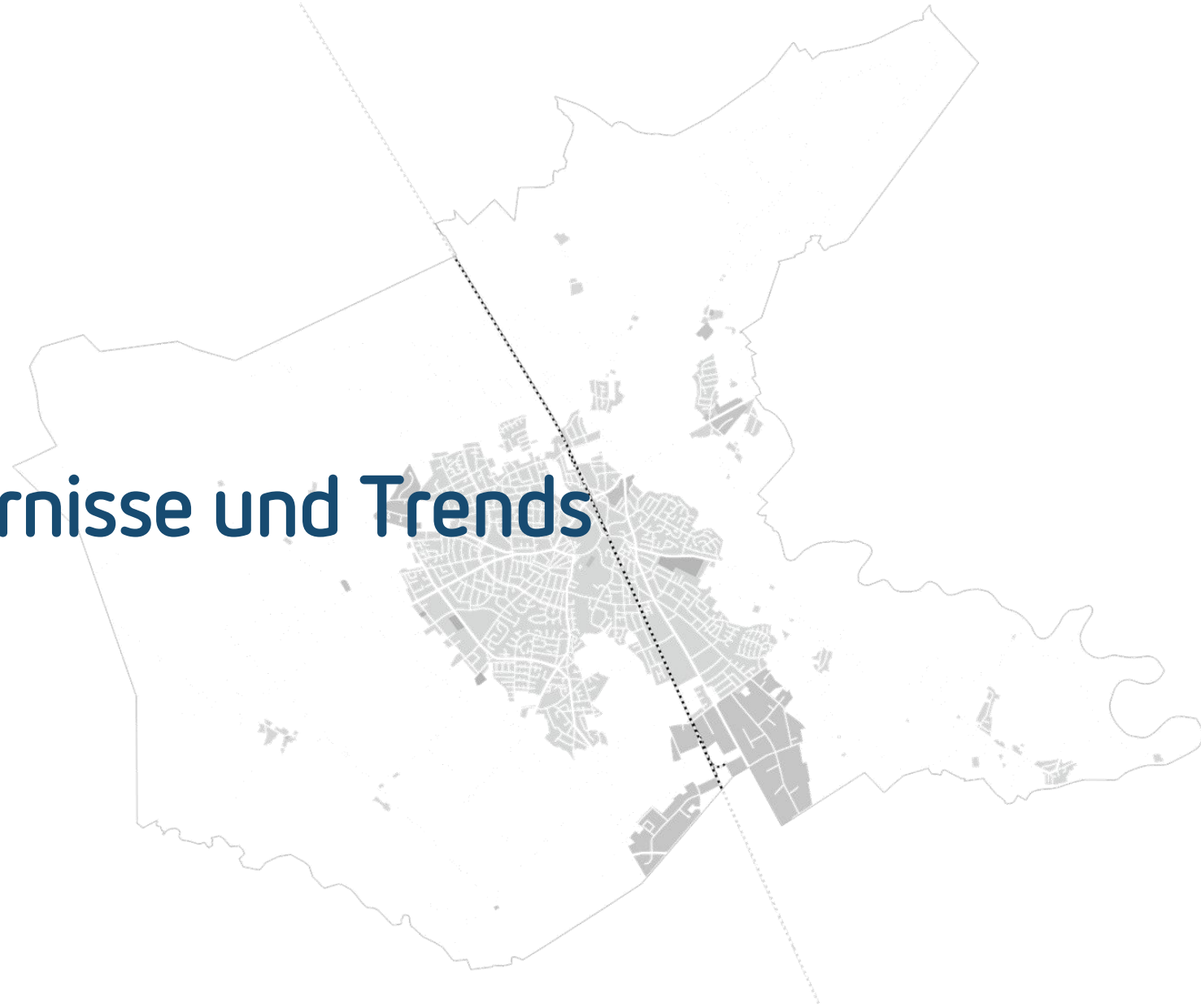
Idee

Mangel

Verbindung



11. Handlungserfordernisse und Trends



Synthese aus Analyse (Handlungserfordernisse)

- Fast gleichbleibende Bevölkerungsentwicklung in Emsdetten bis 2035, stark wachsender Anteil Älterer (und allgemeiner Trend: Steigende Mobilität älterer Personen) → **Erforderliche Ausweitung der Barrierefreiheit**
- Potenziale zum Wechsel auf **umweltfreundliche Verkehrsträger** forcieren (Erhöhung des Radverkehrs- sowie ÖPNV-Anteils; Stärkung des ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV)
- Integrierte Straßenraumgestaltung, die dazu beiträgt, die unterschiedlichen Straßenraumanprüche adäquat zu berücksichtigen und dabei die Themen **Nahmobilität und Aufenthaltsqualität** stärker als bislang in den Fokus rückt.
- **Nahmobilitätsachsen** abseits der Hauptverkehrsstraßen stärken (z.B. Westring als Nahmobilitätsachse)
- Verträgliche Abwicklung des **Kfz- und Wirtschaftsverkehrs**: Sicherung der Erreichbarkeit, aber auch Verhinderung von regelwidrig abgestellten Kfz und Einhaltung von zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeiten
- Gute Bedingungen für **Pendler** (in beide Richtungen!)
- Förderung kleinteiliger Strukturen (Nahversorgung + Soziale Infrastruktur) hinsichtlich „**Stadt der kurzen Wege**“ (auch außerhalb der Innenstadt)

Annahmen und Trends (**noch nicht final**)

- Umstiegswille von Auto auf Fahrrad und ÖPNV auf Land fast so groß wie in der Stadt (Kfw-Studie)
 - Elektrifizierung des Radverkehrs ermöglicht weitere Wegestrecken / stärkt Stadt-Umland-Beziehungen
 - Modal-Shift der Stadtbevölkerung zum Umweltverbund
- Teilen statt Besitzen bzw. Nutzen statt Besitzen: Förderung von Sharing (Kfz + Radverkehr)
- Aufenthaltsqualität und Urbanität
- Gemeinschaftliche Planung Stadt und Region („partizipativ planen, kooperativ agieren“): verkehrsvermeidende Siedlungs- und Infrastrukturplanung
- Verstärkt Homeoffice, Abnahme von Pendlerwegen in die Umlandgemeinden („New Work“)
- Individualisierung (Individualisierung prägt Wertesysteme, Konsummuster und Alltagskultur gleichermaßen. Im Kern bedeutet Individualisierung die Freiheit der Wahl.)
 - Anstieg des individuellen Erledigungs- und Freizeitverkehrs
 - Noch mehr Flexibilität bei der Wahl des alltäglichen Verkehrsmittels
- Optimierte Lebens- und Zeitmanagement → Mobilitätsangebote reagieren auf individuelle Anlässe und persönliche Vorlieben
- Lieferverkehr durch KEP-Dienstleistungen und Paketvolumen steigen weiter an
- Quartierszentren gewinnen an Bedeutung („Stadt der kurzen Wege“, 15-Minuten-Stadt)
- Absehbare technische, gesellschaftliche, ökologische und ökonomische Entwicklungen
- E-Mobilität
- Digitalisierung und Vernetzung/Smart City/Smart Governance