

Integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Ostbevern

Umwelt- und Planungsausschuss

Datum: 24.11.2022

Inhalt

1 Ziele und Vorgehensweise

2 Bestandsaufnahme und -analyse

3 Weiteres Vorgehen und Zeitplan



Ziele und Vorgehensweise

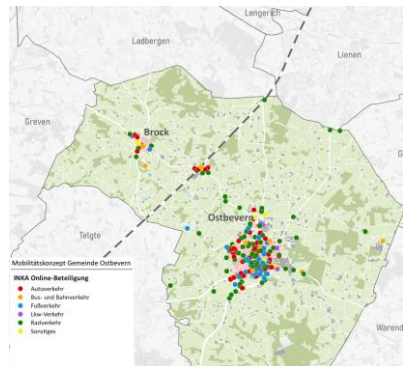
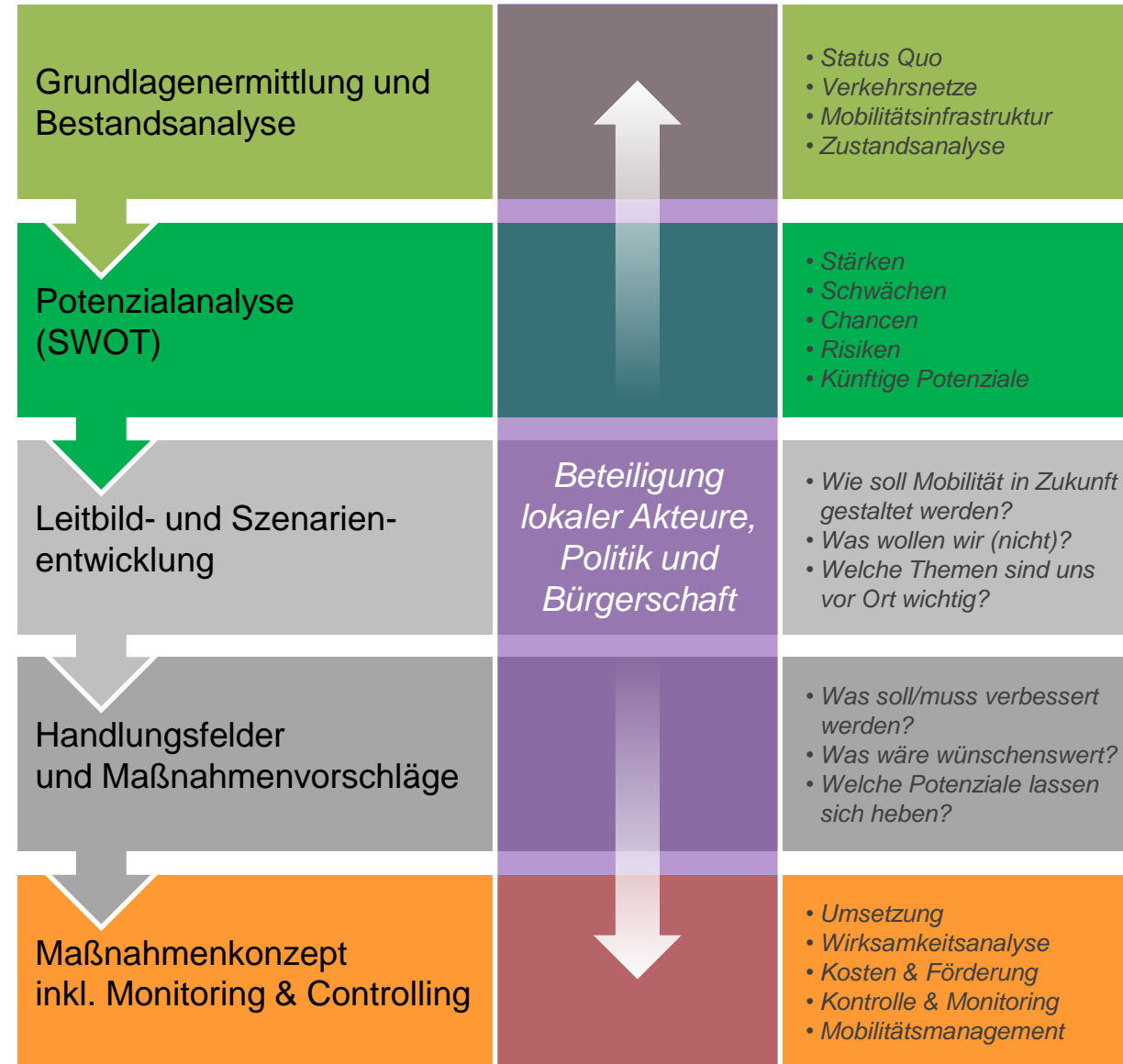
Was ist ein Integriertes Mobilitätskonzept?

- **Zielsetzung**
 Entwicklung eines integrierten Handlungskonzeptes mit konkreten Lösungsansätzen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität.
- Betrachtung aller Verkehrsarten mit kommunalem Bezug (i.d.R. exkl. Schiffsverkehr, Luftverkehr, Schienengüterverkehr)
 - **Motorisierter Individualverkehr** (Pkw, Lkw, Lieferverkehre, usw.)
 - **ÖPNV** (Busverkehr, Schienenpersonennahverkehr, Bedarfsverkehre)
 - **Radverkehr**
 - **Fußverkehr**
 - **Trends & Innovationen** (Mikromobilität, E-Mobilität, On-Demand, Sharing-Angebote, Autonomes Fahren, Digitalisierung, usw.)
 - **Mobilitätsmanagement** (Multimodalität, Mobilstationen, Information, Öffentlichkeitsarbeit, Einbindung der Akteure, Monitoring, usw.)
- **Ergebnis**
 Maßnahmenkatalog aus einem abgestimmten Leitbild zur Entwicklung der Mobilität mit kurz-, mittel-, und langfristigen Strategien.

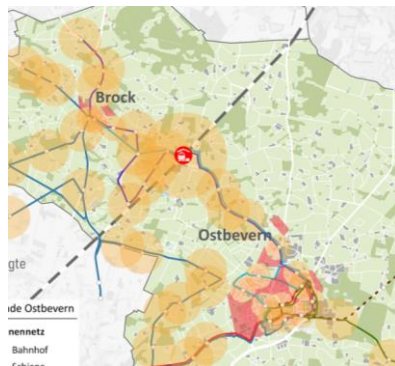


Vorgehensweise beim Integrierten Mobilitätskonzept

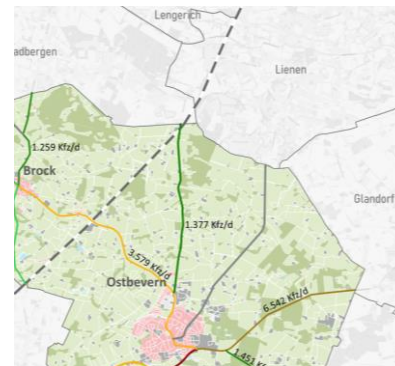
- Insgesamt können ungefähr fünf Arbeitsschritte unterschieden werden:
 - Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse
 - Potenzialanalyse (SWOT)
 - Leitbild- und Szenarientwicklung
 - Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge
 - Maßnahmenkonzept (inkl. Monitoring & Controlling)
- Einbettung in eine breite Beteiligung



Beispiel: INKA



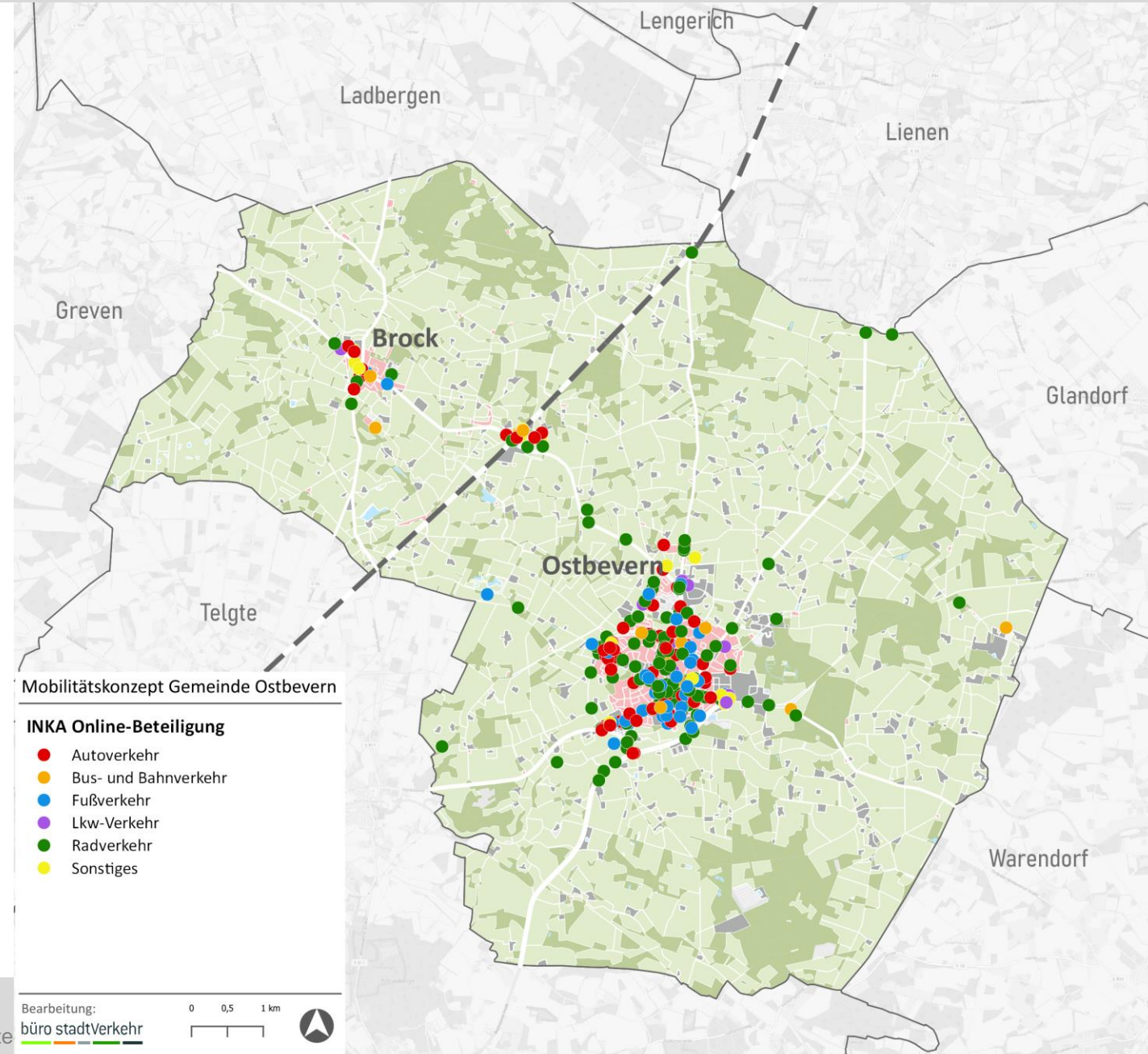
Beispiel: ÖPNV-Erschließung



Beispiel: DTV

Ergebnisse Online-Beteiligung

- Aufbau einer interaktiven Kartenanwendung (INKA) zum Thema Verkehr, in welcher Bürgerinnen und Bürger Anregungen und Hinweise auf einer Karte thematisch eingeben und verorten konnten.
- Eine Beteiligung war vom 01.08.2022 bis zum 30.09.2022 möglich
- **339** Anmerkungen von 94 Nutzerinnen und Nutzern wurden eingegeben
 → kein repräsentativer Wert gemessen an der Bevölkerungszahl Ostbeverns, aber im Vergleich zu Kommunen ähnlicher Größe ein beachtliches Ergebnis
 → sehr gute Grundlage zur Einholung eines ersten Stimmungsbildes
- Die Seite wurde insgesamt 1.042 Mal aufgerufen (Ø 16 Besucher/ Tag)



Ergebnisse Online-Beteiligung Gesamt

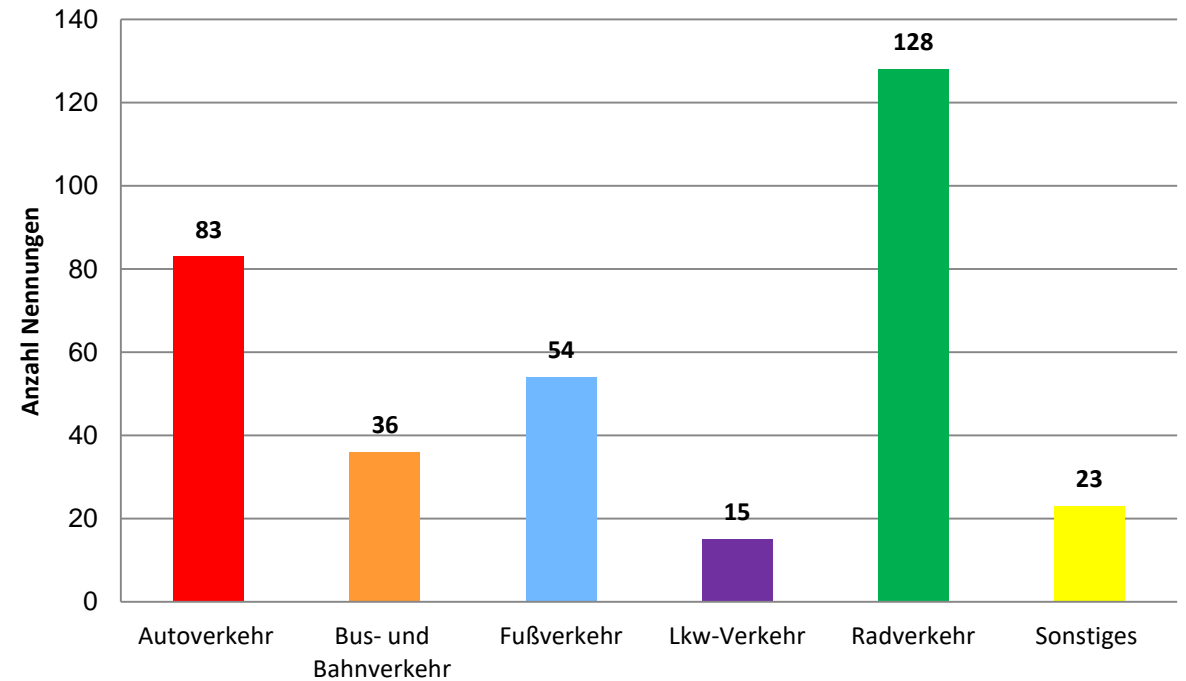
Aussagenverteilung Gesamt

Autoverkehr:	83
Bus- und Bahnverkehr:	36
Fußverkehr:	54
Lkw-Verkehr:	15
Radverkehr:	128
Sonstiges:	23

Einträge insgesamt: 339

- **Baulicher Zustand** (z.B.: schlechter baulicher Zustand einiger Radwege, beschädigte Radwegeoberflächen)
- **Beleuchtung** (z.B.: Beleuchtung der Radwege am Abend/in der Nacht)
- **Netzlücke** (z.B.: Schließung von Netzlücken, Weiterführung bereits bestehender Radwege)
- **Querungsmöglichkeit** (z.B.: Errichtung von Zebrastreifen oder Verkehrsinseln, LSA-Schaltung)
- **Radabstellanlage** (z.B.: fehlende Radabstellanlage, moderne und sichere Radabstellanlagen)
- **Sicherheit** (z.B.: zu hohe Geschwindigkeiten, fehlende Markierungen, Sichtbeziehungen)
- **Sonstiges** (z.B.: Verkehr im Ortskern, Umlaufsperrn)
- **Wegweisung** (z.B.: Radverkehrsführung)

Ostbevern gesamt (n=339)



Ergebnisse Unterkategorien auf Gesamtstadtebene

Top 3 Autoverkehr nach Nennungen

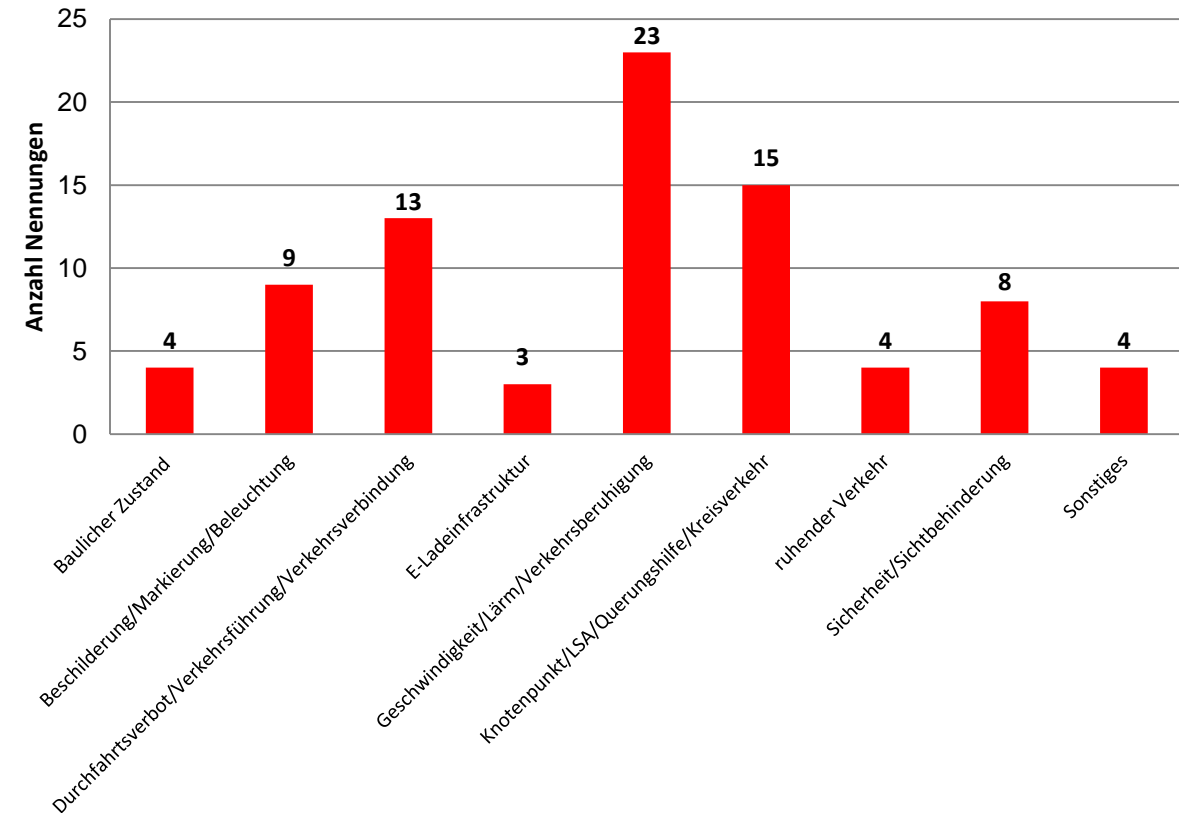
- | | |
|---|----|
| 1. Geschwindigkeit/Lärm/Verkehrsberuhigung | 23 |
| 2. Knotenpunkt/LSA/Querungshilfe/Kreisverkehr | 15 |
| 3. Durchfahrtsverbot/Verkehrsführung/Verkehrsverbindung | 13 |

- Kernthemen: Geschwindigkeitsbegrenzung, Kreisverkehr

Top 3 Autoverkehr nach Zustimmungen/Ablehnungen (likes/dislikes)

1. Geschwindigkeit: Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h statt 70 km/h auf der L830
 - 50 Zustimmungen (likes)
 - 0 Ablehnungen (dislikes)
2. Geschwindigkeit : 70 km/h sehr hoch für innerorts
 - 37 Zustimmungen (likes)
 - 0 Ablehnungen (dislikes)
3. Verkehrsanbindung: fehlende Umgehungsstraße im nördlichen Teil der Stadt
 - 24 Zustimmungen (likes)
 - 5 Ablehnungen (dislikes)

Autoverkehr Ostbevern gesamt (n=83)



Ergebnisse Unterkategorien auf Gesamtstadtebene

Top 3 Radverkehr nach Nennungen

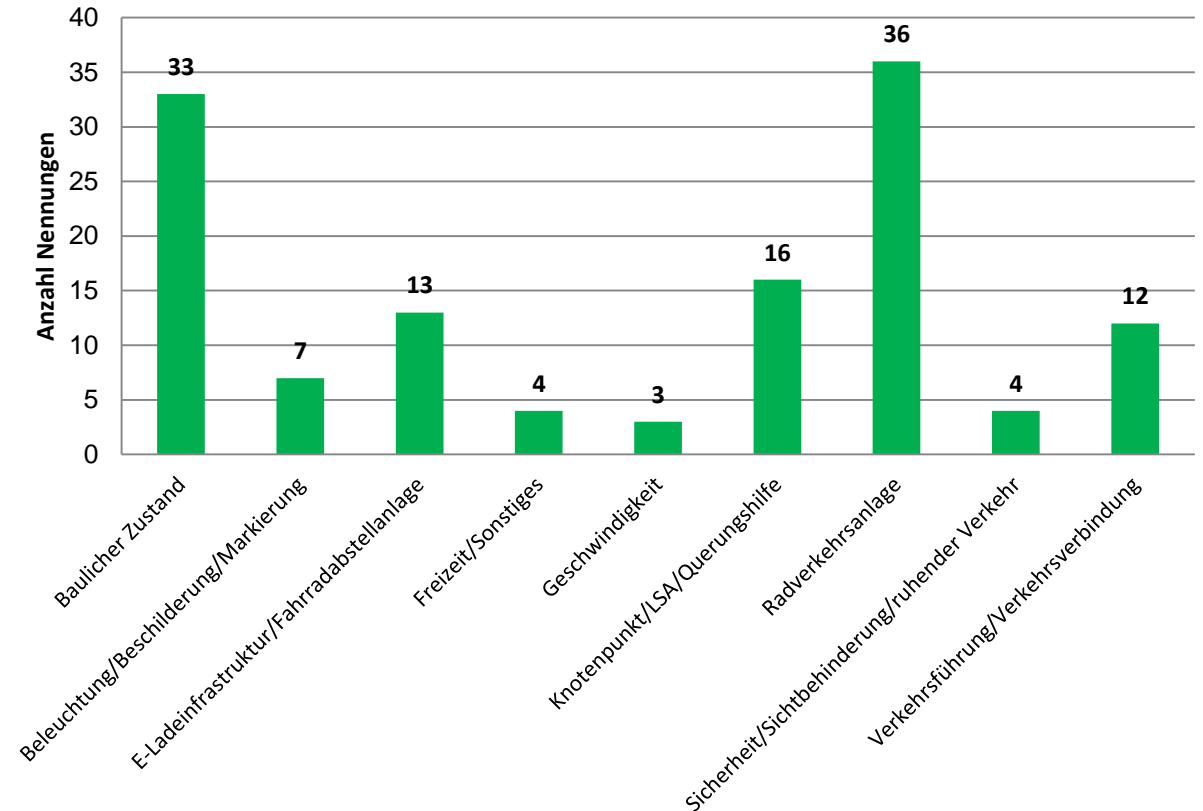
- | | |
|----------------------------------|----|
| 1. Radverkehrsanlage | 36 |
| 2. Baulicher Zustand | 33 |
| 3. Knotenpunkt/LSA/Querungshilfe | 16 |

- Kernthemen: baulicher Zustand der Radwege, teilweise oder komplett fehlender Radweg, Vorrangschaltung an LSA, Verkehrsführung

Top 3 Radverkehr nach Zustimmungen/Ablehnungen (likes/dislikes)

1. Beschilderung: Stoppschild an der Wischhausstraße
 - 53 Zustimmungen (likes)
 - 4 Ablehnungen (dislikes)
2. Fahrradabstellanlage: ungenügende und unsichere Fahrradstellplätze am Bahnhof
 - 44 Zustimmungen (likes)
 - 1 Ablehnung (dislikes)
3. Verkehrsanbindung: Fahrradabstellbox auch für Lastenräder und Fahrrad-Anlehnbügel
 - 39 Zustimmungen (likes)
 - 0 Ablehnungen (dislikes)

Radverkehr Ostbevern gesamt (n=128)



Wortwolke zu den Unterkategorien



In der abgebildeten Wortwolke sind sämtliche Unterkategorien dargestellt. Diese wurden anhand der Inhalte aus den jeweiligen Anmerkungen gebildet. Je größer ein Begriff in der Wortwolke abgebildet wird, desto häufiger wurde dieser genannt bzw. beziehen sich die Inhalte der jeweiligen Anmerkungen auf diese Unterkategorie.

Zusammenfassung der Ergebnisse Unterkategorien

- Durchfahrtsverbote für den Schwerlastverkehr innerorts
- Taktoptimierung des Bus- und Bahnverkehrs
- Errichtung von sicheren Radwegen mit klarer Wegeführung (schlechte Einsehbarkeit im Bereich von Kreuzungen, baulicher Zustand, bessere Beleuchtung)
- Errichtung von sicheren Querungsmöglichkeiten v. a. auf Schulwegen
- Vermehrte Geschwindigkeitskontrollen, besonders in verkehrsberuhigten Bereichen und Geschwindigkeitsbegrenzende Maßnahmen
- Schaffung sicherer Gehwege und regelmäßige Beseitigung des Wildwuchses auf bestehenden Gehwegen

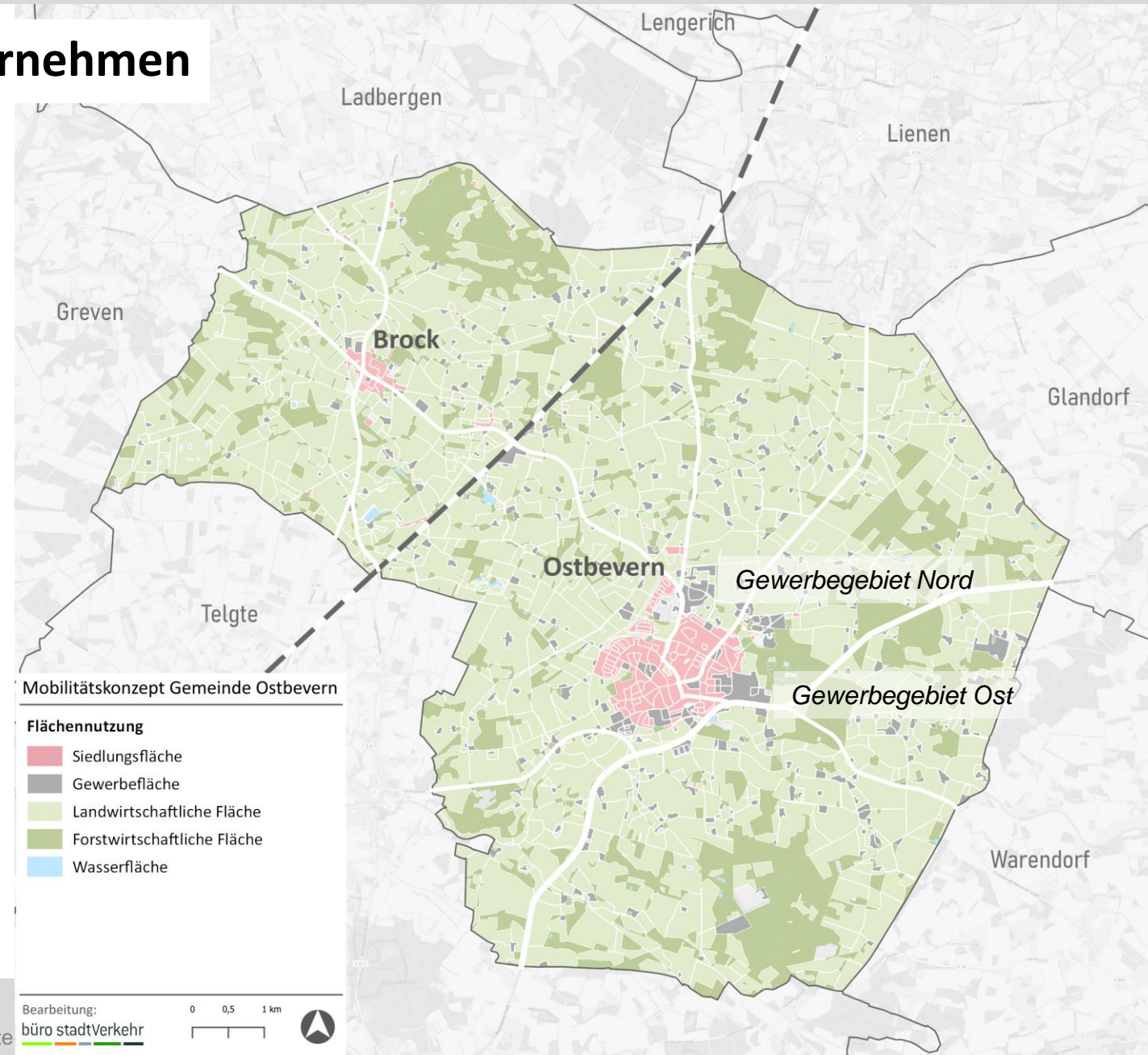


2

Bestandsaufnahme und -analyse

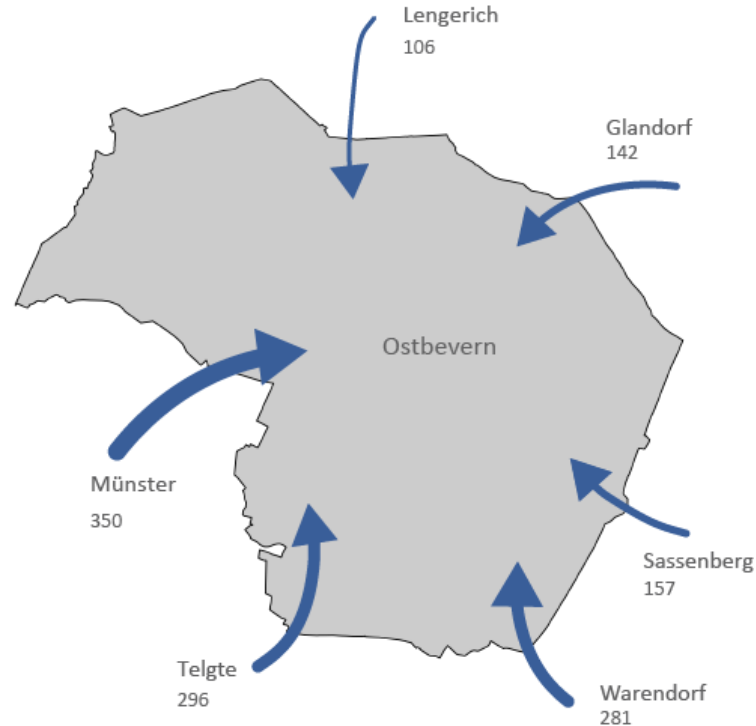
Gewerbegebiete und bedeutende Unternehmen

- Gewerbegebiete in der Gemeinde Ostbevern:
 - Gewerbegebiet Nord mit ca. 25 Unternehmen
 - Gewerbegebiet Ost mit ca. 65 Unternehmen
 - Gewerbegebiet West in Planung
- Standorte konzentrieren sich nur auf Ortsteile Ostbevern
- Zu den wichtigsten Arbeitgebern gehören:
 - Friwo Gerätebau GmbH (ca. 200 Beschäftigte)
 - WESTERIA Fördertechnik GmbH (ca. 140 Beschäftigte)
 - Vossko GmbH & Co. KG (ca. 800 Beschäftigte)
- Straßenverkehrliche Anbindung des Gewerbegebietes Nord über die L830 und des Gewerbegebietes Ost über die B51 an die umliegenden Autobahnen gegeben
- ➔ Gewerbegebiete als bedeutende Ziele (Standort von Arbeitsplätzen und damit hohe Pendlerverflechtungen)

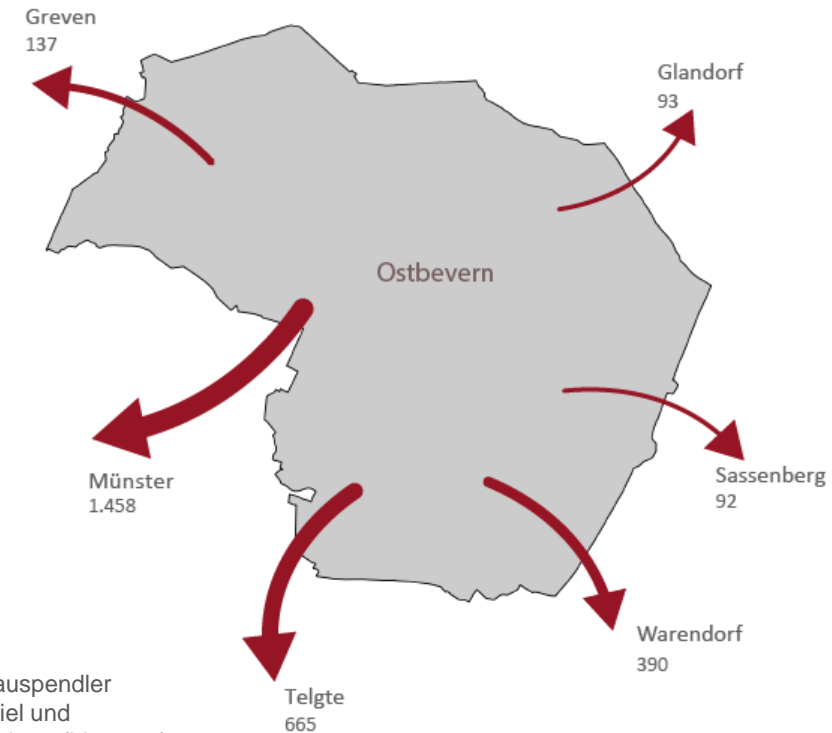


Pendlerbeziehungen

- **Berufseinpendler:**
1.332 Einpendler
- Stärksten Einpendlergemeinden:
 - Münster (350)
 - Telgte (296)
 - Warendorf (281)
- **Berufsauspendler:**
2.835 Auspendler
- Stärksten Auspendlergemeinden:
 - Münster (1.458)
 - Telgte (665)
 - Warendorf (390)
- **Negatives Pendlersaldo**
(Auspendlerüberschuss +1.503)



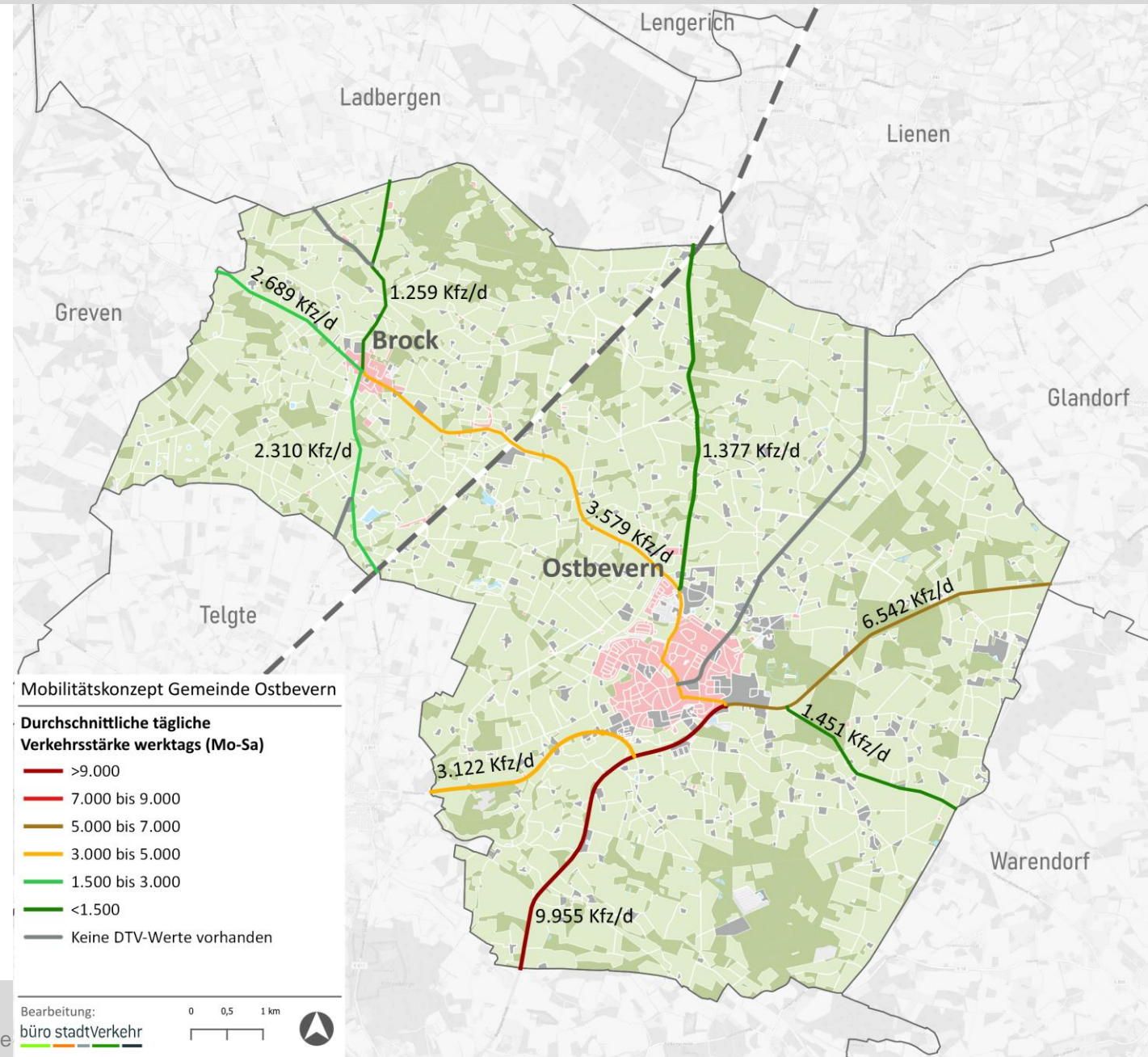
Quelle: IT.NRW 2022: Berufseinpendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden - Stichtag (bis 2019)



Quelle: IT.NRW 2022: Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden - Stichtag (bis 2019)

Tagesverkehrsaufkommen Mo - Sa

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) werktags von Montag bis Samstag auf Grundlage der Hochrechnung der Straßenverkehrszählung 2019 des Landesbetriebes Straßen.NRW
- Hohe Verkehrsbelastungen auf der B51 (DTV > 9.000 Kfz/d)
- Auf der L830 zwischen Ostbevern und Brock sind werktags über 3.000 Kfz/d unterwegs
- Verbindungen in Richtung Münster weisen ebenfalls höhere Belastungen auf



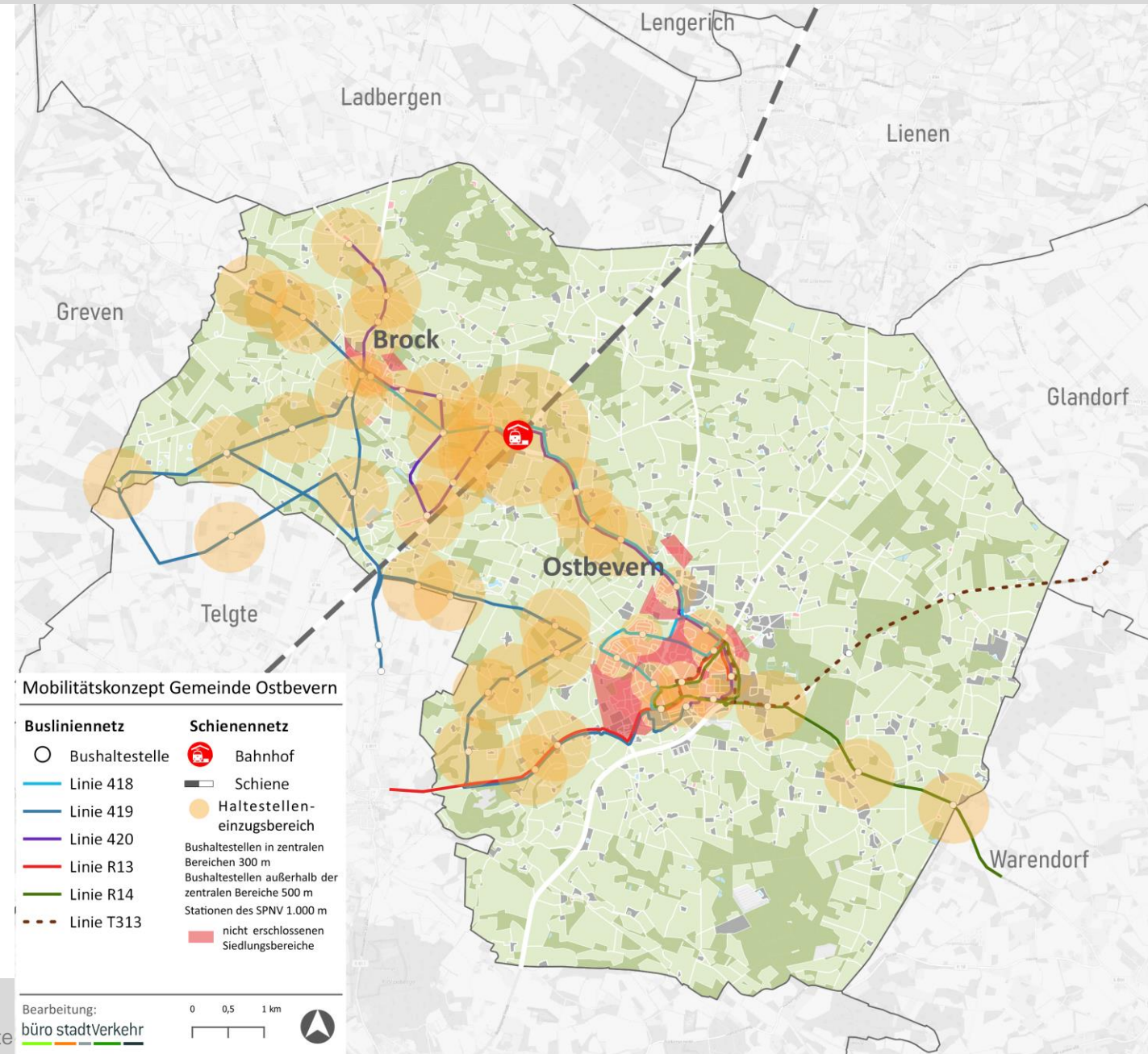
Erschließungs- und Bedienungsqualität

Erschließungsqualität

- Für die Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen wurden folgende Radien gemäß NVP des Kreises Warendorf verwendet:
 - Bushaltestellen in zentralen Bereichen: 300 m
 - Bushaltestellen außerhalb der zentralen Bereiche: 500 m
 - Stationen des SPNV: 1.000 m
- An den Siedlungsrandlagen einzelne Erschließungslücken
 - In Ostbevern v. a. nordöstlich, westlich, Mitte und östlich des Ortsteils
 - In Brock v. a. westlich und nordwestlich des Ortsteils

Bedienungsqualität

- Auf den RegioBus-Linien wird meist ein durchgängiger 60-Minuten-Takt mit einzelnen Verstärkerfahrten in der HVZ vorgehalten
- Linien 419 und 420 verkehren nur an Schultagen mit einer Mitfahrgelegenheit für alle potenziellen Fahrgäste
- Bedienungsdefizite insbesondere auf der Hauptachse
 - Defizite der HVZ-Bedienung in Richtung Greven



Mobilstationen

- Mobilstationen als multimodale Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden
- Aufwertung Ostbevern Bahnhof und Haltestelle Kirche zu Mobilstationen

Aufgelistete Elemente der Mindestausstattung am Bahnhof:

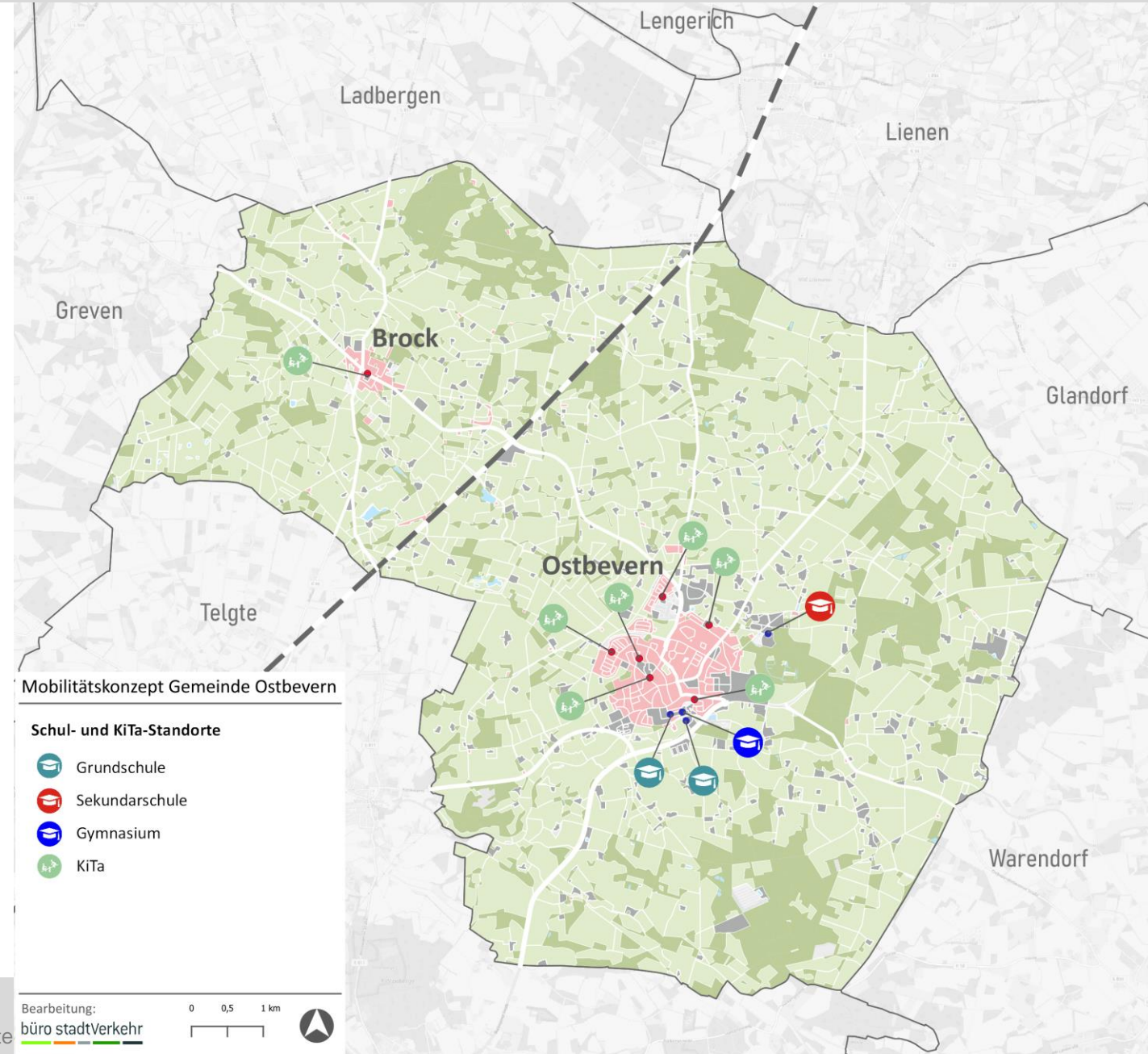
- Ostbevern Bahnhof: Geschätzte Kosten ca. 50.000 €
 - DFI (Bus), Säule/Stele, ('Mobilstation NRW') (inkl. Wegweiser), Tarifbedingungen, Umgebungsplan, WLAN-Hotspot
 - Gepäckschließfächer, Smart Locker
 - (E-)Bikesharing/Fahrradverleih, Carsharing, E-Tanksäule, Nahversorgung, Notrufsäule, Öffentliches WC, Packstation/Post, Servicepunkt, Kundencenter
 - Radstation/-service, Videoüberwachung
- Haltestelle Kirche: Geschätzte Kosten ca. 71.000 €
- Aktuelle P+R-Anlage an Bahnhof ausgelastet



Schulstandorte

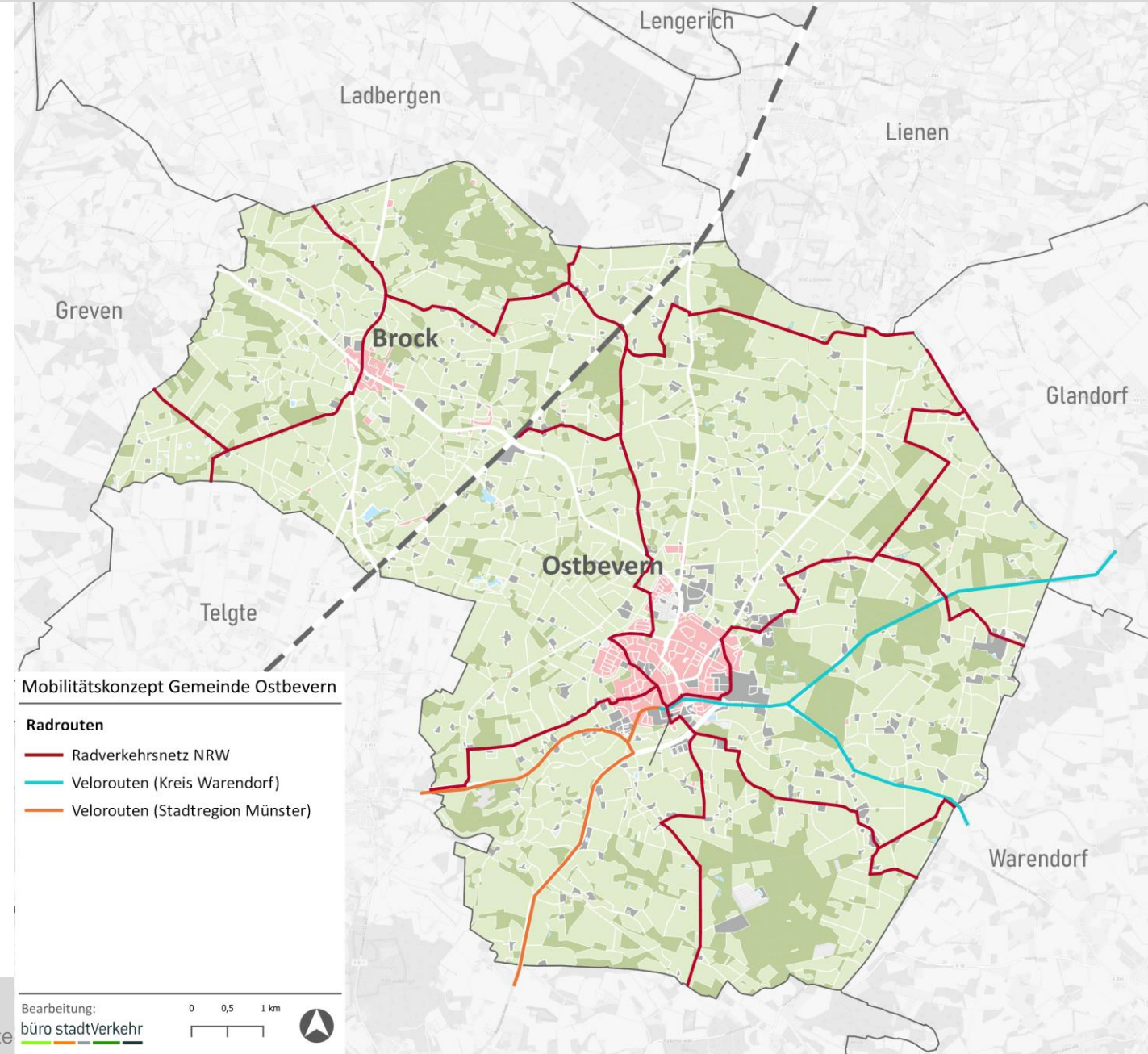
- Schulstandorte als bedeutende Quellen und Ziele
- Anbindung der Schulen und Schulwegsicherung wichtige Aspekte der Mobilitätsuntersuchung
- Schulen sind nur in Ostbevern

Schule	Schülerzahl 2020
Ambrosius-Grundschule	287
Franz-von-Assisi-Grundschule	177
Josef-Annegarn-Schule	557
Gymnasium Johanneum	901
Insgesamt	1.922



Radwegerouten

- **Radverkehrsnetz NRW** gemäß HBR-NRW (Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW) ausgedeutet
- Velorouten nach Münster und in den Kreis Warendorf
 - Schaffung attraktiver Pendleroute zwischen Ostbevern in Richtung Münster
 - Ostbevern – Telgte – Münster mit einer Gesamtlänge von 18,7 km (davon 4,4 km in Ostbevern)
 - Ostbevern – Westbevern – Münster mit einer Gesamtlänge von 18,9 km (davon 5,3 km in Ostbevern)



Auszug: Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken (SWOT-Analyse)

Stärken

- Gute Anbindung an das überregionale Straßennetz
- Gute Lkw-Anbindung der Gewerbegebiete
- Kein öffentliches Stellplatzdefizit
- Umsteigefreie SPNV-Verbindung nach Münster Hbf und Osnabrück Hbf
- Sehr gute Voraussetzungen zum Radfahren durch günstige topographische Gegebenheiten (flache Topographie, keine Steigungen)
- Fuß- und Radverkehr: Kurze Wege im Ortskern von Ostbevern

Chancen

- Nutzung E-Mobilität und andere alternative Antriebe
- Einrichtung von Elterntaxi Haltestellen
- Lkw-Fahrverbot im Ortskern zur Verbesserung der Wohnqualität und Erhöhung der Sicherheit
- Schaffung neuer Angebote in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage (z. B. On-Demand-Angebot)
- Verbesserung der Taktungen im ÖPNV und SPNV
- Erweiterung des Aktionsradius durch E-Bikes/ Pedelecs
- Stärkung der Multi-/ Intermodalität
- Reduzierung des LKW-Verkehrs in den Ortskernen steigert die Aufenthaltsqualität

Schwächen

- Konflikte ruhender Verkehr und Rad- und Fußverkehr
- Hohe Kfz-Geschwindigkeiten in den Wohngebieten
- Fehlende E-Lademöglichkeiten im Stadtgebiet
- Lkw-Durchfahrten in der Innenstadt (z. B. Hauptstraße)
- Vermutlich viele kurze Wege werden mit dem eigenen Pkw zurückgelegt
- Hohe Auslastung der P+R-Anlage am Bahnhof
- Lage und Erreichbarkeit des Bahnhofes
- Fehlender Barrierefreiheit am Bahnhof (fehlender Aufzug)
- Keine attraktive direkte Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen
- Unzureichende Anzahl sicherer Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof
- Teilweise unsichere Radverkehrsführung

Risiken

- Steigende Umweltbelastungen durch steigenden MIV-Anteil
- Autoorientierte Verkehrsinfrastruktur begünstigt MIV-Nutzung im Pendler- und Binnenverkehr → wenig Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund
- Keine Planungshoheit an klassifizierten Straßen
- Bustaktung nicht attraktiv für den Alltags- und Pendlerverkehr
- Störungsanfälligkeit der Bahn verprellt Pendler
- Fehlende Straßenraumbreiten für den Ausbau der Rad-/ Gehwege gemäß StVO
- Keine Planungshoheit an klassifizierten Straßen
- Das Fahrrad stellt kein ganzjähriges Verkehrsmittel dar (Schaffung von Alternativen bei „schlechten“ Wetterverhältnissen + in den Wintermonaten)



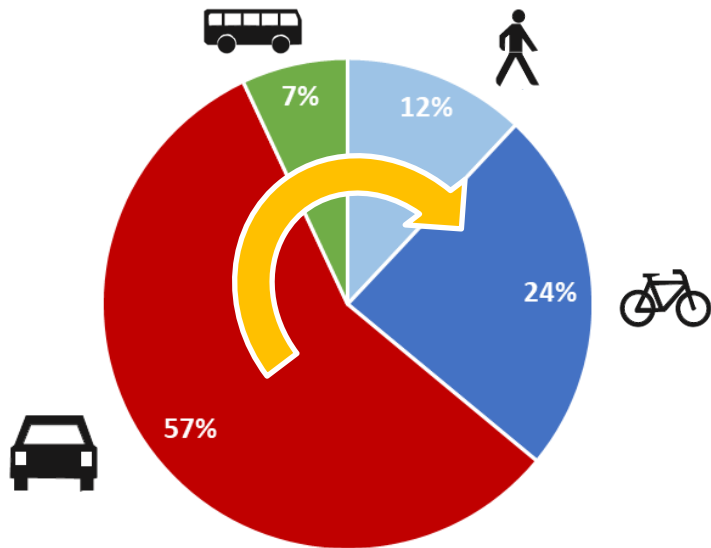
3

Weiteres Vorgehen und Zeitplan

Leitbild- und Szenarienentwicklung

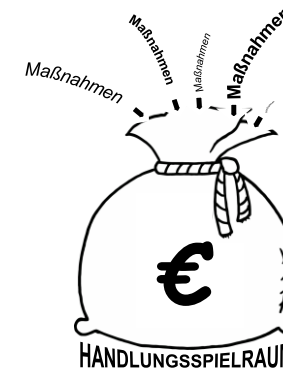
Stärkung des Umweltverbunds für die Erreichbarkeit und Qualität der Gemeinde

Ziele



Mehr Umweltverbund, weniger MIV
Mehr Gleichberechtigung der Verkehrsträger

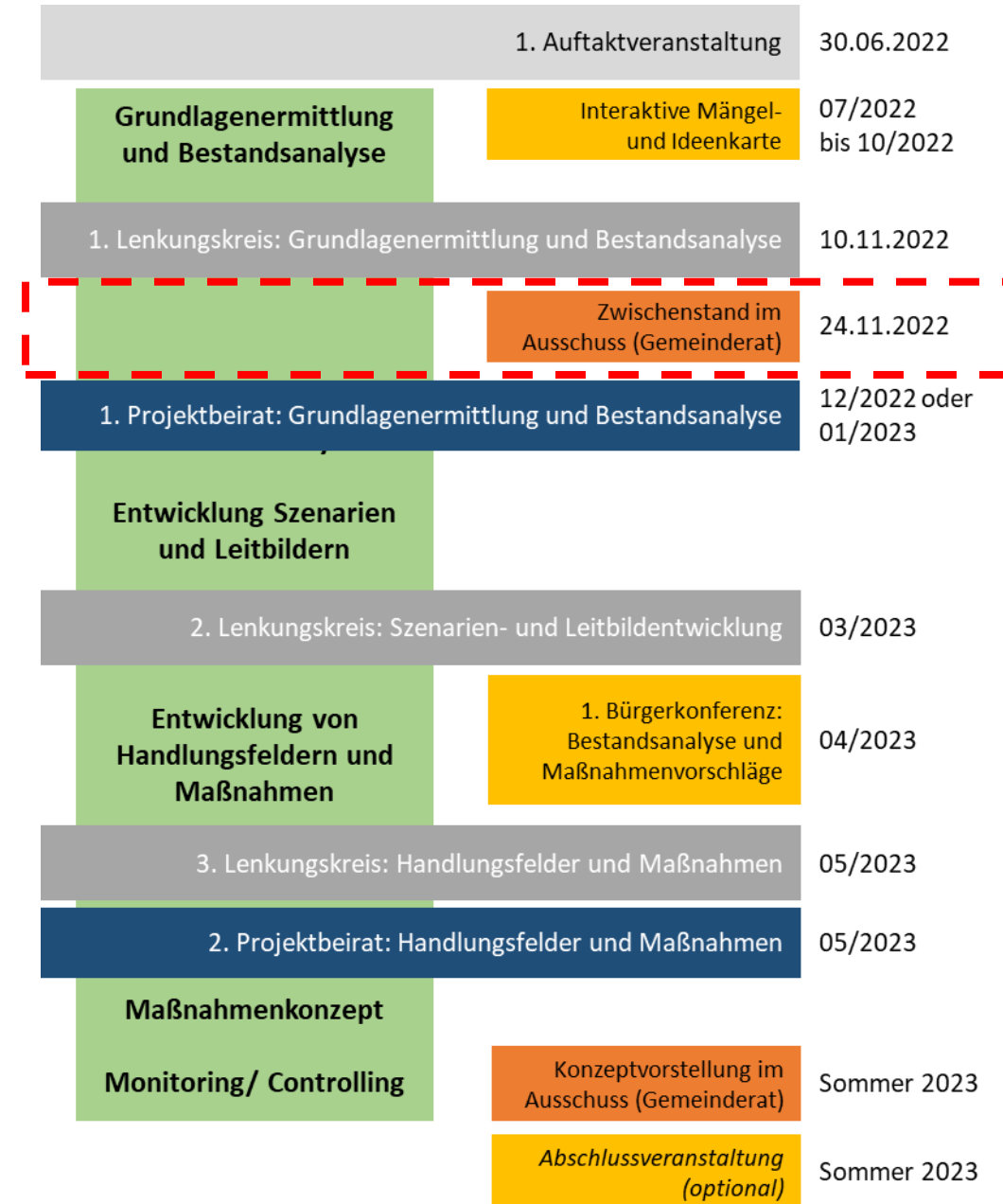
Restriktionen



Ablauf und Zeitplanung

Nächsten Schritte

- Festlegung der Akteure des Projektbeirates
- Terminierung 1. Projektbeirat
- Ggf. Anpassung/ Überarbeitung Bestandsanalyse
- Entwicklung eines Leitbildes und von Szenarien für die Gemeinde Ostbevern



büro stadVerkehr



büro stadVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Verwaltungssitz: Mittelstraße 55
Bürostandort: Bahnhofsallee 11
D-40721 Hilden

Tel: 02103 / 91159-0
Fax: 02103 / 91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255



Ansprechpartner/in:

Mira Isfort, M. Sc. Raumplanung
Tel: 02103 91159-13
E-Mail: isfort@buero-stadtverkehr.de

Lennart Bruhn, M. Sc. Geographie
Tel: 02103 91159-11
E-Mail: bruhn@buero-stadtverkehr.de