



GRÜNE Ostbevern

An den Bürgermeister Karl Piochowiak,  
an den Vorsitzenden des UPA  
an die Fraktionsvorsitzenden der CDU, SPD und FDP zur  
Kenntnisnahme

**Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Ostbevern**

**Anja Beiers**, Fraktionssprecherin  
**Werner Stratmann**, Fraktionssprecher

Berkenkamp 29  
48346 Ostbevern

stratmann\_w@gmx.de

Ostbevern, 7. Dezember 2023

### **Antrag zum UPA am 07.12.2023**

Die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN Ostbevern beantragt zur nächsten Sitzung des UPA am 07.12.2023 ergänzend zu dem Beschlussvorschlag der Vorlage 2023/180 der Verwaltung zu dem Integrierten Mobilitätskonzept der Gemeinde Ostbevern (im folgenden MK) nachstehende Punkte:

1. Die Verwaltung wird beauftragt den Kreis Warendorf um die Unterstützung zur Umsetzung des MKs zu bitten. Die Unterstützung soll durch den Mobilitätsmanager des Kreises WAF durchgeführt werden. Der Mobilitätsmanager soll prüfen inwiefern die im MK geforderten Maßnahmen vom Straßenverkehrsamt des Kreises mitgetragen werden und inwiefern das Konzept mit den Vorgaben der StVO vereinbar ist.
2. Das MK ist mit dem Klimaschutzkonzept der Gemeinde Ostbevern (im folgenden KK) abzugleichen. Wenn Maßnahmen aus dem MK förderlich sind um die Ziele im KK zu erreichen, so sind diese zu priorisieren und verbindlich und terminiert umzusetzen.
3. Um die im MK geforderten Maßnahmen konsequent in die zukünftigen kommunalen Planungsprozesse zu integrieren, sind ausreichend Haushaltsmittel bereit zu stellen. Diese sollten als Basis für die Beratungen der Fraktionen im jeweiligen Haushaltsplanentwurf im Vorbericht zusammengefasst dargestellt werden, um eine zielgerichtete Diskussion zu erleichtern. (Gleiches wäre auch für das KK sinnvoll.)
4. Folgende Punkte sind in den Maßnahmensteckbriefen zu ergänzen:
  - a) im Steckbrief ÖPNV 1 wird dargestellt, dass die Linie 418 von der Gemeinde als überörtliche Verbindung betrachtet wird, nämlich als Anbindung an den Bahnhof Brock und damit an den regionalen Zugverkehr.
  - b) Im Steckbrief LKW 1 wird ergänzt, dass die innerörtlichen Vorrangstraßen Hauptstraße, Engelstraße, Bahnhofstraße und Wischhausstraße nicht mehr Teil des LKW-Vorrangroutennetzes sein sollen. Diese Straßen sollen nur dem Ziel- und Quellverkehr dienen, der überörtliche LKW-Verkehr soll die Westumgehung nutzen.

c) Im Steckbrief RAD 3 wird ergänzt, dass eine zusätzliche überdachte Fahrradabstellereinrichtung an der Bushaltestelle Kirche zu errichten ist. (Mobilitätsstation!)

## Begründung

### Zu 1.

Für die Umsetzung des MK ist ein Mobilitätsmanagement notwendig, weil die Maßnahmen einer umfangreichen Planung voraussetzen.

Damit die Verwaltung mit der Umsetzung des MK nicht zu sehr beansprucht wird und weil aktuell kein Mobilitätsmanager in der Verwaltung vorhanden ist, kann die Beauftragung des Mobilitätsmanager des Kreises Warendorf eine Unterstützung sein. Bekanntlich müssen viele Kommunen ähnliche Maßnahmen hinsichtlich einer klimafreundlichen Mobilitätswende durchführen und haben dafür auch wenig Kapazitäten in der Verwaltung. Aus diesem Grund kann der Mobilitätsmanager des Kreises als Mobilitätszentrale fungieren, in der die Konzepte der einzelnen Kommunen des Kreises abgeglichen werden, so dass eventuell eine gebündelte Verwaltung für eine effiziente Umsetzung der Maßnahmen parallel in den Kommunen durchgeführt werden kann. Des Weiteren kann der Mobilitätsmanager als Bindeglied zwischen dem Straßenverkehrsamt und den kommunalen Verwaltungen auftreten, so dass die notwendige Kommunikation der verschiedenen für die Maßnahmen betroffenen Sachgebiete lediglich über einen Ansprechpartner laufen. Da sich die Straßenverkehrsordnung im Jahr 2024 ändert, ist es wichtig zu erfahren inwiefern die im MK geforderten Maßnahmen mit den Änderungen der StVO vereinbar sind und wie es rechtlich möglich ist die Maßnahmen umzusetzen. Der Mobilitätsmanager kann dieses mit dem Straßenverkehrsamt Warendorf prüfen.

Falls der Kreis Warendorf dieser Idee negativ gegenüber eingestellt ist, so hat Ostbevern dem Kreis signalisiert, dass Bedarf an einem Klimamanagement vorliegt und die Kommunen bei der Umsetzung der Mobilitätskonzepte Unterstützung benötigen und auch erwarten.

### Zu 2.

In dem Mobilitätskonzept werden die Maßnahmen priorisiert, allerdings wird dabei kein Bezug auf das KK genommen. Dabei ist das MK im Zusammenhang mit dem KK zu sehen, denn die Mobilitätswende, die mit dem MK angestoßen wird, ist eine Klimaschutzmaßnahme, die von Ostbevern konsequent durchgeführt werden muss.

Ostbevern hat im Verkehrssektor das größte Potential CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, weil hier der höchste Endenergieverbrauch der Ostbeveraner liegt (siehe KK). Damit die Gemeinde Ostbevern eine klimaneutrale Kommune wird, ist es notwendig, Maßnahmen aus dem MK, die für die Erreichung des Zieles Klimaneutralität förderlich sind, zu priorisieren und aufgrund der uns bekannten Dringlichkeit zu terminieren.

### Zu 3.

Gerade bei der Mobilitätswende wird deutlich wie begrenzt der öffentliche Raum für alle Verkehrsteilnehmer ist. Bisher wurde die Städteplanung für das Autofahren (und das Parken) ausgelegt. Um aber die Klimaschutzziele zu erreichen, muss sich der Schwerpunkt der Städteplanung dahin verlegen, wo eine klimaneutrale Mobilität möglich ist. Das bedeutet der ÖPNV, der Fußgänger- und Radverkehr müssen gestärkt und die entsprechenden Maßnahmen bei der zukünftigen Städteplanung konsequent integriert werden. Die Haushaltsmittel dafür müssen klar ersichtlich in den Haushaltsplänen dargestellt werden.

### Zu 4.

- a) Die Thematik wurde schon häufig diskutiert, es geht um eine zukünftig für die Gemeinde Ostbevern vorteilhaftere Finanzierung der Linie 418, daher sollte diese Forderung im MK enthalten sein.
- b) Auch die stärkere Nutzung der Westumgehung zur Entlastung des Ortskerns ist schon lange Ziel der Gemeinde, dies sollte aber im MK noch deutlicher dargestellt werden.

c) Die Forderung wurde bereits im Rahmen der Ortsmittenplanung von unserer Fraktion gestellt, aber dort leider nicht in die Ausbauplanung aufgenommen. Eine Mobilitätsstation, die diesen Namen verdient erfordert aber unbedingt auch überdachte Fahrradständer. Die vom Büro NTS seinerzeit vorgetragene Hinderungsgründe (ungünstiger Grundstückszuschnitt) sind fragwürdig. Es gibt auf dem Markt sicherlich einfache auch standardisierte Systeme, die sich dort realisieren lassen.

Weitere Begründung und ggf. Anträge zur Sache erfolgen mündlich in der Sitzung.

Für die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN  
Mit freundlichen Grüßen,

Werner Stratmann  
Fraktionsvorsitzender