



## Integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Ostbevern

Umwelt- und Planungsausschuss

Datum: 07.12.2023

# Inhalt

**1** **Vorgehensweise**

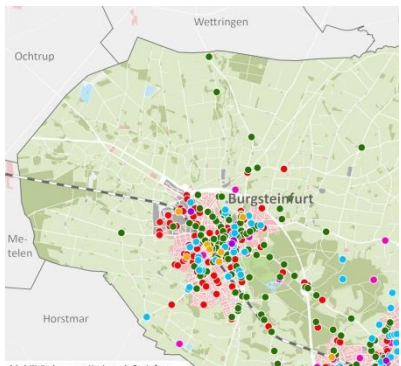
**2** **Leitbild und Handlungsfelder**

**3** **Maßnahmenvorschläge**

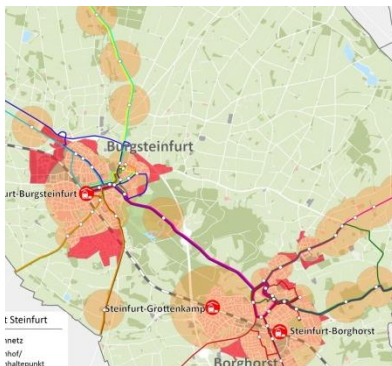
**4** **Wirkungsanalyse und Stufenkonzept**

# Vorgehensweise beim Integrierten Mobilitätskonzept

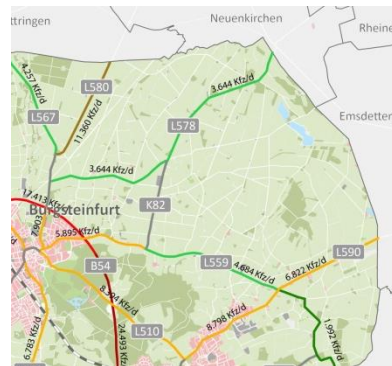
- Insgesamt können ungefähr fünf Arbeitsschritte unterschieden werden:
  - Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse
  - Potenzialanalyse
  - Leitbildentwicklung und Szenarien
  - Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge
  - Maßnahmenkonzept (inkl. Monitoring & Controlling)
- Einbettung in eine breite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



Beispiel: INKA



Beispiel: ÖPNV-Erschließung



Beispiel: DTW

# Inhalt

**1** Vorgehensweise

**2** Leitbild und Handlungsfelder

**3** Maßnahmenvorschläge

**4** Wirkungsanalyse und Stufenkonzept

## Leitbild für Ostbevern

**Ostbevern: natürlich und sicher zu Fuß und mit dem Rad unterwegs**

**Ostbevern: natürlich vielseitig und umweltfreundlich unterwegs**

**Ostbevern: natürlich umweltfreundlich und gut vernetzt unterwegs im Münsterland!**

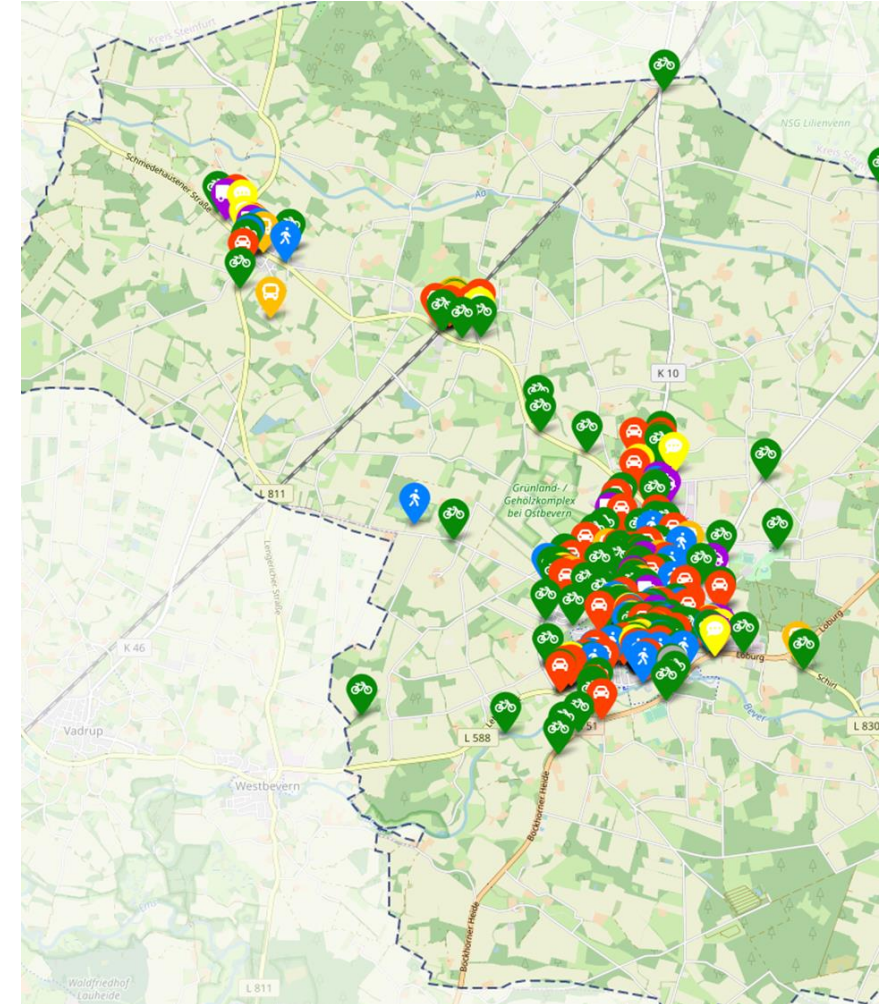


- Ableitung von Handlungsfeldern auf Basis von:
  - Bestandsaufnahme und -analyse
  - Zusammenarbeit mit Politik und Verwaltung
  - Vor-Ort-Analyse

## Definition von Handlungsfeldern



- Ableitung von Handlungsfeldern auf Basis von:
  - ➔ INKA-Befragung
  - ➔ Projektbeirat
  - ➔ Vor-Ort-Analyse
- Neben den Hauptverkehrsmitteln MIV, ÖPNV, Rad, Fuß werden weitere Handlungsfelder definiert: Lkw, Schülerverkehr und Multimodalität



## Handlungsfelder und Ziele



### MIV inkl. E-Mobilität

- Reduzierung der MIV-Fahrten auf kurzen Distanzen (bis 2 km)
- Ausbau öffentlicher Lademöglichkeiten im Gemeindegebiet
- Gerechte Aufteilung der Verkehrsflächen



### Parken (ruhender Verkehr)

- Parkraummanagement
- Flächenkonkurrenz mit anderen Verkehrsarten



### Lkw

- Vermeidung von Lkw-Durchgangsverkehr durch den Ortsteil Ostbevern



### ÖPNV

- Bessere Anbindung des Bahnhofes mit dem Bus und dem Fahrrad
- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofes und bedeutender Bushaltestellen
- Verbesserung der Anbindung des Ortsteils Brock an den Bahnhof und an den Ortsteil Ostbevern
- Verbesserung des Busangebotes in der NVZ und SVZ

## Handlungsfelder und Ziele



### Fußverkehr

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- Gerechte Aufteilung der Verkehrsflächen
- Herstellung Barrierefreiheit



### Radverkehr

- Herstellung eines lückenlosen, sicheren Radwegesetzes (Netzkategorisierung)
- Schaffung einer attraktiven Verbindung Ostbevern – Bahnhof – Brock
- Errichtung sicherer, witterungsgeschützter Radabstellanlagen
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- Gerechte Aufteilung der Verkehrsflächen



### Schülerverkehr

- Reduzierung Hol- und Bringverkehre („Eltern-Taxis“)
- Schulisches Mobilitätsmanagement



### Multimodalität

- Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander
- Schaffung einer „Mobilitätsdrehschreibe“ Bahnhof
- Ausbau der Sharing-Angebote



## Inhalt

**1** Vorgehensweise

**2** Leitbild und Handlungsfelder

**3** **Maßnahmenvorschläge**

**4** Wirkungsanalyse und Stufenkonzept

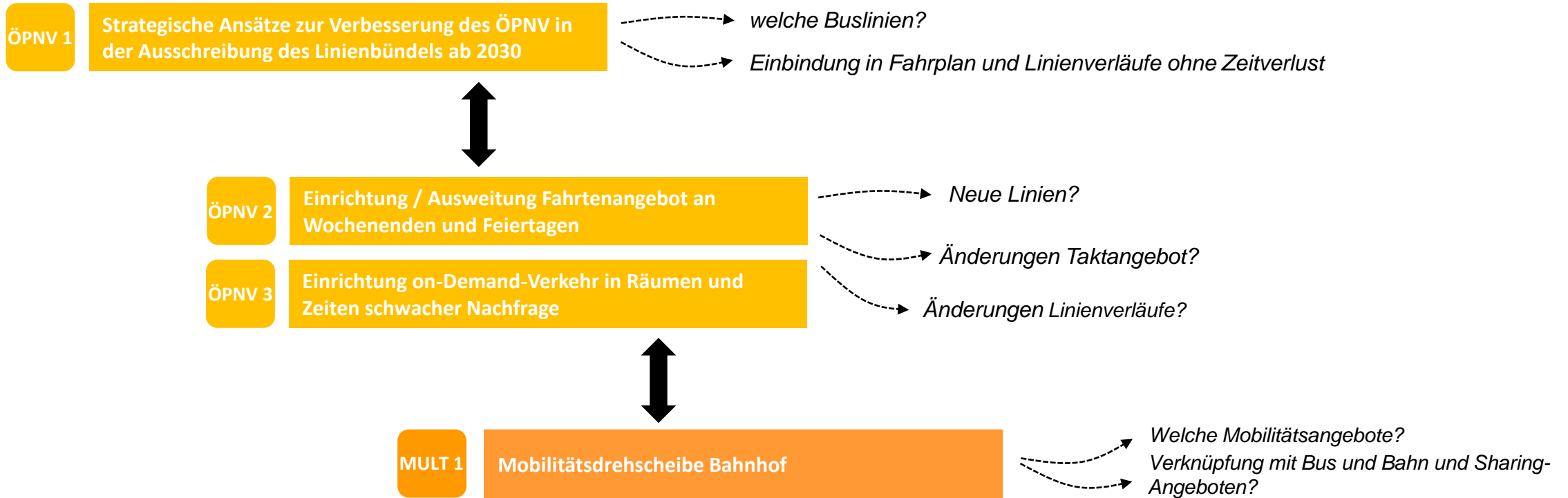
# Maßnahmenvorschläge

Nr	Maßnahme (Vorschlag)	Handlungsfeld	Maßnahmen-konzept	Nr	Maßnahme (Vorschlag)	Handlungsfeld	Maßnahmen-konzept
1	Verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im Ortskern	MIV	MIV 1	17	Schaffung eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes	Radverkehr	RAD 1
2	Ausweisung flächendeckend Tempo-30 (nach erfolgter Änderung der StVO)	MIV	MIV 2	18	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen	Radverkehr	RAD 2
3	Erhöhung der Verkehrssicherheit, durch die Entschärfung von neuralgischen Knotenpunkten und Anpassung der Verkehrsführung	MIV	MIV 3	19	Angebotsausweitung witterungs- und diebstahlsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten	Radverkehr	RAD 3
4	Bereitstellung Ladeinfrastruktur	MIV	MIV 4	20	Einrichtung Fahrradstraßennetz	Radverkehr	RAD 4
5	Fortführung der Anpassungen bei der Parkraumbewirtschaftung	MIV	PARK 1	21	Leitfaden Umlaufsperrern	Radverkehr	RAD 5
6	Verhinderung Lkw-Durchgangsverkehr Ortsmitte	LKW	LKW 1	22	Aufnahme in die AGFS NRW	Radverkehr	RAD 6
7	Strategische Ansätze zur Verbesserung des ÖPNV in der Ausschreibung des Linienbündels ab 2030	ÖPNV	ÖPNV 1	23	Ringstrecke für den Radverkehr	Radverkehr	RAD 7
8	Einrichtung/ Ausweitung Fahrtenangebot an Wochenenden und Feiertagen	ÖPNV	ÖPNV 2	24	Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards	Fußverkehr	FUSS 1
9	Einrichtung on-Demand-Verkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage	ÖPNV	ÖPNV 3	25	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten	Fußverkehr	FUSS 2
10	Barrierefreier Haltestellenausbau	ÖPNV	ÖPNV 4	26	Schulisches Mobilitätsmanagement	Schülerverkehr	SCHÜ 1
11	Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof	Multimodalität	MULT 1				
12	Maßnahmen zur multi-/ intermodalen Verknüpfung an weiteren wichtigen Haltestellen	Multimodalität	MULT 2				
13	Ausweitung Carsharing-Angebot	Multimodalität	MULT 3				
14	Aufbau eines Fahrradverleihsystem	Multimodalität	MULT 4				
15	Mobilitätsmanagement/ Öffentlichkeitsarbeit für bestimmte Zielgruppen	Multimodalität	MULT 5				
16	Mobilitätsmanager/ -in	Multimodalität	MULT 6				

# Maßnahmenbündelung

- Manche Maßnahmen greifen ineinander und müssen aufeinander abgestimmt werden
- Festlegungen bei einer konkreten Maßnahme haben Konsequenzen für andere Maßnahmen

## Beispiel:



# Maßnahmensteckbriefe: Bewertungskriterien

## Maßnahmenkategorie



## Beschreibung

- textliche Beschreibung der Maßnahmen

## Ziel

- Darstellung der wichtigsten Ziele

## Träger/Akteure/Beteiligte

- Benennung der Träger/Akteure und Beteiligten

## Umsetzungsschritte

- Benennung der nächsten Umsetzungsschritte um die Maßnahme voranzubringen

## Aktueller Sachstand

- Beschreibung des Bearbeitungs-/ Umsetzungsstands

## Wirkung

- Benennung der Wirkung der Maßnahmen

## Kostenschätzung

- Grobe Kostenschätzung

## Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

- Benennung von Maßnahmen, die zusammengehören, zusammen umgesetzt werden sollten oder sich gegenseitig unterstützen

Der Umsetzungszeitraum und die Kostenschätzung wird grob geschätzt. Falls dies nicht möglich ist, werden die rechtsstehenden Kategorien angewandt.

## Umsetzungszeitraum

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                       |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | beständige und fortlaufende Umsetzung |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | kurzfristige Umsetzung (bis 2025)     |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittelfristige Umsetzung (2025-2030)  |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | langfristige Umsetzung (ab 2030)      |

## Kosteneinschätzung

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |   |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---|
| <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | keine oder kaum Kosten zu erwarten (<10.000 Euro) |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | geringe Kosten zu erwarten (bis 50.000 Euro)      |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittlere Kosten zu erwarten (bis 100.000 Euro)    |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | hohe Kosten zu erwarten (>100.000 Euro)           |

## Wirkung Modal-Split-Ziel

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                              |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | keine (messbare) Wirkung     |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | geringe Verlagerungswirkung  |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittlere Verlagerungswirkung |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | hohe Verlagerungswirkung     |

ÖPNV 1

## Strategische Ansätze zur Verbesserung des ÖPNV in der Ausschreibung des Linienbündels ab 2030

Die Linie 418 (Westfalenbus) bindet den Ortskern Ostbeverns mit dem Bahnhof von Montag bis Freitag in einem 30-Minuten-Takt (06:20 bis 19:50 Uhr) an (Innerortslinie). Am Samstag besteht ein 60-Minuten-Takt (07:20 und 19:20 Uhr).

Der Ortsteil Brock wird von Mo-Fr nur dreimal am Tag mit einem TaxiBus angefahren, welcher 30-Minuten vor Abfahrt vorbestellt werden muss. Am Samstag und Sonntag besteht gar kein Anschluss. Zur besseren Anbindung Brocks an den Bahnhof bzw. an die Ortsmitte wurde in der Vergangenheit bereits eine durchgängige Anbindung Brocks durch die Linie 418 hergestellt, welche jedoch aufgrund des längeren Umweges über Brock für Personen aus Ostbevern an Attraktivität verlor. Die Verlängerung wurde wieder rückgängig gemacht. Die derzeitigen Kosten für den Betrieb der Linie 418 belaufen sich auf ca. 500.000 Euro/ Jahr.

Folgende Möglichkeiten zur Verbesserung der Busanbindung Brocks bestehen:

- Zunächst ist die Durchführung einer fahrtenscharfen Fahrgastzählung auf der Linie 418 für alle Tage zu empfehlen
- Prüfung Einrichtung einer Ringlinie: Brock – Valdrup – Telgte – Ostbevern (Teilfinanzierung über den Kreis) (s. nachfolgende Folie)
- Prüfung weiterer Takt- und Linienangebotsvarianten für die Ringlinie bzw. eine „U-Linie“ zwischen Ostbevern-Bahnhof – Ostbevern-Ortskern – Telgte mit und ohne Brock
- Bei Anwendung des On-Demand-Verkehrs (s. ÖPNV 3) wird die Anbindung Brocks verbessert. Für die Linie 418 kann die Reduzierung von Fahrten zur Senkung der Kosten geprüft werden
  - Ggf. Umstellung von nicht genutzten Fahrten der Linie 418 durch ein On-Demand-Angebot und der Taxibus-Fahrten Mo-Fr in den SVZ
  - Ggf. Linienangebot am Samstag und Sonntag durch On-Demand-Angebot

ÖPNV 1

## Strategische Ansätze zur Verbesserung des ÖPNV in der Ausschreibung des Linienbündels ab 2030

### Beschreibung

- Verbesserung der Anbindung Brocks an den Bahnhof

### Ziel

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander
- Durchgehende ÖPNV-Anbindung Brocks an den Bahnhof und Ostbevern

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf, Verkehrsunternehmen (Westfalenbus), Mobilitätsdienstleister

### Umsetzungsschritte

- Erstellung eines ÖPNV-Gutachtens als Abstimmungsgrundlage zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Warendorf

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Kostenschätzung

- 20.000 bis 25.000 € (ÖPNV-Gutachten)

### Umsetzungszeitraum



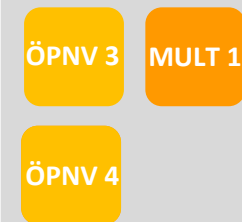
### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

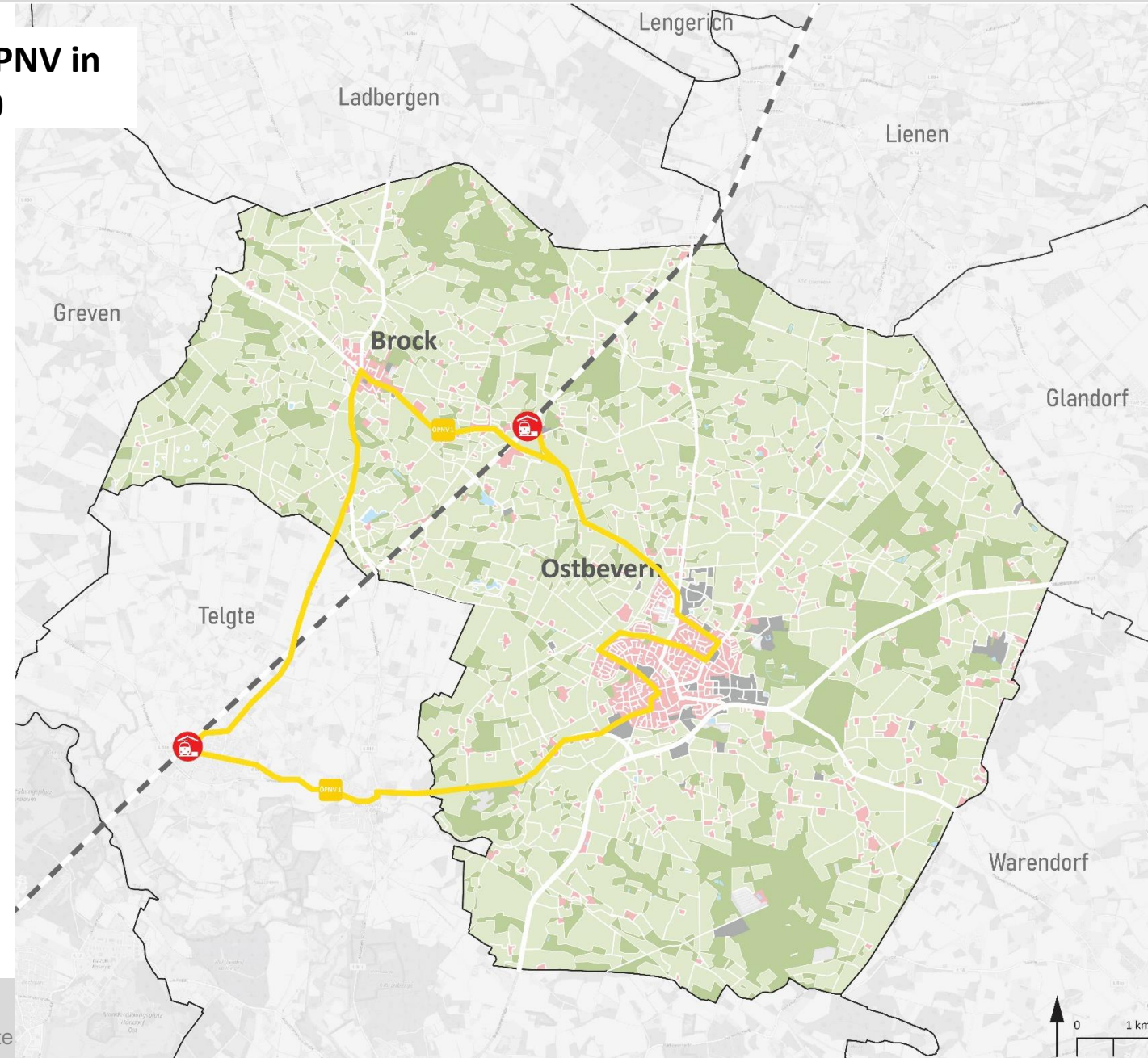
-

ÖPNV 1

## Strategische Ansätze zur Verbesserung des ÖPNV in der Ausschreibung des Linienbündels ab 2030

Ein Vorschlag für die Einführung einer Ringlinie umfasst folgende Eckdaten:

- Anbindung Brock – Valdrup – Telgte – Ostbevern
  - Streckenlänge ca. 25,0 km (1 Weg)
  - Fahrzeit ca. 30 Minuten (1 Umlauf)
  - Mo-Fr 05:00-22.00 Uhr im 30-Minuten-Takt
  - Sa 07:00-22:00 Uhr im 30-Minuten-Takt
  - So 08:00-20:00 Uhr im 60-Minuten-Takt
  - ca. 550.000 Buskm/ Jahr
  - Annahme: Kostendefizit pro Buskm 2,0 Euro
  - Jährlicher Zuschussbedarf: >1.0 Mio. Euro (Teilfinanzierung über den Kreis)
  - Fahrzeugbedarf: vrs. 5 Fahrzeuge



RAD 4

## Einrichtung Fahrradstraßennetz

Die Anordnung einer Fahrradstraße erfolgt aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1, Satz 1, StVO) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5). Fahrradstraßen kommen besonders in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist **oder dies alsbald zu erwarten** ist. Seit der Novellierung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) im Jahr 2021 ist die Einrichtung von Fahrradstraßen wesentlich vereinfacht worden. Es reicht bereits aus, wenn der Straße eine hohe Netzbedeutung im Radverkehr zukommt. Die Interessen sind jedoch auch mit den Belangen anderer Verkehrsmittelnutzer hinlänglich abzuwägen.

Fahrradstraßen sind grundsätzlich nur den Radfahrenden vorbehalten und durch die Zeichen 244.1 und 244.2 StVO zu Beginn und am Ende der Fahrradstraße gekennzeichnet. Letzteres entfällt, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.

In einer Fahrradstraße gelten folgende Regeln:

- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Nebeneinanderfahren von Radfahrern erlaubt
- Rechts-vor-links, wenn möglich Bevorrechtigung der Fahrradstraße
- Freigabe für andere Fahrzeuge durch Zusatzzeichen möglich (z. B. Anlieger frei)
- Kennzeichnung als Fahrradstraße an Knotenpunkten empfehlenswert
- Markierung Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr empfehlenswert
- Ggf. alternierendes Parken anordnen oder Errichtung von Baumscheiben zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Ggf. Aufpflasterung von Knotenpunkten oder Einfärbung von Asphalt

RAD 4

## Einrichtung Fahrradstraßennetz

### Beschreibung

- Einrichtung eines Fahrradstraßennetzes

### Ziel

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Steigerung des Radverkehrsanteils

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf

### Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde
- Ausweisung Fahrradstraßen

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils

### Kostenschätzung

- -

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



### Fördermöglichkeiten

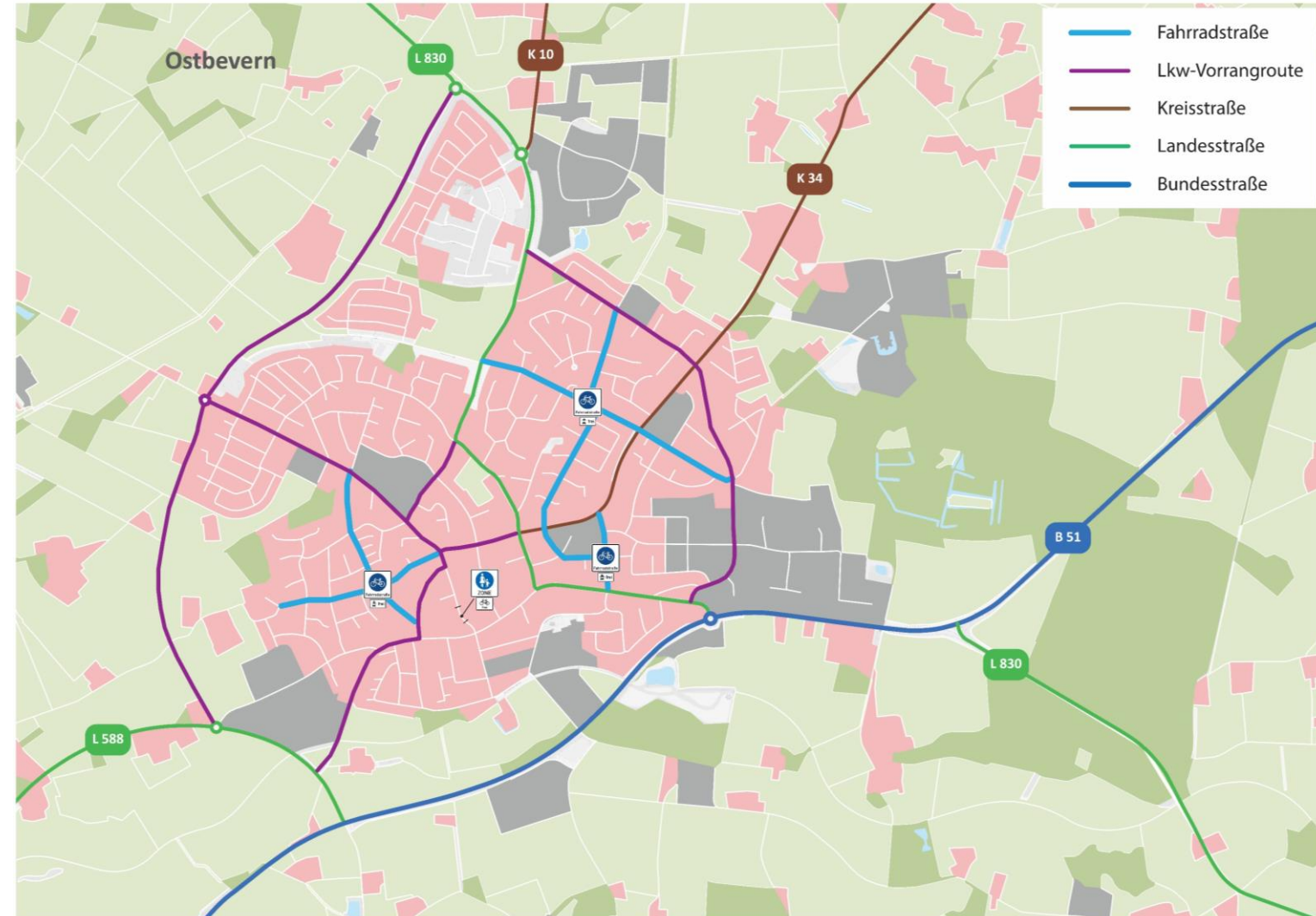
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

RAD 4

## Einrichtung Fahrradstraßennetz

### Vorschlag Fahrradstraßennetz

- Anschluss der Wohn- und Gewerbegebiete
  - Ausweisung von Fahrradstraßen mit dem Zusatz „Kfz-frei“
    - Johannes-Poggenburg-Straße
    - Hermann-Köckemann-Straße
    - Buchenstraße
    - Nordring
    - Loheide
    - Kolpingstraße
    - Prozessionsweg
  - Kennzeichnung als Fahrradstraße an Knotenpunkten
  - Markierung Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr
  - Aufpflasterung von Knotenpunkten oder Einfärbung von Asphalt sinnvoll, um die Einfahrt in eine Fahrradstraße zu verdeutlichen
- Kreis-, Landes- und Bundesstraßen sind dem überörtlichen Verkehr vorbehalten (inkl. Lkw-Verkehr) und die als solche gekennzeichneten Straßen (Lkw-Vorrangrouten).





## SCHÜ 1 Schulisches Mobilitätsmanagement

Am Schulzentrum soll ein umfassendes Konzept zum Mobilitätsmanagement eingeführt werden. Dieses beinhaltet:

1. ein ganzheitliches Schulwegekonzept
2. die Prüfung der Einrichtung einer weiteren Hol- und Bringzone am Schulzentrum
3. die Initiierung und Konzeptionierung von Kampagnen, z. B. „Walking Bus“, Aktionstag zu Fuß und mit dem Rad zur Schule

### 1. Erstellung eines Schulwegekonzeptes

- Grundlegende Überprüfung, Benennung von Gefahrenstellen im Schulverkehr (Begehung mit Kindern und Eltern, Verkehrserhebung vor-/ nachmittags)
- Ermittlung bedeutender Fußwege und Wegeverbindungen für den Schülerverkehr (Begehung mit Kindern und Eltern)
- Erarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit

### 2. Überprüfung und Einführung vereinzelter Elterntaxihaltstellen

- Entzerrung der Hol- und Bringverkehre durch Verlagerung auf mehrere Standorte (z. B. Parkplatz Fitnessstudio (Hauptstraße L 830) und am Stadion)
- Einhaltung einer Mindestentfernung von 250 m zur jeweiligen Schule
- Vermeidung zusätzlicher Fahrwege (in Wohngebieten)
- Prüfung potenzielle Probleme bzw. gefährliche Fahrmanöver
- Berücksichtigung rechtlichen Aspekte (StVO-Konformität)

### 3. Mobilitätserziehung in der Schule

- Aufzeigen von Mobilitätsalternativen zu der in den Familien vielfach einseitig vermittelten, kraftfahrzeugorientierten Mobilität (Ausweitung auf Kindergärten)
- Ausbildung der Schülerinnen und Schüler, als auch entsprechende Weiterbildungen der Lehrer als Multiplikatoren

## SCHÜ 1 Schulisches Mobilitätsmanagement

### Beschreibung

- Einführung eines Mobilitätsmanagements an Schulen + Einrichtung Schulstraße

### Ziel

- Verkehrssicherheit bei Kindern fördern
- Stärkung der Selbstständigkeit von Kindern im Straßenverkehr
- Schaffung eines Bewusstseins bei Kindern, Jugendlichen und vor allem Eltern, dass Mobilität auch mit minimalem MIV-Einsatz erfolgen kann
- Senkung der Hol- und Bringverkehre

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Schulen, Straßenverkehrsbehörde, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Polizei, (AGFS)

### Umsetzungsschritte

- Weiterentwicklung der bisherigen Aktivitäten
- Durchführung eines mehrmonatigen Reallabors „Temporäre Schulstraße“

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- langfristig hohe Wirkung bei Verstetigung von Verhaltensmustern

### Kostenschätzung

- -

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

<b>FUSS 1</b>	<b>FUSS 2</b>
<b>RAD 1</b>	<b>RAD 2</b>
<b>RAD 6</b>	<b>MULT 5</b>

### Fördermöglichkeiten

- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

## SCHÜ 1 Schulisches Mobilitätsmanagement

### Vorschlag temporäre Schulstraßen

- Reallabor: drei bis sechsmonatige Sperrung der Straßen Hanfgarten, Goldwiese und Schirl von Montag bis Freitag bspw. nach den Sommerferien 2024
- Sperrung zu Schulbeginn und -ende durch Schilder, Verkehrshütchen und ggf. Barken
- „Zufahrt verboten, Bewohner frei“
- Einrichtung weiterer Eltern-Taxi-Haltestelle Hauptstraße und am Stadion
- Frühzeitige Einbindung aller Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Eltern (z. B. Öffentlichkeitsveranstaltung, Schul-/Straßenfest)
- Vorbereitung einer guten Argumentationsgrundlage zur Einrichtung der Schulstraße
- Wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung des Verkehrsversuchs

Als Vorbild kann das Reallabor der Stadt Essen an der Bardelebenstraße im Stadtteil Holsterhausen dienen. Der Versuch läuft ab dem 01.09.2023 für drei Monate. Die rund 170 m lange Nebenstraße wird dreimal am Tag komplett gesperrt (Zufahrt verboten, Bewohner frei).



## Inhalt

**1** Vorgehensweise

**2** Leitbild und Handlungsfelder

**3** Maßnahmenvorschläge

**4** Wirkungsanalyse und Stufenkonzept

## Wirkungsanalyse

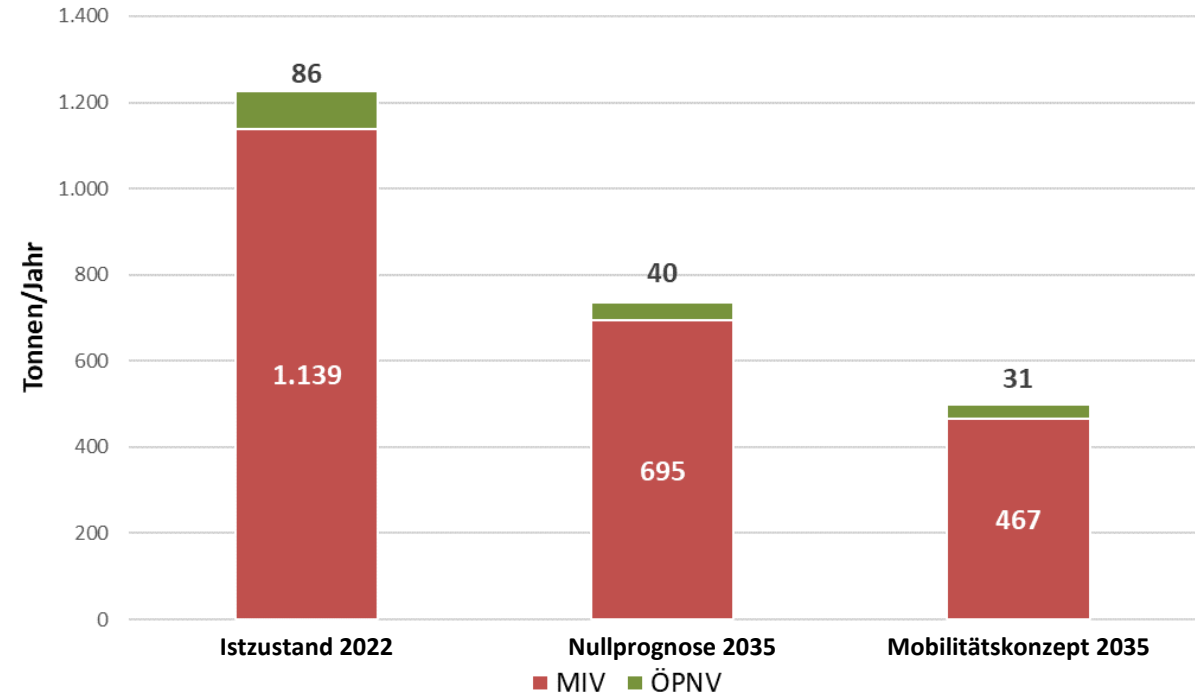
Für die Abschätzung des verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Aufkommens wurden dabei die Berechnungsgrundlagen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) gewählt.

- unterschiedliche Reiseweiten je nach Verkehrsmittel (pro Weg in km)
- 300 Tage Hochrechnung auf ein Jahr
- CO<sub>2</sub>-Werte pro km (Werte des BMUV für den Personenverkehr):
  - 162 g pro km 2021 und 95 g pro km ab 2035 für den MI
  - 108 g pro km 2021 für den Linienbus (Nahverkehr)
  - 93 g pro km 2021 für die Eisenbahn (Nahverkehr)
  - 45 g pro km ab 2035 für den ÖPNV gesamt

Für die Berechnung des heutigen und künftigen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes dienen die Daten aus der kreisweiten Haushaltsbefragung 2015.

**Die entwickelten Maßnahmen dienen in der Summe zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (siehe Abbildung rechts).**

CO<sub>2</sub>-Emissionen in Tonnen/Jahr im Bereich Binnen- und Auspendlerverkehr (Bevölkerung Gemeinde Ostbevern)



## Stufenkonzept (Auszug)

Maßnahmensteckbrief	Priorität	Umsetzungszeitraum	Umsetzungsschritte	Kosten-schätzung in Euro (nett)	Hinweise	Förderung
<b>MIV 1</b> Eine umfangreiche Neugestaltung der Hauptstraße bringt zahlreiche Neuerungen und Veränderungen mit sich: 31 Fahrradbügel Hauptstraße 19 Fahrradbügel (davon 2 für Lastenräder) Bahnhofstraße insgesamt 51 öffentliche Pkw-Stellplätze Hauptstraße/ Bahnhofstraße Sperrung südliche Bahnhofstraße für den Durchgangsverkehr (Reallabor über 3 Monate geplant) Errichtung Mobilstation an der Bushaltestelle Kirche	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Einrichtung einer temporären Fußgängerzone (Reallabor) südliche Bahnhofstraße bis Ende September 2023 und Auswertung der Ergebnisse ab Oktober 2023	-	Umgestaltung befindet sich bereits in der Ausführungsplanung	-
<b>MIV 2</b> Ausweisung Tempo 30 auf den klassifizierten Straßen innerorts	hoch	kurzfristig (bis 2025)	-	sehr geringe Kosten (Beschilderung)	Voraussetzung ist die Novellierung der StVO	nicht förderfähig
<b>LKW 1</b> Verhinderung von Lkw-Durchgangsverkehr durch Überprüfung des Lkw-Vorrangnetzes (SEVAS); ggf. Umstufung der Hauptstraße (L830) zur Gemeindestraße und der Nordring zur Landesstraße oder Ankauf der L830 vom Landesbetrieb	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Prüfung durch die Stadt und Kommunikation der Ergebnisse	-	Unterhaltungskosten der L830 bei Ankauf ggf. hoch	-
<b>ÖPNV 3</b> Anbindung des Ortsteils Brock mit einem On-Demand-Angebot	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Einführung als Testbetrieb zur Ermittlung der Nachfrage (werktags in der SVZ und am Wochenende ganztägig)	-	-	Landesonderprogramm Mobil im ländlichen Raum des Landes NRW
<b>ÖPNV 4</b> Flächendeckende barrierefreie Gestaltung der Haltestellen	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Umbau der Haltestellen gemäß des Nahverkehrsplanes des Kreises Warendorf	-	Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ist gesetzlich bis 2026 vorgeschrieben	Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW und NWL

# büro stadtVerkehr



**büro stadtVerkehr**  
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:**

**Tabea Rademacher, M. Sc. Society, Sustainability and Planning**

Tel: 02103 91159-16

E-Mail: [rademacher@buero-stadtverkehr.de](mailto:rademacher@buero-stadtverkehr.de)

**Lennart Bruhn, M. Sc. Geographie**

Tel: 02103 91159-11

E-Mail: [bruhn@buero-stadtverkehr.de](mailto:bruhn@buero-stadtverkehr.de)