




Integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Ostbevern

Maßnahmensteckbriefe

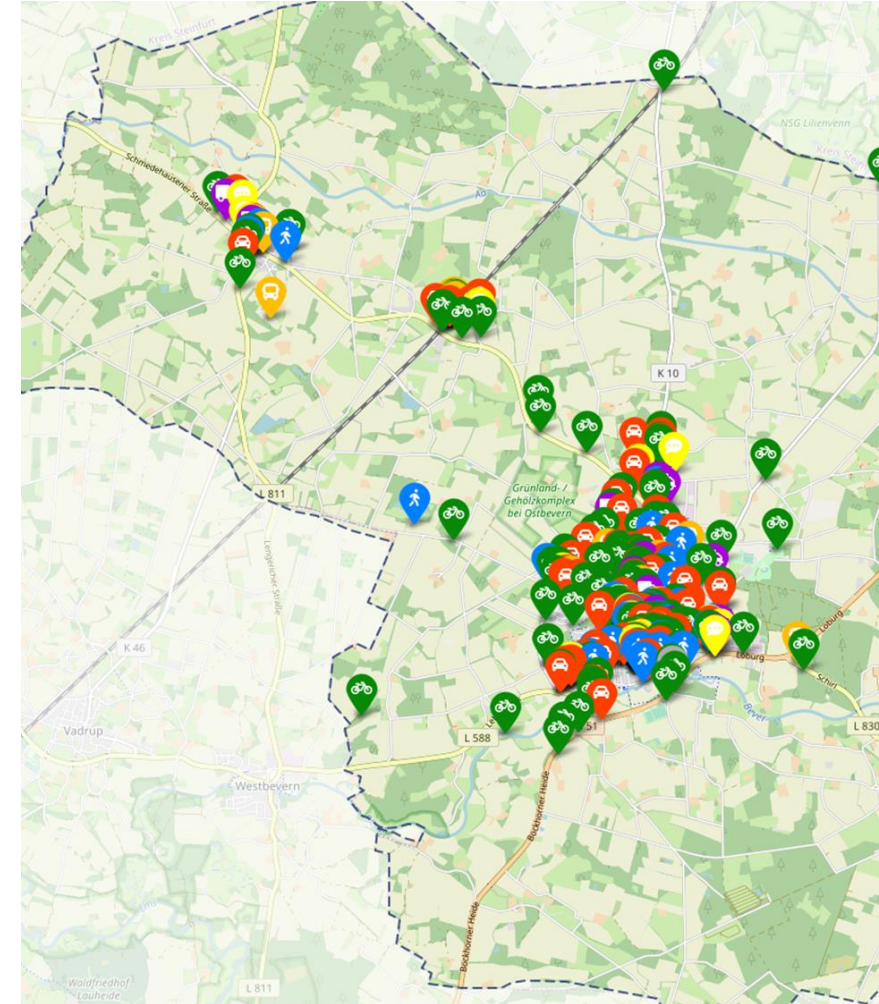
Stand: 16.10.2023

Definition von Handlungsfeldern

	MIV		Parken (ruhender Verkehr)
	Lkw		ÖPNV

- 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

	Fußverkehr		Radverkehr
	Schülerverkehr		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 bedeutsamer 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 Radwegenetzes (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

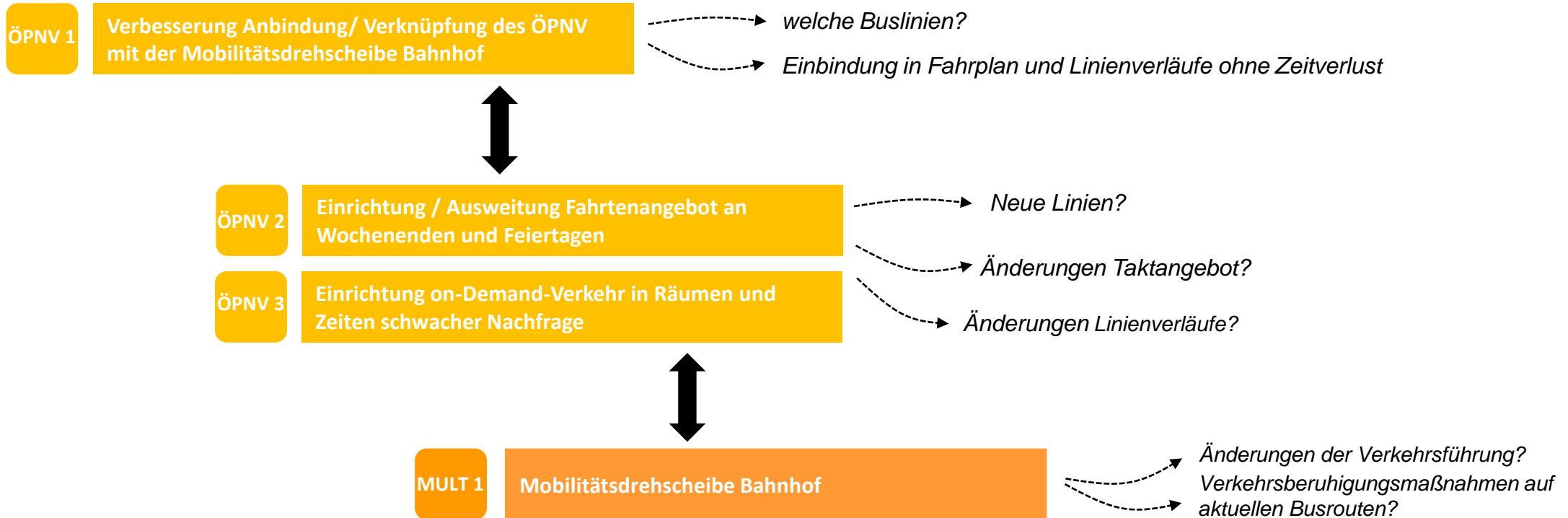
Maßnahmenvorschläge

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 Umlaufsperrn	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



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

- beständige und fortlaufende Umsetzung
- kurzfristige Umsetzung (bis 2025)
- mittelfristige Umsetzung (2025-2030)
- langfristige Umsetzung (ab 2030)

Kosteneinschätzung

- keine oder kaum Kosten zu erwarten (<10.000 Euro)
- geringe Kosten zu erwarten (bis 50.000 Euro)
- mittlere Kosten zu erwarten (bis 100.000 Euro)
- hohe Kosten zu erwarten (>100.000 Euro)

Wirkung Modal-Split-Ziel

- keine (messbare) Wirkung
- geringe Verlagerungswirkung
- mittlere Verlagerungswirkung
- hohe Verlagerungswirkung

Maßnahmenübersicht MIV, ruhender Verkehr und Lkw

MIV

Im integrierten Mobilitätskonzept ist aus Gründen des Umweltschutzes eine Senkung des MIV-Anteils am Modal-Split vorgesehen. Dies lässt sich nur erreichen, wenn die Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich gestärkt werden. Insbesondere die kurzen Wege und die hohen Pendlerverkehre in und aus Münster erfolgen aufgrund der unzureichenden Anbindung des Bahnhofes vermehrt mit dem Pkw.

Lkw-Verkehr

Der Lkw-Anteil und insbesondere die Lieferverkehre werden zukünftig auch in Ostbevern eher zu- als abnehmen. Dies erfolgt aufgrund der Gewerbegebiete im Norden und Osten von Ostbevern sowie aufgrund der zunehmenden Beliebtheit von Bestellungen aus dem Internet, die sich voraussichtlich zukünftig auch vermehrt auf Apothekenwaren und Lebensmittel ausweiten werden. Dadurch wird auch der Schwerlastverkehr zunehmen. Hier gilt es durch frühzeitige Maßnahmen die Verkehre um die sensiblen Bereiche zu lenken und möglichst emissionsarm zu gestalten.

Ruhender Verkehr

Vor dem Hintergrund der Umgestaltung Hauptstraße und der temporären Sperrung der südlichen Bahnhofstraße für den MIV im Ortskern von Ostbevern ist eine Modifizierung der Bewirtschaftung auf Basis der bestehenden Planungen (Parkscheibenregelung) ratsam. Generell sollte berücksichtigt werden, dass eine Verringerung des innerstädtischen MIV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen auch wiederum für eine geringere Anzahl benötigter Stellplätze sorgt.

MIV 1

Verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im Ortskern

MIV 2

Ausweisung flächendeckend Tempo-30
(nach erfolgter Änderung der StVO)

MIV 3

Erhöhung der Verkehrssicherheit, durch die Entschärfung von neuralgischen Knotenpunkten und Anpassung der Verkehrsführung

MIV 4

Bereitstellung Ladeinfrastruktur

PARK 1

Fortführung der Anpassungen bei der Parkraumbewirtschaftung

LKW 1

Verhinderung Lkw-Durchgangsverkehr Ortsmitte

MIV 1

Verkehrlenkende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im Ortskern

Die Hauptstraße im Ortskern Ostbeverns stellt den Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt dar. Eine umfangreiche Neugestaltung des Straßenzuges 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)
- Errichtung Mobilstation an der Bushaltestelle Kirche

Die südliche Bahnhofstraße ist von Mitte Juni bis Ende September 2023 für den Pkw-Verkehr gesperrt worden (Ausnahme Lieferverkehr bis 11:00 Uhr). Das Reallabor ist Teil der Gestaltung einer neuen Mitte in Ostbevern. Ab Oktober 2023 wird der Verkehrsversuch ausgewertet.

MIV 1

Verkehrlenkende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im Ortskern

Beschreibung

- Verkehrsberuhigung Ortsmitte

Ziel

- Schaffung zusätzlicher Potenziale für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Ortskern
- Städtebauliche Aufwertung in zentralen Bereichen

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern

Umsetzungsschritte

- Einrichtung Reallabor südliche Bahnhofstraße
- Auswertung der Ergebnisse aus dem Verkehrsversuch südliche Bahnhofstraße

Aktueller Sachstand

- Entwurf zur Umgestaltung
- Durchführung Reallabor über 3 Monate

Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

Kostenschätzung

- -

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 2

MIV 3

LKW 1

Fördermöglichkeiten

-

MIV 2

Ausweisung flächendeckend Tempo 30 (nach erfolgter Änderung der StVO)

Die Gemeinde Ostbevern ist nicht Träger der Straßenbaulast auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Kreis-, Landes-, Bundesstraße) in den Ortsdurchfahrten in Ostbevern und Brock. Ab einer Einwohnerzahl von 80.000 Menschen ist die Gemeinde automatisch Baulastträger (Ausnahmen sind ab 50.000 EW möglich) (§ 44 (Fn 5) im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW)). Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen obliegen dem Kreis oder Land, ausgenommen sind Gehwege und Parkplätze, die unmittelbar an die betroffene Straße münden.

Die Aufstellung oder Entfernung von Verkehrszeichen wird für alle Straßen im Gemeindegebiet durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde (Kreis Warendorf) auf der Grundlage der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften und unter Beteiligung der Gemeinde, des jeweiligen Straßenbaulastträgers und der Polizei verkehrsrechtlich angeordnet. Im Nahbereich genau bestimmter sozialer Einrichtungen, z. B. Schulen, Kindergärten und Altenheime, bestehen erleichterte Anordnungsvoraussetzungen im Unterschied zu anderen Verkehrsbeschränkungen, insbesondere ist eine Anordnung möglich, ohne dass eine besondere (qualifizierte) Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vorliegen muss. An streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h ist die Anlage von Radverkehrsanlagen im Gegensatz zu Tempo 30-Zonen zulässig.

Zunächst ist eine Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) notwendig, um Neuregelungen in der StVO zu ermöglichen. Im Juni 2023 wurde der Entwurf zur Änderung des StVG durch die Bundesregierung beschlossen, die für die konkrete Umsetzung erforderliche Änderung der StVO wird derzeit erarbeitet. In dem Entwurf ist eine flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 nicht vorgesehen.

Eine Änderung der StVO könnte die rechtlichen Grundlagen zur bedarfsgerechten Ausweisung von Tempo 30 schaffen. Dies verfolgt die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, welcher mittlerweile 846 Städte und Gemeinden umfasst (Stand Juli 2023).

Eine Ausweisung von Tempo 30 reduziert die Lärm- und Schadstoffbelastungen im betroffenen Bereich erheblich. Zudem ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wesentlich sicherer als bei Tempo 50 und könnte zusätzlich den Durchgangsverkehr bspw. auf der L 830 (Hauptstraße, Engelstraße, Bahnhofstraße) unattraktiver gestalten (Reisezeitverlust).

Bevor es zu einer dauerhaften Ausweisung von Tempo 30 kommt, ist die Erprobung in einem Reallabor (mehrmonatiger Feldversuch z. B. 12 Monate) mit einer entsprechenden Evaluation empfehlenswert.

MIV 2

Ausweisung flächendeckend Tempo 30 (nach erfolgter Änderung der StVO)

Beschreibung

- Flächendeckende Ausweisung Tempo 30

Ziel

- Entschleunigung des MIV
- Erhöhung Verkehrssicherheit für Fuß/ Rad
- Reduzierung Lärm-/ Schadstoffemissionen

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf

Umsetzungsschritte

- Durchführung eines Reallabors über 12 Monate mit Evaluation

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

Kostenschätzung

- Reallabor: ca. 30.000 €

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1
MIV 3
LKW 1
MULT 5

Fördermöglichkeiten

-

MIV 3

Erhöhung der Verkehrssicherheit, durch die Entschärfung von neuralgischen Knotenpunkten und Anpassung der Verkehrsführung

Folgende Knotenpunkte sind zu entschärfen:

- Johannes-Poggenburg-Straße/ Lienener Damm
- Hauptstraße/ Johannes-Poggenburg-Straße
- Hauptstraße/ Wischhausstraße
- Lienener Damm/ Erbdrostenstraße (ruhender Verkehr)
- Hauptstraße/ Engelstraße

Zur Erfassung der täglichen Verkehrsmengen an den genannten Knotenpunkten ist die Anordnung einer Verkehrserhebung/ -zählung zu empfehlen, um die Verkehrsverträglichkeit der Straßen zu prüfen und im weiteren Verlauf potenzielle Gefahrenstellen zu entschärfen.

MIV 3

Erhöhung der Verkehrssicherheit, durch die Entschärfung von neuralgischen Knotenpunkten und Anpassung der Verkehrsführung

Beschreibung

- Entschärfung gefährlicher Knotenpunkte

Ziel

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf,

Umsetzungsschritte

- Verkehrserhebung an den genannten Knotenpunkten
- Prüfung von Varianten zur Umgestaltung der entsprechenden Knotenpunkte
- Ausschreibung, Planung und Errichtung

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

Kostenschätzung

- -

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1 MIV 3

LKW 1

Fördermöglichkeiten

- Abhängig von den Umbaumaßnahmen

MIV 4

Bereitstellung Ladeinfrastruktur

Aufgrund der ländlich geprägten und flächenintensiven Struktur in Ostbevern wird der Kfz-Verkehr auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Ziel muss es sein, diesen im Hinblick auf die nationalen und europaweiten Zielsetzungen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen klimaneutral zu betreiben, d.h. nicht nur der Betrieb der Fahrzeuge, sondern auch die Herstellung des Energieträgers sind umweltfreundlich abzuwickeln (regenerative Energien). Bundesweit ist die Zielmarke von rund 15,0 Mio. zugelassenen E-Fahrzeugen und die Errichtung von 1,0 Mio. öffentlicher Ladestationen bis 2030 ausgerufen worden. In der Gemeinde gibt es bereits eine öffentliche Ladesäule mit zwei Ladepunkten, dessen Auslastung zunächst zu erfassen ist, um ggf. mit weiterer öffentlicher Ladeinfrastruktur den Bedarf zu decken.

Der überwiegende Teil der Bevölkerung Ostbeverns lebt in Einzel- oder Doppelhäusern mit einem eigenen Stellplatz an dem künftig das E-Fahrzeug geladen werden kann. Laut der Nationalen Leitstelle für Ladeinfrastruktur finden bereits 85 % der Ladevorgänge an privaten Wallboxen oder am Arbeitsplatz statt (76-88 % im Jahr 2030). Im ländlichen Raum wird zudem der Schlüssel von E-Fahrzeugen auf öffentliche Ladeinfrastruktur mit 23:1 angegeben (2030). Daher wird künftig der Netzausbau und eine effiziente Nutzung der bestehenden Kapazitäten (Ladelastrmanagement) eine wichtige Rolle spielen.

- Schaffung von Ladeinfrastruktur in privaten Haushalten
→ Gemeinde übernimmt beratende Funktion
- Schaffung von Lademöglichkeiten durch private Betreiber (Einzelhandel/ Versorgungsstandorte, Energiekonzerne usw.) auf öffentlichen/ halböffentlichen Flächen → Gemeinde übernimmt beratende Funktion
- Kombination mit Ladesäulen für E-Bikes/ Pedelecs

MIV 4

Bereitstellung Ladeinfrastruktur

Beschreibung

- Bereitstellung von Lademöglichkeiten

Ziel

- Umstellung auf E-Mobilität

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Energieversorger

Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Konzeptes zur Förderung der E-Mobilität
- Schaffung von Beratungsmöglichkeiten für private Ladeinfrastruktur
- Identifizierung von öffentlichen/ halböffentlichen Ladestandorten

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- CO₂-Neutralität im MIV

Kostenschätzung

- Bis zu 3.000 € pro Wallbox

Umsetzungszeitraum



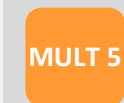
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



Fördermöglichkeiten

- BMVI-Programm „Ladeinfrastruktur vor Ort“
- Kfw-Förderrichtlinie 441 für eine Ladestation mit bis zu 22 kw Leistung

PARK 1

Fortführung der Anpassungen bei der Parkraumbewirtschaftung

Die Neugestaltung der Hauptstraße sieht eine Parkscheibenregelung (Höchstparkdauer 2h) von 08:00 bis 18 Uhr werktags im verkehrsberuhigten Bereich (Tempo 20) vor. Zuvor konnte hier zeitlich uneingeschränkt geparkt werden. Insgesamt 36 gekennzeichnete Stellplätze stehen in der Hauptstraße und Bahnhofstraße zur Verfügung.

Eine Ausweitung der Parkscheibenregelung auf die angrenzenden Wohngebiete und den Kundenparkplatz des Supermarktes K+K ist zu prüfen, um eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus der Hauptstraße in die angrenzenden Wohnstraßen und den Kundenparkplatz zu verhindern. Hier kann eine Parkraumerhebung an zwei Werktagen (z.B. Donnerstag (Markttag) und einem Samstag) wichtige Erkenntnisse liefern.

Perspektivisch ist bei einer Nutzung öffentlicher Stellplätze durch Bezahlung die Finanzierung des ÖPNV denkbar.

PARK 1

Fortführung der Anpassungen bei der Parkraumbewirtschaftung

Beschreibung

- Einführung Parkscheibenregelung (2h)

Ziel

- Vermeidung von Dauerparkern im Ortskern (Fußweg zum Ziel ist zumutbar), um bei den vorhandenen STP einen höheren Umschlag zu erreichen

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern

Umsetzungsschritte

- Fortlaufende Anpassung, wenn städtebauliche Änderungen dies erfordern

Aktueller Sachstand

- In Planung

Wirkung

- Steuerung des MIV
- Erhöhung der Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Reisezeiten)
- Städtebauliche Aufwertung

Kostenschätzung

- -

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1 MULT 5

Fördermöglichkeiten

-

LKW 1

Verhinderung Lkw-Durchgangsverkehr Ortsmitte

Das Projekt "Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für das Rheinland und NRW" ist im Auftrag des Ministeriums für Bauen, Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW initiiert worden. Die Federführung des Projektes liegt beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg/mobil-im-rheinland. Ostbevern ist eine der hieran beteiligten kommunalen Partner in NRW.

Durch die Ausweisung eines Lkw-Vorrangroutennetzes soll der zunehmende Lkw-Verkehr abseits der Autobahnen kanalisiert und vorausschauend mit dem damit verbundenen Verschleiß von Straßen, die für den regelmäßigen Lkw-Verkehr ungeeignet sind, umgegangen werden. Diese Daten werden in einem web-basierten Portal (SEVAS) zusammengeführt und in Navigationsgeräte eingespeist.

In Ostbevern gehörten folgende Straßen zum Lkw-Vorrangroutennetz:

- Nordring, Lehmbruck (L588), B51, Hauptstraße/ Engelstraße/ Bahnhofstraße (L830)
- Telgter Straße, Beusenstraße, Bahnhofstraße/ Grevener Damm, Lienener Damm, Wischhausstraße

Folgende Maßnahmen sind zu Reduzierung des Lkw-Verkehrs im Ortskern von Ostbevern denkbar:

- Kontinuierliche Überprüfung des Vorrangnetzes insbesondere bei städtischen Veränderungen (Einbahnstraßenregelungen, Gewerbegebietserweiterungen, usw.)
- Prüfung Herausnahme der Lkw-Vorrangroute Hauptstraße/ Engelstraße (L830), da die Hauptstraße Bestandteil der Velorouten des Kreises Warendorf und der Stadtregion Münster sowie Schulweg zum Schulzentrum ist (Ausweisung Lkw-Durchfahrtsverbot)
- Ggf. Umstufung der Hauptstraße (L830) zur Gemeindestraße und der Nordring zur Landesstraße
- Alternativ: Ankauf der Straße vom Landesbetrieb (Nachteil: hohe Unterhaltungskosten)

LKW 1

Verhinderung Lkw-Durchgangsverkehr Ortsmitte

Beschreibung

- Überprüfung des Vorrangnetzes für LKWs und LKW-Einfahrtsverbote (SEVAS)
- Ggf. Umstufung der jetzigen L830 zur Gemeindestraße und der Nordring zur Landesstraße

Ziel

- Lenkung des Schwerverkehrs

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern

Umsetzungsschritte

- Prüfung durch die Stadt und Kommunikation der Ergebnisse

Aktueller Sachstand

- Teilnahme an SEVAS erfolgt bereits

Wirkung

- Lenkung des Schwerverkehrs
- Vermeidung von Emissionen im Ortskern bzw. in Siedlungsbereichen

Kostenschätzung

- Ggf. bei Umstufung höhere Unterhaltungs- bzw. Sanierungskosten

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1

MIV 2

MIV 3

Fördermöglichkeiten

- Landesprojekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für NRW“ gemäß der Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FÖRi-MM)

Maßnahmenübersicht ÖPNV

ÖPNV

Die verbesserte Anbindung sowie der Ausbau des Bahnhofes zur Mobilitätsdrehscheibe ist der zentrale Baustein zur Stärkung des ÖPNV im Pendlerverkehr. Da dieser „zwischen“ beiden Ortsteilen liegt, ist eine zügige, komfortable Anbindung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes unerlässlich, um gegenüber dem MIV konkurrenzfähig zu sein.

ÖPNV 1

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

ÖPNV 2

Einrichtung/ Ausweitung Fahrtenangebot an Wochenenden und Feiertagen

ÖPNV 3

Einrichtung on-Demand-Verkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage

ÖPNV 4

Barrierefreier Haltestellenausbau

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



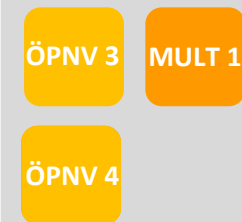
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



Fördermöglichkeiten

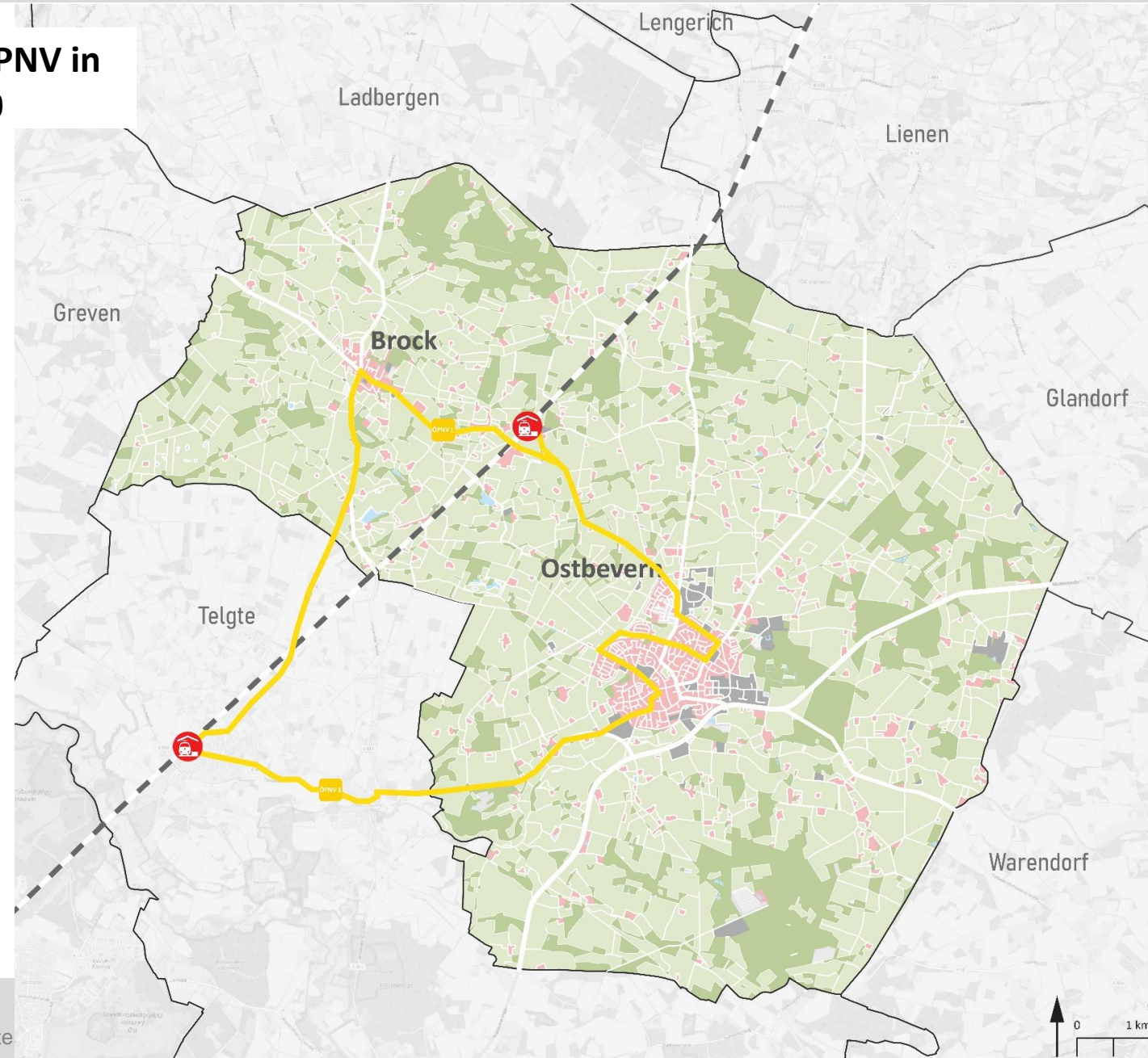
-

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



ÖPNV 2

Einrichtung/ Ausweitung Fahrtenangebot an Wochenenden und Feiertagen

Die Linien R13 und R14 stellen die Hauptverbindungen im Regionalbusnetz der Gemeinde Ostbevern dar. Beide Linien werden durch die Westfalen Bus GmbH betrieben. Die Linie **R13** (Ostbevern – Telgte – Münster) verkehrt überwiegend von (Stand Februar 2022)

- Mo-Fr 05:58 bis 22:05 Uhr im 60-Minuten-Takt (Ostbevern – Telgte (Münster)),
- Sa 06:57 bis 19:57 Uhr im 60-Minuten-Takt (Ostbevern – Telgte) und
- So + Feiertag 08:35 bis 22:35 Uhr im 60-Minuten-Takt (Ostbevern – Telgte (Münster))

Die Linie **R14** (Ostbevern – Warendorf) verkehrt überwiegend von (Stand Januar 2022)

- Mo-Fr 05:54 bis 18:56 Uhr im 60-Minuten-Takt,
- Sa 06:54 bis 16:54 Uhr im 60-Minuten-Takt (Taxibus) und
- So + Feiertag 08:54 bis 18:54 Uhr im 120-Minuten-Takt (Taxibus)

Die Nachtbuslinie **N2** (Ostbevern – Münster) verkehrt von (Stand Januar 2023)

- in der Nacht von Samstag auf Sonntag 21:20 bis 02:15 (3 Fahrten)

Prüfpunkte für das Takt- und Linienangebot:

- Evaluation der Taxibus-Fahrten am Samstag auf der R14
- Umwandlung der Taxibus-Fahrten (22 Fahrten) am Samstag auf der R14 in einen Regelbetrieb

ÖPNV 2

Einrichtung/ Ausweitung Fahrtenangebot an Wochenenden und Feiertagen

Beschreibung

- Umwandlung Taxibus-Fahrten auf der Linie R14 in einen Regelbetrieb

Ziel

- regelmäßige ÖPNV-Anbindung Ostbeverns mit der Kreisstadt Warendorf

Träger/Akteure/Beteiligte

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

Umsetzungsschritte

- Anpassung des Takt- und Linienangebotes im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Warendorf

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

Kostenschätzung

Insgesamt: **ca. 56.000 € pro Jahr**

- Länge ca. 16,5 km pro Weg (ca. 28.000 km im Jahr)
- Fahrten Sa: 22
- Kostendefizit pro Buskm. ca. 2,00 €

Umsetzungszeitraum



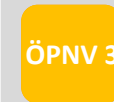
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



Fördermöglichkeiten

-

ÖPNV 3

Einrichtung On-Demand-Verkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage

Die Anbindung des Bahnhofs an die Ortsteile Ostbevern und Brock soll verbessert werden, d. h. Umsteigezeiten werden angepasst und die Fahrzeit verringert. Hierfür ist die Optimierung des bestehenden Angebotes der Linie 418 oder die Einführung eines On-Demand-Angebotes (z. B. Taxibuslinien) als Ergänzung zur Linie 418 denkbar. Dabei kann auch mit den örtlichen Taxiunternehmen kooperiert werden, so dass keine zusätzlichen Fahrzeuge und Fahrpersonal benötigt wird. Ein On-Demand-Angebot zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

- es gibt keine Fahrplan- und keine Linienwegbindung („Fahrt bis vor die Haustür“)
- Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt (On-Demand)
- Kleinbusse oder Pkw kommen zum Einsatz (barrierefrei)
- Künftiger Einsatz autonom fahrender Fahrzeuge denkbar
- Digitale Buchungsmöglichkeit (App)
- Integration in den NWL-Tarif (angelehnt an ÖPNV- und Taxitarif)

Die Kosten entstehen vornehmlich durch den Betrieb und nicht durch die Anschaffung der Fahrzeuge. Aufgrund der angespannten Personallage sowohl bei den Verkehrs- als auch den Taxiunternehmen ist eine Einführung eines On-Demand-Angebotes derzeit schwer zu realisieren. On-Demand-Angebote werden finanziell gefördert, sollten jedoch auch nach Ablauf des Förderzeitraums durch die Gemeinde weiterfinanziert werden können.

Für einen Testbetrieb eines autonom fahrenden Fahrzeuges ist die Entfernung zwischen dem Bahnhof und den beiden Ortsteilen jeweils zu groß. Die Technik ist noch nicht entsprechend ausgereift, dass ein Testbetrieb möglich und aufgrund der derzeit zu erwartenden hohen Reisezeit zu empfehlen ist.

ÖPNV 3

Einrichtung On-Demand-Verkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage

Beschreibung

- Einbindung von On-Demand-Verkehren in Schwachverkehrszeiten und in Räumen schwacher Nachfrage

Ziel

- Bessere Anbindung der Siedlungsbereiche an die Innenstadt und an den ÖPNV in Schwachverkehrszeiten

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister

Umsetzungsschritte

- Einführung als Testbetrieb zur Ermittlung der Nachfrage (werktags in der SVZ und am Wochenende ganztägig)
- Mittelfristiger Ausbau der Kapazitäten und Erweiterung der Bedienungszeiten

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnen- und Pendlerverkehr, auch und gerade in Zeiten schwacher Nachfrage sowie im Freizeitverkehr

Kostenschätzung

-

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



Fördermöglichkeiten

- Landessonderprogramm Mobil im ländlichen Raum des Landes NRW

ÖPNV 4

Barrierefreier Haltestellenausbau

Die Umsetzung von Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein strategisch wichtiges Vorhaben, welches zu einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen Verkehrspolitik beiträgt. Im Sinne einer gleichberechtigten Teilhabe für alle Bürgerinnen und Bürger ist eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2026 (zuvor 01.01.2022 gem. § 8 Absatz 3 Satz PBefG) zu erreichen. Derzeit sind 4 von 25 Haltestellen in Ostbevern barrierefrei ausgebaut.

Bushaltestelle	Anzahl/Fahrrichtungen	Barrierefrei
Eichendorff	2	Ja
Loheide	2	Ja
Loburg	1	Nein
Schirl, Hummelt	2	Nein
Wischhausstr.	2	Nein
Brandes	2	Nein
Schulzentrum	1	Nein
Buchenstr.	2	Nein
Buchenstraße	2	Nein
Kirche	2	Nein
Bahnhofstraße	2	Nein
Grevenor Damm	1	Nein * 2te wird neu errichtet
Lienener Damm	2	Nein
Kohkamp	2	Nein *werden umgebaut

Grundsätzlich sollten Busbuchten in Buskaps umgewandelt werden. Dies gilt für Haltestellen innerorts und bei Tempo 50 km/h, soweit es sich nicht um Pausenplätze handelt. Bei dem Umbau von Haltestellen innerorts sollten fehlende Querungsmöglichkeiten auf der Fahrbahn mitbedacht werden. Zudem sind die Zu- und Abwege barrierefrei zu gestalten, um die Zugänglichkeit zu den Haltestellen für alle zu gewährleisten. Wenn möglich, sind stark frequentierte Haltestellen mit einem Wartehäuschen/ Fahrgastunterstand auszustatten.

Der barrierefreie Ausbau der Unterführung am Bahnhof Ostbevern ist Aufgabe der Gemeinde Ostbevern. Die Bahnsteige wiederum werden von der Deutschen Bahn barrierefrei ausgestaltet. Beide Ausführungen sind für das Jahr 2025 vorgesehen.

ÖPNV 4

Barrierefreier Haltestellenausbau

Beschreibung

- Im Sinne einer gleichberechtigten Teilhabe für alle Bürgerinnen und Bürger ist eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2026 zu erreichen

Ziel

- Erhöhung der Attraktivität und der Nutzung des ÖPNV-Angebotes
- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Priorisierung der umzubauenden Haltestellen
- Ausschreibung und Vergabe der Planungsleistungen
- Planungs- und Bauphase

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnen- und Pendlerverkehr

Kostenschätzung

- Umbau Bussteig (ca. 30.000 bis 40.000 €)

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Fördermöglichkeiten

- Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW und durch den NWL

Maßnahmenübersicht Multimodalität

Multimodalität

Multimodalität ist die Voraussetzung für die Stärkung des Umweltverbundes. Nur durch die Vernetzung von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV oder auch MIV, kann ein erheblicher Anteil an MIV-Wegen künftig umweltfreundlich zurückgelegt werden. Der ÖPNV und insbesondere der SPNV in Ostbevern benötigt auf Grund der peripheren Lage des Bahnhofes und den hohen Kapazitäten und weniger flexiblen Linienführung entsprechende Zubringer, deren attraktive Nutzung elementar ist.

Der Bahnhof bildet dabei als Mobilitätsdrehscheibe den zentralen Dreh- und Angelpunkt für alle Pendlerinnen und Pendler.

MULT 1

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof

MULT 2

Maßnahmen zur multi-/ intermodalen Verknüpfung an weiteren wichtigen Haltestellen

MULT 3

Ausweitung Carsharing-Angebot

MULT 4

Aufbau eines Fahrradverleihsystems

MULT 5

Mobilitätsmanagement/ Öffentlichkeitsarbeit für bestimmte Zielgruppen

MULT 6

Mobilitätsmanager/ -in

MULT 1

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof

Unter Mobilstationen werden multimodale Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel kombiniert werden. Im Rahmen des verbundweiten Konzepts für die Errichtung von Mobilstationen im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) wurden bereits zwei Standorte für (potenzielle) Mobilstationen identifiziert und genauer untersucht. Dies sind die Haltestelle Kirche in Ostbevern und der Bahnhof in Brock. Der Bahnhof stellt den zentralen Umsteigepunkt dar (ca. 500 – 1.000 Fahrgäste am Tag) für die Gemeinde dar, welcher zur „Mobilitätsdrehscheibe“ ausgebaut werden soll.

Der Bahnhof verfügt bereits über folgende bedeutsame Ausstattungsmerkmale:

- RE2 und RB66 mit Aushangfahrplan und Digitaler Fahrgastanzeige (DFI)
- Buslinien 418 und 420 mit Aushangfahrplan
- P+R-Anlage 150 STP
- B+R-Anlage nicht überdacht 10 STP Felgenklammer, B+R-Anlage überdacht 20 STP Felgenklammer, B+R-Anlage Fahrradparkhaus/ Fahrradkäfing/ Schließanlage 80 STP (Zugang mit Schlüssel)
- Fahrkartenverkauf, Sitzgelegenheiten, Uhr, Wetterschutz

Folgende Ausstattungsmerkmale sind nachzurüsten:

- Beschilderung im mobil.nrw-Design (z. B. Säule/Stele: 15.000 €)
- DFI (Bus) 15.000 €
- Tarifbedingungen 1.000 €
- Umgebungsplan 1.000 €
- WLAN-Hotspot 2.400 €

MULT 1

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof

Beschreibung

- Ausweisung des Bahnhofes als Mobilitätsdrehscheibe

Ziel

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander
- Ausstattung mit DFI, Stele und Umgebungsplan

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Flächeneigentümer

Umsetzungsschritte

- Ausschreibung, Planung und Errichtung der Ausstattungsmerkmale

Aktueller Sachstand

- Erweiterung B+R-Anlage in Planung

Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

Kostenschätzung

Insgesamt: **ca. 35.000 €**

- a) Stele und Wegweisung: 15.000 €
- b) DFI (mehrere Standorte): 15.000 €
- c) Umgebungsplan/ Tarifbedingungen/ WLAN-Hotspot: 5.000 €

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MULT 3 ÖPNV 1

MULT 4 ÖPNV 3 ÖPNV 4

Fördermöglichkeiten

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

MULT 1

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof

Zusätzlich zu den geplanten Ausstattungsmerkmalen Digitale Fahrgastinformation (DFI), Stele und Umgebungsplan ist eine Aufstockung witterungsgeschützter, sicherer Radabstellmöglichkeiten empfehlenswert (z. B. Fahrradparkhaus/ Sammelabstellanlage/ Fahrradparktum) oder auch eine Servicestation/ Radstation. Die vorhandenen Felgenklammern sind durch Fahrradbügel auszutauschen und zu überdachen, wenn möglich. Darüber hinaus ist die allgemeine Barrierefreiheit am Bahnhof herzustellen, dazu zählt auch die Querung des Bahnhofes mit dem Fahrrad (Unter-/ Überführung) (s. ÖPNV 4).



MULT 1

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof

Beschreibung

- Ausweisung des Bahnhofes als Mobilitätsdrehscheibe

Ziel

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander
- Ausstattung mit DFI, Stele und Umgebungsplan

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Flächeneigentümer

Umsetzungsschritte

- Ausschreibung, Planung und Errichtung der Ausstattungsmerkmale

Aktueller Sachstand

- Erweiterung B+R-Anlage in Planung

Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

Kostenschätzung

Insgesamt: **ca. 35.000 €**

- a) Stele und Wegweisung: 15.000 €
- b) DFI (mehrere Standorte): 15.000 €
- c) Umgebungsplan/ Tarifbedingungen/ WLAN-Hotspot: 5.000 €

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MULT 3 ÖPNV 1

MULT 4 ÖPNV 3 ÖPNV 4

Fördermöglichkeiten

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

MULT 1

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof

Die Bushaltestelle Kirche (keine Angaben zu den Fahrgästen am Tag) im Ortskern von Ostbevern verfügt bereits über folgende bedeutsame Ausstattungsmerkmale:

- R13 (E13), R14 (E14), 418 mit Aushangfahrplan und Digitale Fahrgastinformation (DFI)
- B+R-Anlage nicht überdacht 50 STP Felgenklammer
- Sitzgelegenheiten
- Wetterschutz

Folgende Ausstattungsmerkmale sind nachzurüsten:

- Beschilderung im mobil.nrw-Design (z. B. Säule/Stele: 15.000 €)
- Fahrkartenverkauf (z. B. Fahrkartenautomat: 21.000 €)
- Tarifbedingungen 1.000 €
- Uhr 1.000 €
- Umgebungsplan 1.000 €
- WLAN-Hotspot 2.400 €

Die vorhandenen Felgenklammern sind durch Fahrradbügel auszutauschen und zu überdachen, wenn möglich.

MULT 1

Mobilstation Haltestelle Kirche

Beschreibung

- Aufwertung der Haltestelle Kirche zur Mobilstation

Ziel

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander
- Ausstattung mit Fahrkartenverkauf, Stele, Tarifbedingungen, Uhr, Plan, WLAN

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Flächeneigentümer

Umsetzungsschritte

- Ausschreibung, Planung und Errichtung der Ausstattungsmerkmale

Aktueller Sachstand

- Umgestaltung der Hauptstraße inkl. Bushaltestellen und Umgebung

Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

Kostenschätzung

Insgesamt: **ca. 42.000 €**

- a) Stele und Wegweisung: 15.000 €
- b) Fahrkartenverkauf: 21.000 €
- c) Tarifbedingungen/ Uhr/ Umgebungsplan/ WLAN-Hotspot: 6.000 €

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Fördermöglichkeiten

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

MULT 2

Maßnahmen zur multi-/ intermodalen Verknüpfung an weiteren wichtigen Haltestellen

An zentralen Bushaltestellen, an denen bedeutsame Regionalbuslinien verkehren, werden nach Möglichkeit mind. zwei Fahrradbügel errichtet, um die Attraktivität des Fahrrades als Zu- und Abbringer zum ÖPNV zu stärken. An den Haltestellen Eichendorff, Loheide und Hummelt sind bereits drei oder mehr Fahrradbügel installiert worden. Folgende Haltestellen kommen in Betracht:

- Brandes

Darüber hinaus kann die Einrichtung eines WLAN-Hotspots an den Haltestellen die Attraktivität des ÖPNV steigern.

Fördermöglichkeiten

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Förderrichtlinie § 12/ 13 ÖPNVG für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Billigkeitsrichtlinie für kommunale Klimaschutzinvestitionen

MULT 2

Maßnahmen zur multi-/ intermodalen Verknüpfung an weiteren wichtigen Haltestellen

Beschreibung

- Errichtung von Radabstellanlagen an zentralen Bushaltestellen

Ziel

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern

Umsetzungsschritte

- Erfassung der Radabstellanlagen (Anzahl, Typ)
- Ausschreibung, Planung und Errichtung

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

Kostenschätzung

- ca. 500 € pro Fahrradbügel inkl. Einbau
- ca. 5.500 € pro Überdachung inkl. Einbau
- ca. 3.000 € pro Fahrradbox

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Fördermöglichkeiten

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderrichtlinie § 12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

MULT 3

Ausweitung Carsharing-Angebot

Carsharing-Angebote im Gemeindegebiet ermöglichen es insbesondere Personen, die nur gelegentlich einen Pkw benötigen, auf die Anschaffung eines eigenen Pkw bzw. auf das Zweitauto zu verzichten. Dies verringert zum einen die privaten und öffentlich benötigten Parkflächen und führt zum anderen dazu, dass sich die Anzahl der Pkw-Fahrten insgesamt verringert und vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt werden.

In der Gemeinde Ostbevern stehen derzeit drei Carsharing-Fahrzeuge von cambio (Stadtteilauto) auf dem Parkplatz am Rathaus, am Bahnhof und in der Straße Bäckerstiege zur Verfügung. Vor einer möglichen Ausweitung des Carsharing-Angebotes ist die Nutzung der bereits zur Verfügung stehenden Fahrzeuge zu evaluieren.

Unterstützend kann auch geprüft werden, ob ein Carsharing-Anbieter in das betriebliche Mobilitätsmanagement der Verwaltung integriert und z. B. für die Abwicklung von Dienstfahrten genutzt werden kann. Kurzfristig entstehen dabei evtl. Kosten zur Gewinnung von Carsharing-Anbietern, langfristig entstehen der Gemeinde keine Kosten.

Hinweis: dem Betreiber der Carsharing-Fahrzeuge wird ein Mindestumsatz garantiert, d. h. mögliche Defizite trägt die Gemeinde. Daher können auch weitere Fahrzeuge, Standortverlegungen oder auch die Definition von Zonen zum Abstellen der Fahrzeuge vorgenommen werden, da für den Betreiber in erster Linie der Mindestumsatz zählt.

Es sollte geprüft werden, ob am Standort Bäckerstiege Radabstellmöglichkeiten ((überdachte) Fahrradbügel) geschaffen werden können, um das Fahrrad als Zu-/Abbringer zur Station nutzen zu können.

MULT 3

Ausweitung Carsharing-Angebot

Beschreibung

- Einrichtung und Unterhaltung eines Carsharing-Angebotes

Ziel

- Verringerung des Motorisierungsgrad der Einwohnerinnen/-er von Ostbevern
- Verringerung der Pkw-Fahrten in Ostbevern
- Verlagerung der Nutzung des MIV auf den Umweltverbund

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, privater Anbieter

Umsetzungsschritte

- Ausbau des Angebotes an Carsharing-fahrzeugen und Standorten durch privaten Anbieter
- Erhöhung der Anzahl an E-Fahrzeugen im Carsharing

Aktueller Sachstand

- 3 Fahrzeuge bereits im Einsatz

Wirkung

- Beitrag zum Verzicht auf Pkw-Besitz
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Kostenschätzung

- -

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



Fördermöglichkeiten

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative

MULT 3

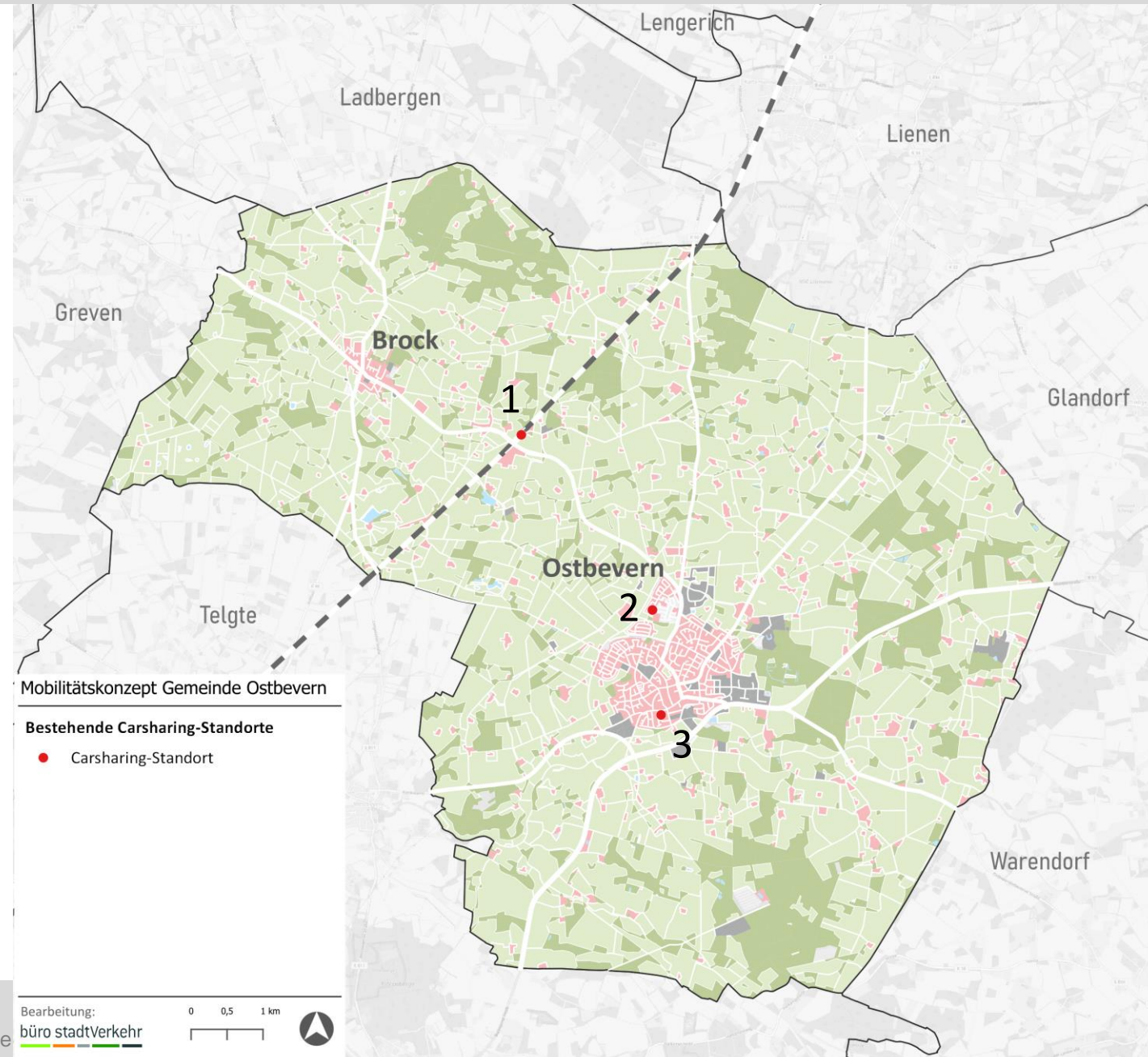
Ausweitung Carsharing-Angebot

Bestehende Carsharing-Standorte

1. Bahnhof Ostbevern
2. Bäckerstiege 38
3. Parkplatz Rathaus Ostbevern

Potenzielle Carsharing-Standorte

- Haltestelle Brock, Schule
- Alternativ: Verlegung Fahrzeug vom Standort Bahnhof an die Haltestelle Brock, Schule



MULT 4

Aufbau eines Fahrradverleihsystems

Die Etablierung eines stationsgebundenen Fahrradmietsystems in der Gemeinde Ostbevern kann die Attraktivität des Radverkehrs deutlich erhöhen. Als Basisstandorte bieten sich in erster Linie die Mobilstationen an. Zusätzlich können an wichtigen Zielen, wie z. B. Bushaltestellen, Ortsmitte sowie Versorgungs- und Bildungsstandorte, entsprechende Angebote etabliert werden.

Eine Umsetzung könnte stufenweise erfolgen. Dazu sind Gespräche mit potentiellen Anbietern zu führen.

Diese sollte mindestens folgende Eckpunkte der Kontingentierung beinhalten:

- Anzahl der Fahrzeuge
- Anzahl der Anbieter (Losgrößen)
- Verfahren
- Auswahlkriterien
- Befristung

Die laufende, angemessene, flächendeckende Verteilung der Fahrzeuge ist zu gewährleisten.

Es ist zu empfehlen, die Ergebnisse aus der kreisweiten Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung 2023 abzuwarten und die Fahrradbesitzquote pro Haushalt ins Auge zu fassen. Es ist zu vermuten, dass aufgrund der hohen Fahrradaffinität im Münsterland ohnehin viele fahrtüchtige Fahrräder in den Haushalten zur Verfügung stehen und daher ein Fahrradverleihsystem nicht unbedingt zwingend erforderlich ist. Wenn jedoch ein Leihsystem in Betracht gezogen wird, dann nur ein einheitliches System mit benachbarten Kommunen bzw. dem Kreis Warendorf. Es ist auch die Integration von Lastenrädern zu berücksichtigen.

MULT 4

Aufbau eines Fahrradverleihsystems

Beschreibung

- Einrichtung und Unterhaltung eines stationsgebundenen Fahrradverleihsystems

Ziel

- Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, privater Anbieter

Umsetzungsschritte

- Festlegung von geeigneten Standorten für Stationen
- Gespräche mit Nachbarkommunen und Kreis über eine gemeinsame Umsetzung
- Gespräche mit potentiellen Anbietern führen

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Erhöhung des Radverkehrsanteils

Kostenschätzung

- -

Umsetzungszeitraum



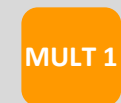
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



Fördermöglichkeiten

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (bei einem Angebot von Stadt oder Kreis)

MULT 5

Mobilitätsmanagement/ Öffentlichkeitsarbeit für bestimmte Zielgruppen

Neben der Errichtung von neuen Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten ist die öffentlichkeitswirksame Positionierung der Themen von enormer Bedeutung, um bspw. ein positives Radverkehrsklima zu schaffen.

Es können auch Aktionen zur Bewerbung von neuen Angeboten, wie bspw. On-Demand-Angebote oder Eltern-Taxi-Haltestellen, aufgegriffen und in bestehende oder neue Kampagnen integriert werden.

Darüber hinaus bieten sich auch Thementage bzw. -wochen an, wie z. B. die jährlich stattfindende Europäische Mobilitätswoche im September oder die Aktion Stadtradeln.

Denkbare öffentlichkeitswirksame Bausteine können u. a. sein:

- Turnusmäßige Erscheinung einer Mobilitätskolumne (Papier, E-Paper, Facebook, Instagram, TikTok)
- Aktion Licht (Sicherheitskampagne pro Fahrradlicht von der AGFS NRW)
- Fahrsicherheitstraining für Jung und Alt
- Halte Abstand (Sicherheitskampagne zur Einhaltung des Sicherheitsabstandes von 1,50 m innerorts/ 2,00 m außerorts)
- Aktionen zur Sicherheit auf Schulwegen (u. a. Verkehrsschulungen, Rundgänge, Mobilität aus Sicht von Kindern und Jugendlichen)
- Einrichtung eines Radfahrerforums (regelmäßig stattfindende Bürgerbeteiligung zum Radfahren (1-2-mal pro Jahr))
- Betriebliches/ kommunales Mobilitätsmanagement
- Einrichtung von Reallaboren
- Fußverkehrschecks über das Zukunftsnetz Mobilität NRW

MULT 5

Mobilitätsmanagement/ Öffentlichkeitsarbeit für bestimmte Zielgruppen

Beschreibung

- Öffentlichkeitswirksame Bewerbung/ Positionierung von Angeboten/ Aktionen

Ziel

- Sensibilisierung für verschiedene Themen und Bedürfnisse

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf, Polizei, ADFC, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde über die Vorgehensweise und den Zeitraum der Kampagne

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Sensibilisierung und Aufklärung für bestimmte Themen und Angebote

Kostenschätzung

- <5.000 € für eine Kampagne

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Fördermöglichkeiten

- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020
- Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Förderinitiative Fußverkehr
- Über die AGFS NRW

MULT 6

Mobilitätsmanager/ -in

Damit nicht nur die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Ostbevern, sondern auch zukünftig die Themen Verkehr und Mobilität in der Verwaltung dauerhaft bespielt und voran getrieben werden können, ist die Schaffung/ Besetzung einer entsprechenden Stelle in der Verwaltung zu empfehlen. Die Mobilitätsmanagerin oder der Mobilitätsmanager fungiert als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Politik sowie Öffentlichkeit in allen verkehrlichen Belangen. Die Expertise im Bereich Verkehr und Mobilität wird hier gebündelt. Folgende Aufgabengebiete können durch die (neue) Stelle abgedeckt werden:

- Umsetzung und Weiterentwicklung von Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität
- Ansprechperson und Experte für kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement
- Ausschreibung und Begleitung von Untersuchungen und Planungen durch externe Dienstleister
- Fördermittelakquise und Netzwerkarbeit
- Stellungnahme und Sachstände in politischen Gremien
- Beantwortung von Fragen aus der Öffentlichkeit

Idee: Schaffung einer Stelle mit benachbarten Kommunen, um die Finanzierung und Aufgaben gemeinsam zu stemmen. Zudem enden die Mobilitätsthemen nicht an der Gemeindegrenze, sondern sind im lokalen und regionalen Kontext zu sehen.

MULT 6

Mobilitätsmanager/ -in

Beschreibung

- Einstellung einer Mobilitätsmanagerin oder eines Mobilitätsmanagers

Ziel

- Dauerhafte Besetzung und Bearbeitung der Themenfelder Verkehr und Mobilität
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept
- Fördermittelakquise

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern

Umsetzungsschritte

- Politische Mehrheit zur Schaffung einer neuen Stelle Mobilitätsmanagerin/ Mobilitätsmanager
- Bereitstellung der Haushaltsmittel

Aktueller Sachstand

- Erneute Ausschreibung der Stelle in Kombination mit Klimaschutz

Wirkung

- Optimierung der Arbeitsverteilung in der Verwaltung

Kostenschätzung

- ca. 40.000 € pro Jahr für eine Vollzeitstelle

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

- Mit allen

Fördermöglichkeiten

- Ggf. über Projekte förderfähig

Maßnahmenübersicht Radverkehr

Radverkehr

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 zeigt eine Abschätzung des Finanzbedarfs für Kommunen auf, die für die Radverkehrsförderung hinsichtlich infrastruktureller und weicher Maßnahmen empfohlen wird. Im aktuellen Bericht wird perspektivisch eine jährliche Förderung des Radverkehrs von rund 30,00 Euro je Person durch Bund, Länder und Kommunen in Deutschland empfohlen.*

Es wird der Ansatz einer jährlich feststehende Summe zur Förderung des Radverkehrs empfohlen, um Planungssicherheit zu schaffen und die umfangreichen Fördermöglichkeiten („Hebelwirkung“) für den Radverkehr schnell und zielgerichtet einsetzen zu können.

Für die Gemeinde Ostbevern wird zunächst **ein Pro-Kopf-Betrag von 10,00 EUR pro Einwohnerin und Einwohner und Jahr vorgeschlagen**. Die Höhe des Betrages sollte jährlich in Bezug auf Bedarf und Umsetzungsstand evaluiert und sukzessive angepasst werden.

RAD 1

Schaffung eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes

RAD 2

Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen

RAD 3

Angebotsausweitung witterungs- und diebstahlschutzte Fahrradabstellmöglichkeiten

RAD 4

Einrichtung Fahrradstraßennetz

RAD 5

Leitfaden Umlaufsperrn

RAD 6

Aufnahme in die AGFS NRW

RAD 7

Ringstrecke für den Radverkehr

RAD 1

Schaffung eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes

Um dem Radverkehr in der Gemeinde Ostbevern zu stärken, ist die Ausweisung eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes mit klar definierten Ausbau- und Qualitätsstandards zu empfehlen.

Das **Hauptnetz** zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

- Anbindung in die Nachbarkommunen und Ostbevern – Bahnhof – Brock/ Zubringer Velorouten (ggf. auch mit (smarter) Beleuchtung)
- Mindestens ERA-Standards, besser darüber hinaus
- Sichere Befahrung zu allen Jahres- und Tageszeiten

Das **Nebennetz** weist folgende Merkmale auf:

- Alternative Anbindung zu den Hauptrouten
- Mindestens ERA-Standards

Das **Ergänzungsnetz** ist durch folgende Kriterien definiert:

- Alternative Anbindung (teilweise Parallelführung) zum Haupt- und Nebennetz über ruhige Routen

Die Radverkehrsinfrastruktur ist zudem auf die Anforderungen der E-Bikes/ Pedelecs anzupassen, d. h.:

- Einhaltung der Ausbau- und Qualitätsstandards gemäß Netzkategorisierung
- Gemeinsame Führung mit Fußgängern vermeiden
- Abgesenkte Bordsteine
- Enge Kurven vermeiden
- Witterungsgeschützte, diebstahlsichere Radabstellanlagen am Zielort

RAD 1

Schaffung eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes

Beschreibung

- Ausbau des Wunschliniennetzes zur Verbesserung der Verbindung der Ortsteile untereinander und zu den Nachbarkommunen

Ziel

- Entwicklung eines schlüssigen, lückenlosen und barrierefreien Radverkehrsnetzes

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf

Umsetzungsschritte

- Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Radverkehrsanlagen
- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Kostenschätzung

- -

Umsetzungszeitraum



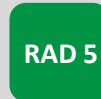
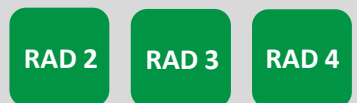
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



Fördermöglichkeiten

- Je nach Ausbau/ Neubau verschiedene Fördermöglichkeiten

RAD 2

Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen

Die sichere Querung von oder Überleitung auf Fahrbahnen bilden im Radverkehr die „Knackpunkte“ in einer sichere Radverkehrsführung dar. Nicht nur die Anbindungen der beiden Velorouten nach Münster und Warendorf sind essenziell, sondern auch die beiden Ortsteile untereinander und innerhalb Ostbeverns. Dabei sind insbesondere beim Führungswechsel von außerorts zu innerorts als auch von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen die Querung von Fahrbahnen notwendig. Hier sind folgende Bereiche zu nennen und folgende Querungsmöglichkeiten empfehlenswert:

- Telgter Straße/ L588 (Veloroute MS): Prüfung Mittelinsel
- Hauptstraße/ Engelstraße (L830) Veloroute MS: Prüfung Markierung Piktogramme
- Bahnhofstraße/ Engelstraße (L830) Zubringer Veloroute MS:
 - Prüfung Errichtung Mini-Kreisverkehr (überfahrbar) + Überleitstellen Radweg-Fahrbahn Bahnhofstraße (beidseitig); Führung Radverkehr auf der Fahrbahn
 - Prüfung Furtmarkierungen (rot eingefärbt) Geschwister-Scholl-Straße inkl. indirektes Linksabbiegen in Richtung Engelstraße + Engelstraße + Überleitstelle Engelstraße auf den gemeinsamen Geh- und Radweg
- Hauptstraße/ Wischhausstraße: Furtmarkierung
- Hauptstraße/ Johannes-Poggenburg-Straße
- Bahnhofstraße/ Erbdrostenstraße
- Engelstraße/ Erbdrostenstraße
- Bahnhof Ostbevern Zubringer Veloroute MS

RAD 2

Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen

Beschreibung

- Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen

Ziel

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf

Umsetzungsschritte

- Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Knotenpunkten und Radverkehrsanlagen
- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Kostenschätzung

- -

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



Fördermöglichkeiten

- Je nach Ausbau/ Neubau verschiedene Fördermöglichkeiten

RAD 3

Angebotsausweitung witterungs- und diebstahlgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten

Abstellanlagen sind an zentralen Bereichen, unmittelbar an der Hauptstraße und benachbarten Straßenzügen und an wichtigen wirtschaftlichen und kulturellen Zielen zu errichten. Hier sind idealerweise witterungsgeschützte und diebstahlsichere (z. B. Fahrradboxen) Radabstellanlagen empfehlenswert, aber auch kostenlose Alternativen in Form von Fahrradbügeln mit Überdachung inkl. Begrünung.

Zudem werden Abstellanlagen für Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder und Cargo Bikes zunehmend wichtiger, so dass diese gerade an Versorgungsstandorten (Hauptstraße, Supermärkte/ Discounter), aber auch Freizeitstandorten (z. B. Beverbad, Beverstadion) bereitgestellt werden sollten. Hierzu sind die Betreiber zu beraten und einzubinden.

Bei dringendem Bedarf und Flächenknappheit kann eine Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Radabstellanlagen erfolgen.

Innerstädtische Ladestationen für E-Bikes/ Pedelecs können an zentralen Plätzen in der Hauptstraße sowie am Bahnhof (Mobilstationen) installiert werden.

Abstellanlagen in Quartieren sollten insbesondere bei dichter Bebauung und hoher Bevölkerungsdichte errichtet werden. Anreize für Eigentümer/ Wohnungsunternehmen zur Errichtung dieser können auch private Investitionen nach sich ziehen. Zentrales Element ist dabei ein einfacher, ebenerdiger Zugang und eine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit.

Fördermöglichkeiten

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderrichtlinie § 12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

RAD 3

Angebotsausweitung witterungs- und diebstahlgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten

Beschreibung

- Errichtung Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und Quartieren

Ziel

- Schaffung von sicheren und geschützten Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Steigerung des Radverkehrsanteils

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf, Private

Umsetzungsschritte

- Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Radabstellanlagen an Orten mit hohem Nachfragepotenzial
- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Städtebauliche Aufwertung

Kostenschätzung

- -

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

RAD 1
RAD 2
MULT 1
MULT 2

Fördermöglichkeiten

- Siehe links

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



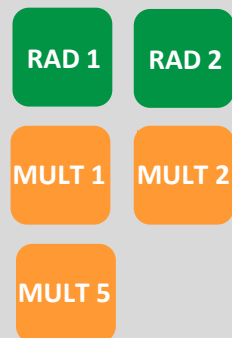
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



Fördermöglichkeiten

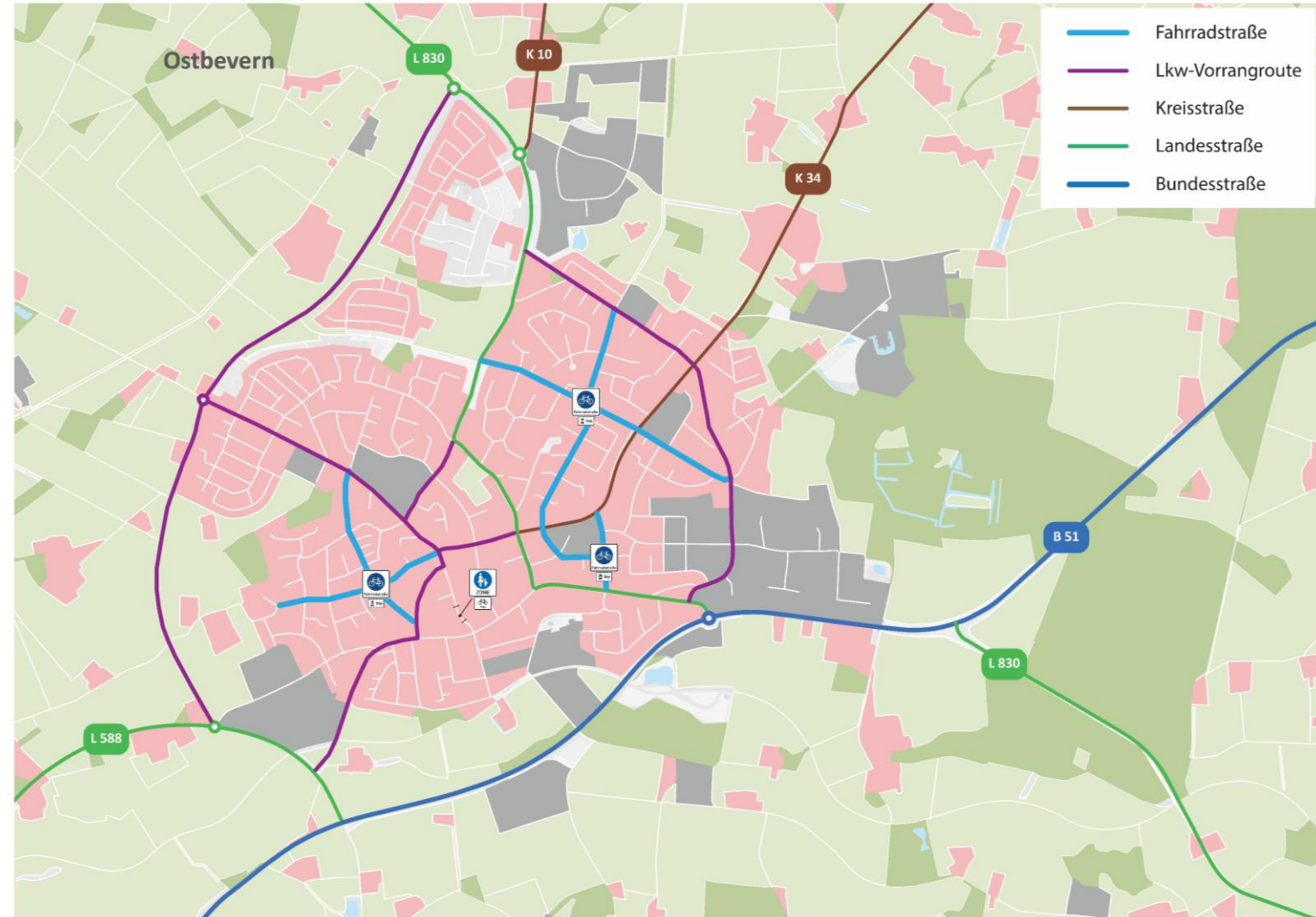
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

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).

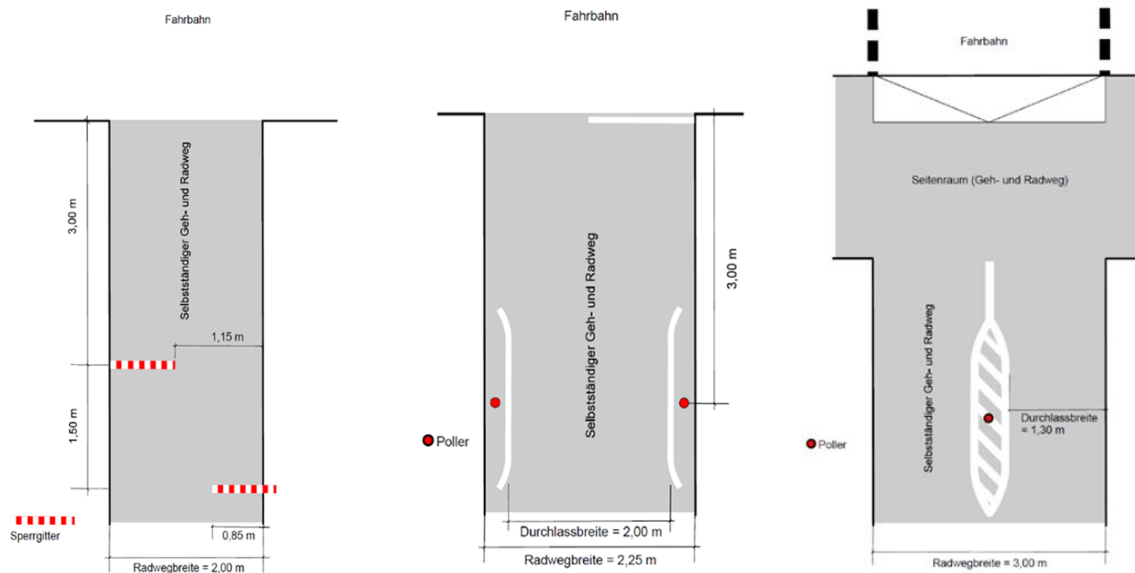


RAD 5

Leitfaden zu Umlaufsperrn

Umlaufsperrn und Sperrpfosten sind nach Möglichkeit für Radfahrende zu vermeiden, da diese häufig aufgrund der zu geringen Abstände zueinander das Hindurchfahren erschweren bzw. mit Anhänger, Lasten- oder Spezialrädern unmöglich machen. Auch bei Dunkelheit oder beim Fahren in Gruppen stellen Umlaufsperrn und Sperrpfosten eine Kollisionsgefahr dar.

Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind auf Umlaufsperrn zu verzichten, außer es ist aus verkehrssicherheitsrelevanten Gründen notwendig. Dann ist jedoch auf einen ausreichenden Abstand der beiden Umlaufsperrn zu achten bzw. alternative Gestaltungen empfehlenswert. In der Gemeinde Ostbevern sind alle Umlaufsperrn zu erheben und auf Verkehrssicherheit zu prüfen. Die weiterhin notwendigen Umlaufsperrn werden entsprechend der nachfolgend aufgeführten Beispiele umgebaut.



Quelle: Abbildungen ADFC e. V. 2015

RAD 5

Leitfaden zu Umlaufsperrn

Beschreibung

- Einheitliche Gestaltung von Umlaufsperrn

Ziel

- Abbau von Hindernissen für Radfahrende
- Erhöhung der Durchlässigkeit für alle Fahrradtypen

Träger/Akteure/Beteiligte

- Straßen.NRW, Land, Kreis Warendorf, Gemeinde Ostbevern

Umsetzungsschritte

- Erfassung aller Umlaufsperrn und deren Ausbaustandard
- Prüfung verkehrssicherheitsrelevante Aspekte der Umlaufsperrn
- Abbau/ Umbau der Umlaufsperrn gemäß den Empfehlungen des ADFC

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Erhöhung des Radverkehrsanteils

Kostenschätzung

- <10.000 € pro Umlaufsperrn

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

RAD 1

RAD 2

Fördermöglichkeiten

-

RAD 6

Aufnahme in die AGFS NRW

Kurz- bis mittelfristig ist es für die Gemeinde Ostbevern erstrebenswert sich als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) zu bewerben. Der Kreis Warendorf ist bereits seit 2012 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft.

Dies setzt voraus, dass das Leitbild der AGFS mit in das Mobilitätskonzept aufgenommen und durch entsprechende Maßnahmen unterstützt wird. Hierfür sind entsprechende Arbeitsschritte zu erfüllen, die bereits für eine Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet sprechen und künftig sicherstellen. Diese umfassen die Erstellung eines umfangreichen schriftlichen Antrages, die Durchführung und Begleitung einer Bereisung der Kommission der AGFS in Ostbevern und die Teilnahme an fachlichen Gesprächen mit der Vertreterinnen und Vertretern der AGFS. Folgende Punkte sind für die Aufnahme relevant:

- Vorlage eines nahmobilitätsfreundlichen Gesamtkonzeptes (ggf. reicht hier das integrierte Mobilitätskonzept aus)
- Bevorzugung innovativer, effektiver und unkonventioneller Wege zur Lösung von Verkehrsproblemen
- Priorisierung der Nahmobilität

Zudem werden zeitnah aktuelle Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Kreis Warendorf vorliegen. Der Erhebungszeitraum der kreisweiten Haushaltsbefragung erstreckt sich auf Ende August 2023. Mit den vorliegenden Zahlen lassen sich bspw. schon Verbesserungen in der Fahrradnutzung im Alltag erkennen bzw. Verbesserungspotenziale ableiten.

RAD 6

Aufnahme in die AGFS NRW

Beschreibung

- Aufnahme in die AGFS NRW

Ziel

- Zugang zu zusätzlichen Fördertöpfen
- Netzwerkbildung

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern

Umsetzungsschritte

- Stellung des Antrages zur Aufnahme in die AGFS

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Auszeichnung als fußgänger- und fahrradfreundliche Kommune
- Exklusiver Zugang zu Fördermitteln
- Öffentlichkeitsarbeit: Zentral produzieren - lokal einsetzen
- Netzwerk Wissens- und Erfahrungsaustausch
- Beratung und Hilfestellung bei Fragen der Nahmobilität
- Kostenlose Teilnahme an Seminaren des difu
- Bindeglied zu wichtigen Akteuren
- Botschafterin und Beraterin des Landes

Kostenschätzung

- Mitgliedschaft Jahresbeitrag 2.500 €

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

Fördermöglichkeiten

-

RAD 7

Ringstrecke für den Radverkehr

Förderung des Radverkehrs im Ortskern der Gemeinde Ostbevern durch die Bereitstellung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur nach dem Vorbild der Promenade in Münster. Hierfür ist Errichtung eines Innen- und Außerrings (inkl. Verknüpfungsmöglichkeiten) zur Erschließung relevanter Standorte für den Radverkehr (z. B. Schulen, Rathaus, Versorgungseinrichtungen, Gewerbegebiete, Hallenbad etc.) notwendig. Es besteht bereits ein Ring, welcher gemeinsam vom Fuß- und Radverkehr genutzt werden kann bzw. eher auf die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden ausgerichtet ist. Im Jahr 2019 wurde diese Idee bereits zur Reduzierung der CO2-Emissionen im Gemeindegebiet entwickelt:

- Nutzung bestehender Radwege
- Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten von Fahrradstraßen zur Erschließung des äußeren Ringes
 - Höchstgeschwindigkeit für zugelassenen Pkw-Verkehr liegt bei 30 km/h
 - Nebeneinanderfahren von Fahrrädern erlaubt
 - Pkw-Verkehr muss sich dem Radverkehr unterordnen
 - Vorfahrt für Radfahrer vor Nebenstraßen

Ziel:

- Förderung des Radverkehrs als geeignete Alternative zum Pkw-Verkehr im Bereich der Nahmobilität (insbesondere auf kurzen Distanzen innerhalb des Ortskerns)
- Synergieeffekte zu den Mobilstationen (Bereitstellung geeigneter Infrastruktur für Bikesharing-Angebote)
- Schaffung einer Mobilitätskultur, in der Radverkehr als selbstverständlich wahrgenommen wird

RAD 7

Ringstrecke für den Radverkehr

Beschreibung

- Einrichtung eines äußeren Ringes für den Radverkehr

Ziel

- Förderung des Radverkehrs als geeignete Alternative zum Pkw-Verkehr im Bereich der Nahmobilität

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern

Umsetzungsschritte

- Prüfung der vorhandenen Infrastruktur zur Nutzung für den Radverkehr
- Lückenschluss im nördlichen Bereich
- Anbindung des Ortskerns an den Ring

Aktueller Sachstand

- Möglicher Routenverlauf liegt vor

Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Rad im Nahbereich
- Schaffung einer Radverkehrskultur
- Reduzierung von CO2-Emissionen

Kostenschätzung

-

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



Fördermöglichkeiten

- Abhängig von den Umbaumaßnahmen

RAD 7

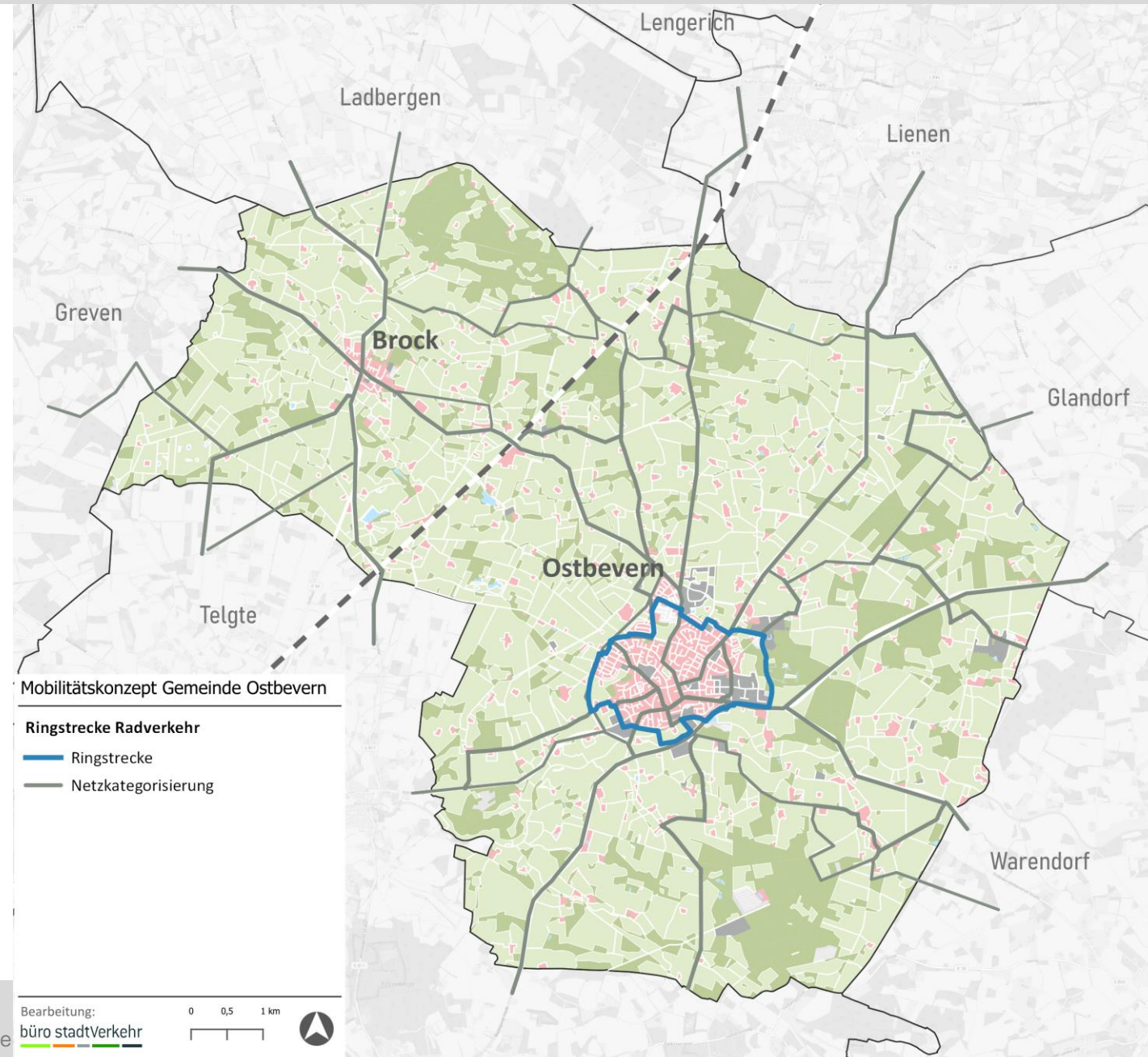
Ringstrecke für den Radverkehr

Rahmendaten zur Ringstrecke:

- Nutzung bestehender Radwege
- Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten von Fahrradstraßen zur Erschließung des äußeren Ringes
- Neu: Routenverlauf Wischhausstraße – Kohkamp III
- Perspektivisch: Anschluss neues Wohngebiet westlich des Nordrings über die Kardinal-von-Galen-Straße

Ziel:

- Förderung des Radverkehrs als geeignete Alternative zum Pkw-Verkehr im Bereich der Nahmobilität (insbesondere auf kurzen Distanzen innerhalb des Ortskerns)
- Synergieeffekte zu den Mobilstationen (Bereitstellung geeigneter Infrastruktur für Bikesharing-Angebote)
- Schaffung einer Mobilitätskultur, in der Radverkehr als selbstverständlich wahrgenommen wird



Maßnahmenübersicht Fußverkehr

Fußverkehr

Der Fußverkehr erhält im Vergleich zum MIV, zum ÖPNV und zum Radverkehr den geringsten Finanzierungsanteil, obwohl dieser häufig als Zubringer zu den anderen Verkehrsarten genutzt wird.

Daher wird vorgeschlagen, einen festen Betrag zur Förderung des Fußverkehrs in Höhe von 5,00 € pro Einwohnerin und Einwohner im Jahr bereitzustellen.

Dadurch sollen insbesondere Maßnahmen, wie die Herstellung der Barrierefreiheit, die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten, aber auch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ostbevern für zu Fuß Gehende umgesetzt werden.

FUSS 1

Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

FUSS 2

Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten

FUSS 1

Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

Die barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen ermöglicht Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und erhöht gleichzeitig die Attraktivität der Wege für alle Menschen.

Mobilitätseinschränkungen können alle Nutzergruppen betreffen, daher ist das Thema Barrierefreiheit ganzheitlich zu betrachten. Durch den Abbau von Barrieren im Straßenraum wird die Sicherheit für alle Fußgängerinnen und Fußgänger erhöht. Zudem wird die Anzahl der Wege erhöht, die zu Fuß zurückgelegt werden.

An Fußgängerüberwegen und Querungsstellen existieren häufig keine Bordsteinabsenkungen sowie Leitlinien (taktile Elemente) und Kontrastmarkierungen (visuelle Elemente), die zur Orientierung für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen dienen.

Fußgänger sind gemäß StVO § 35 Abs. 1 verpflichtet, Gehwege zu nutzen. Fußverkehrsanlagen sind damit an ausgebauten Straßen überall erforderlich, sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Gehwegbreite liegt bei einer Regelbreite von 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzone). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege haben ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m.

Die vorhandenen Gehwege sollten kontinuierlich auf Zustand und Beschaffenheit überprüft werden. Falls Mängel festgestellt werden, sollten diese nach Möglichkeit beseitigt oder vermindert werden, um eine bestmögliche Barrierefreiheit zu gewährleisten.

FUSS 1

Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

Beschreibung

- Abbau von Barrieren im Straßenraum

Ziel

- Mobilität für alle ermöglichen
- Abbau von Hindernissen
- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf, Behindertenverbände

Umsetzungsschritte

- Berücksichtigung barrierefreie Umgestaltung/ Elemente bei Instandhaltungsarbeiten
- Weitestgehend Freihaltung bestehende Gehwege vom Kfz-Verkehr
- Grundsätzlich ist bei Neubau/Umbau von Verkehrsanlagen die Barrierefreiheit konsequent einzuhalten
- Erstellung einer Umbauliste für einen definierten Zeitraum (bspw. 3 Jahre)

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Verbesserung/ Attraktivierung der Mobilität für mobilitätseingeschränkte Menschen

Kostenschätzung

- -

Umsetzungszeitraum



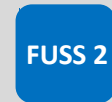
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



Fördermöglichkeiten

- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Föri-Nah)

FUSS 2

Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten

Querungsanlagen erleichtern Fußgängerinnen und Fußgängern die Querung der Fahrbahn. Hierbei gibt es verschiedene verkehrsrechtliche und bauliche Anlagen (z. B. Mittelinseln, Lichtsignalanlagen (LSA), Fußgängerüberwege). Querungsanlagen sind erforderlich, wenn ein erhöhtes Querungsaufkommen vorliegt.

Vorhandene Querungsanlagen sind laufend auf ihre Wirkung und auf ihre Einsatzbereiche gemäß RAST 06 der FGSV zu prüfen.

Fußgängerüberwege kennzeichnen gemäß § 26 Absatz 1 der StVO einen geregelten Vorrang Fußgänger. Sie werden eingesetzt, wenn auf einer bedeutenden Fußwegeachse eine bequeme Querungsmöglichkeit erforderlich ist. Sie können an Einmündungen, Kreuzungen und Knotenpunkten angelegt werden.

Insbesondere an LSA sind die Schaltungen für Fußgänger und Radfahrer zu überprüfen. An einigen LSA erfolgt eine Grünphase nur bei Betätigung der Signaltaste oder die Grünphasen sind deutlich zu kurz. Problematisch ist es dann, wenn Autofahrende beim Rechtsabbiegen nicht mehr mit Fußgängern rechnen.

Bei geteilten Furten mit Mittelinsel ist dafür Sorge zu tragen, dass die Fußgänger-Grünphase durchgängig ist.

Zu überprüfende Standorte:

- ...

FUSS 2

Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten

Beschreibung

- Errichtung und/oder Ausbau von Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Ziel

- Schaffung und Stärkung von Fußwegeverbindungen, insb. an besonderen Einrichtungen und Zielen im Ortskern
- Abbau von Hindernissen und Barrieren
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

Träger/Akteure/Beteiligte

- Gemeinde Ostbevern, Straßenbauaustträger

Umsetzungsschritte

- Planung von Querungsanlagen an zuvor identifizierten Standorten
- Bei anstehenden Straßensanierungs-/umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (FGÜ, Mittelinsel etc.) mit einzu-beziehen

Aktueller Sachstand

- -

Wirkung

- Verbesserung der Barrierefreiheit

Kostenschätzung

- -

Umsetzungszeitraum



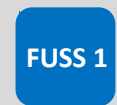
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



Fördermöglichkeiten

- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Föri-Nah)

Maßnahmenübersicht Schülerverkehr

Schülerverkehr

Der Schülerverkehr ist besonders relevant, da ein hoher Anteil der Nutzung des Umweltverbundes in jungen Jahren dazu führen kann, dass auch in späteren Jahren ein hoher Anteil den Umweltverbund weaternutzt, auch wenn die Nutzung des MIV prinzipiell möglich wäre.

In Ostbevern gibt es eine Besonderheit, nämlich dass sich im Süden Ostbeverns zwei Grundschulen sowie eine Sekundarschule zum sogenannten Schulzentrum zusammengeschlossen haben. Insbesondere zu Schulbeginn, aber auch am Nachmittag zum Schulschluss, ist hier ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen.



Schulisches Mobilitätsmanagement

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



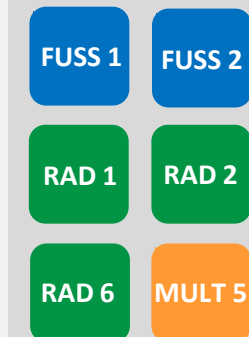
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



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).



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:

Sabrina Kirschbaum, M. Sc. Verkehrswirtschaftsingenieurwesen

Tel: 02103 91159-24

E-Mail: kirschbaum@buero-stadtverkehr.de

Lennart Bruhn, M. Sc. Geographie

Tel: 02103 91159-11

E-Mail: bruhn@buero-stadtverkehr.de