



Integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Ostbevern

Oktober 2023



Auftraggeberin:



Gemeinde Ostbevern
Am Rathaus 1
48346 Ostbevern

Ansprechpartner:

Klaus Hüttmann
Fachbereichsleiter III

Bearbeitung durch:



büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Verwaltungsstandort: Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Bürostandort: Bahnhofsallee 11 | 40721 Hilden
Tel: 02103 / 911 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Jean-Marc Stuhm
Lennart Bruhn
Sabrina Kirschbaum

Bildquellen:

Gemeinde Ostbevern

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung	1
1.2	Vorgehensweise	2
1.3	Beteiligungsverfahren	3
1.3.1	Projektinterner Lenkungskreis (LK)	4
1.3.2	Projektbeirat	4
1.3.3	Interaktive Mängel- und Ideenkarte	4
1.3.4	Bürgerkonferenz	5
2	Bestandsaufnahme	6
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur	6
2.1.1	Bevölkerungsentwicklung	7
2.1.2	Baugebiete	8
2.1.3	Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte	8
2.1.4	Pendler	10
2.2	Schulstandorte	11
2.3	Kultur- und Freizeiteinrichtungen	12
2.4	Verkehr	13
2.4.1	MIV	13
2.4.2	Wirtschaftsverkehr	16
2.4.3	Verkehrssicherheit	16
2.4.4	ÖPNV/SPNV	17
2.4.5	Fuß- und Radverkehr	22
2.5	Mängelanalyse	32
3	Erarbeitung eines Leitbildes, einer Zielvorstellung zur Verkehrsentwicklung und Definition von Handlungsfeldern	36
3.1	Nullprognose 2035	36
3.2	Leitbildentwicklung	37
3.3	Handlungsfelder und Ziele	39
3.4	Verlagerungspotenzial und Ziel-Modal-Split 2035	40
4	Maßnahmenkonzept	42
4.1	Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes	42
4.2	Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr (MIV)	45
4.3	Maßnahmen ruhender Verkehr (Parken)	51
4.4	Maßnahmen Lkw (LKW)	52
4.5	Maßnahmen öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	54
4.6	Maßnahmen Multimodalität (MULT)	61
4.7	Maßnahmen Radverkehr (RAD)	70
4.8	Maßnahmen Fußverkehr (FUSS)	81
4.9	Maßnahmen Schülerverkehr (SCHÜ)	84
5	Wirkungsanalyse Verkehr, Stufenkonzept und Evaluation-Konzept	88
5.1	Wirkungsanalyse Verkehr	88
5.2	Stufenkonzept	91
5.3	Evaluationskonzept	97
5.3.1	Controlling und Verstetigung	97
5.3.2	Kommunikationskonzept	97
6	Ausblick	99
	Quellenverzeichnis	100

Abbildungsverzeichnis.....	101
Abkürzungsverzeichnis.....	103

1 Einleitung

Die Gemeinde Ostbevern im Kreis Warendorf zählt rund 11.500 Einwohnerinnen und Einwohnern. Mit der Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzeptes wird das langfristige Ziel verfolgt, den Weg hin zu einer nachhaltigen, bedarfsgerechten und sozialverträglichen Mobilität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bis 2035 und darüber hinaus zu gestalten. Das Mobilitätskonzept wird als Klimaschutzteilkonzept in das vorliegende Klimaschutzkonzept (Oktober 2022) eingebettet.

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes wird den nächsten Schritt hin zu einer zukunftsweisenden, nachhaltigen Mobilität beschreiten. In diesem werden alle Verkehrsarten unter einem zusammenhängenden, abgestimmten und vernetzten „Blickwinkel“ betrachtet. Der Fokus liegt dabei auf der Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und der damit einhergehenden Reduzierung von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor. Ziel ist es, dass die Gemeinde 2035 klimaneutral wird.¹

Das Konzept dient künftig als Handlungsgrundlage für alle anstehenden Entscheidungen in der Verkehrs- und Mobilitätsgestaltung und ermöglicht die Akquise von zahlreichen Fördertöpfen, die für die Förderung und den Ausbau umweltfreundlicher Mobilität zur Verfügung stehen. Die erarbeiteten Maßnahmen sind in das übergeordnete Leitbild der Gemeinde eingebettet und decken eine große Bandbreite von kurz- bis langfristigen Vorschlägen ab. Dabei betreffen diese die Infrastruktur, Gestaltung und Verteilung der Verkehrsflächen sowie Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit. Die Verbesserung der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV)) zielen vor allem auf die Reduktion motorisierter Wege und damit der CO₂-Emissionen ab. Generell wird die Attraktivität der umweltfreundlichen Verkehrsmittelangebote und die Vernetzung dieser erheblich gesteigert ohne die Mobilität einzuschränken. Sämtliche Alltagsziele bleiben erreichbar.

Neben der Stärkung der Nahmobilität innerhalb Ostbeverns liegt ein Hauptaugenmerk in der verbesserten Anbindung der Region. Der Regionalbahnhof liegt relativ zentral zwischen dem Ortskern Ostbevern und dem kleineren Ortsteil Brock. Der Großteil der Pendlerverkehre hat das Oberzentrum Münster als Ziel. Daher ist eine attraktive und verlässliche Anbindung des Bahnhofes mitentscheidend für die angestrebte Verkehrswende.

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Das integrierte Mobilitätskonzept stellt einen Rahmenplan zur Entwicklung des Verkehrssystems innerhalb der Ostbeverns dar. Es bildet die planerische Grundlage und den strategischen Rahmen zur Umsetzung von verkehrlichen Maßnahmen für die Gestaltung einer nachhaltigen und emissionsärmeren Mobilität. Ziel ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Ostbevern zu verfolgen. Zusätzlich kommt die Gemeinde den landes- und bundesweiten Zielen zur Reduktion der Treibhausgase nach (Treibhausgasneutralität 2045 in Deutschland). Dabei werden konkrete Maßnahmen auf strategischer und konzeptioneller Ebene formuliert und ein Handlungskonzept mit Umsetzungsprioritäten, welche die Verwaltung bei der sukzessiven Umsetzung unterstützt, festgelegt. Der Beschluss zur Aufstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes erfolgte durch den Gemeinderat Ostbeverns am 31.03.2022. Im Wesentlichen stehen folgende Punkte im Vordergrund:

- Gleichberechtigung der Verkehrsarten
- Schaffung von hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen
- Förderung einer bewegungsaktivierenden Verkehrsplanung
- umweltverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs
- Sicheres, selbstbestimmtes Zufußgehen sowie Radfahren
- Attraktive, transparente ÖPNV- und SPNV-Angeboten

¹ Quelle: energielenker projects GmbH (2022): Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes der Gemeinde Ostbevern.

- Sicherung und Einhaltung des Gesundheits- und Klimaschutzes
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Berücksichtigung und Verschneidung bestehender Konzepte und Planungen mit Mobilitätsbezug zu Ostbevern
- Berücksichtigung siedlungs- und infrastrukturell bereits feststehender Entwicklungen

Das Ziel besteht darin, ein integriertes Handlungskonzept mit konkreten Lösungsansätzen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Schwerpunkte bilden hierbei die Verkehrsarten mit kommunalen aber auch interkommunalen Bezug sowie Trends, Innovationen und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität. Das Ergebnis ist ein umfangreicher Maßnahmenkatalog basierend auf dem Leitbild zur Entwicklung der Mobilität mit kurz-, mittel- und langfristigen Strategien. Wichtig ist, dass sämtliche hier formulierten Maßnahmenvorschläge in der weiteren Bearbeitung alle politischen Gremien bis zur finalen Umsetzung durchlaufen müssen. Der Beschluss des Mobilitätskonzeptes durch den Gemeinderat ist nicht gleichbedeutend mit einer 1:1 Umsetzung der in diesem Konzept befindlichen Maßnahmenvorschläge.

1.2 Vorgehensweise

Mit der Bearbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Ostbevern wurde das büro stadtVerkehr aus Hilden beauftragt. Der zielgruppenspezifische Planungs- und Beteiligungsprozess sowohl online als auch vor Ort wurde prozessbegleitend durch das Team von büro stadtVerkehr initiiert und moderiert. Der Bearbeitungszeitraum erstreckte sich von Juni 2022 bis November 2023.

Der gesamte Arbeitsprozess wurde von einem projektinternen **Lenkungskreis (LK)** unterstützt. Der LK tagte in drei Sitzungen zur Bestandsanalyse, zum Leitbild und zur Erarbeitung der Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge.

Die Projektbearbeitung wurde zusätzlich durch einen Projektbeirat begleitet, der sich aus Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Fachbereiche (u. a. Politik, Gemeindeverwaltung, ADFC, Kreis Warendorf) sowie dem Team von büro stadtVerkehr zusammensetzte. Dieser Beirat hat sich in zwei Sitzungen zusammengefunden, zum einen zur Bestandsanalyse und dem Leitbild sowie zum anderen zu den Handlungsfeldern und Maßnahmenvorschlägen. In jeder Sitzung wurde über den Planungs- und Arbeitsstand informiert und kurzfristige Festlegungen von abgestimmten Ergebnissen, die dann auch für die weiteren Arbeitsschritte verbindlich waren, festgelegt.

Ein breit angelegter Prozess der **Bürgerbeteiligung** fand sowohl online als auch in Form von einer Infomesse vor Ort statt. Ziel war es, Ideen und Ansprüche aus der Bevölkerung argumentativ in das Mobilitätskonzept zu transportieren und dem Gutachterteam Einblicke in die lokalen Diskussionen und Befindlichkeiten zu gewähren. Ein wichtiges Element war dabei die Diskussion über die Maßnahmenvorschläge für die jeweiligen Verkehrsmittel im Rahmen einer Infomesse im August 2023. Die Zwischen- und Endergebnisse wurden in zwei **politischen Sitzungen** im Umwelt- und Planungsausschuss bzw. im Gemeinderat vorgestellt.



Abb. 1.2-1: Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Ostbevern

1.3 Beteiligungsverfahren

Im Rahmen der Konzepterstellung ist ein umfangreicher partizipatorische Ansatz gewählt worden. Der Planungsprozess wurde gemeinsam mit den Entscheidungsträgern sowie den Interessensverbänden, weiteren Behörden und selbstverständlich mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und gestaltet. Die frühzeitige Einbindung der Bevölkerung besitzt den Vorteil, die Ideen und Vorstellungen zu möglichen Maßnahmen zu erfahren und damit den gesamten Bearbeitungsprozess und die Ergebnisse, Wünsche und Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer des aktuellen Verkehrssystems auf eine breite Basis der Unterstützung zu stellen.

Die Bearbeitung des Konzeptes wurde deshalb durch eine breit aufgestellte Bürgerbeteiligung begleitet, um möglichst viele Interessen und Themen berücksichtigen zu können sowie frühzeitig Konflikte aufzugreifen und konsensorientierte Lösungen zu erarbeiten. Bei der Konzepterstellung wurden zwei Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewählt:

- Online-Beteiligung zur Bestandsaufnahme und Analyse anhand einer Interaktiven Mängel- und Ideenkarte
- Bürgerkonferenz als Infomesse vor Ort zu den Maßnahmenvorschlägen

Neben den Angeboten für die Bürgerinnen und Bürger wurden die Verwaltung, die Politik, die Interessensverbände, Vereine sowie Akteure des Kreises und der Schulen im Rahmen eines Projektbeirates eingebunden.

1.3.1 Projektinterner Lenkungskreis (LK)

Der projektinterne LK bestand aus dem Bürgermeister, Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinde aus den Fachbereichen I, II, III und V sowie der Presse und Öffentlichkeitsarbeit. Der LK tagte insgesamt dreimal zu verschiedenen Themen:

- Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse (10.11.2022)
- Leitbildentwicklung (03.05.2023)
- Handlungsfelder und Maßnahmen (28.08.2023)

1.3.2 Projektbeirat

Die Umsetzung eines integrierten Mobilitätskonzeptes lässt sich nur verwirklichen, wenn sich alle Akteure in den Gestaltungsprozess einbringen und mitarbeiten. Dazu ist es wichtig, dass die Akteure hinter dem Konzept stehen und es befürworten. Eine frühzeitige Einbindung, ein transparenter Ablauf, Kommunikation und Interaktion sind daher wichtige Elemente für eine gelungene Kooperation. Zu diesen Akteuren gehörten in Ostbevern:

- Fachbereiche I bis V der Gemeinde Ostbevern
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Gemeinde Ostbevern
- Politische Fraktionen (CDU, SPD, Grüne, FDP)
- Kreis Warendorf, Mobilitätsmanager
- Kreis Warendorf, Straßenverkehrsamt
- Kreis Warendorf, Öffentlicher Personennahverkehr - ÖPNV
- VCD-Regionalverband Münsterland
- NWL
- IHK Nord Westfalen
- Lorenz-Werthmann-Haus, Ostbevern
- ADFC Ortsgruppe Telgte-Ostbevern
- VdK Ortsverband Ostbevern
- VIBO – Verein zur Förderung der Inklusion für Menschen mit Behinderung
- kleiner Hofladen, Frisches & Schönes Ostbevern
- Ambrosius-Grundschule
- Franz-von-Assisi-Grundschule
- büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Im Rahmen der Projektarbeit tagte der Arbeitskreis zweimal zu folgenden Themen:

- Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse (13.02.2023)
- Handlungsfelder und Maßnahmen (18.09.2023)

1.3.3 Interaktive Mängel- und Ideenkarte

Im Rahmen der Online-Beteiligung konnten im Zeitraum vom 01.08.2022 bis zum 30.09.2022 umfassende Anmerkungen zu den folgenden Verkehrsmittelkategorien abgegeben werden:

- Autoverkehr
- Bus- und Bahnverkehr
- Fußverkehr
- Lkw-Verkehr
- Radverkehr
- Sonstiges

Die Aussagenverteilung auf die Kategorien bezogen ergibt folgendes Bild:

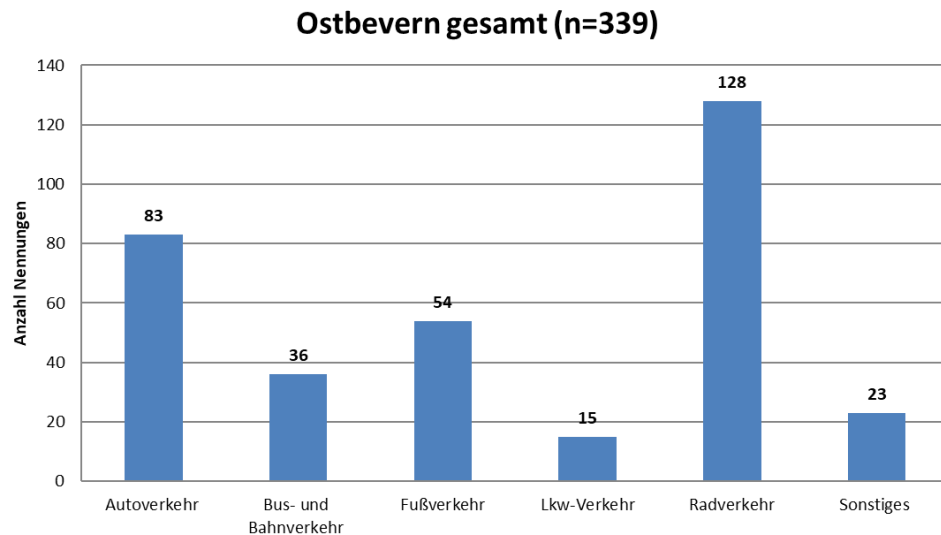


Abb. 1.3-1: Verteilung der Eintragungen nach Verkehrsmittelkategorien Online-Beteiligung

Insgesamt wurden 339 Einträge getätigt. Es fällt auf, dass die meisten Einträge den Kategorien Radverkehr (n=128) und Autoverkehr (n=83) zugeordnet werden können. Auch im Bereich Fußverkehr konnten mit 54 Einträgen negative wie positive Anmerkungen festgehalten werden.

1.3.4 Bürgerkonferenz

Die Bürgerkonferenz fand am 14.08.2023 im BEVER-FORUM des Rathauses statt. Zunächst wurden die 32 Teilnehmerinnen und Teilnehmer inkl. Verwaltung und Politik vom Bürgermeister Karl Piochowiak begrüßt. Anschließend erfolgte eine kurze Vorstellung der Ziele und Vorgehensweise des Mobilitätskonzeptes durch das büro stadtVerkehr. Anschließend gab es die Möglichkeit, inhaltliche Rückfragen zu stellen.

In einer Art Infomesse konnten in der „Mobilitätsstraße“ alle Maßnahmenvorschläge in Augenschein genommen werden. Dabei gab es insgesamt vier Themeninseln zu den Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs (MIV) inkl. Parken und dem Lkw-Verkehr, dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Multimodalität sowie zum Radverkehr und dem Fußverkehr inkl. Schülerverkehr. Es bestand zudem die Möglichkeit Rückfragen an das Bearbeitungsteam zu stellen und ggf. Ergänzungen zu einigen Themen vorzunehmen.

2 Bestandsaufnahme

Ein grundlegender Baustein zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Ostbevern bildet die Bestandsaufnahme und Analyse des Ist-Zustandes. Hierzu gehören die vorhandenen bzw. bereits geplanten Konzepte und Gutachten zu den verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen der Gemeinde zu sichten und zu bewerten, sowie abschließend die Verkehrsmittelangebote und -infrastrukturen zu bewerten.

Den Einstieg zur Bestandsanalyse bilden die Ergebnisse der Online-Beteiligung, welche von August bis Oktober 2022 abrufbar war. Grundsätzlich werden die Inhalte der Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse aus verschiedenen Quellen gespeist. Zu nennen sind:

- Auswertungen von vorhandenen Unterlagen und Konzepten
- Eigene Vor-Ort-Beobachtungen und Auswertungen
- Informationen von Akteuren aus dem Lenkungskreis und dem Projektbeirat
- Informationen von den Bürgerinnen und Bürgern aus der Online-Beteiligung

In den nachfolgenden Kapiteln wird eine umfassende Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen vorgenommen. Hierzu werden für jeden Verkehrsträger Mängel, Konflikte und Potenziale analysiert und dargestellt. Die einzelnen Themenfelder bilden im Weiteren die Grundlage für das Mobilitätskonzept sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen (s. Kap. 5).

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Gemeinde Ostbevern gehört zum Regierungsbezirk Münster und liegt nordöstlich der kreisfreien Stadt Münster im Kreis Warendorf. Die Gemeinde ist als Grundzentrum klassifiziert und grenzt von Norden im Uhrzeigersinn an die Gemeinden Lienen (Kreis Steinfurt), Glandorf (Kreis Osnabrück), Kreisstadt Warendorf, Telgte (Kreis Warendorf) sowie Greven und Ladbergen (beides Kreis Steinfurt).

Die Gemeinde besteht aus den Ortsteilen Ostbevern, Brock sowie deren beiden Bauerschaften. Wenn nachfolgend nur von zwei Ortschaften die Rede ist, sind stets die zugehörigen Bauerschaften inbegriffen. Die ca. 11.500 Einwohnerinnen und Einwohner (EW) verteilen sich mit über 10.000 EW hauptsächlich auf den Ortsteil Ostbevern. In Brock knapp über 1.300 Personen (Stand: Dezember 2022).²

**Altersstruktur Ostbevern 2021 in Prozent
(Stand: 31.12.2021, IT.NRW)**

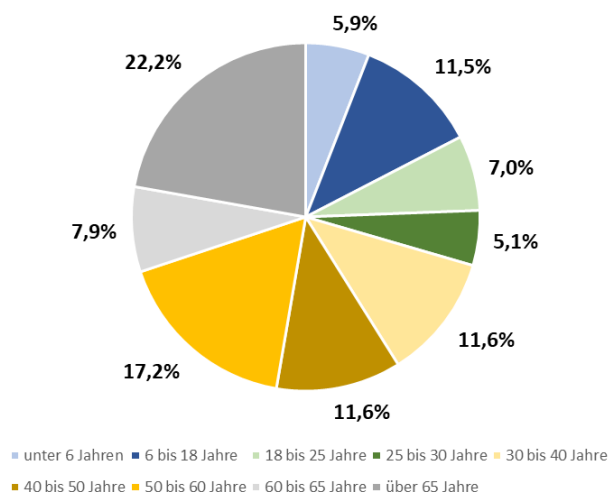


Abb. 2.1-1: Altersstruktur Gemeinde Ostbevern 2021

² Quelle: Gemeinde Ostbevern (2022): Bürgerservice der Gemeinde Ostbevern. Daten zur Bevölkerung.

Die Altersstruktur in Ostbevern weist einen Anteil von ca. 37 % der Menschen zwischen 40 und 64 Jahren und einen Anteil von über 22 % der Menschen ab 65 Jahre in der Bevölkerung auf. Der Anteil der Bevölkerung unter 18 Jahre betrug im Jahr 2021 knapp rund 17 %. Über 60 % der Bevölkerung befindet sich im erwerbsfähigen Alter.

Die Gemeinde erstreckt sich insgesamt auf einer Fläche von 89,65 km², wobei 66,5 % der Fläche auf landwirtschaftliche Flächen fallen. Dahinter folgen Waldfläche (19,6 %) und Siedlungs- und Verkehrsfläche (insgesamt 11,4 %).

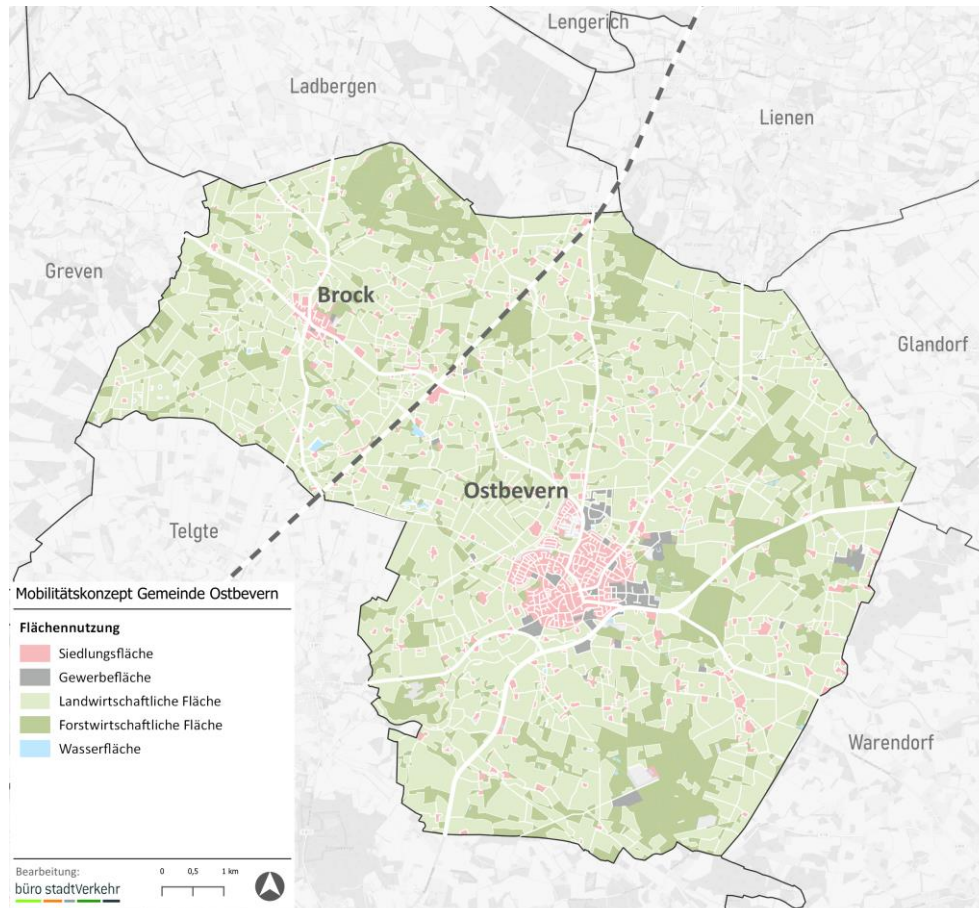


Abb. 2.1-2: Flächennutzung Gemeinde Ostbevern

2.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Gemäß der Bevölkerungsprognose des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2021 wird für Ostbevern bis zum Jahr 2050 eine Zunahme der Bevölkerung um ca. 4 % prognostiziert. Demnach wird die Gesamtbevölkerungszahl von 11.422 (Stand Juni 2022, IT.NRW) auf knapp 12.000 Menschen anwachsen.³

³ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2021): Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalen 2021 bis 2050.

2.1.2 Baugebiete

Im Ortsteil Ostbevern ist geplant, dass Wohngebiet Kohkamp III zu verdichten und westlich des Nordrings ein neues Wohngebiet zu entwickeln (s. Abb. 2.1-3). Hier werden ca. 400 Wohneinheiten entstehen. Des Weiteren sind weitere 280 Wohneinheiten im II. Bauabschnitt Wischhausstraße angedacht.

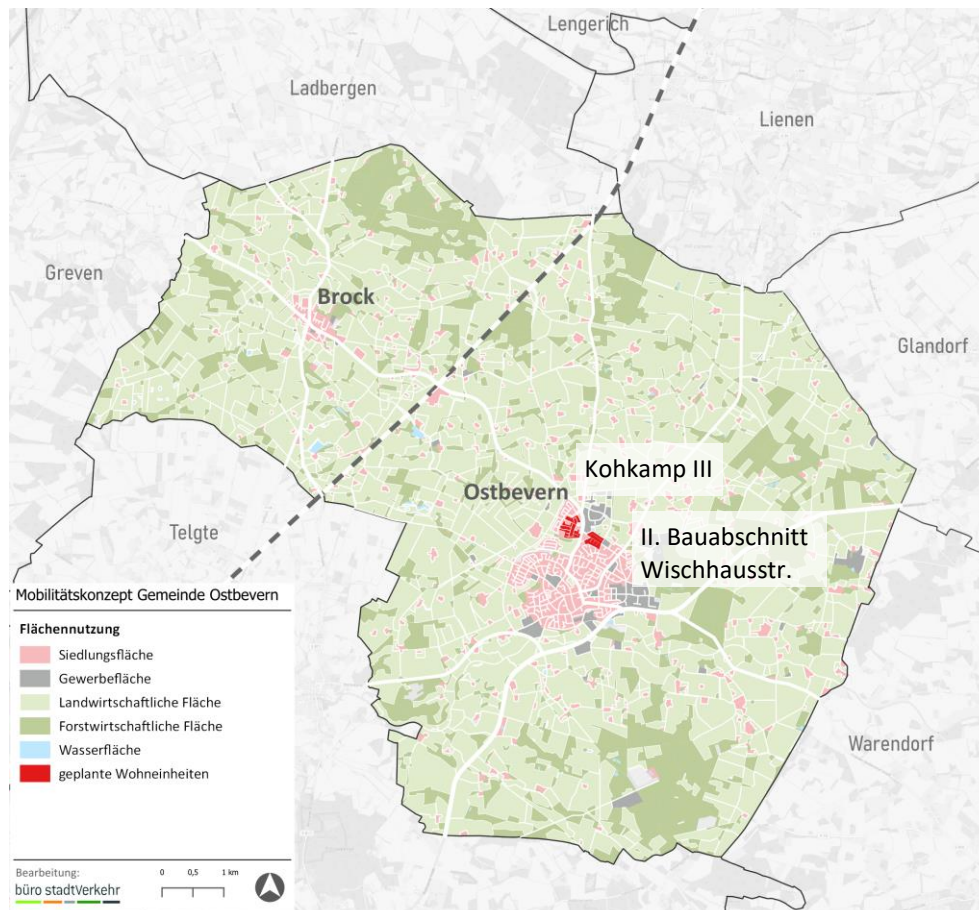


Abb. 2.1-3: geplante Wohneinheiten Gemeinde Ostbevern

2.1.3 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte

In Ostbevern existieren zwei Gewerbegebiete im Norden und Osten des Gemeindegebietes. Im nördlichen Gebiet sind ca. 25 Unternehmen angesiedelt, im Osten rund 65 Unternehmen. Zu den größten Unternehmen zählen Vossko GmbH & Co. KG mit ca. 800 Beschäftigten (Hersteller von Tiefkühlprodukten) im östlichen Außenbereich sowie Friwo Gerätebau GmbH mit ca. 200 und WESTERIA Fördertechnik GmbH mit rund 140 Beschäftigten. Aufgrund der hohen Arbeitsplatzdichte pendeln viele Menschen täglich zum Arbeiten in diese Gebiete. Die Anbindung an die angrenzende A1 erfolgt dabei über die L830 und die B51. Darüber hinaus befindet sich das Gewerbegebiet West am Nordring in Planung. Die nachfolgende Karte bildet die Gewerbegebiete der Gemeinde ab (s. Abb. 2.1-4).

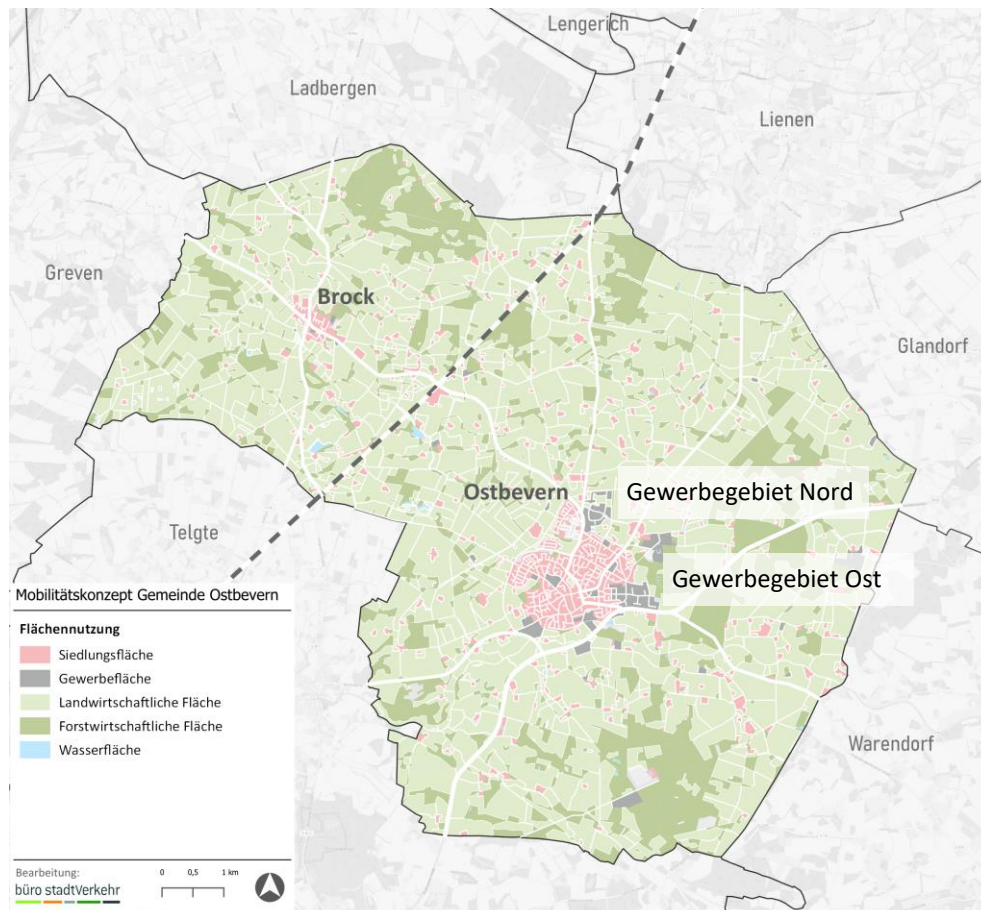


Abb. 2.1-4: Gewerbeflächen Gemeinde Ostbevern

Der Ortskern Ostbevern stellt den Dienstleistungs- und Einzelhandelsschwerpunkt für die Gemeinde selbst und einige angrenzenden Gemeinden dar. Entlang der Hauptstraße und der südlichen Bahnhofstraße finden sich zahlreiche Gewerbetreibende wieder, die die wichtigsten Produkte des täglichen und periodischen Bedarfs anbieten. Darüber hinaus befindet sich an der Wischhausstraße im Gewerbegebiet Ost ein Nahversorgungszentrum ebenfalls mit Produkten des täglichen und periodischen Bedarfs. Der Wochenmarkt ist jeden Donnerstag von 08:00 bis 12:30 Uhr im Ortskern geöffnet.

Von Ende Juni bis Ende September 2023 wurde der südliche Abschnitt der Bahnhofstraße probeweise als Fußgängerzone ausgewiesen. Die Erprobungsphase soll wichtige Erkenntnisse zum Verkehrsablauf sowie zur Akzeptanz in der Bevölkerung und den Gewerbetreibenden liefern. Perspektivisch wird rund um die Kirche die Neue Mitte Ostbeverns mit Grün- und Aufenthaltsflächen entstehen. Die Ergebnisse des Verkehrsversuchs lagen zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes noch nicht vor.



Abb. 2.1-5: Nahversorgungszentrum Gewerbegebiet-Ost (links) und Verkehrsversuch südliche Bahnhofstraße (rechts) (eigene Aufnahmen)

Die zentralen Versorgungsbereiche sowie Discounter und Vollsortimenter sind in der folgenden Abbildung 2.1-6 abgebildet.

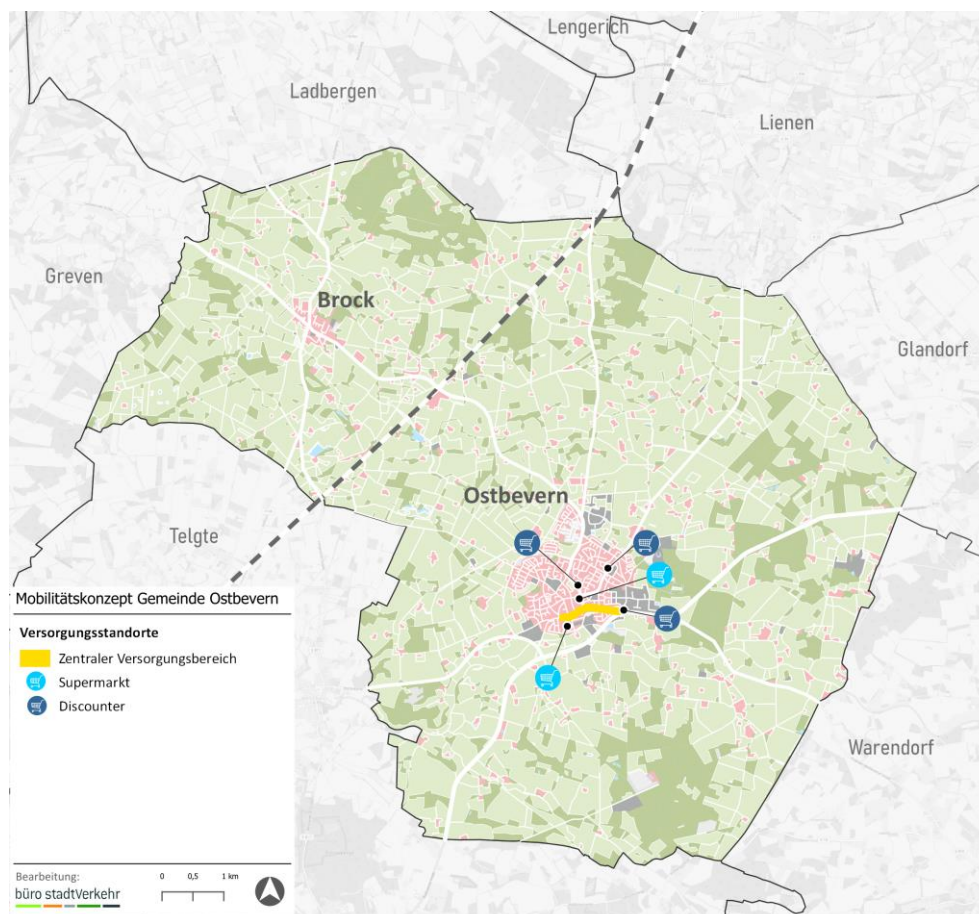


Abb. 2.1-6: Versorgungsstandorte Gemeinde Ostbevern

2.1.4 Pendler

Ostbevern weist ein negatives Pendlersaldo auf (-1.503), d. h. es pendeln mehr Personen zum Arbeiten aus der Gemeinde heraus als ein. Insgesamt verlassen 2.835 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte mit Wohnort in Ostbevern das Gemeindegebiet, um an einem anderen Ort ihrer Beschäftigung nachzugehen. Im Gegenzug fahren 1.332 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte von außerhalb zum Arbeiten nach Ostbevern. Die meisten Einpendlerinnen und Einpendler stammen aus Münster (350), Telgte (296) und Warendorf (281). Der größte Anteil der Auspendler fährt nach Münster (1.458), Telgte (665) und Warendorf (390).⁴ Die nachfolgende Abbildung 2.1-7 zeigen die wichtigsten Pendlerströme von und nach Ostbevern auf:

⁴ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2023): Berufseinpender/Berufsaupender (Tagespender) nach Quelle/Ziel und Geschlecht – Gemeinden – Stichtag (bis 2019).

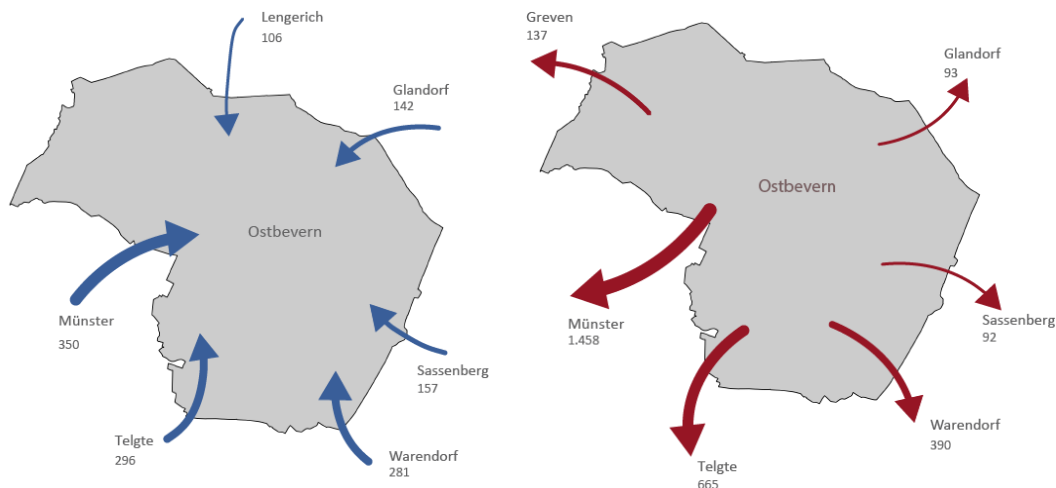


Abb. 2.1-7: Ein- und Auspendlerströme Gemeinde Ostbevern⁵

2.2 Schulstandorte

In Ostbevern gibt es insgesamt vier Schulen mit knapp 2.000 Schülerinnen und Schülern, die sich alle im Ortskern befinden. Zwei Grundschulen und eine Sekundarschule liegen südlich der Hauptstraße. Das Gymnasium hingegen liegt am nordöstlichen Ortsrand. Sieben von insgesamt acht Kitastandorten verteilen sich ebenfalls mehrheitlich über den Ortskern. Die Schulstandorte und Schülerzahlen verteilen sich wie folgt auf das Gemeindegebiet (s. Abb. 2.2-1).

Grundschulen	Schülerzahl 2020
Ambrosius-Grundschule	287
Franz-von-Assisi-Grundschule	177
Insgesamt	464
Weiterführende Schulen	
Josef-Annegarn-Schule	557
Gymnasium Johanneum	901
Insgesamt	1.458

Abb. 2.2-1: Schulstandorte und Schülerzahlen Gemeinde Ostbevern

Die nachfolgende Abbildung 2.2-2 zeigt die Lage der jeweiligen Schulen im Gemeindegebiet auf.

⁵ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2023): Berufseinpender/Berufsauspender (Tagespender) nach Quelle/Ziel und Geschlecht – Gemeinden – Stichtag (bis 2019).

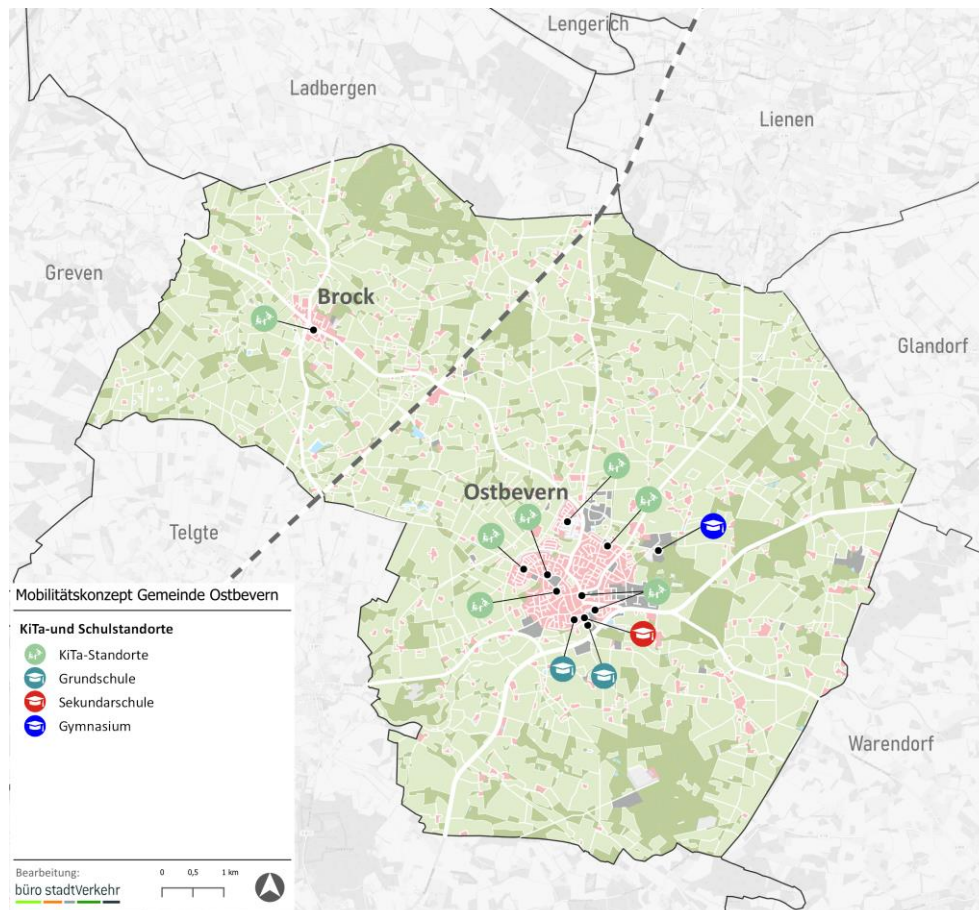


Abb. 2.2-2: Schulstandorte Gemeinde Ostbevern

2.3 Kultur- und Freizeiteinrichtungen

Als publikumswirksame Einrichtungen sind neben Sporteinrichtungen auch geistliche und historische Ziele zu bezeichnen. Das Schulzentrum ist neben dem Bildungsschwerpunkt auch Anlaufstelle für viele Sporttreibende. Neben dem Beverbad liegt südlich des Schulzentrums die Beverhalle und das Beverstadion.

Nachfolgend sind einige publikumswirksame Einrichtungen gelistet (s. Abb. 2.3-1):

- Hallen- und Freibad Beverbad
- Katholische und Evangelische Kirche und Christliche Gemeinde
- Museum der historischen Waschtechnik und Kutschenmuseum
- Schloss Loburg
- Sportanlagen
- Veranstaltungsort/ Hotel Beverland

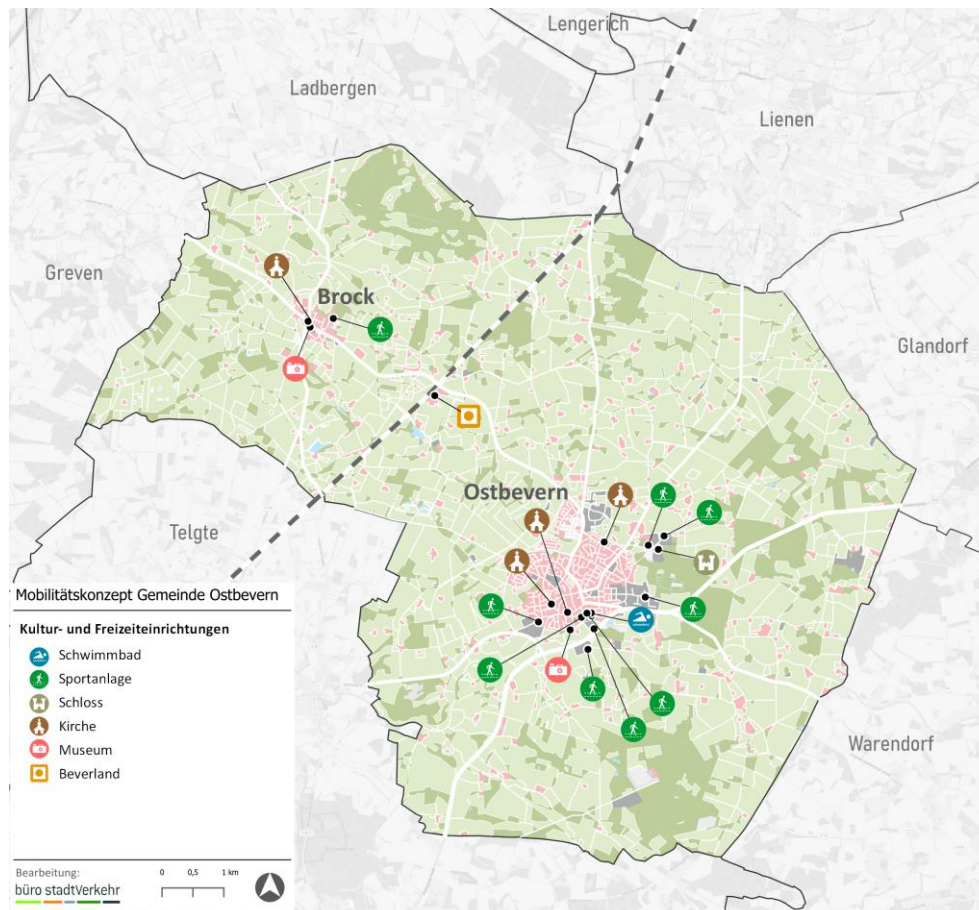


Abb. 2.3-1: Kultur- und Freizeiteinrichtungen Gemeinde Ostbevern

2.4 Verkehr

Ein gut ausgebautes Netz aus Straßen und Buslinien sowie Fuß- und Radwegen sichert die Mobilität aller Bewohnerinnen und Bewohner in Ostbevern. Im Folgenden sind alle wichtigen Informationen zum Straßen- und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr (Nahmobilität) sowie dem Wirtschaftsverkehr (Lkw- und Lieferverkehr) aufgeführt.

2.4.1 MIV

Ostbevern weist eine gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz auf. Die meistbefahrenste und wichtigste überregionale Verbindung stellt die B51 nach Münster bzw. Osnabrück dar. Über die L588 bzw. die B481 wird der Anschluss zur A1 in Greven hergestellt. Am Kreis Münster Süd ist neben der A1 auch die A43 erreichbar. Innerhalb der Gemeinde stellt die L830 die wichtigste Verkehrsachse dar. Die Landesstraße führt durch den Ortskern Ostbevern und verbindet diesen über den Bahnhof verlaufend mit dem Ortsteil Brock. Zudem ist in östlicher Richtung die Kreisstadt Warendorf angebunden. Mehrere Landes- und Kreisstraßen führen in die umliegenden Gemeinden:

Bundesstraße

- B51 (Osnabrück – Ostbevern – Münster)

Landesstraßen

- L588 (Ostbevern – Telgte-Westbevern – AS A1)
- L811 (Lengerich – Brock – Telgte-Westbevern – Telgte)
- L830 (Warendorf – Ostbevern – Brock – Greven)

Kreisstraßen

- K10 (Lengerich – Kattenvenne – Ostbevern)
- K34 (Kattenvenne – Ostbevern)
- K35 (Ladbergen – Brock)
- K46 (Brock – Telgte-Vadруп)

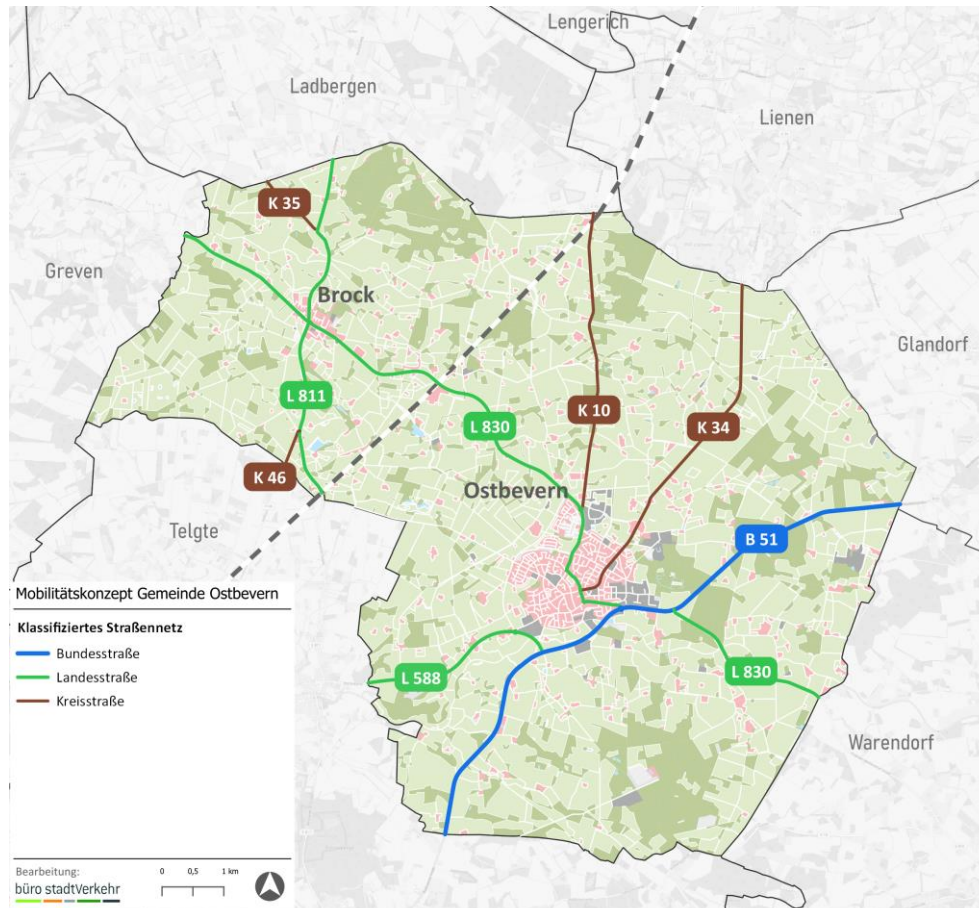


Abb. 2.4-1: Klassifiziertes Straßennetz Gemeinde Ostbevern

Im Ortskern befinden sich nach der Umgestaltung der Hauptstraße und südlichen Bahnhofstraße insgesamt 51 öffentliche Pkw-Stellplätze. Die Höchstparkdauer beträgt zwei Stunden (Parkscheibenregelung).

DTV (Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke)

Die DTV weist die täglichen Verkehrsbelastungen auf einem bestimmten Straßenabschnitt auf. Das Land NRW erhebt in regelmäßigen Abständen die Verkehrszahlen an den klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes, Bundesstraßen und Autobahnen). Die aktuellen Werte liegen für das Jahr 2019 vor und sind für den Werktag (Mo-Sa) in der nachfolgenden Karte (s. Abb. 2.4-2) aufgeführt. Die höchsten Verkehrsbelastungen sind auf der B51 mit 6.500 bis 10.000 Fahrzeugen am Tag zu verzeichnen. In der Gemeinde selbst wickelt die L830, welche die zentrale Achse zwischen Ostbevern und Brock bildet, rund 3.500 Fahrzeuge am Tag ab. Ähnlich hohe Werte werden auf der L588 in Richtung Münster erreicht. Nicht abgebildet sind die Spitzenstunden, die i. d. R. vormittags zwischen 07:00 und 09:00 Uhr sowie nachmittags zwischen 16:00 und 18:00 Uhr zu Arbeitsbeginn und -ende erreicht werden. Zu diesen Zeiten sind die Verkehrsbelastungen in der Stunde besonders hoch.

Die Verkehrsbelastungen im klassifizierten Straßennetz sind für gewöhnlich immer am höchsten, da die Straßen eine übergeordnete Funktion einnehmen und den regionalen Verkehr abwickeln. Es bestehen jedoch auch wichtige Erschließungsfunktionen im innerörtlichen Verkehr, im Falle von Ostbevern insbesondere zur Verbindung der beiden

Ortsteile über die L830. Hier stellen die hohen Verkehrsbelastungen gerade für den Ortskern und Brock aufgrund der engen Bebauung und der Bündelung verschiedener Verkehrsmittel (u. a. Schulweg) ein Problem dar.

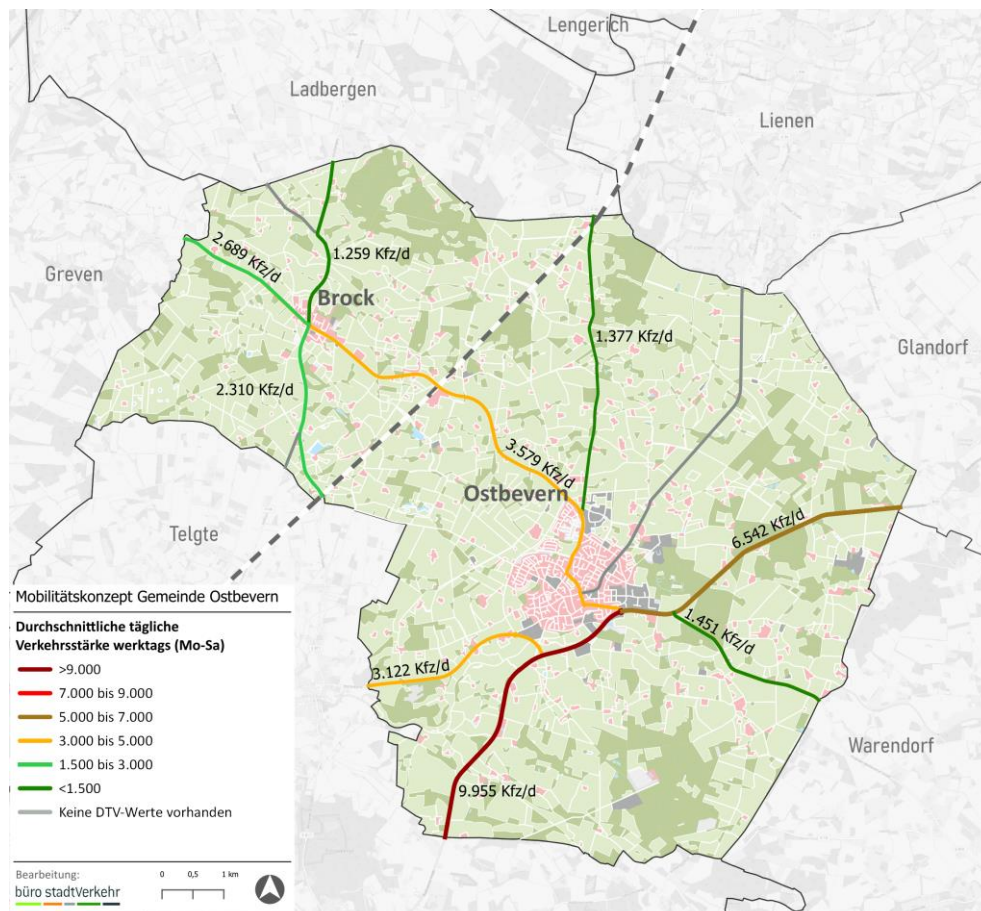


Abb. 2.4-2: Klassifiziertes Straßennetz Gemeinde Ostbevern

Eine öffentliche Ladesäule mit zwei Ladepunkten (22 kW) befindet sich am Rathaus der Gemeinde, ebenso eine Eltern-Taxi-Haltestelle auf dem Parkplatz von K+K mit drei Stellplätzen, welche morgens zwischen genutzt werden können.



Abb. 2.4-3: Eltern-Taxi-Haltestelle Parkplatz K+K (eigene Aufnahmen)

2.4.2 Wirtschaftsverkehr

Die Gemeinde Ostbevern ist am SEVAS-Routensystem beteiligt (Stand: Oktober 2023).⁶ Es handelt sich um ein Programm zur Routenoptimierung für den Schwerlastverkehr, welches insbesondere in Siedlungsbereichen im Hinblick auf die Größendimensionierung und die Größe von LKWs relevant ist.

Das Gewerbegebiet Nord ist an die L830 angeschlossen. Es ist zu vermuten, dass einige Lkw, von der B51 aus kommend, den direkten Weg durch den Ortskern nehmen anstatt den Nordring. Die Gemeinde verfügt über einen zu dreiviertel geschlossenen Ring (Nordring – L588 – B51) um den Ortskern, der insbesondere den Durchgangsverkehr aus den sensiblen Bereichen heraushalten soll.

2.4.3 Verkehrssicherheit

Laut der Definition liegt ein Unfallhäufungspunkt vor, wenn innerhalb eines Kalenderjahres drei Unfälle des gleichen Unfalltyps oder innerhalb von drei Kalenderjahren Unfälle ungleichen Grundtyps registriert werden. Als Unfalltyp wird der Verkehrsvorgang bzw. die Konfliktsituation bezeichnet, woraus der Unfall geschehen ist. Nach dieser Definition liegen keine Unfallhäufungspunkte im Gemeindegebiet vor. Dennoch sind nachfolgend die Unfallpunkte mit Fahrradbeteiligung und Schwerverletzten aufgeführt, da das Radfahren im Münsterland generell einen hohen Stellenwert neben dem MIV einnimmt. Es fällt auf, dass im Jahr 2019 zwei Unfälle mit Radfahrerbeteiligung und Schwerverletzten auf der L830 im Ortskern stattfanden (Höhe Bahnhofstraße/ Geschwister-Scholl-Straße und Engelstraße/ Hauptstraße).

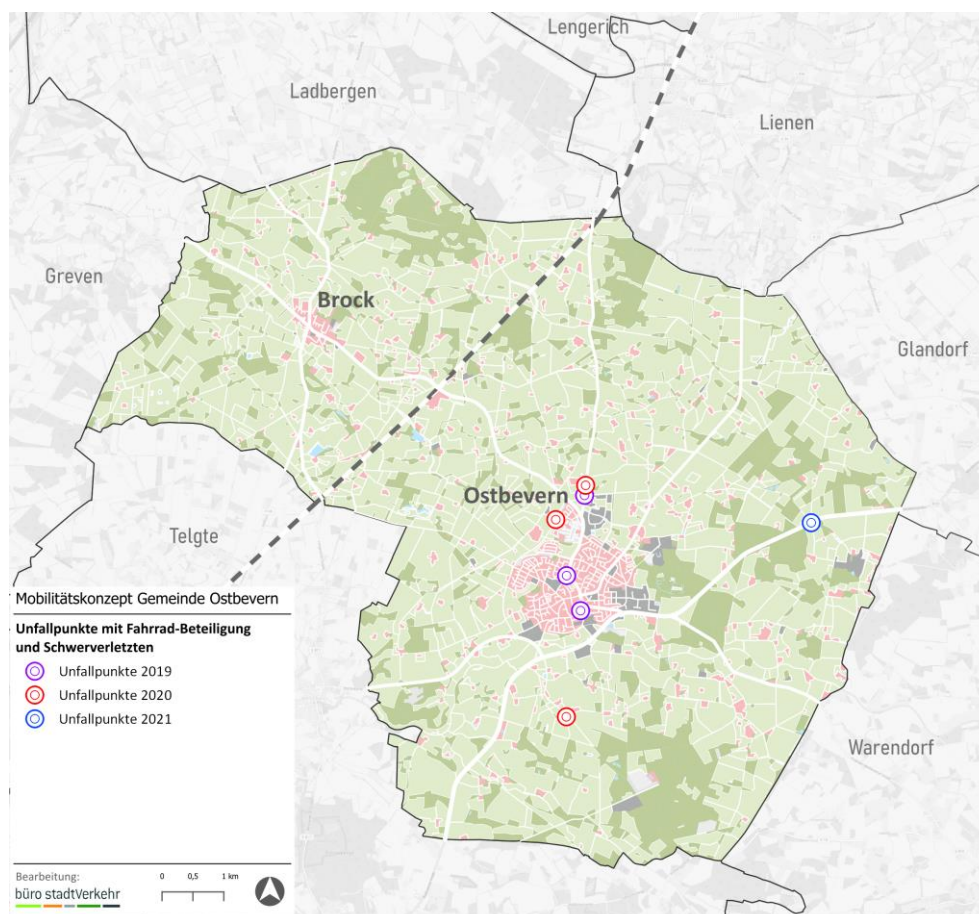


Abb. 2.4-4: Unfallpunkte Gemeinde Ostbevern

⁶ Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2023): Lkw-Navigationsdaten für NRW.

2.4.4 ÖPNV/ SPNV

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Ostbevern sind in den WestfalenTarif integriert. Der Kreis Warendorf gehört hierbei zum Teilnetz Münsterland (s. Abb. 2.4-5) und ist der ÖPNV-Aufgabenträger. Ein Großteil der in Ostbevern verkehrenden Buslinien wird durch das kommunale Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) und durch die WB Westfalenbus GmbH betrieben.

Der Bahnhof Ostbevern liegt dezentral jenseits des Ortskerns und dem Ortsteil Brock. Ersterer ist über 5,0 km und letzterer knapp 3,0 km vom Bahnhof entfernt. Insbesondere die Pendlerinnen und Pendler nach Münster müssen zunächst von ihrem Zielort „wegfahren“, um dann ihre Reise per Bahn in Richtung Münster fortzusetzen.

Der Tarifraum des WestfalenTarifs

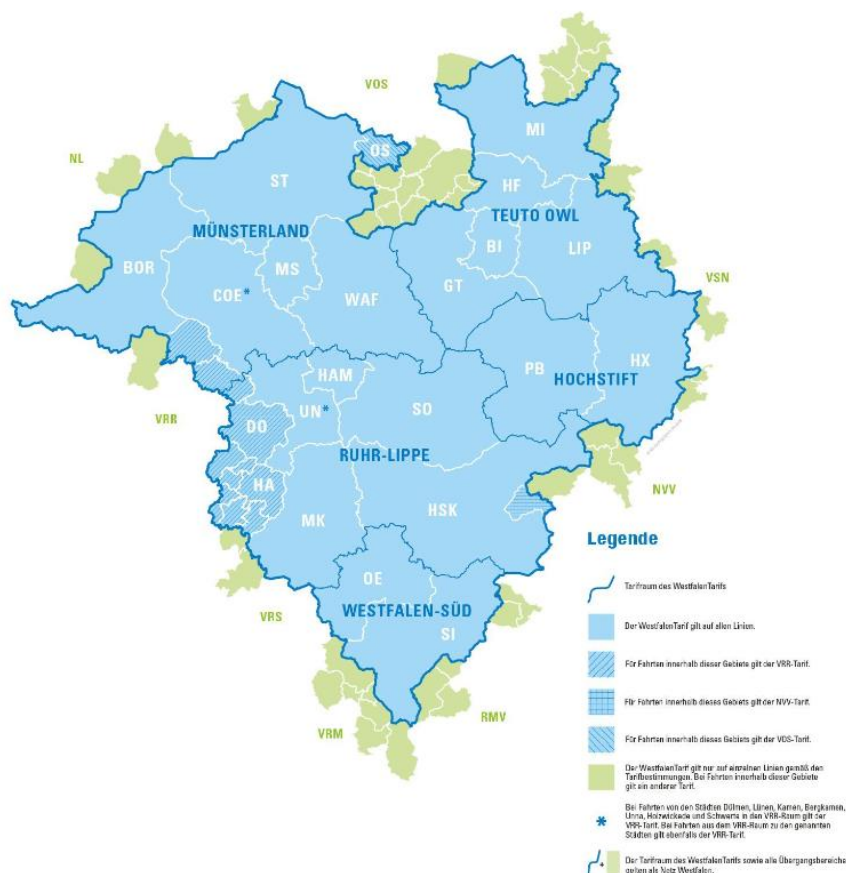


Abb. 2.4-5: Tarifgebiet WestfalenTarif⁷

Hinsichtlich der Tarifarten und Abo-Möglichkeiten gilt das Ticketangebot des WestfalenTarifs, beispielsweise für Vielfahrer Abotickets (09:00 Uhr Abo, 60plusAbo, AzubiAbo, Schüler-Ticket Westfalen, ...). Hervorzuheben ist das MobiTicket, das für Menschen, die Sozialleistungen empfangen, preisgünstig angeboten wird.⁸ Für Gelegenheitsnutzer des ÖPNV ohne Zeitkarte werden Einzel-, 4er- oder Tagestickets angeboten. Eine Einzelfahrkarte für eine Fahrt innerhalb Ostbeverns kostet 2,30 €. Für eine einfache Fahrt von Ostbevern Kirche zum

⁷ Quelle: WestfalenTarif GmbH (2023): Service. Über uns.

⁸ Quelle: Westfalentarif (2023): Tickets und Abonnements.

Münsteraner Hbf gilt ein Fahrpreis von 8,50 €. (Stand: Oktober 2023).⁹ Darüber hinaus gilt seit dem Mai 2023 auch das Deutschlandticket (49,00 €-Ticket) innerhalb des Tarifgebietes.

Das Busnetz in Ostbevern ist kein zusammenhängendes Stadtbusnetz mit eigenem Betrieb, sondern wird über die Gemeindegrenzen hinaus durch den regionalen Betreiber Westfalenbus betrieben. Die Linie 418 stellt hingegen eine Ausnahme dar. Diese verkehrt im 30-Minuten-Takt vom Ortskern bis zum Bahnhof.

Bei den Regionalbuslinien sind die Regionalbuslinien R13 und R14 hervorzuheben, welche Ostbevern mit Telgte bzw. Münster (R13) und der Kreisstadt Warendorf (R14) verbinden. Beide Linien verkehren werktags (Mo-Fr) im 60-Minuten-Takt mit einigen Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit (HVZ). Die R14 verkehrt sonntags nur als TaxiBus (mindestens 30 Minuten vor Abfahrt vorbestellen).

Die Linie 313 nach Glandorf ist eine reine TaxiBus-Linie, welche mindestens 30 Minuten vor Fahrtantritt vorbestellt werden muss. Die übrigen Buslinien fahren nur montags bis freitags zu den Schulzeiten und stellen daher keine attraktive Verbindung für den Alltag dar. Das ÖPNV-Netz (Stand: Oktober 2023) ist in der folgenden Abbildung 2.4-6 abgebildet.

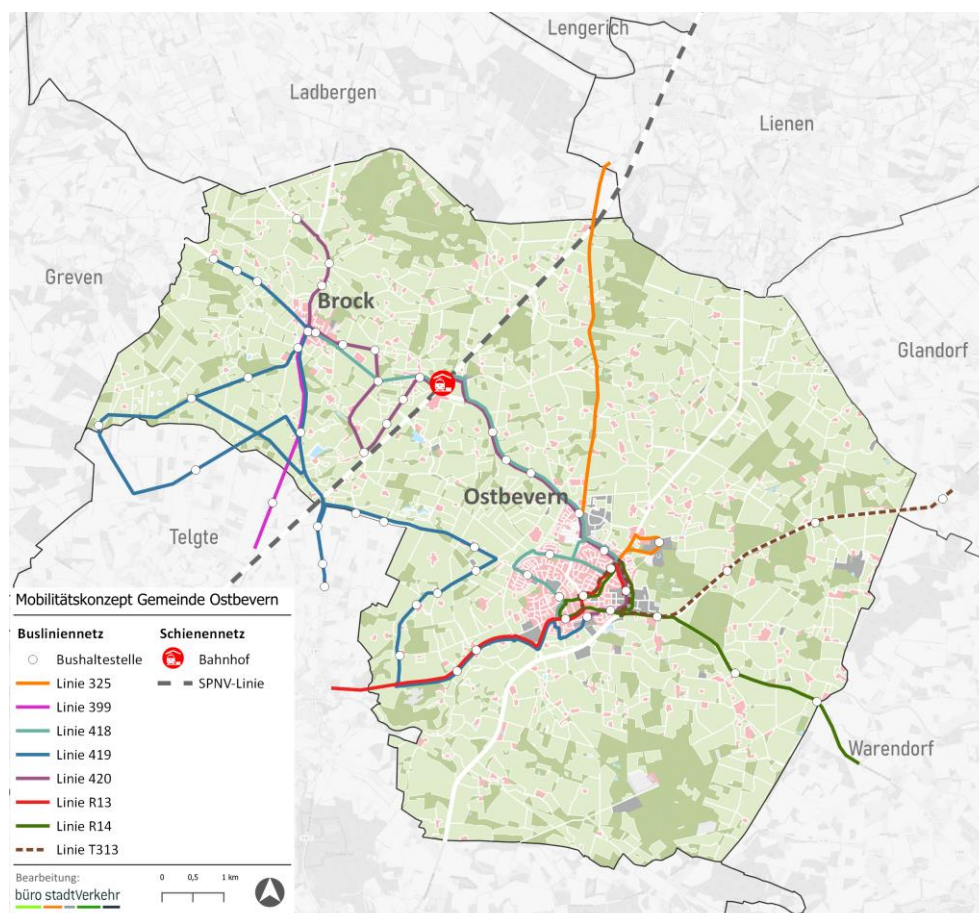


Abb. 2.4-6: ÖPNV-Netz Gemeinde Ostbevern

Der Regionalexpress 2 (RE2) und die Regionalbahnlinie 66 (RB66) verkehren jeweils Montag bis Sonntag (inkl. Feiertag) stündlich zwischen Osnabrück – Ostbevern – Münster. (s. Abb. 2.4-7). Überlagert ergibt sich dadurch ein 30-Minuten-Takt auf der Relation Richtung Münster bzw. Osnabrück. In beiden Städten besteht Anschluss an den Fernverkehr. Die Taktung der Buslinie 418 ist auf die halbstündliche Verbindung nach Münster abgestimmt.

⁹ Quelle: WestfalenTarif (2023): ebenda.

Buslinien	Betreiber	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit
Schülerbuslinien	Betreiber	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit
325	Westfalenbus	Ostbevern, Loburg – Lengerich, Mozartschule – Lienen, Glandorfer Damm 52	2 EF an Schultagen (Mo-Fr)	Ostbevern, Loburg bis Lienen, Glandorfer Damm 42 Min. Fahrzeit
399	Westfalenbus	Ostbevern-Brock, Schule – Westbevern-Vadtrup, Bahnhof – Telgte, Rathaus/Baßfeld, Telgte, Bahnhof Nord – Münster, Gymnasium St. Mauritz	6 EF an Schultagen (Mo-Fr)	Ostbevern-Brock, Schule bis Münster, Gymnasium St. Mauritz 47 Min. Fahrzeit
419	Westfalenbus	Ostbevern, Schulzentrum – Ostbevern-Brock, Schule – Westbevern, Riehenhaar	4 EF an Schultagen (Mo-Fr)	Ostbevern, Schulzentrum bis Westbevern, Riehenhaar 51 Min. Fahrzeit
420	Westfalenbus	Ostbevern, Loburg/ Schulzentrum – Ostbevern, Bahnhof – Ostbevern-Brock, Schule – Ostbevern, Loburg/ Schulzentrum	5 EF an Schultagen (Mo-Fr)	Ostbevern, Loburg/ Schulzentrum bis Ostbevern, Loburg/ Schulzentrum 44 Min. Fahrzeit
E13	Westfalenbus	Ostbevern, Loburg – Westbevern, Kirche – Telgte, Rathaus, Baßfeld – Telgte, Schulzentrum	4 EF an Schultagen (Mo-Fr)	Ostbevern, Loburg bis Telgte, Schulzentrum 27 Min. Fahrzeit
E14	Westfalenbus	Ostbevern, Loburg – Warendorf-Milte, Schulstraße – Sassenberg, Rathaus – Sassenberg-Füchtorf, Mitte – Sassenberg, Subbern	5 EF an Schultagen (Mo-Fr)	Ostbevern, Loburg bis Sassenberg, Subbern 32 Min. Fahrzeit
Regionalbuslinien	Betreiber	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit
R13	Westfalenbus	Ostbevern, Wischhausstraße – Ostbevern, Kirch – Telgte, Rathaus/ Baßfeld – Telgte, Bahnhof Nord – Münster Hbf	60' (Mo-Fr 6-22 Uhr) (Sa 7-20 Uhr) (So 8-22 Uhr)	Wischhausstraße bis Münster, Hbf 55 Min. Fahrzeit
R14	Westfalenbus	Ostbevern, Wischhausstraße – Warendorf-Milte – Warendorf-Mitte, Schulstraße – Warendorf, Bahnhof – Warendorf, Kreishaus (Sa-So als Taxibus)	60' (Mo-Fr 6-19 Uhr) (Sa 7-17 Uhr) 120' (So 9-19 Uhr)	Wischhausstraße bis Warendorf, Bahnhof 27 Min. Fahrzeit
418 (Innerortslinie)	Westfalenbus	Ostbevern, Kirche – Ostbevern, Grevener Damm – Ostbevern, Liener Damm – Ostbevern, Bahnhof – Ostbevern-Brock, Schule (3x Mo-Fr als Taxibus bis Brock)	30' (Mo-Fr 6-20 Uhr) 60' (Sa 7-19 Uhr)	Ostbevern, Kirch bis Ostbevern, Bahnhof 13 Min. Fahrzeit
Taxibuslinie	Betreiber	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit
T313	Westfalenbus	Ostbevern, Kirche – Ostbevern, Brock-Schirl – Glandorf, ZOB	4 EF/ 3 EF (Mo-Sa)	Ostbevern, Kirche bis Glandorf, ZOB 19 Min. Fahrzeit
Nachtbuslinie	Betreiber	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit
N2	Regionalverkehr Münsterland	Ostbevern-Brock, Schule – Ostbevern, Liener Damm – Ostbevern, Kirche – Vadtrup, Mitte – Telgte, Rathaus/ Baßfeld – Münster, Hbf	3 EF (Sa)	Ostbevern-Brock, Schule bis Münster, Hbf 49 Min. Fahrzeit
Bahnlinie	Betreiber	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit
RE2	DB Regio	Osnabrück Hbf – Ostbevern – Westbevern – Münster (Westf) Hbf – Recklinghausen Hbf – Essen Hbf – Duisburg Hbf – Düsseldorf Hbf	60' (Mo-So)	Ostbevern bis Münster 12 Min. Fahrzeit
RB66	Eurobahn	Osnabrück Hbf – Lengerich (Westf) – Ostbevern – Westbevern – Münster (Westf) Hbf	60' (Mo-So)	Ostbevern bis Münster 14 Min. Fahrzeit

Abb. 2.4-7: Bus- und Bahnlinien Taktung und Fahrzeit in der Gemeinde Ostbevern

Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität mit dem ÖPNV ist ein sehr bedeutendes Kriterium zur Bewertung der Attraktivität des ÖPNV. Anhand festgelegter Einzugsbereiche um einen Bahnhof oder eine Bushaltestelle wird analysiert, welche Siedlungsbereiche innerhalb eines festgelegten Einzugsbereichs durch den ÖPNV erschlossen sind. Als Vorgabe werden hier die Angaben aus dem Nahverkehrsplan des Kreises Warendorf angeführt, der einen Einzugsbereich im zentralen Bereich von 300 m und außerhalb der zentralen Bereiche von 500 m vorschreibt. Für die Haltepunkte im Schienenverkehr wird ein Einzugsbereich von 1.000 m festgelegt. Verfügt die SPNV-Station über hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradbox, Radstation, Fahrradparkhaus) kann sogar eine Einzugsradius von 3.000 m angesetzt werden.¹⁰ Die Siedlungsbereiche, die sich außerhalb dieser Einzugsbereiche befinden, gelten dabei als nicht erschlossen und werden somit als Erschließungslücken dargestellt (s. Abb. 2.4-8).

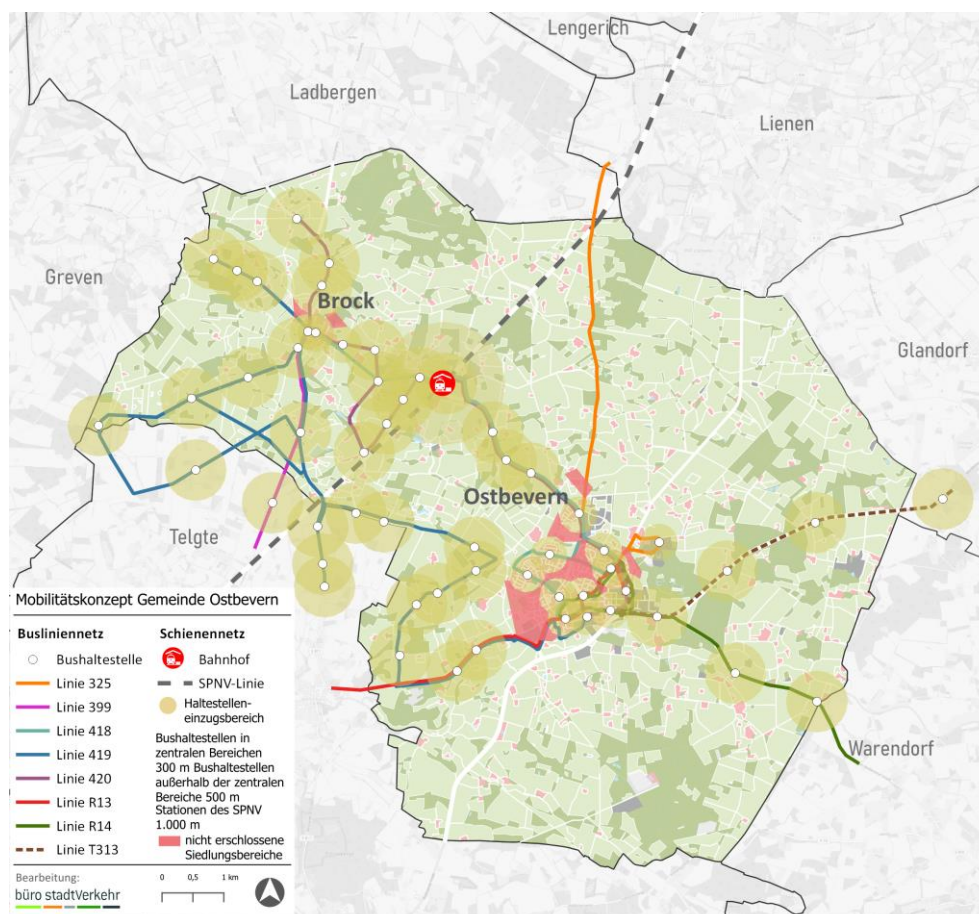


Abb. 2.4-8: ÖPNV-Erschließungsqualität Gemeinde Ostbevern

Wie die obenstehende Abbildung aufzeigt, orientieren sich die Linienverläufe der Buslinien an den zentralen Achsen in die Nachbarorte sowie zwischen dem Ortskern und dem Bahnhof. Einige Randlagen sind nicht ausreichend durch den Busverkehr erschlossen. Im Ortskern bestehen Erschließungsdefizite im westlichen und östlichen Bereich sowie am Nordring zwischen der Bahnhofstraße und dem Liener Damm. Eine weitere Erschließungslücke außerhalb der Siedlungsgebiete besteht am Industriestandort Vosso. Im Ortsteil Brock sind jeweils östlich und westlich kleinere Bereiche nicht innerhalb des 300 m Radius.

Aufgrund der peripheren Lage des Bahnhofes werden in dessen Einzugsbereich von 1.000 m lediglich einige Bauernschaften sowie der Veranstaltungsort und Hotelbetrieb Beverland direkt am Bahnhof abgedeckt.

¹⁰ Quelle: Kreis Warendorf (2019): 3. Nahverkehrsplan.

Barrierefreiheit

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht ab 2026 einen barrierefreien ÖPNV vor. Nicht nur um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen, sondern grundsätzlich auch um die sich im Wandel befindenden Beförderungsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft und des ÖPNV-Kundenstamms zu befriedigen, muss dem Thema eine höhere Bedeutung beigemessen werden, als dies bisher der Fall war. Von dieser Frist kann nur abgewichen werden, wenn konkrete Ausnahmen im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden. Derzeit sind vier von 25 Haltestellen in Ostbevern barrierefrei ausgebaut. Ab 2025 werden die Barrierefreiheit der Bahnsteige (Deutsche Bahn) sowie der Unterführung (Gemeinde Ostbevern) hergestellt.



Bahnhof Ostbevern



Unterführung Bahnhof Ostbevern

Abb. 2.4-9: Bahnhof und Unterführung am Bahnhof in der Gemeinde Ostbevern

S-Bahn Münsterland

Langfristig ist die Einführung der S-Bahn-Münsterland mit dem zentralen Knotenpunkt Münster bis 2040 geplant, um möglichst viele MIV-Wege auf den ÖPNV zu verlagern. Gerade die Region Münsterland verzeichnet ein stetiges Bevölkerungswachstum, welches bis 2040 anhalten wird. Aktuell sind rund 85.000 Reisende im Münsterland mit dem SPNV unterwegs. Diese Zahl wird mit dem Zielnetz verdoppelt werden können. Der Nahverkehr in NRW wird perspektivisch in den Deutschlandtakt integriert werden, wodurch sich attraktive, zeitlich abgestimmte Verbindungen im Regional- und Fernverkehr ergeben werden.

Das geplante Liniennetz besteht aus neun S-Bahnen, die mindestens im 30-Minuten-Takt auf bereits bestehenden Trassen verkehren und teilweise die Regionalbahnen ersetzen. Eine Ausnahme bildet die geplante S8 auf der reaktivierten Trasse der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) von Münster nach Sendenhorst. Zusätzlich werden neue Haltepunkte errichtet, u. a. im Münsteraner Norden (MS-Kinderhaus). Für die Gemeinde Ostbevern wird sich von der Taktung her nichts ändern. Der heute vorhandene 30-Minuten-Takt bleibt bestehen. Statt des RE2 und der RB66 verkehrt dann die S6 alle 30 Minuten. Der neue Haltepunkt Münster-Dorbaum befindet sich auf der Trasse von Ostbevern nach Münster und erschließt den Münsteraner Außenbereich im Nord-Osten. Der RE2 geht in dem RRR7 auf, welcher jedoch künftig nicht in Ostbevern halten wird.¹¹

¹¹ Quelle: Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (2023): S-Bahn Münsterland: NWL informiert über Ausbaupläne.

2.4.5 Fuß- und Radverkehr

Die Gemeinde Ostbevern ist bestrebt, insbesondere die Nahmobilität in den nächsten Jahren verstärkt zu fördern. Das Ziel besteht darin, den Verkehr in der Gemeinde sozialverträglich abzuwickeln und ein gleichberechtigtes Zusammenspiel zwischen allen Verkehrsträgern zu gewährleisten. Nahmobilität kann eine elementare, sogar tragende Rolle für die Mobilität in Ostbevern spielen, gleichwohl die Entfernungen insbesondere zwischen den beiden Ortsteilen recht groß und somit für das Zufußgehen zu zeitaufwendig sind. Gerade bei diesen Verbindungen spielt die Förderung des Radverkehrs eine wichtige Rolle, um hier Potentiale zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Rad auszuschöpfen.

Fußverkehr

Die ursprünglichste Form der Fortbewegung stellt das Zufußgehen dar. Die Mehrheit der Bevölkerung legt täglich Wege zu Fuß zurück, die häufig im Zusammenhang mit anderen Verkehrsmitteln und damit intermodal (z. B. der Weg zur nächsten Haltestelle oder zum nächsten Parkplatz) kombiniert werden. Fußverkehrsanlagen sind an ausgebauten Straßen überall erforderlich sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Regelbreite liegt bei 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzone). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege weisen ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m auf.

Qualitätsansprüche an Gehwege sind die Oberflächenbeschaffenheit, die möglichst angenehm, leicht und rutschsicher sein sollte. Außerdem sollten Gehwege über längere Distanzen einsehbar und frei von Hindernissen und Verschwenkungen sein. Bei der Beleuchtung von Fußwegen ist darauf zu achten, dass Schattenbildung und Dunkelfelder vermieden werden. Fahrzeuge dürfen nicht auf Fußwegen abgestellt werden. Für mobilitätseingeschränkte Personen sind straßenbegleitende Gehflächen durch taktile, visuelle und hindernisfreie Elemente auszustatten. In angemessenen Abständen (z. B. 200 m) sollten zusätzlich Bänke als Aufenthaltsmöglichkeit installiert werden, sodass für bestimmte Fußgängertypen (bspw. Senioren) die Reichweite erhöht wird.

Netzkategorie und Qualitätsstandards für den Fußverkehr

Durch die Herleitung eines hierarchisierten Fußwegenetzes werden bestimmte Qualitäts- und Ausbaustandards für verschiedene Wegekategorien im Untersuchungsgebiet definiert, die sich nach dem Zweck und der Art der Wegenutzung richten. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist bspw. nicht auf allen Wegen gleichermaßen umzusetzen und nicht in allen Fällen realisierbar. Insbesondere bei bestehender Bebauung und geringem vorhandenen Straßenquerschnitt sind die Möglichkeiten einer ausreichenden Gehwegbreite häufig begrenzt. Die Hierarchisierung dient daher als Orientierungs- und Handlungsgrundlage für die Ableitung der definierten Qualitäts- und Ausbaustandards, die auf bestehenden Regelwerken bzw. Richtlinien und Empfehlungen (RASt, FGSV, EFA, ERA)¹² basieren.

Die Netzkategorisierung basiert auf den wesentlichen Quellen und Zielen in den jeweiligen Ortsteilen, um bedeutende Wegeachsen zu identifizieren. Berücksichtigung finden dabei neben Schulstandorten, Spielplätzen, öffentlichen Einrichtungen ebenfalls Versorgungsstandorte. **Hauptwege** stellen die Verbindung der wesentlichen Quell- und Zielorte dar:

- Zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar
- Durchgängige Barrierefreiheit
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Gestalterische Kontinuität
- Ausreichende und attraktive Beleuchtung
- Straßenraumbegrünung
- Optimale Orientierung
- Empfohlene Mindestgehwegbreite 2,50 m
- Sichere und umweglose Erreichbarkeit der Haltestellen

¹² RAST = Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen; FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.; EFA = Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen; ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vermeiden
- Gehwegparken vermeiden
- Ansprechende und ausreichende Straßenraumbegrünung

In dicht besiedelten Bereichen zur Vernetzung von Wohngebieten und Ortsteilen sind **Allzeitwege** auf möglichst attraktiven Wegen zu installieren:

- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Ortsteilen auf durchgehenden und möglichst attraktiven Wegen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte, Kitas, Sporthallen, Spielplätze)
- Angemessene, sichere Querungsanlagen
- Vermeidung von Hindernissen auf Gehwegen
- Gehwegparken vermeiden
- Ausreichende Gehwegbreiten

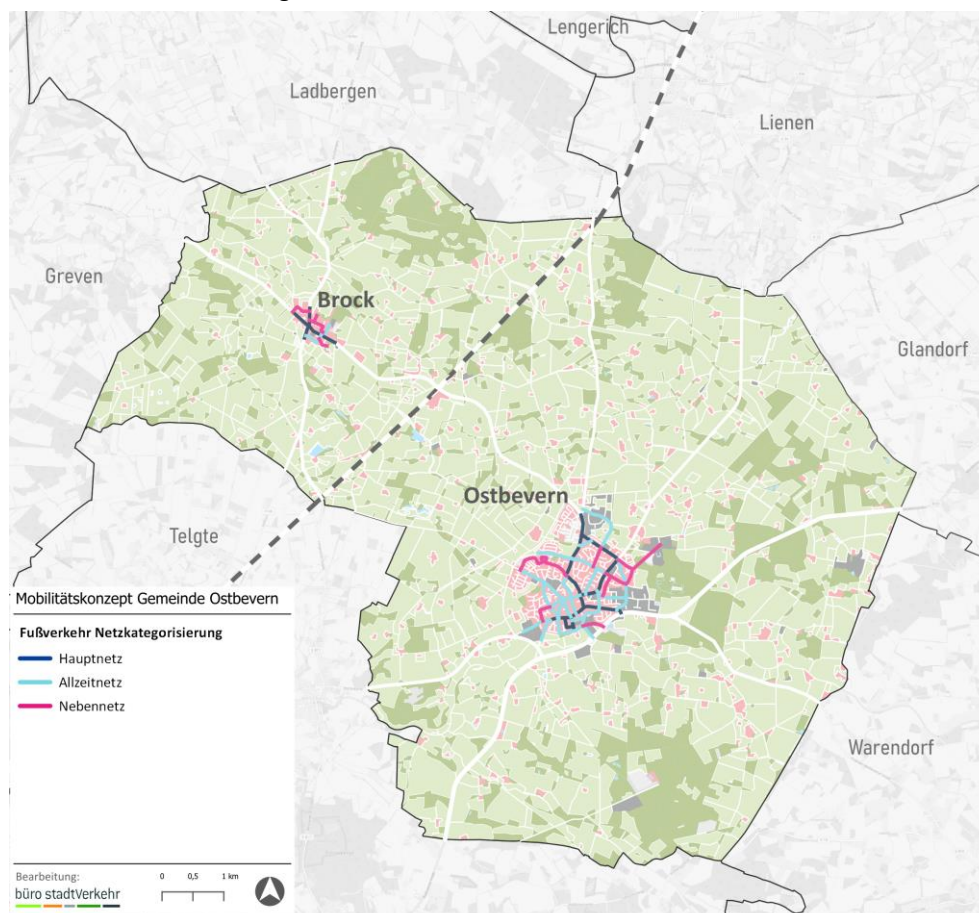


Abb. 2.4-10: Fußwegenetz Gemeinde Ostbevern

Zur besseren Übersicht sind nachfolgend die Netzkategorisierung im Fußverkehr auf Ortsteilebene dargestellt. Die Hauptwege konzentrieren sich hauptsächlich auf die Achsen entlang der Hauptstraße/ Bahnhofstraße in Ostbevern sowie zu den Schulstandorten, Wohngebieten und bedeutenden Bushaltestellen (s. Abb. 2.4-11). Innerhalb der jeweiligen Ortskerne sind alle alltäglichen Ziele fußläufig innerhalb von 10 bis 25 Minuten erreichbar.



Abb. 2.4-11: Fußwegenetze auf Ortsteilebene

Aufgrund der historisch bedingten, schmalen Straßen, in denen häufig neben Gehwegen auch Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr vorgehalten werden, kommt es gerade mit Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen beim Begegnungsverkehr und der Querung der Fahrbahn zu Konflikten zwischen allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m steht häufig den zu Fuß Gehenden nicht zur Verfügung.

Die Nutzung von kombinierten Geh- und Radwegen innerorts stellt insbesondere im Hinblick auf die verstärkte Nutzung von E-Bikes und Pedelecs und den damit verbundenen höheren Geschwindigkeiten eine höhere Unfallgefahr und -schwere dar. Die Breitenanforderungen für eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern hängen von den Fußgänger- und Radfahrerbelastungen in der Spitzenstunde ab. Laut der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und der ERA (2010) ist hier ebenfalls eine Mindestbreite von 2,50 m erforderlich.

Radverkehr

Ostbevern ist wie alle Gemeinden und Städte in Nordrhein-Westfalen in die landesweite Wegweisung des Radnetzes NRW eingebunden. Dieses landesweite Netz wird nach einem einheitlichen Standard ausgeschildert. Touristische bzw. Freizeitrouten sind in das System integriert. Das Netz dient zur Verbindung der ausgeschilderten Radrouten und stellt einen Anschluss an die Nachbargemeinden und -städte her. Die Auswahl berücksichtigt verkehrsarme und landschaftlich reizvolle Wege.

Für den Alltagsradverkehr sind hingegen direkte, sichere Routen wegweisend. Daher sind in der nachfolgenden Abbildung neben den Verbindungen des Radverkehrsnetzes NRW auch die künftigen Velorouten des kreisweiten Radnetzes Warendorf sowie der Stadtregion Münster verzeichnet (s. Abb. 2.4-12). Richtung Münster wird es künftig zwei Routen geben:

- Ostbevern – Telgte – Münster mit einer Gesamtlänge von 18,7 km (davon 4,4 km in Ostbevern)
- Ostbevern – Westbevern – Münster mit einer Gesamtlänge von 18,9 km (davon 5,3 km in Ostbevern)

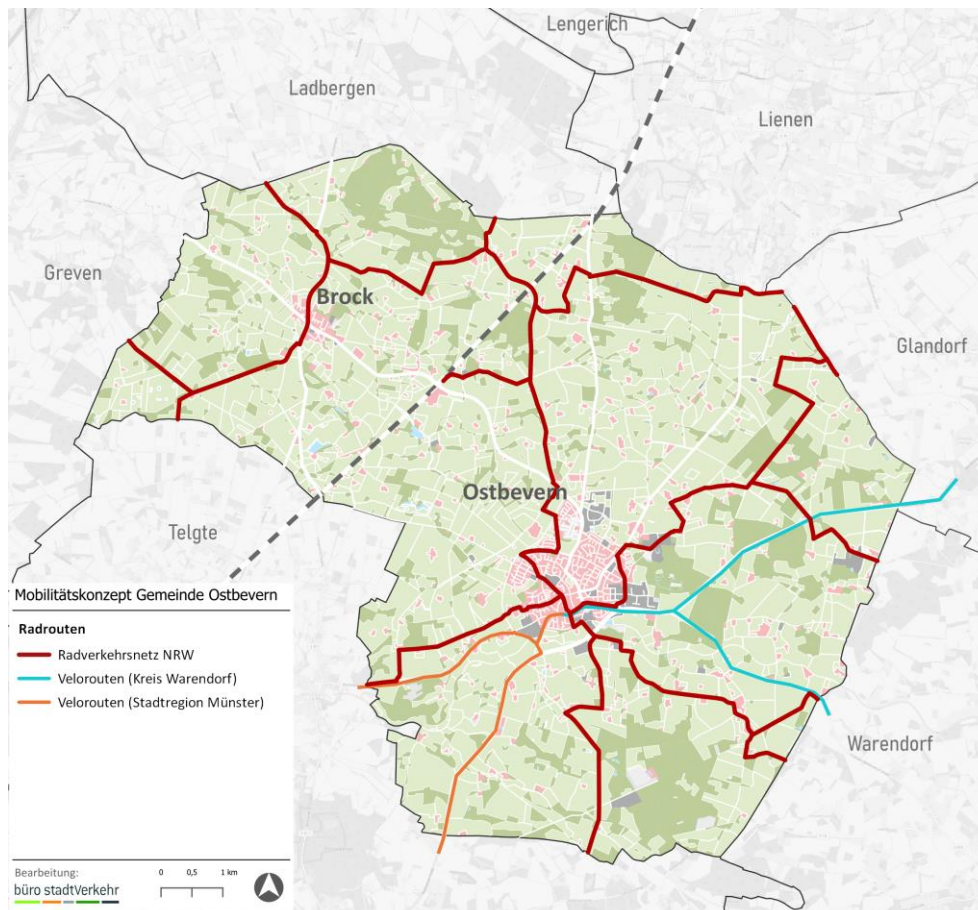


Abb. 2.4-12: Alltagsradrouten Gemeinde Ostbevern

Darüber hinaus gibt es weitere regionale Freizeitrouten, welche auch im Alltagsverkehr eine Rolle spielen, gleichwohl diese nicht immer die kürzeste Route darstellen (s. Abb. 2.4-13). Hinzu kommt, dass Freizeitwege oftmals nicht ganzjährig befahrbar sind (wassergebundene Decke, kein Winter-/ Räumdienst, keine Beleuchtung).

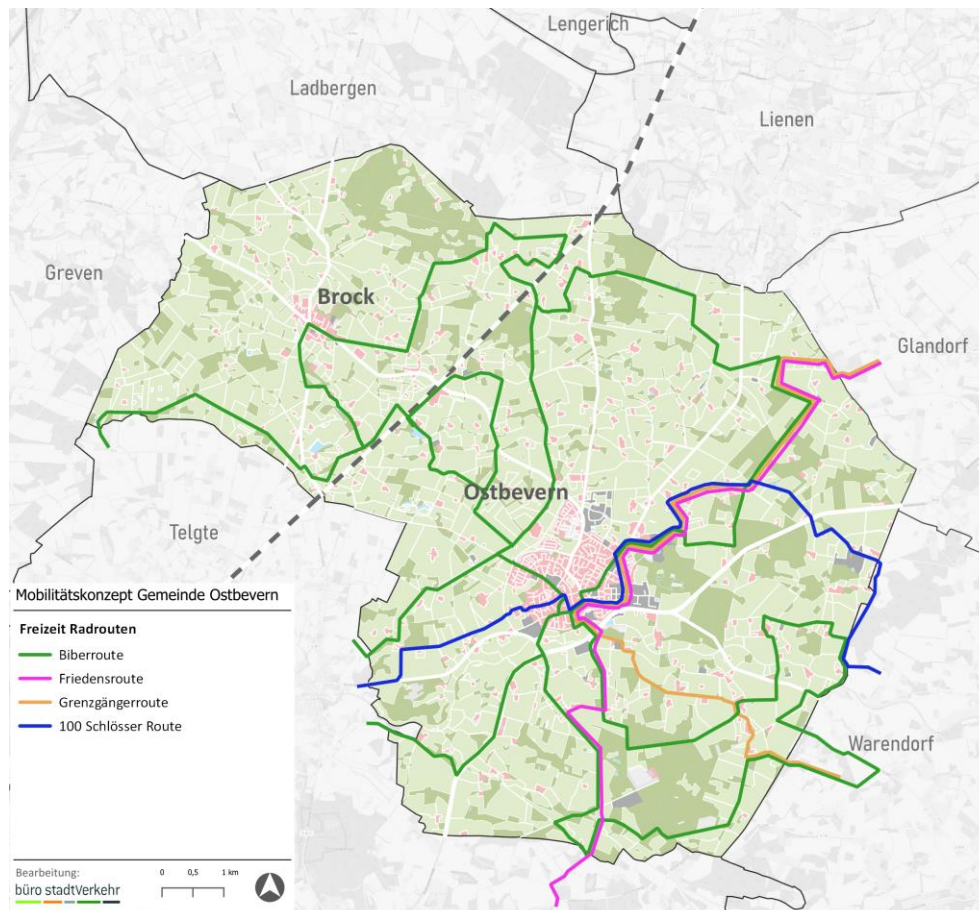


Abb. 2.4-13: Freizeitradrouten Gemeinde Ostbevern

Radverkehrsführung an Radverkehrsanlagen

Die Führungsform ist von verschiedenen Faktoren abhängig wie der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Im Radverkehrsnetz in Ostbevern existieren im Ortskern aufgrund der historisch bedingten engen Straßenverhältnisse oftmals keine einheitlichen, durchgehenden Führungsformen. Zudem entsprechen einige **Radverkehrsanlagen** nicht mehr den heutigen Regelwerken, wie z. B. die Hauptstraße (L830) von der Engelstraße bis zum Kreisverkehr (zu schmaler getrennter Geh- und Radweg) (s. Abb. 2.4-14). Das Radwegenetz in Ostbevern umfasst folgende Führungsformen:

- Beidseitiger getrennter Geh- und Radweg (z. B. Hauptstraße L830)
- Beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg (z. B. Telgter Straße)
- Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr vornehmlich außerorts) (z. B. L830)
- Gehweg, Radfahrer frei (z. B. Hauptstraße Höhe Kirchbreede)
- Führung auf der Fahrbahn bei Tempo 30/ 20 (z. B. Hauptstraße)
- Führung auf der Fahrbahn bei Tempo 50 (z. B. Schmedehausener Straße (L830) und Ladbergener Straße (L811))

Eine sichere, alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur zeichnet sich durch eine direkte und stringente Führung aus. Wechselnde Führungsformen und fehlende Radverkehrsanlagen bei Tempo 50 mindern die Attraktivität zur Nutzung des Fahrrads oder führen zum Befahren von Gehwegen. Gegen das Befahren entgegen der Fahrtrichtung hat die Gemeinde die Aktion „Geisterradler“ ausgerufen und entsprechende Hinweise auf den Radwegen aufgebracht (Piktogramme).



Engelstraße/ Liener Damm (Fahrbahn bei 50 km)



Hauptstraße (Ortskern) (Fahrbahn bei 20 km)



Hauptstraße/ Kirchbreite (gem. Geh-/ Radweg)



Hauptstraße (L830) (getrennter Geh-/ Radweg)

Abb. 2.4-14: Auswahl an Führungsformen in der Gemeinde Ostbevern (eigene Aufnahmen)

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Grundlage für eine sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten sind gute und frühzeitige Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden. Eine vorhandene Radverkehrsanlage muss deutlich erkennbar sein, ebenso wie die Vorfahrtsverhältnisse. Die Begreifbarkeit, Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit stellen folglich eine Grundanforderung für sicher befahrbare Knotenpunkte dar.

Es gibt zahlreiche Regelungen für die Radverkehrsführung an Knotenpunkten. Auf diese wird im Folgenden daher nicht vertiefend eingegangen. Grundsätzlich werden an den Radverkehr an Knotenpunkten folgende Anforderungen gestellt:

- Knotenpunkte sollen aus allen Zufahrten rechtzeitig erkennbar sein
- Der Radverkehr in Knotenpunkten ist sicher zu führen
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen sind für den Radverkehr vorzusehen
- Konfliktvermeidung von geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kfz-Verkehr

In Ostbevern sind an folgenden Knotenpunkte Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit festgestellt worden:

- Telgter Straße/ L588 (Teil der Veloroute Münster)
- Hauptstraße/ Engelstraße (L830) (Teil der Veloroute Münster)
- Bahnhofstraße/ Engelstraße (L830) Zubringer zur Veloroute Münster
- Hauptstraße/ Wischhausstraße
- Hauptstraße/ Johannes-Poggenburg-Straße
- Bahnhofstraße/ Erbdrostenstraße
- Engelstraße/ Erbdrostenstraße
- Bahnhof Ostbevern und Unterführung: Zubringer zur Veloroute Münster

Netzkategorisierung

Anhand der relevanten Quellen (Siedlungsgebiete) und Zielen im Radverkehr (Schulen/ Arbeitsplätze, publikumswirksame Einrichtungen, Versorgungseinrichtungen) (s. Kap. 2.1 bis 2.3) wird in der folgenden Abbildung 2.4-15 ein Wunschliniennetz (Luftliniennetz) abgeleitet. Dieses ist in die zwei Kategorien hohe und mittlere Priorität untergliedert, die sich anhand der zuvor genannten Quellen und Zielen ableiten lassen. Erfahrungsgemäß stelle die MIV-Wege bis 5 km Wegelänge große Verlagerungspotenziale vom MIV auf das Fahrrad dar.

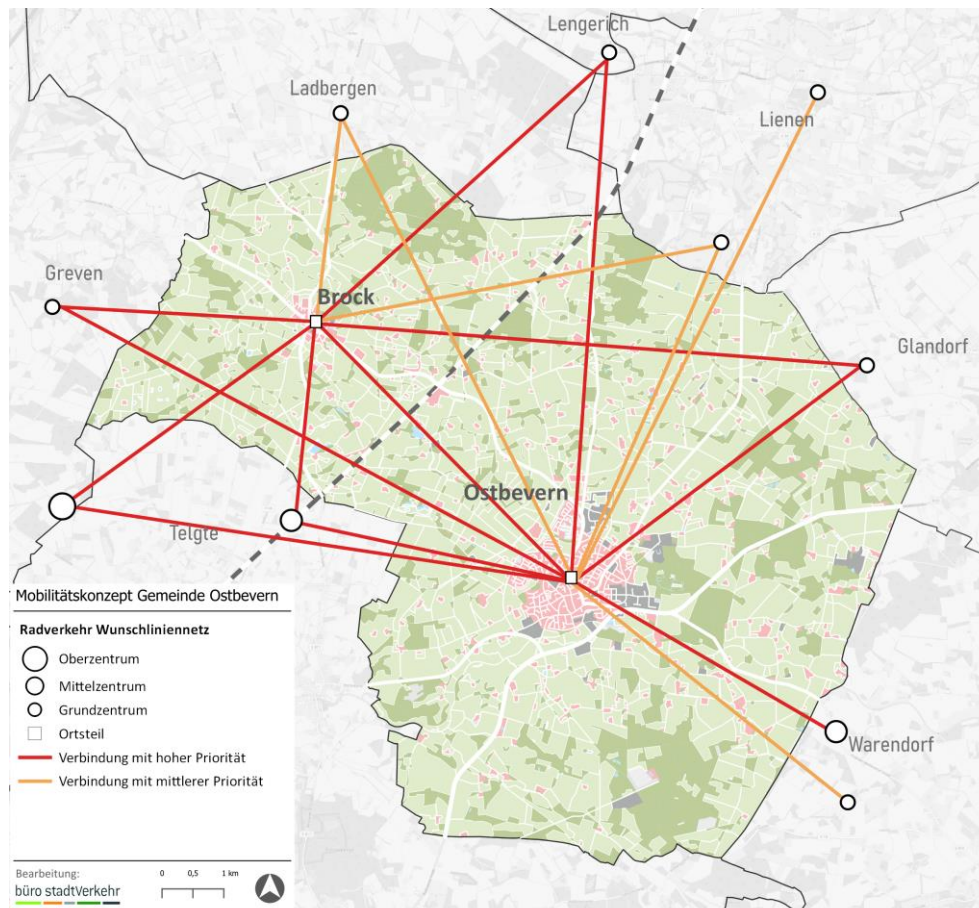


Abb. 2.4-15: Wunschliniennetz Radverkehr Gemeinde Ostbevern¹³

Das **Hauptnetz** verbindet die wichtigsten Ziele auf direktem und sicherem Weg entlang der Haupt- und klassifizierten Straßen. Dazu gehören Arbeits- und Bildungsstandorte, aber auch Freizeiteinrichtungen, die nahezu täglich angefahren werden. Die Ausbau- und Qualitätsstandards richten sich mindestens nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA):

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr:
- Direkte Verbindung zwischen den Ortsteilen und in die Nachbarkommunen
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den Standards der ERA oder darüber hinaus entsprechen

Das **Nebennetz** ist wie das Hauptnetz für den Alltagsradverkehr von Bedeutung und stellt Verbindungen mit mittlerer Priorität dar. Im Fokus stehen dabei vor allem die Wegeverbindungen auf Stadtteilebene:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten

¹³ Oberzentrum = Kreisfreie Stadt Münster (nicht direkt in der Karte zu verorten)

- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaße der ERA-Standards sind grundsätzlich einzuhalten

Das **Ergänzungsnetz** dient hingegen vorwiegend der touristischen Radverkehrsverbindung und hat daher eine eher untergeordnete Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die direkteste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen überwiegend im Grünen, z. B. auf Feld-/ Wirtschaftswegen zur Anbindung der Ortsteile untereinander oder in benachbarte Kommunen. Zum Ergänzungsnetz gehören:

- Radwegeverbindung mit geringer Priorität
- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Häufig Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs

Das Wunschliniennetz (Luftliniennetz) wird im nächsten Schritt auf das Straßennetz umgelegt (s. Abb. 2.4-16). Daraus ergeben sich wiederum drei Kategorien, denen jeweils eine entsprechende Bedeutung für den Alltagsradverkehr und den damit verbundenen Ausbau- und Qualitätsstandards zukommt. Die Kategorisierung erfolgt auf Basis der Bedürfnisse der Gemeinde.

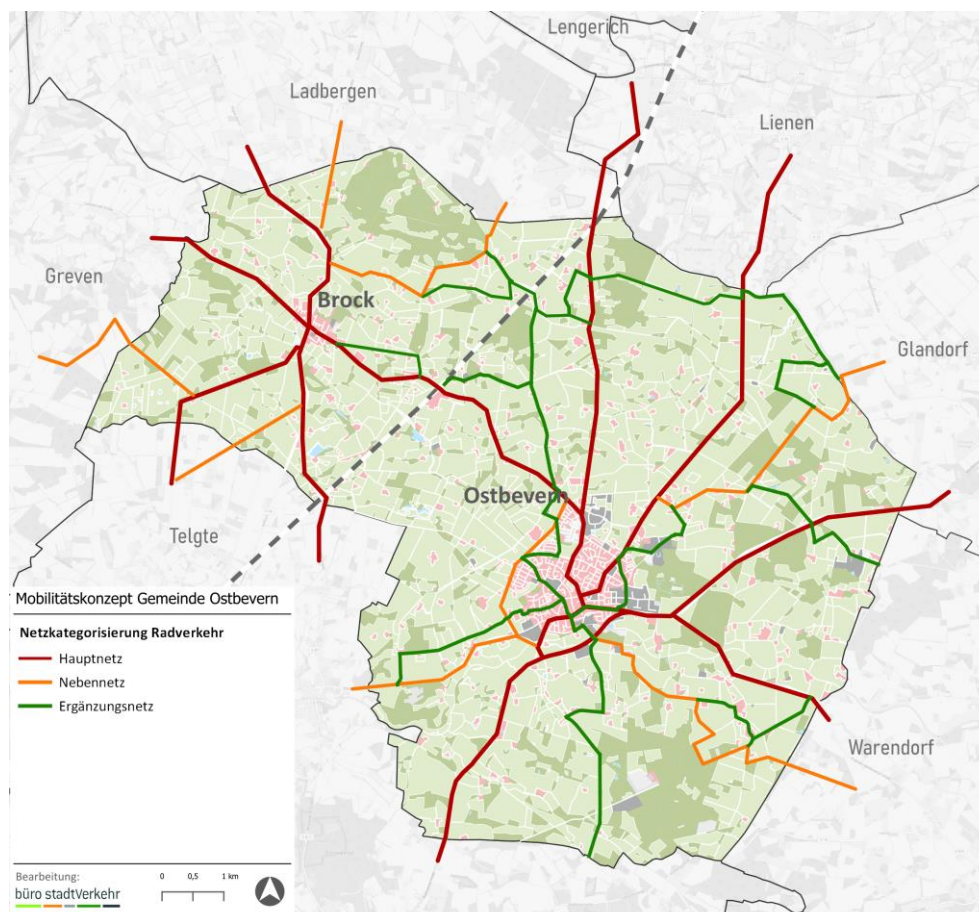


Abb. 2.4-16: Netzkategorisierung Radverkehr Gemeinde Ostbevern

Da der Radverkehr bereits eine wichtige Rolle in Ostbevern spielt und dies auch zukünftig werden wird, zeigen die Entfernungsradien in Minuten (s. Abb. 2.4-17). Der Ausgangspunkt befindet sich am Bahnhof. Es ist deutlich zu erkennen, dass bereits in rund zehn Minuten Fahrzeit der Ortsteil Brock erreicht wird. Bei Verdoppelung der Fahrzeit ist auch der Ortsteil Ostbevern vollständig abgedeckt. Trotz der peripheren Lage des Bahnhofes befindet sich dieser noch in einer fahrradfreundlichen Distanz. Für die Fahrt mit dem Rad von Ortsteil zu Ortsteil kann eine Fahrzeit von ungefähr 30 Minuten angesetzt werden.

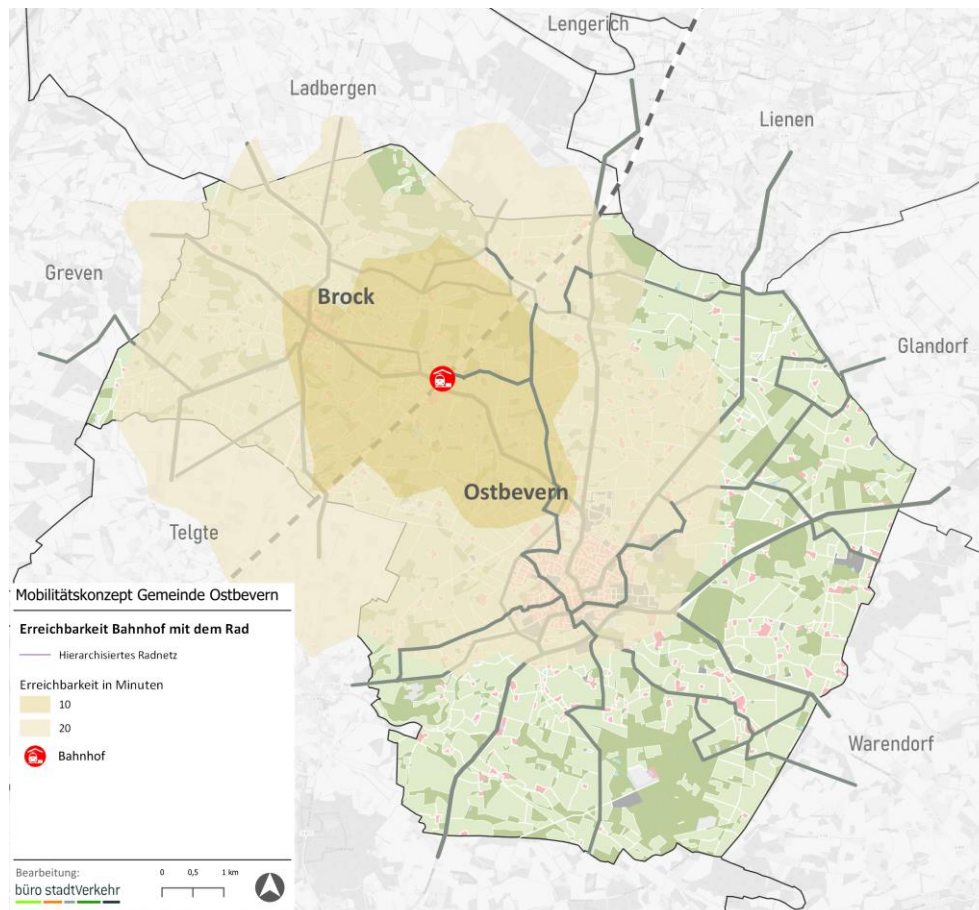


Abb. 2.4-17: Entfernungsradien Rad in Minuten Gemeinde Ostbevern

Radabstellmöglichkeiten

Sowohl in Ostbevern als auch in Brock sind öffentliche Abstellmöglichkeiten nur spärlich vorhanden. Gerade in der Hauptstraße sind nur Felgenklammern vorhanden, welche den heutigen Sicherheits- und Komfortansprüchen nicht mehr gerecht werden. Diese werden jedoch im Zuge der Umgestaltung der Hauptstraße durch Bügel ersetzt bzw. zusätzliche Fahrradbügel errichtet. Am Bahnhof sind ebenfalls Felgenklammern (30 Stück) installiert, daneben gibt es jedoch auch eine überdachte, abschließbare Sammelabstellanlage mit 80 Stellplätzen. Wichtige regionale Bushaltestellen verfügen über Fahrradbügel, wie z. B. die Haltestelle Eichendorff mit insgesamt vier Bügeln (s. Abb. 2.4-18)



Sammelabstellanlage Bahnhof



Fahrradbügel Bushaltestelle Eichendorff

Abb. 2.4-18: Radabstellmöglichkeiten in der Gemeinde Ostbevern (eigene Aufnahmen)

Inter-/ Multimodalität

Hinsichtlich der Bereitstellung umweltfreundlicher Leihfahrzeuge und -fahrräder ist die Verwaltung Ostbeverns bereits Vorreiter und seit 2011 regelmäßig ein positives Vorbild im Klimaschutz. So wurden bereits 2016 drei E-Fahrzeuge für die Verwaltung, 2017 E-Street-Scooter für den Bauhof und 2019 Pedelecs für die Mitarbeitenden angeschafft. Seit 2019 steht dem Bürgermeister ein wasserstoffbetriebenes Fahrzeug zur Verfügung.¹⁴

Eine Strategie zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität ist die Multi- und Intermodalität. Unter Multimodalität wird die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für die Gesamtheit der Wege verstanden, während die Intermodalität die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegekette umfasst. In der Gemeinde Ostbevern und in der Region ist für die Förderung dieser Strategien die Errichtung von Mobilstationen vorgesehen (s. Abb. 2.4-19). Als Mobilstationen werden Anlagen bezeichnet, welche als multimodale Verknüpfungspunkte mindestens zwei verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombinieren (z. B. Bahn – Rad, Bus – Rad, Auto – Rad – Bahn). Mobilstationen sind häufig an Bahnhöfen oder (End-)Haltestellen des ÖPNV/ SPNV zu finden, oft in Form von Park+Ride- oder Bike+Ride-Anlagen sowie mit einem Leihangebot (Pkw/ Rad). Gerade die „letzte Meile“ vom Bahnhof oder Bahnhaltepunkt wird dabei häufig mit einem Leihfahrzeug zurückgelegt. Jedoch können Mobilstationen auch quartiersbezogen installiert werden, hier insbesondere mit einem Fahrrad- und/ oder Verleihangebot.



Abb. 2.4-19: Geplante Standorte für Mobilstationen in der Gemeinde Ostbevern

Für das Gebiet des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) wird ein gebietsweises Konzept für die Errichtung von Mobilstationen erstellt. Auf Basis dessen ist geplant,

¹⁴ Quelle: energienker projects GmbH (2022): Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes der Gemeinde Ostbevern.

den Bahnhof und die Bushaltestelle Kirche zur Mobilstation aufzuwerten. Insbesondere die Verknüpfung zwischen dem Bus- und dem Radverkehr kann hierdurch gefördert werden.

Der Bahnhof Ostbevern (500 bis 1.000 Fahrgäste am Tag) 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
- Umgebungsplan und Wetterschutz
- Ab 2025 barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und der Unterführung

Die Bushaltestelle Kirche (Fahrgäste pro Tag: keine Angaben) 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
- Umgebungsplan
- Wetterschutz

ADFC-Fahrradklimatest 2022

Die Gemeinde Ostbevern wurde im bundesweit durchgeführten Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (Bundesverband) e. V. (ADFC) einer Bewertung unterzogen. Beim ADFC-Fahrradklima-Test 2022 handelt es sich um die weltweit größte Befragung zum Radfahrklima. Die Befragung wurde mittels eines zweiseitigen Fragebogens schriftlich oder online vom 01.09.2022 bis 30.11.2022 durchgeführt. Bewertet wurden insgesamt 114 Städte und Gemeinden von rund 250.000 Teilnehmenden. In Ostbevern nahmen 81 Personen an der Umfrage teil. Die Gemeinde erreicht mit einer Gesamtbewertung von 3,25 (Schulnote) (Note 3,25 im Jahr 2020) bundesweit Platz 23 von 474 in der Ortsgrößenklasse <20.000 Einwohner. Auf Landesebene bedeutet dies Platz 11 von 68.

Im Vergleich zu Gemeinden ähnlicher Größe wurden u. a. Spaß oder Stress sowie die Erreichbarkeit des Ortszentrums und das zügige Radfahren positiv bewertet. Schwächen wurden dagegen in den Punkten Fahrradmitnahme im ÖV, das Angebot öffentlicher Fahrräder/ Fahrradverleih und der schlechte Zustand der Wegeoberflächen attestiert.¹⁵

2.5 Mängelanalyse

Die Verkehrsinfrastrukturen in Ostbevern sind hauptsächlich auf die Bedürfnisse des **MIV** ausgerichtet. Beide Ortsteile sind sehr gut an das überörtliche Straßennetz angebunden. Die L830 stellt die Hauptverbindung zwischen Ostbevern und Brock dar. Zudem ist über die Landstraße die östliche gelegene Kreisstadt Warendorf erreichbar. Die B51 verbindet die Gemeinde mit der Nachbarstadt Telgte und Münster. Die A1 wird über die Anschlussstelle 76 in Greven über die L588 und B481 erschlossen. Alternativ besteht auch die Möglichkeit am Kreis Münster Süd auf die A1 und A43 zu fahren. Alle bedeutenden Bildungs-, Verwaltungs- sowie Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen konzentrieren sich auf den Ortsteil Ostbevern, wodurch diesem eine hohe Bedeutung innerhalb der Gemeinde zukommt. Die Arbeitsplatzschwerpunkte liegen ebenfalls im Ortsteil Ostbevern sowie im nördlichen und östlichen Gewerbegebiet. Im Ortskern gibt es ein ausreichendes Angebot an öffentlichen und halböffentlichen Stellplätzen. Ein Stellplatzdefizit liegt nicht vor.

¹⁵ Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (Bundesverband) e. V. (2022): ADFC-Fahrradklima-Test 2022. Auswertung. Ortsgrößengruppe: <20.000 Einwohner.

Das **Busnetz** besteht mit einer Ausnahme aus regionalen Linien, welche allesamt von Westfalenbus betrieben werden. Die Buslinie 418 stellt eine reine Innerortslinie dar und verkehrt in einem auf die Bahnverbindung in Richtung Münster abgestimmten 30-Minuten-Takt (Mo-Fr) vom Ortskern bis zum Bahnhof. Dies ist gemessen an der Einwohnergröße der Gemeinde ein gutes Angebot, wenn die Zuverlässigkeit der Bahn und der damit verbundene Anschluss an die Linie 418 reibungslos funktioniert. Die „starken“ Regionallinien R13 und R14 verbinden in einem weitestgehend durchgängigen Stundentakt Ostbevern mit den Nachbarkommunen Telgte und Münster sowie Warendorf. Eine wesentliche Zielgruppe im Busverkehr sind wie in vielen ländlichen Regionen die Schülerinnen und Schüler, auf dessen Bedürfnisse das Busangebot weitestgehend angepasst ist. Hinsichtlich der Aspekte Bedienqualität und Taktung bestehen in einigen Siedlungsbereichen und vor allem in den Neben- und Schwachverkehrszeiten (NVZ und SVZ) Defizite. Der Ortsteil Brock ist nahezu vollständig vom Bahnhof und dem Ortsteil Ostbevern abgehängt, da lediglich der Schulbus und die Linie 418 (3x Mo-Fr als Taxibus) eine Verbindung herstellt. Somit stellt der ÖPNV für Brock keine Alternative zum MIV oder Fahrrad dar. Hinsichtlich des barrierefreien Haltestellenausbaus sind bisher vier von 25 Haltestellen umgebaut worden.

Im **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** bieten der RE2 und die RB66 eine schnelle, interkommunale Anbindung Ostbeverns in Richtung Münster und Osnabrück (30-Minuten-Takt). Aufgrund der hohen Verspätungsanfälligkeit der Bahn ist oftmals kein reibungsloser Umstieg auf die Buslinie 418 in Ostbevern möglich. Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofes und der Unterführung ist für das Jahr 2025 vorgesehen. Zudem wird der Bahnhof zeitnah zur Mobilstation aufgewertet. Der Bus- und Radverkehr spielen hierbei als Zu- und Abbringer eine wichtige Rolle.

Im Hinblick auf den **Radverkehr** sind insbesondere die flache und damit radfahrerfreundliche Topographie anzuführen. Innerhalb der beiden Ortsteile sind alle wichtigen Ziele innerhalb von maximal zehn Minuten erreichbar. Auch der Bahnhof liegt innerhalb fahrradfreundlicher Distanzen, welche durch E-Bikes/ Pedelecs zusätzlich „verkürzt“ wird. Die künftigen Velorouten nach Münster und Warendorf werden attraktive Verbindungen in Region herstellen. Am Bahnhof und in den Ortsteilen fehlt jedoch eine ausreichende Anzahl an gut gesicherten und insbesondere witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten. Zwar gibt es am Bahnhof bereits einen Fahrradkäfing/ Sammelabstellanlage, aber dessen Kapazitäten sind bereits ausgeschöpft. Zusätzlich existiert noch eine Vielzahl an Felgenklammern am Bahnhof und im Ortsteil Ostbevern, welche jedoch sowohl am Bahnhof als auch in der Hauptstraße im Zuge der Umgestaltung durch Fahrradbügel ersetzt werden.

Der **Fußverkehr** spielt ausschließlich innerhalb der jeweiligen Ortsteile eine bedeutsame Rolle. Viele Ziele des täglichen Bedarfs wie Nahversorger oder Schulen sind fußläufig sehr gut erreichbar („Gemeinde der kurzen Wege“). Optimierungsbedarf besteht im Fußverkehr im Bereich Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Ersteres ist gerade im Schülerverkehr ein Hauptthema. Durch die subjektive Unsicherheit (keine Unfallhäufungspunkte in Ostbevern vorhanden) ist zu Schulbeginn und -ende eine Vielzahl an Eltern-Taxis im Bereich des Schulzentrums zu beobachten. Durch die Umgestaltung der zentralen Achse Hauptstraße werden die Oberflächen erneuert sowie die Barrierefreiheit hergestellt und die Aufenthaltsqualität insgesamt gestärkt. Mit dem Verkehrsversuch an der südlichen Bahnhofstraße wurde im Sommer 2023 der öffentliche Raum den Fußgängerinnen und Fußgängern zugesprochen (Erprobung zur Gestaltung der Neuen Mitte). Die Auswertung des Versuchs wird zeigen, ob eine dauerhafte Einrichtung einer Fußgängerzone möglich und wünschenswert ist.

Nachfolgend sind noch einmal die Stärken, Schwächen sowie Chancen und Risiken der jeweiligen Verkehrsarten aufgeführt (SWOT-Analyse).

MIV, Lkw und ruhender Verkehr

Stärken

- Gute Anbindung an das überregionale Straßennetz
- Gute Lkw-Anbindung der Gewerbegebiete
- Kein öffentliches Stellplatzdefizit
- Umsetzung von Eltern-Taxi-Haltestellen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Schulbereichen

Schwächen

- Konflikte ruhender Verkehr und Rad- und Fußverkehr
- Hohe Kfz-Geschwindigkeiten in den Wohngebieten
- Fehlende öffentliche Ladeinfrastruktur
- Hohes Verkehrsaufkommen in den Wohngebieten
- Hohes Eltern-Taxi-Aufkommen an Schulen
- Lkw-Durchgangsverkehr im Ortskern
- Vermutlich viele kurze Wege werden mit dem eigenen Pkw zurückgelegt
- Hohe Auslastung der P+R-Anlage am Bahnhof

Chancen

- Gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz erhalten
- Nutzung E-Mobilität und andere alternative Antriebe
- Einrichtung von Elterntaxi Haltestellen
- Lkw-Führung um den Ortskern herum

Risiken

- Steigende Umweltbelastungen durch steigenden MIV-Anteil
- Autoorientierte Verkehrsinfrastruktur begünstigt MIV-Nutzung im Pendler- und Binnenverkehr → wenig Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund
- Keine Planungshoheit an klassifizierten Straßen

Abb. 2.5-1: SWOT-Analyse MIV, Lkw und ruhender Verkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV/ SPNV)

Stärken

- Anbindung an den Regionalverkehr
- Umsteigefreie Verbindung nach Münster Hbf und Osnabrück Hbf
- Attraktive Innerortslinie zur Verknüpfung Ortskern – Bahnhof
- Regionalbusverbindungen in die Nachbarkommunen

Schwächen

- Dezentrale Lage des Bahnhofes
- Fehlende Barrierefreiheit am Bahnhof
- Unzureichende Taktung der Busse (insbesondere abends und am Wochenende)
- Teilweise fehlender, barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen

Chancen

- Attraktivierung der SPNV-Anbindung insbesondere im Pendlerverkehr durch die Errichtung von Mobilstationen am Bahnhof und im Ortskern
- Verknüpfung von Fahrrad und Bahn (B+R)
- Schaffung neuer Angebote in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage (z. B. On-Demand-Angebot)
- Verbesserung der Taktungen im ÖPNV
- Finanzieller Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV/ SPNV durch das Deutschlandticket

Risiken

- Busangebot größtenteils nicht attraktiv für den Alltags- und Pendlerverkehr
- Störungsanfälligkeit der Bahn verprellt Pendler
- Keine (alleinige) Planungs-/ Entscheidungshoheit im ÖPNV/ SPNV
- Hohe Kosten

Abb. 2.5-2: SWOT-Analyse ÖPNV/ SPNV

Radverkehr

Stärken

- Sehr gute Voraussetzungen zum Radfahren durch günstige topographische Gegebenheiten
- Kurze Wege in den Ortsteilen Ostbevern und Brock
- Attraktive touristische Routen

Schwächen

- Teilweise zu schmale und fehlende Radwege
- Teilweise fehlende Querungsmöglichkeiten
- Teilweise unsichere Radverkehrsführung
- Fehlende Beleuchtung an den Radwegen insb. zu/ vom Bahnhof
- Schlechte Einsehbarkeit an Knotenpunkten
- Keine attraktive direkte Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen
- Unzureichende Anzahl sicherer Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof
- Keine Mitnahme im ÖPNV

Chancen

- Nutzung der guten Rahmenbedingungen für Radfahrende (Topographie)
- Schaffung von witterungsgeschützten, sicheren Radabstellmöglichkeiten
- Erweiterung des Aktionsradius durch E-Bikes/ Pedelecs
- Stärkung der Multi-/ Intermodalität durch die Errichtung von Mobilstationen
- Herstellung der Barrierefreiheit am Bahnhof
- Verbesserung der Radwegeverbindung zwischen Ostbevern und Brock
- Ausbau der Geh- und Radwege auf heutige Standards

Risiken

- Flächenknappheit erschwert den regelkonformen Ausbau der Radverkehrsanlagen
- Keine Planungshoheit an klassifizierten Straßen
- Das Fahrrad stellt kein ganzjähriges Verkehrsmittel dar (Schaffung von Alternativen bei „schlechten“ Wetterverhältnissen und in den Wintermonaten)

Abb. 2.5-3: SWOT-Analyse Radverkehr

Fußverkehr

Stärken

- Kurze Wege zu den alltäglichen Zielen innerhalb der beiden Ortsteile (maximal 25 Gehminuten)

Schwächen

- Fehlende sichere Querungsmöglichkeiten
- Geringe Gehwegbreiten, die für Rollstuhlfahrende, Personen mit Rollatoren oder Kinderwagen nicht begehbar/ befahrbar sind
- Hohe Kfz-Geschwindigkeiten in den Ortskernen

Chancen

- Reduzierung des LKW-Verkehrs im Ortsteil Ostbevern steigert die Aufenthaltsqualität und erhöht die Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen
- Umgestaltung der Hauptstraße erhöht die Aufenthaltsqualität
- Verkehrsversuch Fußgängerzone südliche Bahnhofstraße als Blaupause für weitere Versuche

Risiken

- Flächenknappheit erschwert den regelkonformen Ausbau der Radverkehrsanlagen
- Keine Planungshoheit an klassifizierten Straßen

Abb. 2.5-4: SWOT-Analyse Fußverkehr

3 Erarbeitung eines Leitbildes, einer Zielvorstellung zur Verkehrsentwicklung und Definition von Handlungsfeldern

Das integrierte Mobilitätskonzept für die Gemeinde Ostbevern dient zur Stärkung umweltfreundlicher Verkehrs- und Mobilitätsinfrastrukturen sowie -angebote sowohl innerhalb der Gemeinde als auch in die Region hinaus. Ziel des Konzeptes ist es, auf Basis konkreter Handlungsfelder für die jeweiligen Verkehrsmittel Maßnahmenvorschläge zu entwickeln, deren Umsetzung sukzessive bis 2035 und darüber hinaus erfolgen soll. Diese sind in ein übergeordnetes Leitbild für die Gemeinde eingebettet. Das Leitbild des Mobilitätskonzeptes orientiert sich dabei an der Zielsetzung des Klimaschutzkonzeptes, welches 2022 fortgeschrieben wurde.

Im Jahr 2018 lagen die jährlichen pro-Kopf-Emissionen bei 7,5 t CO₂, was leicht unter dem bundesweiten Schnitt von 7,9 bis 11,0 t CO₂ pro-Kopf liegt (abhängig von der Berechnungsmethodik). Übergeordnete Zielsetzung der Gemeinde ist die bilanzielle Klimaneutralität bis zum Jahr 2035, d. h. die Treibhausgasemissionen müssen um ca. 96 % im Vergleich zum Bezugsjahr 2018 reduziert werden. Damit sinken die pro-Kopf-Emissionen auf ca. 0,5 t pro EW. Die „verbliebenen“ Emissionen müssen durch natürliche Senken ausgeglichen werden, so dass die Gemeinde Ostbevern als treibhausgasneutral bezeichnet werden kann. Damit würde die Gemeinde bereits zehn Jahre vor der bundespolitischen Zielsetzung die Treibhausgasneutralität erreichen.¹⁶

Im Verkehrssektor sind folgende Ziele zu erreichen:

- Reduzierung der Fahrleistung um bis zu 15 %
- Umstellung von ca. 56 % der verbliebenden Fahrleistung auf batteriebetriebene Fahrzeuge
- Umstellung von fossilen auf synthetische Kraftstoffe der verbliebenden Fahrzeuge (Produktion synthetischer Kraftstoffe in Ostbevern durch Stromproduktion aus erneuerbaren Quellen)

3.1 Nullprognose 2035

Unter Nullprognose werden die Veränderungen der Verkehrsmengen und -verteilungen auf Grundlage der prognostizierten Bevölkerungsveränderungen und Flächenentwicklungen zum Prognosejahr 2035 ohne die Umsetzung weiterer verkehrsplanerischer Maßnahmen verstanden. Wie in der Bevölkerungsprognose gemäß IT.NRW bereits dargestellt worden ist (s. Kap. 2.1.1), kann von einer positiven Bevölkerungsentwicklung (+4 %) ausgegangen werden. Die Bevölkerungszahl wird 2035 demnach von rund 11.500 EW auf gut 12.000 EW anwachsen. Die Beschäftigtenzahl wird ungefähr gleich bleiben, Tendenz aufgrund des demografischen Wandels jedoch sinkend. In der nachfolgenden Tabelle sind die Entwicklungen im Einzelnen für die Gemeinde aufgeführt (s. Abb. 4.1-1).

	2022	2035	Differenz	Differenz in %
Einwohner Gemeinde Ostbevern	11.422	11.879	+457	+4%
Erwerbstätige Gemeinde Ostbevern	3.218	-		
Auspendler	2.835	-	-	-
Einpendler	1.332	-	-	-

Abb. 3.1-1 Einwohner- / Erwerbstätige-/ Beschäftigtenentwicklungen Gemeinde Ostbevern 2035

Eine weitere Grundlage zur Berechnung der Nullprognose ist die Annahme, dass die Regionalisierung der Mobilität, insbesondere auch hinsichtlich des Pendleraufkommens, weiter zunehmen wird. Dadurch wird sich in Zukunft der Anteil der Quell- und Ziel-Verkehre sowie der Durchgangsverkehre weiter erhöhen.

¹⁶ Quelle: energielenker projects GmbH (2022): Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes der Gemeinde Ostbevern.

Wie sich die Verkehrsmittelnutzung bezogen auf die einzelnen Verkehrsmittel für den Istzustand 2022 und der Nullprognose 2035 für den Binnen- und Auspendlerverkehr sowie für den Einpendlerverkehr zusammensetzt, ist den nachfolgenden Abbildungen 4.1-2 zu entnehmen. Aufgrund der leicht steigenden Bevölkerungsentwicklung nimmt die Gesamtwegeanzahl im Binnen- und Auspendlerverkehr um rund 450 von 41.200 auf gut 42.800 Wege an einem Werktag (Mo-Fr) im Jahr 2035 zu. Auf den MIV entfallen dabei gut 24.400 Wege/d (ca. +1.000 Wege/d). Die anderen Verkehrsmittel nehmen ebenfalls im Vergleich zum Istzustand 2022 leicht zu.

Die Einpendlerzahl wird 2035 voraussichtlich leicht steigen (ca. 5 %). Eine genaue Datengrundlage über die genutzten Verkehrsmittel liegt nicht vor, daher wird der Anteil auf ca. 90 % MIV zu 10 % ÖPNV im Jahr 2022 geschätzt.

Für die Nullprognose 2035 ist abschließend festzuhalten, dass sich die Wegeanzahl und damit die Verkehrsbelastungen in Ostbevern leicht erhöhen werden. Der überwiegende Anteil der Wege wird nach wie vor mit dem MIV zurückgelegt, d. h. der Modal-Split bleibt für die Nullprognose zunächst unverändert.

Binnen- und Auspendlerverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt					
	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Gesamt 2035	42.764	5.132	10.263	24.375	2.993
Istzustand 2022	41.119	4.934	9.869	23.438	2.878
Modal-Split 2035		12,0%	24,0%	57,0%	7,0%
Modal-Split 2022		12,0%	24,0%	57,0%	7,0%
Differenz 2022 zu 2035	1.645	197	395	937	115
Zunahme 2035 zu 2022	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
Einpendlerverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt					
	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Einpendlerverkehr 2035	1.399	0	0	979	420
Modal-Split 2035		0,00%	0,00%	70,00%	30,00%
Einpendlerverkehr 2022	1.332	0	0	1.199	133
Modal-Split 2022		0,00%	0,00%	90,00%	10,00%
Zunahme 2035 zu 2020	67	0	0	-220	286

Abb. 4.1-2 Wegeaufkommen und Modal-Split Istzustand (2022) und Nullprognose (2035) Gemeinde Ostbevern

3.2 Leitbildentwicklung

Zur Leitbildentwicklung wurden alle relevanten Akteure aus Verwaltung und Politik (Projektbeirat) eng in den Bearbeitungsprozess einbezogen. Folgende Bearbeitungsschritte flossen in die Leitbildfindung mit ein:

- 1. Sitzung des Projektbeirates am 13.02.2023

Im Rahmen der Sitzung wurden offene Fragen zur zukünftigen Mobilität sowie möglichen Handlungsfeldern gestellt. Folgende Punkte wurde genannt:

- Schulwegsicherung/ Schulisches Mobilitätsmanagement
- Radverkehrsführung
- Radverkehr: Umlaufsperrn
- Fahrradabstellanlagen
- Ruhender Verkehr (Parken)
- Anbindung des Bahnhofes („Mobilitätsdrehscheibe“)
- Engelstraße
- Sharing-Angebote/ Inter- und Multimodalität
- Lkw-Durchgangsverkehr
- ÖPNV: bedarfsgerechte Angebote

Ausgehend von den Anregungen wurden Leitsätze für die Gemeinde gebildet:

- Ostbeverns Kinder gehen und radeln sicher zur Schule
- Ostbevern: natürlich und sicher zu Fuß und mit dem Rad unterwegs
- Ostbevern: natürlich vielseitig und umweltfreundlich unterwegs
- Fuß- und Radfahrgemeinde Ostbevern

- Zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV sicher und komfortabel ans Ziel
- Ostbevern lenkt ein! Sicher und rücksichtsvoll miteinander umgehen.
- Ostbevern: sicher, umweltfreundlich und gut vernetzt unterwegs im Münsterland!



Abb. 3.2-1 Ideensammlung für das Leitbild der Gemeinde Ostbevern

Im Nachgang wurden die Ergebnisse zusammengefasst und im Rahmen der 2. Sitzung des Lenkungskreises folgende Wahl zum Leitbild für die Gemeinde Ostbevern getroffen:

Leitbild für die Gemeinde 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!

Abb. 3.2-2 Leitbild 2035 der Gemeinde Ostbevern

3.3 Handlungsfelder und Ziele

Aus der Bestandsaufnahme, der der Online-Beteiligung sowie aus der 1. Sitzung des Projektbeirates und bereits bestehenden Konzepten und Planungen ergeben sich insgesamt acht Handlungsfelder, welche aufbauend auf dem Leitbild sektoral nach Verkehrsmittel gegliedert werden. Wichtig ist, dass das Ziel der Klimaneutralität bis 2035 erreicht werden soll (Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes der Gemeinde Ostbevern 2022).

MIV

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

PARK

Handlungsfelder und Ziele ruhender Verkehr/ Parken

- Parkraummanagement
- Flächenkonkurrenz mit anderen Verkehrsarten

LKW

Handlungsfeld und Ziele Lkw-Verkehr (inkl. Lieferverkehr)

- Vermeidung von Lkw-Durchgangsverkehr durch den Ortsteil Ostbevern

ÖPNV

Handlungsfelder und Ziele ÖPNV/ SPNV

- 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

MULT

Handlungsfelder und Ziele Multimodalität

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

RAD

Handlungsfelder und Ziele 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

FUSS

Handlungsfelder und Ziele Fußverkehr

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

SCHÜ

Handlungsfelder und Ziele Schülerverkehr

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

Für die jeweiligen Handlungsfelder werden im folgenden Kapitel 4 Maßnahmenvorschläge vorgestellt, welche zur Erreichung der gesteckten Klimaschutzziele bis 2035 im Verkehrssektor reichen. Dabei werden die Handlungsfelder und Ziele in sinnvolle Einzel- und Maßnahmenbündel gegliedert.

3.4 Verlagerungspotenzial und Ziel-Modal-Split 2035

Nachdem das Leitbild für die Gemeinde Ostbevern sowie Handlungsfelder benannt worden sind, gilt es im nächsten Schritt die Potenziale zur Verlagerung von Wegen im Binnen- und Auspendlerverkehr vom MIV auf alternative Verkehrsmittel bezogen auf das definierte Leitbild 2035 abzuschätzen. Hierzu wird ein nicht bindender Vorschlag anhand eines realistischen Modal-Split-Ziels bis 2035 definiert, welcher den Weg hin zu einer umweltverträglicheren Mobilität ebnet. Die Daten dazu stammen aus der kreisweiten Haushaltsbefragung (HHB) zum Mobilitätsverhalten 2015, welche im Sommer 2023 erneut durchgeführt worden ist und dessen Ergebnisse bei der Ausrichtung eines möglichen Ziel-Modal-Splits bzw. nach der Umsetzung einiger Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept zur Erfolgskontrolle hilfreich sein können (s. Kap. 5.3). Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung lagen die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2023 noch nicht vor. Aus diesem Grund wurden zur Ermittlung des Modal-Splits 2022 die Daten aus der HHB 2015 verwendet („grobe“ Herleitung des Modal-Splits 2022).

In Ostbevern werden vor allem aufgrund der flachen Topographie, der bereits hohen Radaffinität in der Bevölkerung sowie den geringen Distanzen innerhalb der beiden Ortsteile zu den alltäglichen Zielen vor allem Potenziale im Radverkehr, aber auch im Fußverkehr und auf längeren Distanzen im ÖPNV gesehen.

Im Binnenverkehr liegen die Potenziale vor allem auf den geringen Distanzen, die vermutlich noch zum großen Teil motorisiert zurückgelegt werden (s. Ergebnisse HHB 2023). Sowohl im Binnen- als auch Auspendlerverkehr können rund 1.600 der MIV-Fahrten auf den Radverkehr verlagert werden. Dadurch steigt der Radverkehrsanteil um knapp 4 %-Punkte im Vergleich zur Nullprognose 2035. Zusätzlich ergeben sich Potenziale im Fußverkehr (400 Wege/Tag) und ÖPNV (100 Wege/Tag). Der Fußverkehrsanteil steigt auf 13 % und der ÖPNV-Anteil hält sich bei ca. 9 % an. Der MIV-Anteil sinkt insgesamt von rund 57 % in der Nullprognose auf gut 52 %. Davon wird künftig ein großer Anteil auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben entfallen, wodurch sich die CO₂-Bilanz verbessern wird (s. Kap. 5.1).

In der folgenden Abbildung 3.4-1 sind die Verlagerungseffekte sowohl im Binnen- und Auspendlerverkehr als auch im Einpendlerverkehr dargestellt. Zur besseren Herleitung der Verlagerungspotenziale sind zusätzlich die Wegeanzahl und der Modal-Split im Istzustand 2022 und der Nullprognose 2035 aufgeführt. Aufgrund des leichten Bevölkerungszuwachses nimmt die Gesamtwegeanzahl in der Nullprognose 2035 um insgesamt 4 %-Punkte zu. Es ist davon auszugehen, dass durch die geplanten infrastrukturellen Maßnahmen wie dem S-Bahnkonzept Münsterland der ÖPNV-Anteil im Pendlerverkehr steigen wird. Wichtig ist, dass es sich hier um eine „grobe“ Potenzialabschätzung zur Verlagerung der MIV-Wege auf den Umweltverbund handelt. Genauere Prognosen sind nach dem Vorliegen der Ergebnisse der kreisweiten HHB 2023 möglich, wenn aktuelle Modal-Split-Werte, die Wegedistanzen sowie das genutzte Verkehrsmittel und der Wegezweck vorliegen. Der Ziel-Modal-Split ist daher als ein Vorschlag zu verstehen, welcher ggf. nach dem Vorliegen der aktuellen Ergebnisse der HHB angepasst werden kann. In der Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes wurde als ein Ziel im Verkehrssektor die Reduzierung der Fahrleistung um 15 % genannt, welches ebenfalls ausgehend von den Ergebnissen der HHB 2023 kontinuierlich überprüft werden kann.

Binnen- und Auspendlerverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt					
	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Gesamt 2035	42.764	5.132	10.263	24.375	2.993
Istzustand 2022	41.119	4.934	9.869	23.438	2.878
Modal-Split NP 2035	100,0%	12,0%	24,0%	57,0%	7,0%
Modal-Split 2022	100,0%	12,0%	24,0%	57,0%	7,0%
Differenz 2022 zu 2035	1.645	197	395	937	115
Zunahme 2035 zu 2022	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%

Einpendler 2022	1.332			1.199	133
Modal-Split 2022				90%	10%
Einpendler 2022	1.399			979	420
Modal-Split NP 2035				70%	30%
Differenz 2022 zu 2035	5%			-220	286

Potentialverlagerungen der Maßnahmen					
		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Gesamt 2035		400	1.600	-2.100	100
Istzustand 2022		400	1.600	-2.100	100

Binnen- und Auspendlerverkehr (Maßnahmenkonzept 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt					
Binnen- und Auspendlerverkehr	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Gesamt 2035	42.764	5.532	11.863	22.275	3.093
Nullprognose 2035	42.764	5.132	10.263	24.375	2.993
Modal-Split Konzept 2035	100,0%	12,9%	27,7%	52,1%	7,2%
Modal-Split NP 2035	100,0%	12,0%	24,0%	57,0%	7,0%
Differenz Konzept zu NP 2035	0	400	1.600	-2.100	100
Zunahme 2035 Konzept zu NP 2035	0,0%	0,9%	3,7%	-4,9%	0,2%

Einpendler NP 2035	1.399			979	420
Modal-Split NP 2035				70%	30%
Einpendler Istzustand 2022	1.399		200	479	720
Modal-Split 2035			14%	34%	51%
Differenz 2022 zu 2035	0%		200	-500	300

Abb. 3.4-1 Verlagerungspotenzial im Binnen-/ Auspendler-/ Einpendlerverkehr Gemeinde Ostbevern 2035

4 Maßnahmenkonzept

4.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes

Das Maßnahmenkonzept setzt sich aus Vorschlägen zusammen, die sich auf der Grundlage der Auswertung der vorhandenen Gutachten und Entwicklungsvorhaben der Gemeinde sowie den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate sowohl mit Verwaltung und Politik als auch mit der Bevölkerung (Online-Beteiligung) ergeben haben. Dabei wurden Handlungsfelder und Maßnahmen für die jeweiligen Verkehrsmittel entwickelt, um den Verkehr umweltverträglicher abzuwickeln. Das vorliegende integrierte Mobilitätskonzept berücksichtigt dabei die Gesamtmobilität, bei dem der Fokus vor allem auf den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) liegt. Die Maßnahmen sind abgestimmt auf das Leitbild der Ostbeverns (s. Kap. 3.2) und so ausgelegt, dass 2035 die Klimaneutralität erreicht werden kann. Hierfür wurde zusätzlich ein Vorschlag für einen realistischen Ziel-Modal-Split für das Zieljahr vorgelegt (s. Kap. 3.4).

Im Bereich des **MIV** sind daher Maßnahmenvorschläge zur umweltverträglichen Abwicklung sowie zur Reduzierung der Geschwindigkeiten und Führung des Verkehrs enthalten. Darüber hinaus zählt zum Handlungsfeld MIV auch die Bereitstellung öffentlicher Ladeinfrastruktur und die Erfassung der öffentlichen Stellplätze und deren Auslastung.

Hinter dem **Lkw-Verkehr** verbergen sich nicht nur die Zulieferer und Abnehmer der Betriebe und Unternehmen in den Gewerbegebieten, sondern auch die des Einzelhandels und der Paket-/ Lieferdienste. Der Online-Handel ist nicht erst seit der Corona-Pandemie im Aufwind und wird auch künftig eine bedeutsame Rolle spielen. Wichtig in Bezug auf Ostbevern ist die Unterbindung von reinem Lkw-Durchgangsverkehr im Ortskern.

Die Maßnahmenvorschläge für den **ÖPNV** beziehen sich sowohl auf lokale als auch regionale Angebote sowie auf die verbesserte Anbindung des Ortsteils Brock. Dabei werden bestehende Planungen aus dem Nahverkehrsplan aufgegriffen, weiterentwickelt und insbesondere mit den **multimodalen Angeboten** verschnitten. Hierzu zählen die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes an Mobilstationen, Leihangebote sowie öffentlichkeitswirksame Aktionen und Kampagnen in der Gemeinde.

Das Handlungsfeld **Radverkehr** stellt aufgrund der radaffinen Bevölkerung im Münsterland und den sehr guten Rahmenbedingungen zum Radfahren einen Schwerpunkt in der Maßnahmenkonzeption dar. Neben einem Zielnetz für den Alltagsradverkehr stehen die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Ausweitung von sicheren Radabstellmöglichkeiten als auch die verbesserte Anbindung des Bahnhofes und an das Oberzentrum Münster sowie Einrichtung von Fahrradstraßen und einer Ringstrecke um den Ortskern im Blickpunkt.

Für den **Fußverkehr** steht die Barrierefreiheit und die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Vordergrund. Das zu Fuß Gehen soll attraktiver werden und bereits die Kinder zur mehr Bewegung animieren. Daher sind im Bereich **Schülerverkehr** die Einrichtung von Eltern-Taxi-Haltestellen und die Förderung des schulischen Mobilitätsmanagement auszubauen.

Alle Maßnahmen sind in der folgenden Übersicht tabellarisch aufgeführt. Auf den darauf folgenden Seiten werden sämtliche Vorschläge in kompakten Maßnahmensteckbriefen erläutert und die nötigen Umsetzungsschritte und deren Wirkung beschrieben.

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

Abb. 4.1-1 Übersicht Maßnahmenvorschläge für die Gemeinde Ostbevern

Die jeweiligen Maßnahmensteckbriefe enthalten eine kurze Beschreibung der Maßnahme, das Ziel sowie die zu beteiligen Akteure, die nächsten Umsetzungsschritte und wenn möglich eine grobe Kostenschätzung. Ist dies nicht möglich, greift eine entsprechende Punkteskala, welche auch für den Umsetzungszeitraum und die Verlagerungseffekte vom MIV auf den Umweltverbund zu erwarten sind (Erreichung Ziel-Modal-Split). Darüber hinaus werden mögliche Fördertöpfe und -programme, der aktuelle Sachstand sowie die Kombination/ Bündelung verschiedener Maßnahmen (Synergieeffekte) aufgezeigt. Einige Maßnahmen setzen ggf. die Umsetzung einer anderen Maßnahme voraus, um überhaupt die entsprechende Wirkung vollständig entfalten zu können.

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

Abb. 4.1-2 Bewertungskriterien der Maßnahmensteckbriefe

4.2 Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die folgenden Maßnahmenvorschläge tragen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer „Entschleunigung“ des MIV bei. Wie in vielen anderen Kommunen gilt es die Flächenverteilung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln gerechter aufzuteilen, d. h. mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV. Darüber hinaus spielt auch die E-Mobilität eine wichtige Rolle beim Umstieg von fossilen auf umweltfreundliche Antriebe.

Die Umgestaltung der Hauptstraße und die Ergebnisse aus dem Verkehrsversuch südliche Bahnhofstraße werden einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Attraktivität der neuen Mitte in Ostbevern leisten.

An verschiedenen Knotenpunkten sind die Verkehrsbelastungen zu prüfen, bevor es ggf. zu baulichen Veränderungen kommt. Mit einer grundlegenden Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts verringern sich zum einen die Lärm- und Schadstoffemissionen und zum anderen ergeben sich in einigen Bereichen auch die Möglichkeit den Radverkehr sicher auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu führen. Eine Verkehrsberuhigung führt grundsätzlich zu einer Verkehrsentlastung und eröffnet neue Möglichkeiten den öffentlichen Raum zu verteilen und zu bespielen.¹⁷

Des Weiteren ist die Erweiterung des öffentlichen Ladeinfrastrukturangebotes zu prüfen, wobei die meisten Ladevorgänge am Wohnort selbst stattfinden. Hier kommt es auf den Ausbau privater Lademöglichkeiten sowie einem intelligenten Ladelastmanagement an, um die bestehenden Netzkapazitäten effizient nutzen zu können.

¹⁷ Weitere Infos zum Thema Verkehrsberuhigung vom Deutschen Institut für Urbanistik: <https://difu.de/publikationen/2023/verkehrsberuhigung-entlastung-statt-kollaps>

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



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 L830 (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

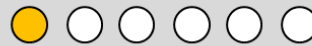
Kostenschätzung

- Reallabor: ca. 30.000 €

Umsetzungszeitraum



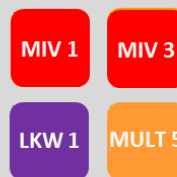
Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



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



Fördermöglichkeiten

- Abhängig von den Umbaumaßnahmen

MIV 4

Ausweitung öffentlicher/ halböffentlicher 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/ Versorgungstandorte, 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

MULT 5

Fördermöglichkeiten

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

4.3 Maßnahmen ruhender Verkehr (Parken)

Auf innerstädtischen Flächen besteht in der Regel eine große Konkurrenz zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen. Dabei wurde in den vergangenen Jahren dem ruhenden Verkehr, also parkenden Fahrzeugen, viel Fläche zugesprochen. Aktuell wird dieser Zuspruch in vielen Kommunen zunehmend hinterfragt bzw. die zur Verfügung gestellten Kapazitäten als zu überdimensioniert wahrgenommen. Die Aufenthalts- und Wohnqualität wird dadurch erheblich geschmälert.

Beim Thema öffentliche Stellplätze sind drei wichtige Aspekte zu beachten. Der erste Aspekt umfasst den Umwelt- und Klimaschutz (Reduzierung CO₂, Entsiegelung). Der zweite Aspekt betrifft die Sicherstellung der Erreichbarkeit von zentral gelegenen Zielen für alle Bevölkerungsgruppen. Hier sind insbesondere die Interessen von mobilitätseingeschränkten Bevölkerungsgruppen in den Fokus zu rücken. Der letzte Punkt betrifft eine attraktive Gestaltung des Ortskerns mit der Schaffung einer hohen Aufenthalts- und Wohnqualität. Gerade hier stehen öffentliche Stellplätze oftmals in Konkurrenz zu Frei-, Aufenthalts- und Spielflächen sowie Außengastronomie. Im Zuge der Umgestaltung der Hauptstraße werden die öffentlichen Stellplätze erhalten und tagsüber eine Parkscheibenregelung eingeführt.

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



Fördermöglichkeiten

-

4.4 Maßnahmen Lkw (LKW)

Hinter dem Wirtschaftsverkehr verbergen sich nicht nur die Zulieferer und Abnehmer der Betriebe und Unternehmen in den Gewerbegebieten, sondern auch die des Einzelhandels und der Paket-/ Lieferdienste. Der Online-Handel ist nicht erst seit der Corona-Pandemie im Aufwind und wird auch künftig eine bedeutsame Rolle spielen.

Als wichtiger Punkt sollten für den Lkw-Verkehr die bestehenden Vorrangrouten überprüft und bei Veränderungen in der Gewerbestruktur angepasst werden. Das System SEVAS, welches die Vorrangrouten auf Lkw-Navigationssysteme einspeist, ist für diesen Zweck stets aktuell zu halten. So können Lkw-Verkehre in sensiblen Bereichen vermieden werden.

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



Fördermöglichkeiten

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

4.5 Maßnahmen öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Vorschläge zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) umfassen das bestehende Busnetz und dessen Linien- und Taktangebot sowie die Herstellung der Barrierefreiheit. Da jedoch die Planungshoheit für den ÖPNV beim Kreis Warendorf liegt, sind entsprechende Anpassungen im Liniennetz und Taktangebot immer mit diesem und den betroffenen Kommunen abzustimmen. Angestrebte Änderungen im Linien- und Taktangebot sind dem 3. Nahverkehrsplan (NVP) aus dem Jahr 2019 zu entnehmen.¹⁸ Mittel- bis langfristiges Ziel des Handlungsfeldes ÖPNV ist die verbesserte Anbindung des Bahnhofes bzw. insbesondere des Ortsteils Brock.

Aktuell bestehen für investive Maßnahmen im ÖPNV ideale Rahmenbedingungen, die durch verschiedene Förderprogramme von Bund und Land großzügig unterstützt werden. Der ÖPNV bildet ein wichtiges Rückgrat für die angestrebte Verkehrswende und das Erreichen der Klimaschutzziele des Bundes im Verkehrssektor. Demnach sind nun die Städte und Gemeinden gefordert, Maßnahmen und Projekte zu entwickeln.

Wichtig zu betonen ist, dass die Maßnahmen des ÖPNV nicht isoliert betrachtet werden können. Die Förderung multimodaler Angebote sowie der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur haben ebenfalls Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV-Liniennetzes. Das Deutschlandticket alleine wird die Verlagerung von Wegen mit dem MIV auf den ÖPNV/SPNV nicht hervorrufen. Eine wesentliche Säule bildet dabei die verbesserte Anbindung der beiden Ortsteile untereinander sowie eine attraktive und vor allem zuverlässige SPNV-Verbindung nach Münster.

¹⁸ Quelle: Kreis Warendorf (2019): 3. Nahverkehrsplan.

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

-

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: vrsl. 5 Fahrzeuge

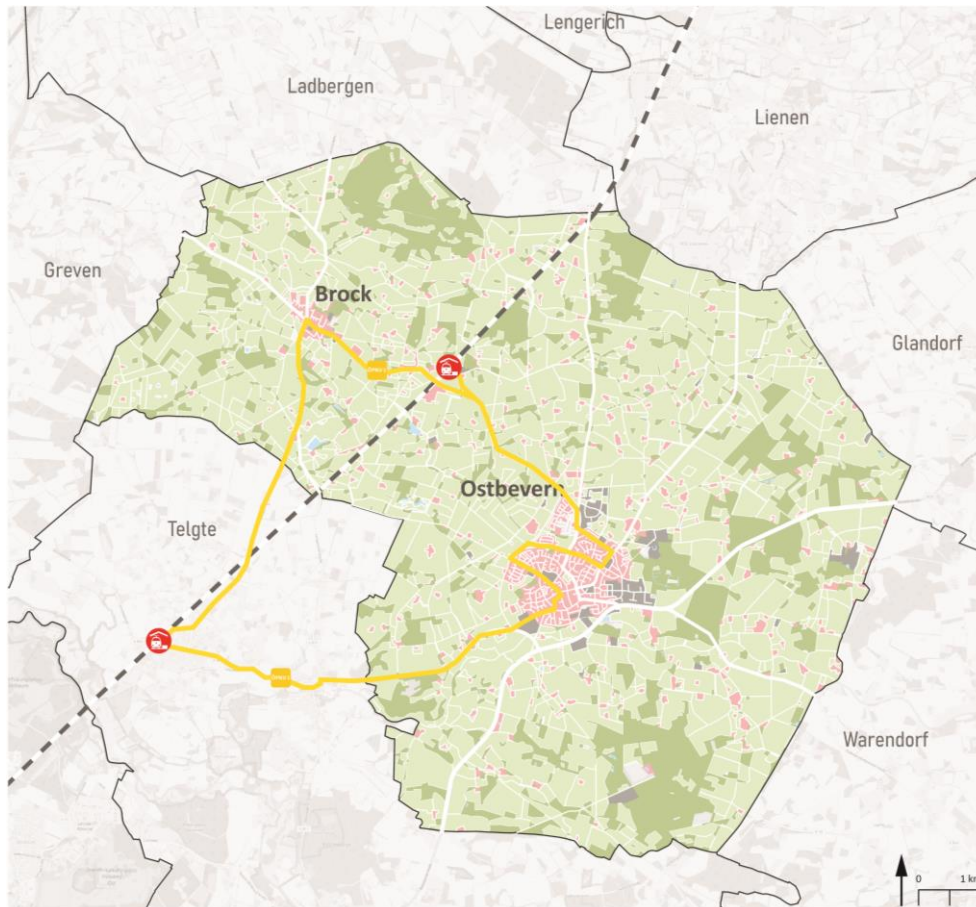


Abb. 4.5-1 Maßnahme ÖPNV 1 – Vorschlag Ringlinie

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

ÖPNV 1 MULT 1

ÖPNV 3

Fördermöglichkeiten

-

ÖPNV 3

Verbesserung Fahrradmitnahme im ÖPNV

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 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
Greverer Damm	1	Nein * 2te wird neu errichtet
Lienener Damm	2	Nein
Kohkamp	2	Nein *werden umgebaut

Abb. 4.5-2 Barrierefreier Haltestellenausbau der Gemeinde Ostbevern (Stand Oktober 2023)

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

4.6 Maßnahmen Multimodalität (MULT)

Die Vernetzung der Verkehrsmittel und die bedarfsgerechte Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel auf einem Weg bzw. an unterschiedlichen Tagen werden als Inter- bzw. Multimodalität bezeichnet. Im Fokus stehen hier gerade die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Mit dem Rad zum Bahnhof oder zur Bushaltestelle (Zu-/ Abbringer) und mit dem ÖPNV/ SPNV weiter bis zum Zielort.

Auch Leihangebote stehen hier verstärkt im Blickpunkt, die vielerorts an Mobilstationen zum Verleih angeboten werden. Diese stehen für einen Verknüpfungspunkt von mindestens zwei Verkehrsmitteln, die miteinander kombiniert werden können. Je nach Ausstattung der Station bestehen weitere Angebote, wie z. B. Gepäckschließfächer, Ladestationen oder verschiedene Serviceangebote, zur Verfügung.

In Ostbevern stellen der Bahnhof und die Bushaltestelle Kirche im Ortskern bedeutsame Verknüpfungspunkte dar. Von hier bestehen hochwertige SPNV-Angebote in die umliegenden Gemeinden und Städte, allen voran in das Oberzentrum Münster. Mit der Umrüstung des Bahnhofes zur Mobilstation geht eine allgemeine Aufwertung und Umgestaltung des gesamten Areals zu einer „Mobilitätsdrehscheibe“ einher. Die Bahnsteige und die Unterführung werden ab 2025 barrierefrei ausgebaut. Zusätzlich werden die Radabstellmöglichkeiten aufgewertet und erweitert, wodurch das Pendeln mit dem Rad zum Bahnhof attraktiver wird.

Darüber hinaus stellen die Ausweitung des Carsharing-Angebotes sowie verschiedene Kampagnen und Aktionen zum Thema Mobilität in der Öffentlichkeit Eckpfeiler für den Umstieg auf den Umweltverbund dar. Perspektivisch könnte die Einrichtung eines Fahrradverleihangebotes eine sinnvolle Ergänzung darstellen.

Nicht nur die Umsetzung des integrierten Mobilitätskonzeptes verlangt nach finanziellen und personellen Ressourcen, sondern auch die dauerhafte Organisation, Ausschreibung und Planung von Projekten in Ostbevern selbst. Daher ist eine personelle Aufstockung zu empfehlen, um die Verkehrswende aktiv gestalten zu können.

Die Maßnahmenvorschläge sind in den nachfolgenden Steckbriefen aufgeführt.

MULT 1

Errichtung von Mobilstationen

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/Steile: 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	Umsetzungszeitraum 
Ziel - Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander - Ausstattung mit DFI, Stele und Umgebungsplan	Kosteneinschätzung 
Träger/Akteure/Beteiligte Gemeinde Ostbevern, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Flächeneigentümer	Wirkung Modal-Split-Ziel 
Umsetzungsschritte Ausschreibung, Planung und Errichtung der Ausstattungsmerkmale	Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen MULT 3 ÖPNV 1
Aktueller Sachstand Erweiterung B+R-Anlage in Planung	MULT 4 ÖPNV 3 ÖPNV 4
Wirkung Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund	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
Kostenschätzung Insgesamt: ca. 35.000 € a) Stele und Wegweisung: 15.000 € b) DFI (mehrere Standorte): 15.000 € c) Umgebungsplan/ Tarifbedingungen/ WLAN-Hotspot: 5.000 €	

Zusätzlich zu den geplanten Ausstattungsmerkmalen Digitale Fahrgastinformation (DFI), Stele und Umgebungsplan ist eine Aufstockung witterungsgeschützter, sicherer Radabstellmöglichkeiten empfehlenswert (z. B. Fahrradparkhaus/ Sammelabstellanlage/ Fahrradparkturm) 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).

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	Umsetzungszeitraum 
Ziel - Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander - Ausstattung mit Fahrkartenverkauf, Stele, Tarifbedingungen, Uhr, Plan, WLAN	Kosteneinschätzung 
Träger/Akteure/Beteiligte Gemeinde Ostbevern, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Flächeneigentümer	Wirkung Modal-Split-Ziel 
Umsetzungsschritte Ausschreibung, Planung und Errichtung der Ausstattungsmerkmale	Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen
Aktueller Sachstand Umgestaltung der Hauptstraße inkl. Bushaltestellen und Umgebung	MULT 3 ÖPNV 1 MULT 4 ÖPNV 3 ÖPNV 4
Wirkung Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund	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
Kostenschätzung Insgesamt: ca. 42.000 € a) Stele und Wegweisung: 15.000 € b) Fahrkartenverkauf: 21.000 € c) Tarifbedingungen/ Uhr/ Umgebungsplan/ WLAN-Hotspot: 6.000 €	

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
- Förderruf 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	Umsetzungszeitraum 
Ziel • Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander	Kosteneinschätzung 
Träger/Akteure/Beteiligte • Gemeinde Ostbevern	Wirkung Modal-Split-Ziel 
Umsetzungsschritte • Erfassung der Radabstellanlagen (Anzahl, Typ) • Ausschreibung, Planung und Errichtung	Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen
Aktueller Sachstand • -	
Wirkung • Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund	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
Kostenschätzung • ca. 500 € pro Fahrradbügel inkl. Einbau • ca. 5.500 € pro Überdachung inkl. Einbau • ca. 3.000 € pro Fahrradbox	

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

MULT 1

Fördermöglichkeiten

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

Bestehende Carsharing-Standorte

- Bahnhof Ostbevern
- Bäckerstiege 38
- Parkplatz Rathaus Ostbevern

Potenzielle Carsharing-Standorte

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

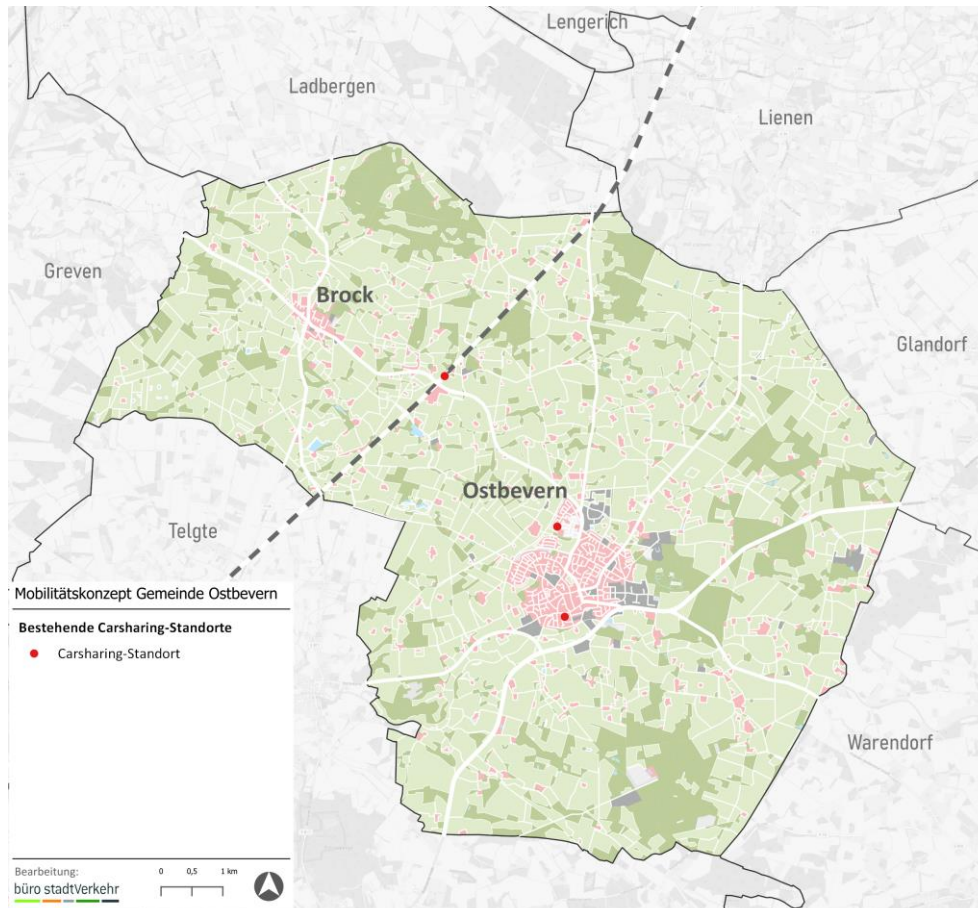


Abb. 4.6-1 Bestehende Carsharing-Standorte in der Gemeinde Ostbevern

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 HHB 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

4.7 Maßnahmen Radverkehr (RAD)

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 € je Person durch Bund, Länder und Kommunen in Deutschland empfohlen.¹⁹

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. Der Radverkehr steht wie der Fußverkehr exemplarisch für eine umweltfreundliche, kostengünstige Mobilität, die gleichzeitig die Gesundheit der Menschen fördert.

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

Der Radverkehrsanteil in der Gemeinde nimmt wie generell in den Gemeinden und Städten des Münsterlandes bereits einen hohen Stellenwert ein. Die flache Topographie, eine radaffine Bevölkerung und kurze Wege innerhalb der jeweiligen Ortsteile sorgen für einen Radverkehrsanteil von ca. 24 % (HHB Kreis Warendorf 2015). Dieser Wert wird sich durch die steigende Beliebtheit des Fahrrades und den Infrastrukturprojekten (Velorouten Münster und Warendorf) in den nächsten Jahren erhöhen.

Die Maßnahmenvorschläge umfassen ein Zielnetz, welches die Ausbau- und Qualitätsstandards auf den entsprechenden Abschnitten definieren sowie die Ausweitung von witterungs- und diebstahlgeschützten Radabstellmöglichkeiten insbesondere an den künftigen Mobilstationen und den zentralen Lagen. Hinzu kommt die Einrichtung von Fahrradstraßen, um den Radverkehr auf wichtigen Alltagsrouten zu beschleunigen. Weitere Vorschläge umfassen die einheitliche Gestaltung von Umlaufsperrern, die aus Sicherheitsgründen an gewissen Stellen erforderlich sind. Auch die Einrichtung einer Ringstrecke um den Ortskern, ähnlich zu der Münsteraner Promenade, kann die Attraktivität des Radfahrens steigern.

In Zusammenspiel mit einer jährlich festgesetzten Summe zur Förderung des Radverkehrs im Haushalt und dem vorliegenden Mobilitätskonzept kann die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) angestrebt werden, um vor allem weitere Fördermittel zu akquirieren.

¹⁹ Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0.

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 Bestandsanalyse 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: RAD 2 RAD 3 RAD 4 RAD 5 MULT 1 MULT 2 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	Umsetzungszeitraum ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
	Ziel • Erhöhung der Verkehrssicherheit	Kosteneinschätzung ☒ ☒ ☒ ☒ ☐ ☐
	Träger/Akteure/Beteiligte • Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf	Wirkung Modal-Split-Ziel ☒ ☒ ☒ ☒ ☐ ☐
	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.	Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: RAD 1 RAD 5 MULT 1 MULT 2
	Aktueller Sachstand • -	Fördermöglichkeiten • Je nach Ausbau/ Neubau verschiedene Fördermöglichkeiten
	Wirkung • Steigerung des Radverkehrsanteils • Erhöhung der Verkehrssicherheit	
	Kostenschätzung • -	

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) bereit-gestellt 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 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 NWL (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	Umsetzungszeitraum 
Ziel • Schaffung von sicheren und geschützten Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum • Steigerung des Radverkehrsanteils	Kosteneinschätzung 
Träger/Akteure/Beteiligte • Gemeinde Ostbevern, Kreis Warendorf, Private	Wirkung Modal-Split-Ziel 
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.	Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: RAD 1 RAD 2 MULT 1 MULT 2
Aktueller Sachstand • -	Fördermöglichkeiten • Siehe links
Wirkung • Steigerung des Radverkehrsanteils • Städtebauliche Aufwertung	
Kostenschätzung • -	

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: RAD 1 RAD 2 MULT 1 MULT 2 MULT 5 Fördermöglichkeiten • Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld • Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

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).

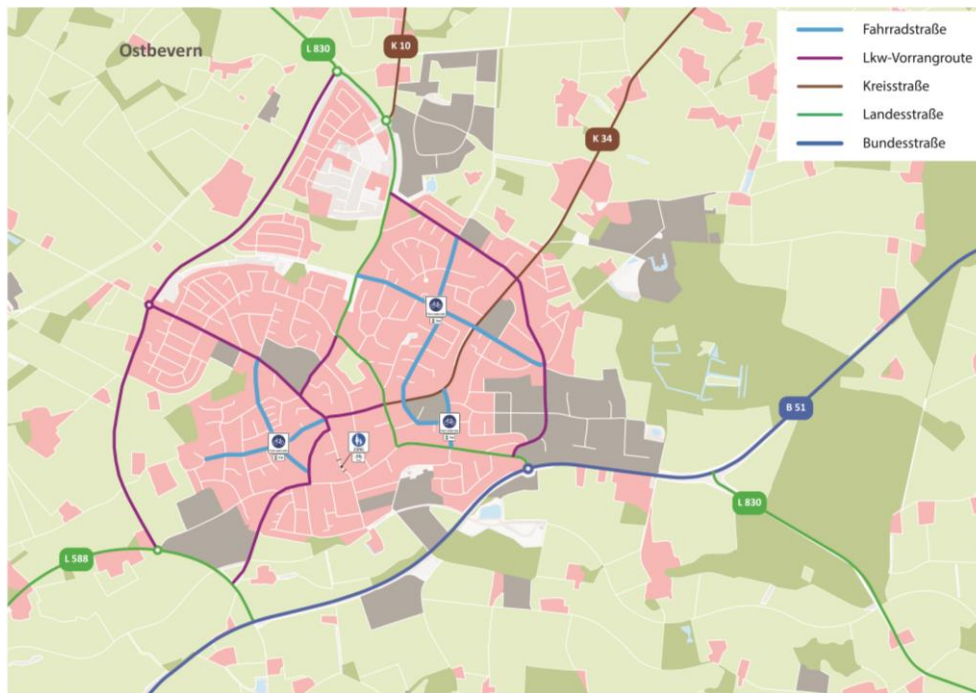


Abb. 4.7-1 Maßnahme RAD 4 – Vorschlag Fahrradstraßennetz in der Gemeinde Ostbevern

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.

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 Umlaufsperr

Umsetzungszeitraum



Kosteneinschätzung



Wirkung Modal-Split-Ziel



Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

RAD 1

RAD 2

Fördermöglichkeiten

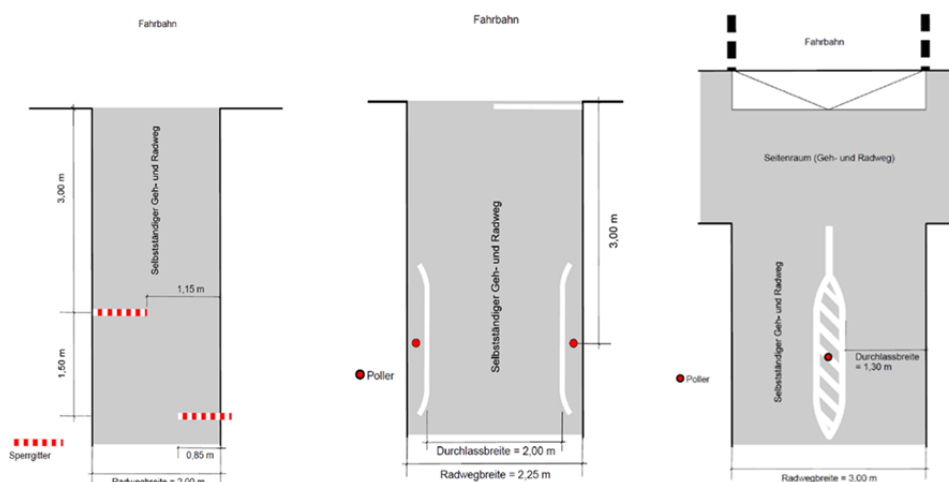


Abb. 4.7-2 Maßnahme RAD 5 – Gestaltungsmöglichkeiten Umlaufsperrn

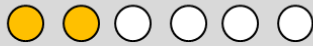
RAD 6 Aufnahme in die AGFS NRW

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	Umsetzungszeitraum 
Ziel • Zugang zu zusätzlichen Fördertöpfen • Netzwerkbildung	Kosteneinschätzung 
Träger/Akteure/Beteiligte • Gemeinde Ostbevern	Wirkung Modal-Split-Ziel 
Umsetzungsschritte • Stellung des Antrages zur Aufnahme in die AGFS	Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:
Aktueller Sachstand • -	Fördermöglichkeiten -
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 €	

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. Eine Lücke besteht im Norden im Bereich des Gewerbegebietes. 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
- 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 Bike-sharing-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	Umsetzungszeitraum 
Ziel • Förderung des Radverkehrs als geeignete Alternative zum Pkw-Verkehr im Bereich der Nahmobilität	Kosteneinschätzung 
Träger/Akteure/Beteiligte • Gemeinde Ostbevern	Wirkung Modal-Split-Ziel 
Umsetzungsschritte • Prüfung der vorhandenen Infrastruktur zur Nutzung für den Radverkehr • Lückenschluss im nördlichen Bereich • Anbindung des Ortskerns an den Ring	Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen: RAD 1 RAD 2 RAD 4 MULT 1
Aktueller Sachstand • Möglicher Routenverlauf liegt vor	
Wirkung • Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Rad im Nahbereich • Schaffung einer Radverkehrskultur • Reduzierung von CO₂-Emissionen	Fördermöglichkeiten • Abhängig von den Umbaumaßnahmen
Kostenschätzung -	

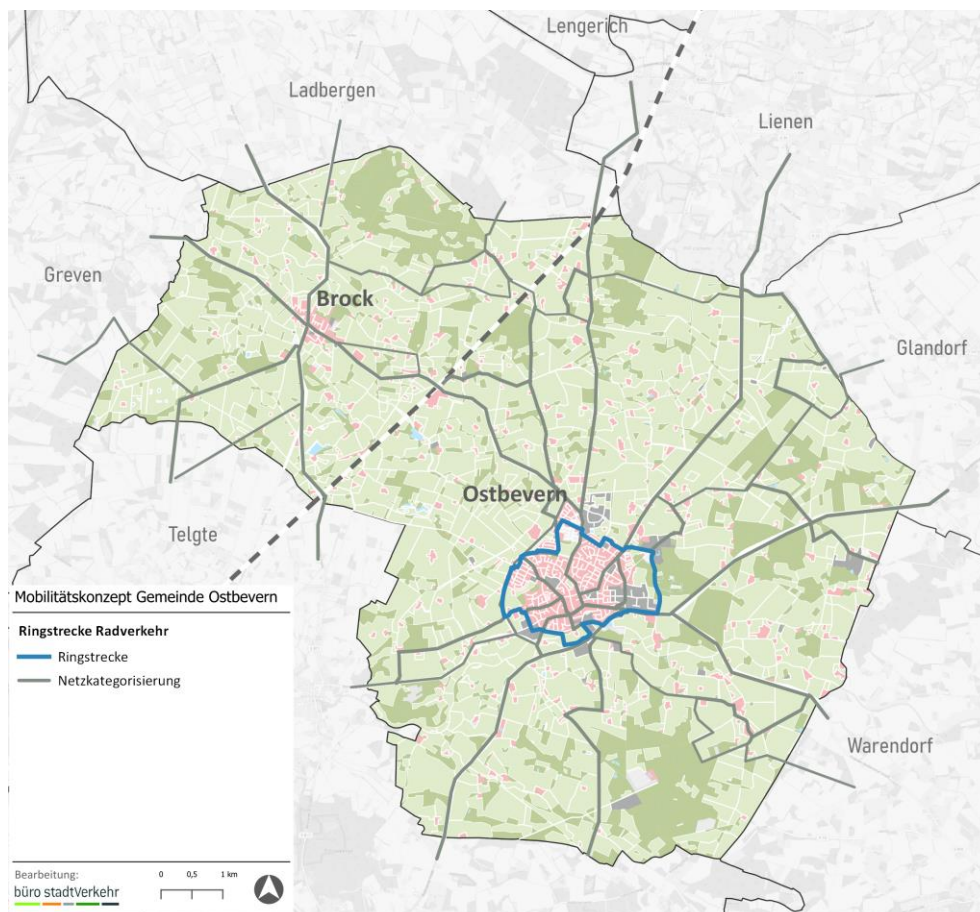


Abb. 4.7-3 Maßnahme RAD 7 – Ringstrecke für den Radverkehr in der Gemeinde Ostbevern

4.8 Maßnahmen Fußverkehr (FUSS)

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. Zudem verbindet dieser ebenso wie der Radverkehr die Aspekte umweltfreundliche, kostengünstige Mobilität und Gesundheit.

Daher wird ähnlich zum Radverkehr 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.



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:

FUSS 2

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 RAS 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.

Die im ersten Schritt zu überprüfenden Standorte entsprechen im Wesentlichen denen aus MIV 3:

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

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, Straßenbaulastträger

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:

FUSS 1

Fördermöglichkeiten

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

4.9 Maßnahmen Schülerverkehr (SCHÜ)

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 weinternutzt, 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. Hierdurch werden die Schülerinnen und Schüler, die zu Fuß oder das Rad auf ihrem Schulweg nutzen, gefährdet. Häufig führt dies dazu, dass immer mehr Kinder mit dem Auto gebracht werden, um entsprechende Gefahren zu vermeiden.

Grundsätzlich ist zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität an Schulen ein hohes Maß an Engagement auf Seiten der Lehrkräfte und insbesondere der Eltern erforderlich. Unter Umständen kann auch die Einbindung von älteren Schülerinnen und Schülern als „Mobilitätslotsen“ eine Möglichkeit sein (ggf. Anerkennung als Ehrenamt), um die eigenständige und vor allem sichere Fortbewegung zur und von der Schule zu gewährleisten.

SCHÜ 1

Schulisches Mobilitätsmanagement

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

- ein ganzheitliches Schulwegekonzept
- die Prüfung der Einrichtung einer weiteren Hol- und Bringzone am Schulzentrum
- 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 einzelner Elterntaxihaltstellen

- Entzerrung der Hol- und Bringverkehre durch Verlagerung auf mehrere Standorte (z. B. Parkplatz Fitnessstudio (Hauptstraße L830) 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: FUSS 1 FUSS 2 RAD 1 RAD 2 RAD 6 MULT 5 Fördermöglichkeiten - Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 - Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement - Zukunftsnetz Mobilität NRW

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).

In der nachfolgenden Abbildung 4.9-1 ist die Einrichtung von temporären Schulstraßen skizziert.



Abb. 4.9-1

5 Wirkungsanalyse Verkehr, Stufenkonzept und Evaluation-Konzept

Die Wirkung auf den Modal-Split, also die Verlagerungswirkung vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, hat einen positiven Effekt auf die CO₂-Emissionen. Die Reduktion wird nachfolgend in Kapitel 6.5 anhand der vom Umweltbundesamt ermittelten durchschnittlichen Werte der CO₂-Emissionen in Gramm (g) pro Personenkilometer (Pkm) dargestellt. Für den Prognosezeitraum 2035 und das Mobilitätskonzept 2035 werden Annahmen zu den CO₂-Emissionen pro g/ Pkm aufgrund technologischer Fortschritte in der Motortechnologie getroffen.

Im darauffolgenden Kapitel 5.2 liefert das Stufenkonzept Empfehlungen zur sukzessiven Umsetzung der Maßnahmenvorschläge aus Kapitel 4. Dieses kann als Leitfaden für die kommenden Jahre dienen und bei Bedarf angepasst werden.

Abgerundet wird das Kapitel durch Vorschläge zur Überprüfung der Umsetzung und ggf. zur Prozessanpassung in den kommenden rund 10 bis 15 Jahre (s. Kap. 5.3).

5.1 Wirkungsanalyse Verkehr

Die Gemeinde Ostbevern hat die Klimaneutralität bis 2035 ins Auge gefasst. Die Gemeinde ist bereits Vorreiter im Bereich Klimaschutz und senkt seit 2011 kontinuierlich die Gesamt-CO₂-Emissionen. Mit diesem ambitionierten Ziel nimmt Ostbevern weiterhin eine Vorreiterrolle und wird rund zehn Jahre vor der bundesweiten Zielmarke die Klimaneutralität erreichen.

Zur Ermittlung der CO₂-Bilanz wird das Territorialprinzip angewendet, d. h., es wird nur der Verkehr betrachtet, der von der Bevölkerung Ostbeverns erzeugt wird (Binnen- und Auspendlerverkehr). Die Aufnahme des Einpendlerverkehrs erfolgt auf der Basis der verfügbaren Pendlerdaten.

Für die Abschätzung des verkehrsbedingten CO₂-Aufkommens wurden dabei folgende 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
- CO₂-Werte pro km (Werte des BMU für den Personenverkehr):
 - 162 g pro km 2021 und 95 g pro km ab 2035 für den MIV
 - 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

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2021

Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.42 (12/2022)

Verkehrsmittel		Treibhausgase ¹	Stickoxide	Partikel ⁴	Auslastung
Pkw	g / Pkm	162	0,35	0,016	1,4 Pers./Pkw
Flugzeug, Inland		271 ²	1,15	0,014	51 %
Eisenbahn, Fernverkehr		46 ³	0,06	0,002	31 %
Linienbus, Fernverkehr ⁶		37	0,04	0,003	42 %
sonstiger Busverkehr ^{5 6}		42	0,12	0,005	49 %
Eisenbahn, Nahverkehr		93	0,32	0,009	15 %
Linienbus, Nahverkehr ⁶		108	0,33	0,012	14 %
Straßen-, Stadt- und U-Bahn		80	0,08	0,004	11 %

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel, Flüssig- und Erdgas sowie Kerosin

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

² inkl. Nicht-CO₂-Effekte

³ Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z. B. „Umweltmobilcheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

⁴ ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

⁵ Reisebusse im Gelegenheitsverkehr wie Gruppen- und Tagesfahrten und sonstige (nicht gewerbliche) Busverkehre wie z. B. Werkverkehre bzw. Fahrservice

⁶ vorläufige Werte

Für Informationen zu den Emissionen aus Infrastruktur- und Fahrzeugbereitstellung siehe UBA-Broschüre „Umweltfreundlich mobil!“

Da das Jahr 2021 noch stark pandemiegeprägt war, zeigt diese Grafik den Vergleich der Treibhausgasemissionen 2021 zum Vor-Corona-Jahr 2019:
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/bilder/dateien/uba_emissionsgrafik_personenverkehr_2021.pdf

Abb. 5.1-1 Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2021 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.42 (12/2022))

Für den ÖPNV ergibt sich ein gemittelter Wert von 100 g pro km 2021 (Eisenbahn, Nahverkehr und Linienbus, Nahverkehr).

CO₂-Werte pro km (Werte vom BMU) für den Güterverkehr:

- 118 g pro tkm für den Lkw-Verkehr für 2021
bei 5 t pro Fahrt im Durchschnitt = 590 g pro Lkwkm
- 90 g pro tkm für den Lkw-Verkehr ab 2035
bei 5 t pro Fahrt im Durchschnitt = 450 g pro Lkwkm

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2021

Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.42 (12/2022)

Verkehrsmittel		Treibhausgase ¹	Stickoxide	Partikel ⁴
Lkw ²	g / tkm	118	0,218	0,012
Güterbahn ³		16	0,033	0,001
Binnenschiff		33	0,401	0,011

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Diesel, Flüssig- und Erdgas

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

² Lkw ab 3,5t, zGG, Sattelzüge, Lastzüge

³ Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren, weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

⁴ ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

Für Informationen zu den Emissionen aus Infrastruktur- und Fahrzeugbereitstellung siehe UBA-Broschüre „Umweltfreundlich mobil!“

Abb. 5.1-2 Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2021 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.42 (12/2022))

Das CO₂-Emissionsvolumen für den MIV und ÖPNV im Istzustand 2022, der Nullprognose 2035 sowie nach Umsetzung der Maßnahmen aus dem Maßnahmenkonzept 2035 (s. Kap. 4) ist in der Abbildung 5.1-3 dargestellt. Als Basis dienen die Ergebnisse aus der kreisweiten Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2015, welche Daten zu der Verkehrsmittelwahl und den zurückgelegten Wegen liefert. Der Fuß- und Radverkehr fällt dabei unter CO₂-neutrale Verkehrsmittel und ist daher nicht in der Abbildung enthalten. Die Fahrten mit den Verkehrsmitteln im Güterverkehr sind ebenfalls nicht enthalten. Eine grobe Abschätzung der täglichen Lkw-Fahrten und den damit einhergehenden CO₂-Emissionen kann durch die Auswertung der DTV-Werte im Schwerlastverkehr (SV) auf klassifizierten Straßen des Landes NRW erfolgen (s. Kap. 2.4-1, Daten ohne SV dargestellt).

Die Summe der CO₂-Emissionen des MIV und des ÖPNV beträgt im Istzustand 2022 ca. 1.200 t pro Jahr. Der ÖPNV nimmt mit knapp 7 % den weitaus kleineren Anteil ein (ca. 86,4 t/a).

In der Nullprognose 2035 ergibt sich bereits eine Reduktion um ca. 40 % auf 750 t CO₂ pro Jahr (Entwicklungen u. a. in der Motorenteknologie) gegenüber dem Ausgangsjahr 2022. Die Umsetzung des Maßnahmenkonzepts ergibt eine zusätzliche Reduzierung des Emissionsvolumens um ca. 200 t auf insgesamt 500 t (-59 %) CO₂ pro Jahr.

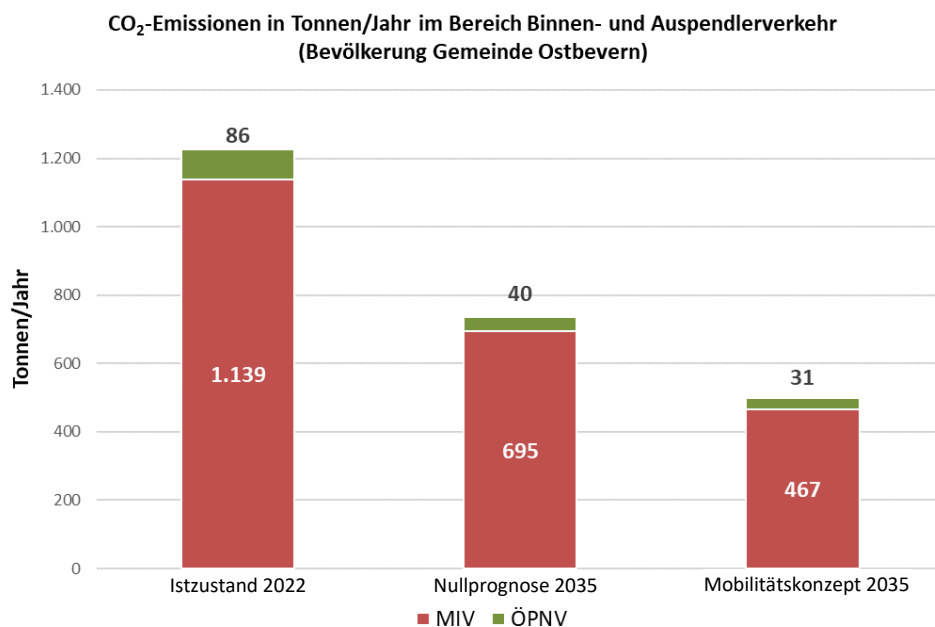


Abb. 5.1-3 CO₂-Ausstoß der Bevölkerung Ostbeverns pro Tonnen im Jahr 2022 und 2035

5.2 Stufenkonzept

Das Stufenkonzept beinhaltet die zeitlich sinnvolle Umsetzung bestimmter Maßnahmenvorschläge, die aufeinander aufbauen bzw. sich gegenseitig bedingen. Die im Kapitel 4 aufgeführten Maßnahmensteckbriefe zeigen bereits unter dem Punkt „Maßnahmenbündel“ Abhängigkeiten und Synergieeffekte zu anderen Maßnahmen auf, die mitunter auch verkehrsmittelübergreifend bestehen. Unabhängig davon sind jedoch ausreichend personelle Kapazitäten bei der Gemeinde bereit zu stellen, damit die Organisation und Umsetzung der Maßnahmen gewährleistet wird.

Im folgenden Stufenkonzept (s. Abb. 5.2-1) sind Maßnahmen aufgelistet, deren Umsetzung eine Grundvoraussetzung für die Realisierung weiterer Maßnahmen darstellt oder nur im Zusammenspiel mit diesen ihre vollständige Wirkung entfalten. Dieses Stufenkonzept ist daher als eine strategische Empfehlung einzuordnen, um eine wirkungsvolle und effektive Umsetzung des Mobilitätskonzeptes voranzutreiben.

Der begleitende Zeitstrahl gibt eine realistische Einordnung des zu erwartenden Zeitfenster bis zur endgültigen Umsetzung bzw. Inkrafttreten der Maßnahme ab. Die Umsetzungsstufen gliedern sich in:

- Beständige/ fortlaufende Umsetzung
- kurzfristige Umsetzung (bis 2025)
- Mittelfristige Umsetzung (2025-2030)
- Langfristige Umsetzung (ab 2030)

Maßnahmensteckbrief		Priorität	Umsetzungs- zeitraum	Umsetzungsschritte	Kostenschätzung in Euro (netto)	Hinweise	Förderung
MIV 1	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	-
MIV 2	Ausweisung Tempo 30 auf den klassifizierten Straßen innerorts	hoch	kurzfristig (bis 2025)	-	sehr geringe Kosten (Beschilderung)	Voraussetzung ist die Novellierung der StVO	nicht förderfähig
MIV 4	1. Schaffung von Ladeinfrastruktur in privaten Haushalten (Gemeinde übernimmt beratende Funktion) 2. Schaffung von Lademöglichkeiten durch private Betreiber (Einzelhandel/ Versorgungsstandorte, Energiekonzerne usw.) auf öffentlichen/ halböffentlichen Flächen (Gemeinde übernimmt beratende Funktion) 3. Kombination mit Ladesäulen für E-Bikes/ Pedelecs	niedrig	kurzfristig (bis 2025)	1. Erstellung eines Konzeptes zur Förderung der E-Mobilität 2. Schaffung von Beratungsmöglichkeiten für private Ladeinfrastruktur 3. Identifizierung von öffentlichen/ halböffentlichen Ladestandorten	ca. 20.000 – 25.000 € (Konzept) Bis zu 3.000 € pro Wallbox	erfahrungsgemäß finden die meisten Ladevorgänge auf privaten Stellplätzen (Wohnort) statt; Angebot von Schnellladesäulen für größere Distanzen an Tankstellen etc.	BMVI-Programm „Ladeinfrastruktur vor Ort“; Kfz-Förderrichtlinie 441 für eine Ladestation mit bis zu 22 kw Leistung
PARK 1	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.	mittel	kurzfristig (bis 2025)	Einführung einer Parkscheibenregelung und Evaluation der Maßnahme	-	-	nicht förderfähig
LKW 1	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	-
ÖPNV 2	Evaluation der TaxiBus-Fahrten am Samstag auf der R14 Umwandlung der TaxiBus-Fahrten (22 Fahrten) am Samstag auf der R14 in einen Regelbetrieb	niedrig	kurzfristig (bis 2025)	Anpassung des Takt- und Linienangebotes im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Warendorf	56.000 €	Fortschreibung des Nahverkehrsplans gesetzlich vorgeschrieben	-
ÖPNV 3	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)	-	-	Landessonderprogramm Mobil im ländlichen Raum des Landes NRW
ÖPNV 4	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

Maßnahmensteckbrief		Priorität	Umsetzungs- zeitraum	Umsetzungsschritte	Kostenschätzung in Euro (netto)	Hinweise	Förderung
MULT 1	Einrichtung von insgesamt zwei Mobilstationen am Bahnhof und an der Haltestelle Kirche	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Ausstattung/ Nachrüstung der Mobilstationen mit den noch fehlenden Elementen/ Angeboten	Bahnhof ca. 35.000 €; Haltestelle Kirche ca. 42.000 €	-	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	Errichtung von Radabstellanlagen an zentralen Bushaltestellen	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Erfassung der Radabstellanlagen (Anzahl, Typ); Ausschreibung, Planung und Errichtung	ca. 500 € pro Fahrradbügel inkl. Einbau; ca. 5.500 € pro Überdachung inkl. Einbau; ca. 3.000 € K31pro Fahrradbox J33	-	-
MULT 3	Einrichtung und Unterhaltung eines Carsharing-Angebotes	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Ausbau des Angebotes an Carsharingfahrzeugen und Standorten durch private Anbieter Erhöhung der Anzahl an E-Fahrzeugen im Carsharing	-	-	-
MULT 5	Öffentlichkeitswirksame Bewerbung/ Positionierung von Angeboten/ Aktionen	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Sensibilisierung für verschiedene Themen und Bedürfnisse in den Bereichen kommunales und betriebliches sowie schulisches Mobilitätsmanagement; Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde über die Vorgehensweise und den Zeitraum der Kampagne	-	-	-

Maßnahmensteckbrief		Priorität	Umsetzungs- zeitraum	Umsetzungsschritte	Kostenschätzung in Euro (netto)	Hinweise	Förderung
RAD 3	Errichtung Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und Quartieren	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Radabstellanlagen an Orten mit hohem Nachfragepotenzial; Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.	-	-	-
RAD 4	Ausweisung von Fahrradstraßen mit dem Zusatz "Kfz-frei": Johannes-Poggenburg-Straße Hermann-Köckemann-Straße Buchenstraße Nordring Loheide Kolpingstraße Prozessionsweg	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde Ausweisung Fahrradstraßen	-	-	-
RAD 5	Abbau/ Umbau der Umlaufsperrn gemäß den Empfehlungen des ADFC	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Erfassung aller Umlaufsperrn und deren Ausbaustandard Prüfung verkehrssicherheitsrelevante Aspekte der Umlaufsperrn	ca. 10.000 € pro Umlaufsperrre	Voraussetzung ist ehrenamtliches Engagement	-
RAD 6	Aufnahme in die AGFS NRW für zusätzliche Fördertöpfe und Netzwerkbildung	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Erstellung eines Nahmobilitäts-/ Mobilitätskonzeptes	Mitgliedschaft Jahresbeitrag 2.500 €	-	-
SCHÜ 1	Erstellung eines Schulwegekonzeptes; Überprüfung und Einführung einzelner Elterntaxihaltstellen; Mobilitätserziehung in der Schule	hoch	kurzfristig (bis 2025)	Einrichtung von temporären Schulstraßen an den Straßen Hanfgärten, Goldwiese und Schirl	-	-	-

Abb. 5.2-1 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung ab 2024

Maßnahmensteckbrief		Priorität	Umsetzungs- zeitraum	Umsetzungsschritte	Kostenschätzung in Euro (netto)	Hinweise	Förderung
MIV 3	Folgende Knotenpunkte sind zu entschärfen: Johannes-Poggenburg-Straße/ Lienener Damm Lienener Damm/ Erbdrostenstraße (ruhender Verkehr) Hauptstraße/ Engelstraße	hoch	mittelfristig (2025-2030)	Verkehrserhebung an den genannten Knotenpunkten	Verkehrszählung für einen vierarmigen Knotenpunkt ca. 4.000 €	Prüfung von Varianten zur Umgestaltung der entsprechenden Knotenpunkte	abhängig von den Umbaumaßnahmen

Abb. 5.2-2 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung mittelfristig (2025-2030)

Maßnahmensteckbrief		Priorität	Umsetzungs- zeitraum	Umsetzungsschritte	Kostenschätzung in Euro (netto)	Hinweise	Förderung
ÖPNV 1	Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof	hoch	langfristig (ab 2030)	Prüfung Einrichtung einer Ringlinie: Brock – Valdrup – Telgte – Ostbevern (Teilfinanzierung über den Kreis) Anbindung On-Demand-Verkehr (s. ÖPNV 3)	-	-	-

Abb. 5.2-3 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung langfristig (ab 2030)

Maßnahmensteckbrief		Priorität	Umsetzungs-zeitraum	Umsetzungsschritte	Kosten-schätzung in Euro (netto)	Hinweise	Förderung
MULT 6	Einstellung einer Mobilitätsmanagerin oder eines Mobilitätsmanagers	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Politische Mehrheit zur Schaffung einer neuen Stelle Mobilitätsmanagerin/ Mobilitätsmanager Bereitstellung der Haushaltsmittel	ca. 40.000 €	-	-
RAD 1	Ausbau des Wunschliniennetzes zur Verbesserung der Verbindung der Ortsteile untereinander und zu den Nachbarkommunen	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Radverkehrsanlagen; Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.	-	-	-
RAD 2	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Knotenpunkten und Radverkehrsanlagen Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.	-	-	-
FUSS 1	Abbau von Barrieren im Straßenraum	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	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)	-	-	-
FUSS 2	Errichtung und/oder Ausbau von Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Planung von Querungsanlagen an zuvor identifizierten Standorten Bei anstehenden Straßensanierungs-/ -umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (FGÜ, Mittelinsel etc.) mit einzubeziehen	-	-	-

Abb. 5.2-4 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und beständiger/ fortlaufender Umsetzung

5.3 Evaluationskonzept

Die anschließende Umsetzung des integrierten Mobilitätskonzeptes fußt auf einem bedarfsgerechten Evaluationssystem, um dauerhaft eine wirkungsvolle Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen. Das Evaluationskonzept beinhaltet neben dem Personalbedarf auch notwendige Investitionen oder Befragungen/ Zählungen sowie Zeitpläne mit den zu tätigen Arbeitsschritten (s. Kap. 5.3.1). Zusätzlich zu den bisher beschriebenen Maßnahmen zeigt das Kommunikationskonzept (s. Kap. 5.3.2) Wege zur Bewerbung von Aktionen/ Kampagnen und zur Einbindung der Öffentlichkeit auf.

5.3.1 Controlling und Verstetigung

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Konzeptes sind eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren gefragt und einzubinden. Dies gilt vor allem bei Modifikationen im Straßenverkehr, bei dem der Kreis Warendorf sowie der Landesbetrieb Straßen NRW und ggf. auch der Bund mit einbezogen werden müssen. Gleiches trifft auch auf Maßnahmen im ÖPNV zu, bei dem die Gemeinde auf den Kreis, den NWL sowie die kreisangehörigen Kommunen und die Verkehrsunternehmen angewiesen ist. Größere, regionale Projekte, wie bspw. das S-Bahnkonzept Münsterland, sind als interkommunale Projekte zu verstehen, in dem die Interessen zahlreicher Kommunen berücksichtigt und gebündelt werden müssen. Daher ist es ratsam, den gemeinsamen Austausch und Dialog, welcher im Rahmen des Mobilitätskonzeptes begonnen wurde, beizubehalten und im regelmäßigen Turnus (z. B. einmal im Quartal Treffen des Projektbeirates) abzuhalten.

Für die sukzessive Umsetzung des umfangreichen Maßnahmenkonzeptes ist es unabdingbar finanzielle und personelle Ressourcen bereitzustellen. Dieser Mehraufwand ist im Haushalt der Gemeinde Ostbevern zu berücksichtigen. Ein jährlich feststehender Etat zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bietet darüber hinaus eine verlässliche Planungssicherheit, wodurch verschiedene Förderanträge zum Ausbau der jeweiligen Infrastrukturen gestellt werden können. Mit einem vergleichsweise geringen Eigenanteil der Gemeinde lassen sich somit zukünftig große und vor allem aufwendige Infrastrukturprojekte implementieren („Hebelwirkung“). Es wird empfohlen zunächst etwa 5,00 € pro Einwohnerin und Einwohner zur Förderung des Fußverkehrs (ca. 55.000 €/ Jahr) und rund 10,00 € pro Einwohnerin und Einwohner zur Förderung des Radverkehrs (ca. 115.000 €/ Jahr) im Jahreshaushalt der Gemeinde bereitzustellen. Dieser Betrag kann bei Bedarf sukzessive gesteigert werden.

Ein hilfreiches Controlling-Element stellt eine Mobilitätserhebung dar, welche parallel zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes im Jahr 2023 auf Kreisebene durchgeführt worden ist. Die Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Konzepterstellung noch nicht vor. Hier wird der Modal-Split ermittelt, der für nachfolgende Erhebungen bspw. als Referenzwert zur Überprüfung des Vorschlags eines Ziel-Modal-Splits 2035 verwendet werden kann. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Fünf-Jahres-Rhythmus. Dabei soll sich das Befragungsdesign an den Landesstandards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS-NRW) halten, um Vergleichbarkeiten – z. B. in Zeitreihen – zu ermöglichen.

5.3.2 Kommunikationskonzept

Ein Kommunikationskonzept stellt das zentrale Instrument der strategischen Kommunikationsplanung dar und ist im Rahmen des kontinuierlichen Kommunikationsprozesses neuen Bedingungen dynamisch anzupassen. Kommunikationsarbeit gewinnt zunehmend an Bedeutung und gilt als wichtiger Bestandteil, um die Menschen über Modifikationen in der Mobilitätsinfrastruktur, wie z. B. über die Angebote einer Mobilstation oder an Schulen, zu informieren und die Akzeptanz gegenüber neuen Angeboten zu erhöhen.

Im Rahmen der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Ostbevern ist es daher erforderlich, eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Diese sollte auch

intern ansetzen und bspw. die Nutzung von Leihfahrzeugen und -fahrrädern wie in der Vergangenheit weiter vorantreiben (s. Kap. 2.4.5).

Beispiele für Kampagnen oder Wettbewerbe sind Maßnahmen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder die Kampagne „Stadtradeln“, an welcher die Gemeinde bereits regelmäßig erfolgreich teilnimmt. Darüber hinaus existiert bereits in vielen Städten der internationale „Parking Day“, an dem öffentliche Stellplätze in ausgewählten Straßen für einen Tag einer anderen Nutzung, z. B. einer Spiel- und Erholungsfläche, zugeführt werden. Diese Aktion zeigt auf, wie der Parkraum durch eine Umnutzung zu einer Belebung und Aufwertung des Straßenraumes führen kann. Ferner kann die Gemeinde Aktionstage mit dem Thema Fuß- und Radverkehr organisieren. Verschiedene Aktivitäten, wie z. B. das Testfahren mit einem E-Bike/ Pedelec, kann Teilnehmenden die Akzeptanz des Verkehrsmittels steigern und zum Nachdenken ihres Verkehrsverhaltens anregen und dazu motivieren häufiger auf das Auto zu verzichten. Diese und weitere Aktivitäten können im Rahmen eines Mobilitätstages (bspw. im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche) in Ostbevern angeboten werden.

Ein weiterer wichtiger Schritt im Hinblick auf Kommunikationsarbeit stellt die Verkehrssicherheitsarbeit dar. Das Miteinander verschiedenster Verkehrsmittelnutzer im Straßenverkehr steht dabei im Fokus. Im Bereich der Verkehrserziehung können Kampagnen wie „Geh-Spaß statt Elterntaxi“ (Beispiel aus der Stadt Bergisch Gladbach) helfen, dass mehr Schülerinnen und Schüler mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommen und auf das Bringen und Holen mit dem Pkw durch die Eltern verzichtet wird. Mit Projekten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates wie „Sicher mobil im Alter“ können zudem Senioren an Veranstaltungen teilnehmen, die Themen wie das Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmender beinhalten. Es können auch Schulungen mit E-Bikes/ Pedelecs angeboten werden. Die Aktion „Geisterradler“ wurde in Ostbevern bereits 2022 gestartet und kann bei Bedarf regelmäßig zur Aufklärungsarbeit wiederholt werden.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer sowie Veranstaltungen (z. B. ein Viertel- bis halbjährlicher Bürgerdialog) und über die sozialen Kanäle im öffentlichen Raum wichtig, um möglichst alle Zielgruppen zu erreichen und den Bedenken, Anregungen und Wünschen der Bürgerinnen und Bürger Gehör zu verschaffen. Über die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes sollte auf der Homepage der Gemeinde regelmäßig informiert werden.

6 Ausblick

Das integrierte Mobilitätskonzept bietet eine strategische Planungs- und Handlungsgrundlage zur Stärkung und Förderung der künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die kommenden rund 15 Jahre in Ostbevern. Im Zuge der Verkehrswende gilt es, die Weichen rechtzeitig in Richtung umweltverträglicher Verkehr zu stellen, um die CO₂-Emissionen sukzessive zu senken, bei gleichzeitiger Wahrung der Mobilität und der damit einhergehenden gesellschaftlichen Teilhabe der Bevölkerung. Die Gemeinde hat sich das Ziel der Klimaneutralität bis 2035 gesetzt. Daher ist eine Senkung der MIV-Wege bei gleichzeitiger Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ein Ansatz zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor.

Das vorliegende Konzept dient als Ausgangsbasis der derzeitigen Verkehrs- und Mobilitätssituation, auf Grundlage dessen Modifizierungen und Optimierungen in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sowie innovative Ansätze angestoßen werden. Die kommenden Schritte zielen auf eine Prüfung, politische Abwägung und eine sukzessive Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ab, die singulär und im Verbund mit weiteren Maßnahmenvorschlägen ihr Verlagerungspotenzial von MIV auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel entfalten. Dabei gilt es stets alle kommunalen und interkommunalen Akteure an einen Tisch zu holen (Projektbeirat), im besten Fall in einem turnusmäßigen Rhythmus, damit Arbeitsprozesse angestoßen und umgesetzt werden können. Einige Ideen reichen dabei über das Jahr 2035 hinaus und dienen als Denkanstöße zur Weiterentwicklung und Schaffung von Synergieeffekten mit weiteren Vorschlägen (Visionen). Andere wiederum sind kurz- bis mittelfristig realisierbar.

Entscheidend ist, dass neben der finanziellen Absicherung und Akquise von Fördermitteln auch die personellen Strukturen zur Begleitung und Umsetzung des Mobilitätskonzeptes innerhalb der Verwaltung geschaffen bzw. weiter beibehalten werden. Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung stellt eine bedeutsame und arbeitsintensive Aufgabe dar, die sowohl eng mit anderen Fachabteilungen der Gemeinde als auch mit benachbarten Gemeinden und Städten zu verzahnen ist.

Zur Zielerreichung bedarf es einer konsequenten Priorisierung der Maßnahmen und einer möglichst zügigen und zeitlich strukturierten Umsetzung der vorgesehenen Projekte und die beständige Weiterführung der Koordinations-, Planungs- und Entwicklungsprozesse des Mobilitätskonzeptes. Das Konzept konnte aufgrund der umfassenden Beteiligungsformate die Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung, der verschiedenen Akteure und Interessensgruppen, der Stadtverwaltung und der Kommunalpolitik aufgreifen und integrieren.

Anhand eines regelmäßigen Controllings sind die Fortschritte bei der Umsetzung des Konzeptes zu erfassen und bei möglichen Fehlentwicklungen ggf. nachzujustieren. Nur so kann das langfristige Ziel der Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel sowie einer Senkung der CO₂-Emissionen bis hin zur Klimaneutralität gesichert werden.

Quellenverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (Bundesverband) e. V. (2022): ADFC-Fahrradklima-Test 2022. Auswertung. Ortsgrößengruppe: <20.000 Einwohner.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0.

energielenker projects GmbH (2022): Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes der Gemeinde Ostbevern.

Gemeinde Ostbevern (2022): Bürgerservice der Gemeinde Ostbevern. Daten zur Bevölkerung. https://www.ostbevern.de/fileadmin/pdfs/Daten_zur_Bevölkerung/Daten_zur_Bevölkerung_2022.pdf (abgerufen am 09.10.2023).

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2021): Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalen 2021 bis 2050.

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2023): Berufseinpender/Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht – Gemeinden – Stichtag (bis 2019). Statistik (Tabellen). Tabellenaufbau. Ergebnis. <https://www.it.nrw/statistik/wirtschaft-und-umwelt/arbeit/pendelnde> (abgerufen am 09.10.2023).

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2023): Lkw-Navigationsdaten für NRW. <https://sevas.nrw.de/> (abgerufen am 09.10.2023).

WestfalenTarif GmbH (2023): Tickets und Abonnements. <https://www.westfalentarif.de/tickets-abonnements> (abgerufen am 09.10.2023).

WestfalenTarif GmbH (2023): Service. Über uns. <https://www.westfalentarif.de/service/ueber-uns> (abgerufen am 09.10.2023).

Kreis Warendorf (2019): 3. Nahverkehrsplan.

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (2023): S-Bahn Münsterland: NWL informiert über Ausbaupläne. https://www.nwl-info.de/presse/detail.html?tx_news_pi1%5Bnews%5D=213&cHash=881bb9632099a1c01c4e772527df5687 (abgerufen am 09.10.2023).

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1:	Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Ostbevern	3
Abb. 1.3-1:	Verteilung der Eintragungen nach Verkehrsmittelkategorien Online-Beteiligung	5
Abb. 2.1-1:	Altersstruktur Gemeinde Ostbevern 2021	6
Abb. 2.1-2:	Flächennutzung Gemeinde Ostbevern	7
Abb. 2.1-3:	geplante Wohneinheiten Gemeinde Ostbevern.....	8
Abb. 2.1-4:	Gewerbeflächen Gemeinde Ostbevern	9
Abb. 2.1-5:	Nahversorgungszentrum Gewerbegebiet-Ost (links) und Verkehrsversuch südliche Bahnhofstraße (rechts) (eigene Aufnahmen).....	9
Abb. 2.1-6:	Versorgungsstandorte Gemeinde Ostbevern.....	10
Abb. 2.1-7:	Ein- und Auspendlerströme Gemeinde Ostbevern.....	11
Abb. 2.2-1:	Schulstandorte und Schülerzahlen Gemeinde Ostbevern.....	11
Abb. 2.2-2:	Schulstandorte Gemeinde Ostbevern	12
Abb. 2.3-1:	Kultur- und Freizeiteinrichtungen Gemeinde Ostbevern	13
Abb. 2.4-1:	Klassifiziertes Straßennetz Gemeinde Ostbevern.....	14
Abb. 2.4-2:	Klassifiziertes Straßennetz Gemeinde Ostbevern.....	15
Abb. 2.4-3:	Eltern-Taxi-Haltestelle Parkplatz K+K (eigene Aufnahmen).....	15
Abb. 2.4-4:	Unfallpunkte Gemeinde Ostbevern	16
Abb. 2.4-5:	Tarifgebiet WestfalenTarif.....	17
Abb. 2.4-6:	ÖPNV-Netz Gemeinde Ostbevern.....	18
Abb. 2.4-7:	Bus- und Bahnlinien Taktung und Fahrzeit in der Gemeinde Ostbevern	19
Abb. 2.4-8:	ÖPNV-Erschließungsqualität Gemeinde Ostbevern	20
Abb. 2.4-9:	Bahnhof und Unterführung am Bahnhof in der Gemeinde Ostbevern	21
Abb. 2.4-10:	Fußwegenetz Gemeinde Ostbevern	23
Abb. 2.4-11:	Fußwegenetze auf Ortsteilebene	24
Abb. 2.4-12:	Alltagsradrouten Gemeinde Ostbevern.....	25
Abb. 2.4-13:	Freizeitradrouten Gemeinde Ostbevern	26
Abb. 2.4-14:	Auswahl an Führungsformen in der Gemeinde Ostbevern (eigene Aufnahmen)	27
Abb. 2.4-15:	Wunschliniennetz Radverkehr Gemeinde Ostbevern	28
Abb. 2.4-16:	Netzkategorisierung Radverkehr Gemeinde Ostbevern.....	29
Abb. 2.4-17:	Entfernungsradien Rad in Minuten Gemeinde Ostbevern	30
Abb. 2.4-18:	Radabstellmöglichkeiten in der Gemeinde Ostbevern (eigene Aufnahmen)	30
Abb. 2.4-19:	Geplante Standorte für Mobilstationen in der Gemeinde Ostbevern.....	31
Abb. 2.5-1:	SWOT-Analyse MIV, Lkw und ruhender Verkehr.....	34
Abb. 2.5-2:	SWOT-Analyse ÖPNV/ SPNV.....	34
Abb. 2.5-3:	SWOT-Analyse Radverkehr	35
Abb. 2.5-4:	SWOT-Analyse Fußverkehr	35
Abb. 3.1-1	Einwohner- / Erwerbstätige-/ Beschäftigtenentwicklungen Gemeinde Ostbevern 2035.....	36
Abb. 4.1-2	Wegeaufkommen und Modal-Split Istzustand (2022) und Nullprognose (2035) Gemeinde Ostbevern.....	37
Abb. 3.2-1	Ideensammlung für das Leitbild der Gemeinde Ostbevern.....	38
Abb. 3.2-2	Leitbild 2035 der Gemeinde Ostbevern.....	38
Abb. 3.4-1	Verlagerungspotenzial im Binnen-/ Auspendler-/ Einpendlerverkehr Gemeinde Ostbevern 2035.....	41

Abb. 4.1-1	Übersicht Maßnahmenvorschläge für die Gemeinde Ostbevern	43
Abb. 4.1-2	Bewertungskriterien der Maßnahmensteckbriefe	44
Abb. 4.5-1	Maßnahme ÖPNV 1 – Vorschlag Ringlinie	56
Abb. 4.5-2	Barrierefreier Haltestellenausbau der Gemeinde Ostbevern (Stand Oktober 2023)	59
Abb. 4.6-1	Bestehende Carsharing-Standorte in der Gemeinde Ostbevern	66
Abb. 4.7-1	Maßnahme RAD 4 – Vorschlag Fahrradstraßennetz in der Gemeinde Ostbevern.....	76
Abb. 4.7-2	Maßnahme RAD 5 – Gestaltungsmöglichkeiten Umlaufsperrern	77
Abb. 4.7-3	Maßnahme RAD 7 – Ringstrecke für den Radverkehr in der Gemeinde Ostbevern.....	80
Abb. 4.9-1	Maßnahme SCHÜ 1 – Vorschlag zur Einrichtung temporärer Schulstraßen am Schulzentrum	87
Abb. 5.1-1	Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2021 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOT 6.42 (12/2022))	89
Abb. 5.1-2	Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2021 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOT 6.42 (12/2022))	89
Abb. 5.1-3	CO ₂ -Ausstoß der Bevölkerung Ostbeverns pro Tonnen im Jahr 2022 und 2035	90
Abb. 5.2-1	Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung ab 2024..	94
Abb. 5.2-2	Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung mittelfristig (2025-2030).....	95
Abb. 5.2-3	Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung langfristig (ab 2030)	95
Abb. 5.2-4	Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und beständiger/ fortlaufender Umsetzung	96

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
B	Bundesstraße
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
CO ₂	Kohlendioxid
d. h.	das heißt
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
E-Fahrzeug	Elektro-Fahrzeug
EW	Einwohner
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
etc.	et cetera
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
Hbf	Hauptbahnhof
HHB	Haushaltsbefragung
HVZ	Hauptverkehrszeit
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
kW	Kilowattstunde
L	Landesstraße
Lkw	Lastkraftwagen
m	Meter
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr, aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. Taxibus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen

RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SV	Schwerlastverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWOT	Strenghts-Weaknesses-Opportunities-Threats
t	Tonnen
v. a.	vor allem
z. B.	zum Beispiel

