



Sitzungsvorlage

FB / Aktenzeichen	Vorlage	Datum
V/20 öffentlich	2019/138	09.08.2019

BERATUNGSFOLGE		Beratungsergebnis			
Gremium	Termin	EST	Ja	Nein	Enth.
Umwelt- und Planungsausschuss	29.08.2019				

Mobilität der Zukunft in der Gemeinde Ostbevern

Beschlussvorschlag:

Die zuständigen Fachbereiche werden mit der Prüfung der Punkte aus dem Konzept beauftragt. Dem geänderten Vertrag mit energielenker wird zugestimmt.

Haushaltsrechtliche Auswirkungen:

Die Mehrkosten betragen im Jahr 2019 2.872,80 €, in 2020 475,00 € und in 2021 475,00 €. Ursprünglich betragen die veranschlagten Kosten für das Jahr 2019 7.711,20 €, für das Jahr 2020 2.975,00 € und für das Jahr 2021 2.975,00 €.

Gleichstellung:

Es werden gleichstellungsrelevante Fragen tangiert.

ja [] nein [**X**]

Sachdarstellung:

Im Jahr 2018 wurden von der Fa. Ge-Komm im Auftrag der Gemeinde zunächst die Wirtschaftswege und dann die innerörtlichen Straßen / Wege vollständig erfasst, auf ihren Zustand hin bewertet und entsprechende Maßnahmen aus sanierungstechnischer Sicht vorgeschlagen. Drei Fragen sollten im Anschluss an das Projekt mit der Ge-Komm weiterführend untersucht werden:

1. Welche Straßen/Wege verlieren/gewinnen aufgrund veränderter technischer Fortbewegungsmittel an Bedeutung?
2. Wie kann die Gemeinde auf diesen Prozess Einfluss nehmen, so dass die Lebensqualität der Bürger gesteigert und der Verbrauch natürlicher Ressourcen reduziert (Aspekt der Nachhaltigkeit) wird?
3. Welche (Förder-)Möglichkeiten gibt es, die Straßen/Wege an diese sich ändernden Anforderungen anzupassen?

Am 06.12.2018 wurde im Umwelt- und Planungsausschuss UPA von Herrn Tippkötter (energielenker) das Kommunale Energieeffizienz-Netzwerk KEEN vorgestellt, in dem die Gemeinde Ostbevern zusammen mit fünf Kommunen aus dem Westmünsterland und der Stadt Emsdetten praktische Ideen zur effizienteren Energienutzung entwickelt. Die Gemeinde Ostbevern ist die Kommune im Netzwerk, die sich auf das Thema „Nachhaltige Mobilität“ konzentriert. Im Anschluss an eine kreative Phase, deren Ergebnisse dem UPA am 29.08.2019 vorgestellt werden, soll die Politik entscheiden, welche Ideen von der Verwaltung weiterverfolgt werden sollen. Folgende Punkte werden von den Herren Tippkötter, Kräutner und Dr. König in der Sitzung vorgestellt:

1. Auf-Abruf-Anbindung des Bahnhofes Ostbevern

Anders als beim Busverkehr, der einem geregelten Fahrplan folgt, wird vom Nutzer spontan ein Fahrzeug angefordert, welches ihn örtlich und zeitlich flexibel befördert. Die Anbindung zentraler Zielgebiete, z. B. Bahnhof Ostbevern, kann auf diese Weise deutlich verbessert und flexibler gestaltet werden. Die Möglichkeit der Zusammenlegung von Fahrten mit anderen Fahrgästen hat finanzielle Vorteile und fördert gleichzeitig den Klimaschutz.

2. Zubringerverkehr und Bahnverbindung in einer App

Um die Abstimmung des Zubringerverkehrs zum Bahnhof und dem Bahnverkehr selbst zu verbessern, sollen digitale Formen der Angebotsvermittlung eingeführt werden. Eine Mobilitäts-App für Ostbevern ermöglicht die einfache Buchung von Zubringerdiensten und Bahntickets über eine Plattform. Es können Auskünfte über mögliche Verbindungen, Buchungs- und Zahlungsvorgänge sowie Echtzeitinformationen (Verspätungen/Zugausfälle) vermittelt werden. Auf diese Weise reduzieren sich mögliche Nutzerbarrieren (aufwendige Buchungsprozesse, Unsicherheiten hinsichtlich Verspätungen, etc.) und können den Bahnverkehr als Alternative zum Pkw-Verkehr (u. a. im Pendlerverkehr) stärken. Positive Auswirkungen auf den Klimaschutz sind zu erwarten.

3. Mobilstationen

Diese sollen eine Abstell- und Umsteigemöglichkeit unterschiedlicher Verkehrsträger an zentralen Punkten im Gemeindegebiet darstellen. Mobilstationen bieten ein räumlich konzentriertes Angebot vielfältiger Mobilitätsangebote und können zielgerichtet zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsträger (v. a. Radverkehr, ÖPNV, Elektromobilität, Carsharing, etc.) beitragen. Sie vereinfachen den Umstieg zwischen verschiedenen Fortbewegungsmitteln und tragen durch ein ergänzendes Service- sowie Dienstleistungsangebot (Paket- und Lebensmittel-Abholstation, Verkaufsautomaten, Full-Service für Fahrräder, Witterungsschutz usw.) zur Standortqualität bei. An markanten Standorten im Gemeindegebiet können dem Pendler- und Freizeitverkehr vielfältige Mobilitätsangebote als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (Pkw) bereitgestellt werden. Durch abgestimmte Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Angebote (z. B. Rad- und Bahnverkehr) erhöht sich die Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsträger.

4. Ringstrecken für den Radverkehr in Ostbevern

Es werden ein innerer und ein äußerer Ring im Ortskern von Ostbevern vorgeschlagen, die eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur anbieten und relevante Standorte (Rathaus, Schulen, Einzelhändler, Gewerbe-/Industriegebiete, etc.) miteinander verbinden. Dadurch soll der Radverkehr als umweltfreundliche Mobilitätsart im Nahbereich gestärkt werden. Im Rahmen weiterführender Planungen ist die Nutzung bestehender Radwege zu prüfen. Zusätzlich soll die Umsetzungsfähigkeit von Fahrradstraßen (Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw auf 30 km/h beschränkt, Nebeneinanderfahren von Fahrrädern auf der Straße erlaubt, Pkw-Fahrer müssen sich dem Radverkehr unterordnen) auf einzelnen Teilabschnitten untersucht werden. Durch Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen dem Innen- und Außenring kann ein weitläufiges Radwegenetz bereitgestellt werden, welches den Radverkehr im Ortskern stärkt. Es sind Synergieeffekte mit den vorgesehenen Mobilstationen (siehe Punkt 3) zu erwarten.

5. Direktere Radroute „im Grünen“ nach Münster als Ergänzung zu den Velorouten

Diese Radstrecke nach Münster wird hier nicht Veloroute genannt, um eine Verwechslung mit den beiden Velorouten (An der Bundesstraße über Telgte nach Münster bzw. über Westbevern nach Münster) zu vermeiden. Eine Streckenführung für eine solche Radstrecke wird vorgeschlagen. Im Vergleich zur Veloroutenplanung der Stadtregion Münster (entlang Bundes-, Land- und Kreisstraßen) liegt der Schwerpunkt auf einer Führung des Radverkehrs „im Grünen“. Eine landschaftlich ansprechende Route abseits des klassifizierten Straßennetzes soll eine attraktive Alternative geschaffen werden. Im Rahmen weiterführender Planungen soll eine Umsetzung der Velorouten-Ansprüche (möglichst umwegfreie, geradlinige Führung mit Vorfahrtsregelungen für den Radverkehr) abseits der vorgesehenen Führungen (über Handorf und Vadrup oder über Telgte) geprüft werden.

Der Verwaltung ist es wichtig zu betonen, dass diese Punkte als mögliche Elemente eines Gesamtkonzeptes zu verstehen sind, auf das sich die Politik verständigen könnte und die dann im Einzelnen auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen sind.

Der Vertrag mit energielenker muss angepasst werden: Bei der Antragsstellung für das kommunale Energieeffizienz-Netzwerk ist energielenker entsprechend der Richtlinie zur Förderung vom Energieeffizienz- und Ressourceneffizienz-Netzwerken von Kommunen vom 1. Dezember 2016 davon ausgegangen, dass im ersten Förderjahr der Zuschuss 70 Prozent der förderfähigen Ausgaben und in den beiden Folgejahren die Zuwendung 50 Prozent der förderfähigen Ausgaben beträgt. Bei der ersten Mitteleinforderung hat das BAFA energielenker jedoch darauf hingewiesen, dass die Förderung im Wege der Projektförderung als Anteilfinanzierung auf Netto-Ausgabenbasis erfolgt. Dies bedeutet, dass die Mehrwertsteuer in Höhe von 19 Prozent zulasten der Teilnehmer im Netzwerk geht und von selbigen getragen werden muss. Hierdurch reduziert sich die Förderquote im ersten Förderjahr von 70 auf 59 Prozent und in den beiden Folgejahren von 50 auf 42 Prozent.

Wolfgang Annen
Bürgermeister
