



# Integriertes Mobilitätskonzept für die Kreisstadt Steinfurt

Maßnahmenvorschläge

23.08.2023

# Inhalt

**1** Handlungsfelder

**2** Maßnahmenvorschläge

**3** Aufbau Maßnahmensteckbrief

**4** Zeitplan und weiteres Vorgehen

# Inhalt

**1** Handlungsfelder

**2** Maßnahmvorschläge

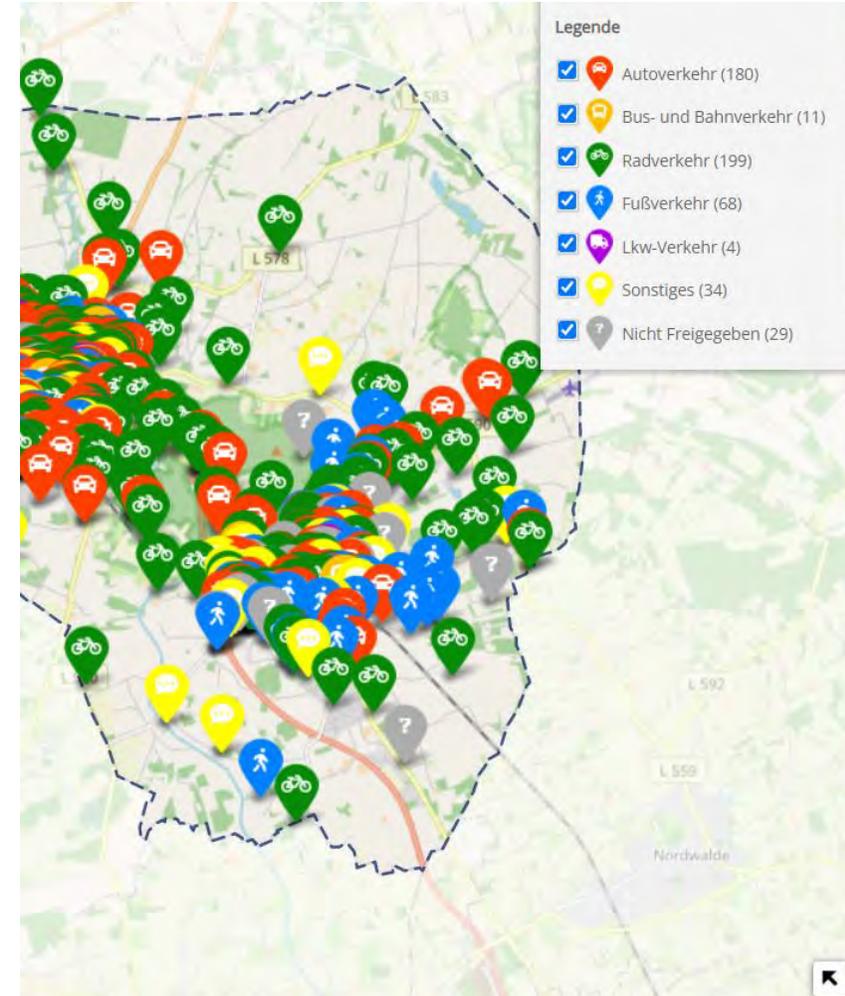
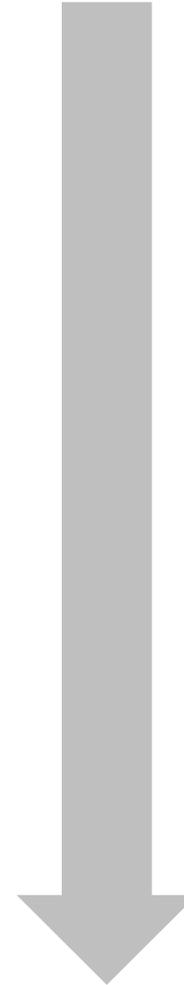
**3** Aufbau Maßnahmensteckbrief

**4** Zeitplan und weiteres Vorgehen

## Definition von Handlungsfeldern



- Ableitung von Handlungsfeldern auf Basis von:
  - ➔ INKA-Befragung und mobigator
  - ➔ Ideenwerkstatt
  - ➔ Arbeitskreis
- Neben den Hauptverkehrsmitteln MIV, ÖPNV, Rad, Fuß werden weitere Handlungsfelder definiert: Lkw, Schülerverkehr sowie Multimodalität und Verwaltung



## Handlungsfelder



### MIV inkl. E-Mobilität

- Gerechte Aufteilung der Verkehrsflächen
  - Ausbau der Ladeinfrastruktur
  - Reduzierung der Geschwindigkeiten in sensiblen Bereichen
  - Abbau der Hol- und Bringverkehre an Schulen
  - Reduzierung der MIV-Wege insbesondere auf kurzen Distanzen
- Umweltbelastungen durch hohen MIV-Anteil konträr zu den Klimaschutzzielen (Klimaneutralität 2040)



### Parken (ruhender Verkehr)

- Ausschließlich kostenlose Parkmöglichkeiten in den Innenstädten
- Gerechte Aufteilung der Verkehrsflächen



### Lkw

- Vermeidung von Lkw-Fahrten durch sensible Bereiche (Durchgangsverkehr)



### ÖPNV

- Verbesserung des Bustaktes innerhalb Steinfurts und in die Region
- Schaffung einer attraktiven Verbindung Burgsteinfurt – Borghorst
- Optimierung der Anbindung der Bahnhöfe/ -haltepunkte mit dem ÖPNV
- Erhöhung des Taktangebotes der RB64
- Verringerung der Trennwirkung der Bahntrasse
- Herstellung Barrierefreiheit

## Handlungsfelder



### Fußverkehr

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



### Radverkehr

- Herstellung eines lückenlosen, sicheren Radwegenetzes (Netzkategorisierung)
- Schaffung einer attraktiven Verbindung Burgsteinfurt – Borghorst
- Verringerung der Trennwirkung des Bagno
- Errichtung sicherer, witterungsgeschützter Radabstellanlagen
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- Gerechte Aufteilung der Verkehrsflächen



### Schülerverkehr

- Reduzierung Hol- und Bringverkehre („Elterntaxis“)
- Schulisches Mobilitätsmanagement



### Multimodalität

- Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander
- Schaffung von attraktiven Mobilitätsdrehscheiben an den Bahnhöfen/ -haltepunkten
- Ausbau der Sharing-Angebote



### Verwaltung

- Zuschuss Jobrad
- Zuschuss 49-Ticket
- Betriebliches/ kommunales Mobilitätsmanagement (Fuhrpark) (Carsharing für betriebliche Zwecke (Carsharing-Anbieter einbinden))
- Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit
- Zur Verfügung stellen von personellen Ressourcen für nachhaltige Mobilität
- Controlling (Modal-Split-Erhebung, Fuß- und Radverkehrszählstellen)

# Inhalt

1 Handlungsfelder

2 **Maßnahmenvorschläge**

3 Aufbau Maßnahmensteckbrief

4 Zeitplan und weiteres Vorgehen

# Maßnahmenvorschläge

Nr	Maßnahme (Vorschlag)	Handlungsfeld	Maßnahmen-konzept	Nr	Maßnahme (Vorschlag)	Handlungsfeld	Maßnahmen-konzept
1	Errichtung von Kreisverkehren	MIV	MIV 1	21	Schaffung eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes	Radverkehr	RAD 1
2	Ausweisung flächendeckend Tempo-30 (nach erfolgter Änderung der StVO)	MIV	MIV 2	22	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen	Radverkehr	RAD 2
3	Aufbau eines Verkehrsmodells	MIV	MIV 3	23	Errichtung Radroute nach Emsdetten	Radverkehr	RAD 3
4	Ausweitung öffentlicher/ halböffentlicher Ladeinfrastruktur	MIV	MIV 4	24	Angebotsausweitung witterungs- und diebstahlsgeschützte Radabstellmöglichkeiten	Radverkehr	RAD 4
5	Modellprojekt "Autoarmes Quartier"	MIV	MIV 5	25	Synchronisierung Lichtsignalanlagen (LSA) mit dem Kfz-Verkehr	Radverkehr	RAD 5
6	K 76n	MIV	MIV 6	26	Einrichtung Fahrradstraßennetz	Radverkehr	RAD 6
7	Parkraumerhebung	MIV	PARK 1	27	Öffnung von Einbahnstraßen	Radverkehr	RAD 7
8	Errichtung Quartiersparkplatz/-garage	MIV	PARK 2	28	Gründung einer ADFC-Ortsgruppe	Radverkehr	RAD 8
9	Verhinderung Lkw-Durchgangsverkehr	LKW	LKW 1	29	Aufnahme in die AGFS NRW	Radverkehr	RAD 9
10	Aufbau E-Mobilität/ Elektrolyse	LKW	LKW 2	30	Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards	Fußverkehr	FUSS 1
11	Mobility-Hub	LKW	LKW 3	31	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten	Fußverkehr	FUSS 2
12	Verbesserung Anbindung/ Verknüpfung des ÖPNV mit dem SPNV	ÖPNV	ÖPNV 1	32	Erweiterung Fußgängerzone Burgsteinfurt	Fußverkehr	FUSS 3
13	Autonomes Shuttle FLEX	ÖPNV	ÖPNV 2	33	Grüne Stadtachse Borghorst	Fußverkehr	FUSS 4
14	Verbesserung Fahrradmitnahme im ÖPNV	ÖPNV	ÖPNV 3	34	Einrichtung von Eltern-Taxi-Haltestellen	Schülerverkehr	SCHÜ 1
15	Barrierefreier Haltestellenausbau	ÖPNV	ÖPNV 4	35	Schulisches Mobilitätsmanagement	Schülerverkehr	SCHÜ 2
16	Errichtung von Mobilstationen	Multimodalität	MULT 1	36	Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement	Schülerverkehr	VERW 1
17	Carsharing-Angebot (betrieblich)	Multimodalität	MULT 2	37	Zur Verfügung stellen von personellen Ressourcen für nachhaltige Mobilität	Schülerverkehr	VERW 2
18	Aufbau eines Fahrradverleihsystem	Multimodalität	MULT 3				
19	Mobilitätsmanagement/ Öffentlichkeitsarbeit für bestimmte Zielgruppen	Multimodalität	MULT 4				
20	Öffentlichkeitswirksame Aktionen/ Kampagnen zum Thema Mobilität	Multimodalität	MULT 5				

# Inhalt

**1** Handlungsfelder

**2** Maßnahmenvorschläge

**3** Aufbau Maßnahmensteckbrief

**4** Zeitplan und weiteres Vorgehen

# Maßnahmensteckbriefe: Bewertungskriterien



## Beschreibung

- textliche Beschreibung der Maßnahmen

## Ziel

- Darstellung der wichtigsten Ziele

## Träger/Akteure/Beteiligte

- Benennung der Träger/Akteure und Beteiligten

## Umsetzungsschritte

- Benennung der nächsten Umsetzungsschritte um die Maßnahme voranzubringen

## Aktueller Sachstand

- Beschreibung des Bearbeitungs-/ Umsetzungsstands

## Wirkung

- Benennung der Wirkung der Maßnahmen

## Kostenschätzung

- Grobe Kostenschätzung sofern möglich, ansonsten Anwendung der Skala siehe rechts zu Kosteneinschätzung

## Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen und Fördermöglichkeiten

- Benennung von Maßnahmen, die zusammengehören, zusammen umgesetzt werden sollten oder Synergieeffekte erzeugen sowie mögliche Fördertöpfe

## Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- Einschätzung zu Personalbedarf innerhalb der Verwaltung

## Umsetzungszeitraum

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                       |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="radio"/>            | beständige und fortlaufende Umsetzung |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | kurzfristige Umsetzung (bis 2026)     |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittelfristige Umsetzung (2026-2032)  |
| <input checked="" type="radio"/> | langfristige Umsetzung (ab 2032)      |

## Kosteneinschätzung

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                    |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| <input type="radio"/>            | keine oder kaum Kosten zu erwarten |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | geringe Kosten zu erwarten         |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittlere Kosten zu erwarten        |
| <input checked="" type="radio"/> | hohe Kosten zu erwarten            |

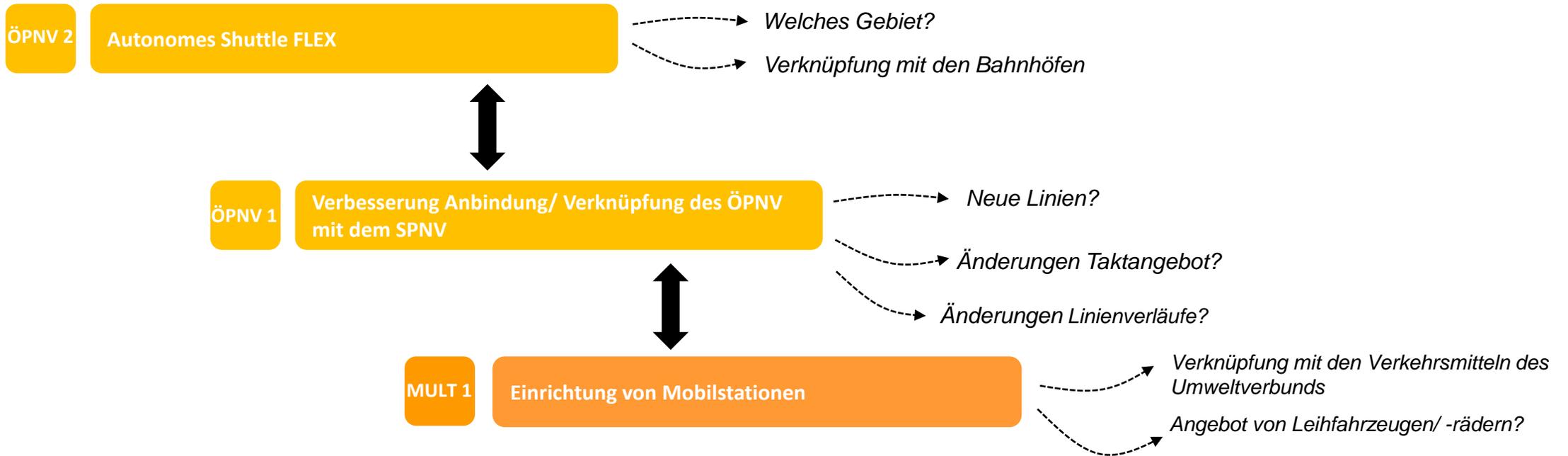
## Wirkung Modal-Split-Ziel

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

# Maßnahmenbündelung

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

## Beispiel:



## Maßnahmenübersicht MIV, ruhender Verkehr und Lkw

### MIV

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

### Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr nimmt insbesondere in den historischen Stadtkernen und den Wohnquartieren erhebliche Flächen im öffentlichen Raum ein. Eine Verkehrswende gelingt nicht nur durch die grundsätzliche Verlagerung von MIV-Wege auf den Umweltverbund, sondern ist gleichbedeutend mit einer Verringerung der Pkw-Anzahl (ca. 30 % bundeweit). In Steinfurt ist der Fokus verstärkt auf die 2. und 3. Wagen zu legen, die oftmals im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. Eine Verringerung des öffentlichen Stellplatzangebotes bzw. das kostenlose Abstellen des Pkw stellt einen wirksamen „Hebel“ hin zur Verkehrswende dar (Push- und Pull-Faktoren).

### Lkw-Verkehr

Der Lkw-Anteil und insbesondere die Lieferverkehre werden zukünftig eher zu- als abnehmen. Dies liegt nicht nur an den Gewerbegebieten in Steinfurt, sondern auch an der zunehmenden Beliebtheit am Online-Handel, der sich zukünftig auch vermehrt auf andere Waren (Lebensmittel, Arzneimittel u. a.) wird. Dadurch wird auch der Schwerlastverkehr zunehmen. Hier gilt es durch frühzeitige Maßnahmen die Verkehre um die sensiblen Bereiche zu lenken und möglichst emissionsarm zu gestalten.

MIV 1

Errichtung von Kreisverkehren

MIV 2

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

MIV 3

Aufbau eines Verkehrsmodells

MIV 4

Ausweitung öffentlicher/ halböffentlicher Ladeinfrastruktur

MIV 5

Modellprojekt "Autoarmes Quartier"

MIV 6

K 76n

PARK 1

Parkraumerhebung

PARK 2

Errichtung Quartiersparkplatz/-garage

LKW 1

Verhinderung Lkw-Durchgangsverkehr

LKW 2

Aufbau E-Mobilität/ Elektrolyse

LKW 3

Mobility-Hub

MIV 1

## Errichtung von Kreisverkehren

Die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen (KVP) trägt einerseits zur Verflüssigung des Verkehrs bei und andererseits reduzieren KVP die Lärm- und Schadstoffbelastungen durch unnötiges „stop and go“. Zudem tritt ein geschwindigkeitshemmender Effekt auf, da KVP in der Regel nicht mit überhöhter Geschwindigkeit durchfahren werden können. Folgende Knotenpunkte sind im Hinblick auf die Errichtung eines KVP u. a. zu prüfen:

### Burgsteinfurt

- Ochtruper Straße/ Mühlenstraße (Straßen.NRW)
- Mühlenstraße/ Wasserstraße (Straßen.NRW)
- Europaring/ Liedekerker Straße (Straßen.NRW)
- Leerer Straße/ Horstmarer Straße (Straßen.NRW/ Kreis Steinfurt)
- Teckenlenburger Straße/ Wettringer Straße (Straßen.NRW)

### Borghorst

- Am Rathaus/ Burgsteinfurter Straße (Straßen.NRW)
- Westfalenring/ Meerstraße (Straßen.NRW)
- Westfalenring/Max-Planck-Straße (Straßen.NRW)

MIV 1

## Errichtung von Kreisverkehren

### Beschreibung

- Umbau von signalisierten/ unsignalisierten Knotenpunkten in KVP

### Ziel

- Lenkung des Verkehrs
- Vermeidung von „stop and go“ und den damit verbundenen erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW

### Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Verkehrsgutachtens für die jeweiligen Knotenpunkte zur Leistungsfähigkeit (nicht <25.000 DTV/24h in der Summe an allen Zufahrten)
- Baulicher Nachweis

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

- >500.000 Euro pro KVP

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

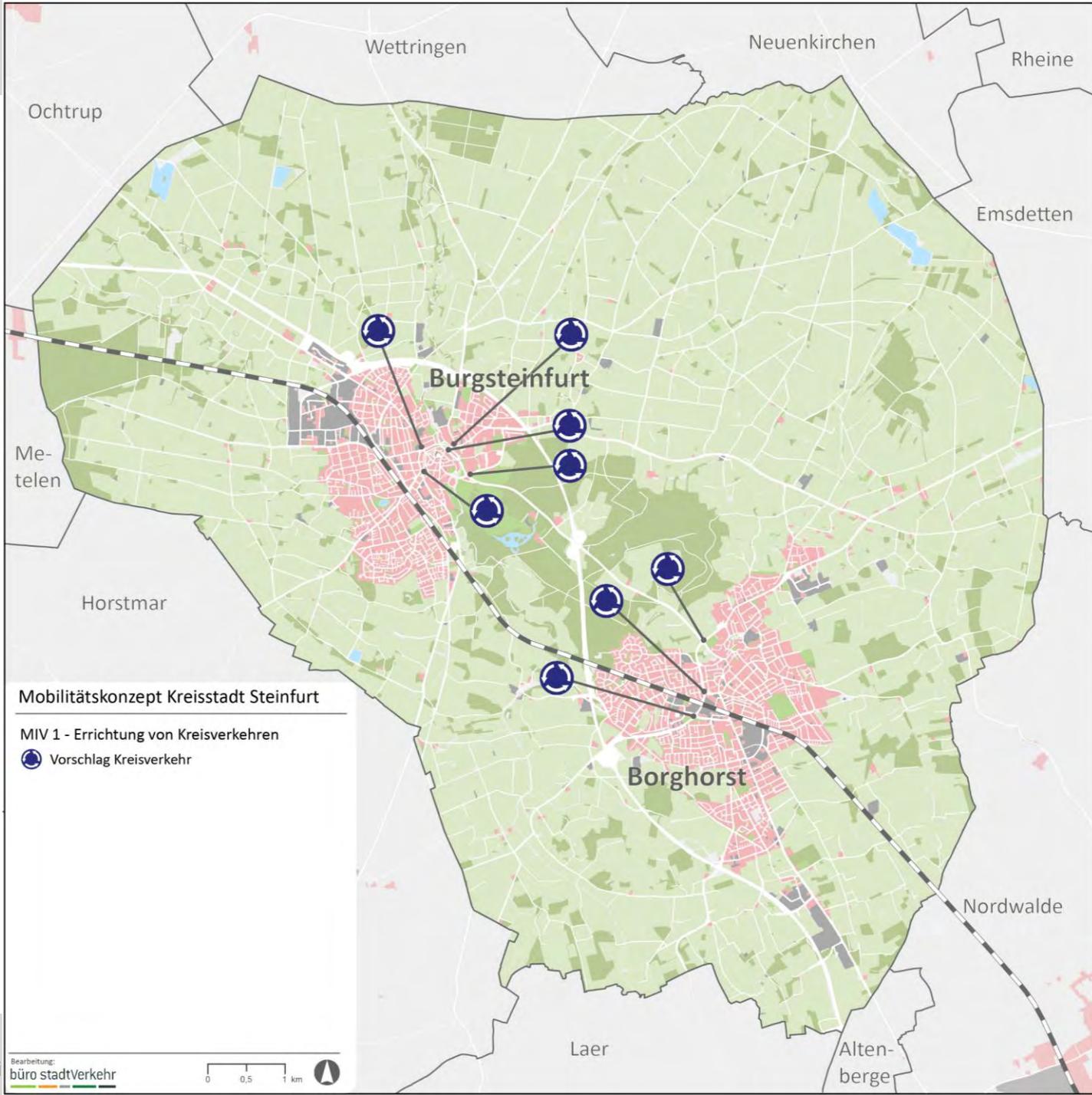
## Errichtung von Kreisverkehren

### Burgsteinfurt

- Ochtruper Straße/ Mühlenstraße (Straßen.NRW)
- Mühlenstraße/ Wasserstraße (Straßen.NRW)
- Europaring/ Liedekerker Straße (Straßen.NRW)
- Leerer Straße/ Horstmarer Straße (Straßen.NRW/ Kreis Steinfurt)
- Teckenlenburger Straße/ Wettringer Straße (Straßen.NRW)

### Borghorst

- Am Rathaus/ Burgsteinfurter Straße (Straßen.NRW)
- Westfalenring/ Meerstraße (Straßen.NRW)
- Westfalenring/Max-Planck-Straße (Straßen.NRW)



MIV 2

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

Bisher entscheidet die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde (Kreisstadt Steinfurt) über das Errichten oder Entfernen von Verkehrszeichen. Eine Ausnahme bildet die streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in unmittelbarer Nähe zu schützenswerten Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Pflegeheimen und Krankenhäuser (§ 45 Abs. 9 StVO). An streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h ist zudem die Anlage von Radverkehrsanlagen im Gegensatz zu Tempo 30-Zonen zulässig.

Eine Änderung der StVO würde die rechtlichen Grundlagen zur bedarfsgerechten Ausweisung von Tempo 30 schaffen. Dies verfolgt die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, welche 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. Für Steinfurt kommen hier folgende Straßen(-abschnitte) in Betracht:

- Burgsteinfurt: Ochtruper Straße (L 510), Mühlenstraße (L 510), Wettringer Straße (L 580), Tecklenburger Straße (L 559), Horstmarer Straße (L580), Leerer Straße (K 76), Bahnhofstraße
- Borghorst: Am Rathaus/ Emsdettener Straße (L 590), Westfalenring/ Altenberger Straße (L 510), Oranienring (K 78), Gantenstraße (K 75), Kolpingstraße/ Nordwalder Straße (K 78)

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

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW

### 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

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

- Reallabor: ca. 30.000 €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



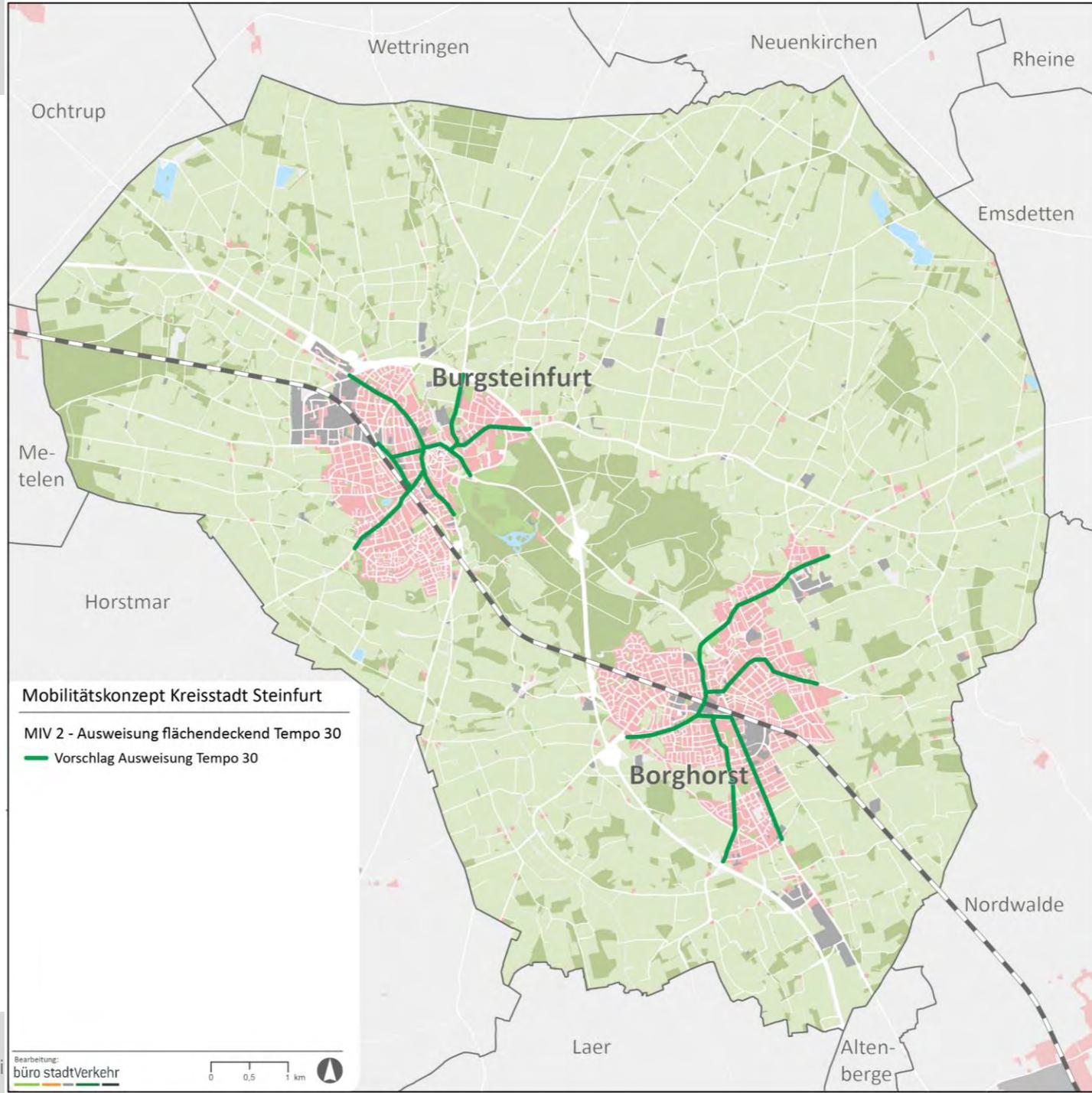
### Fördermöglichkeiten

-

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

### Ausweisung von Tempo 30

- Burgsteinfurt: Ochtruper Straße (L 510), Mühlenstraße (L 510), Wettringer Straße (L 580), Tecklenburger Straße (L 559), Horstmarer Straße (L580), Leerer Straße (K 76), Bahnhofstraße
- Borghorst: Am Rathaus/ Emsdettener Straße (L 590), Westfalenring/ Altenberger Straße (L 510), Oranienring (K 78), Gantenstraße (K 75), Kolpingstraße/ Nordwalder Straße (K 78)



MIV 3

## Aufbau eines Verkehrsmodells

Ein Verkehrsmodell wird grundsätzlich strukturdatenbasierend erstellt und basiert auf mehreren Zellen innerhalb und außerhalb der Kreisstadt Steinfurt. Durch das strukturdatenbasierende Verkehrsmodell ist eine Prognose für das Prognosejahr 2035/40 möglich.

Der Aufbau eines Verkehrsmodells erfolgt mit einem Programm, z. B. PSV oder VISUM, und beinhaltet je nach Programmwahl verschiedene Möglichkeiten zur Ermittlung der Verkehrserzeugung, Verkehrsverteilung, Verkehrsmittelwahlverteilung und die Umlegung auf die jeweiligen Netze. Es ist also möglich, verschiedene Netzfälle für den motorisierten Verkehr oder auch ggf. den ÖPNV und Radverkehr zu simulieren.

Eine wichtige Datenquelle für die Erstellung des Verkehrsmodells kann die bereits durchgeführte Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr darstellen. Eine weitere Grundlage können die Ergebnisse aus den Straßenverkehrszählungen des Landesbetriebs Straßen NRW (Stand 2019) bilden.

Aus der bisherigen Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes haben sich fünf potenzielle Netzfälle zur Berechnung mit einem Verkehrsmodell herauskristallisiert:

1. Netzfall K76n
2. Netzfall Erweiterung Fußgängerzone (Wasserstraße)
3. Netzfall Flächendeckende Ausweisung Tempo 30
4. Netzfall autofreie Innenstadt. 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 (s. MIV 2)
5. Errichtung von Kreisverkehren (s. MIV 1)

MIV 3

## Aufbau eines Verkehrsmodells

### Beschreibung

- Aufbau eines Verkehrssimulationsmodells

### Ziel

- Simulierung von Verkehrsströmen und -belastungen im Straßennetz von Steinfurt
- Verkehrliche Bewertung von Netzfällen anhand von Verkehrsbelastungen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung und Vergabe Aufbau eines Verkehrsmodells

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Bewertung und Einschätzung von Maßnahmen, die das Straßennetz von Steinfurt betreffen
- Basis für weitergehende verkehrliche Untersuchungen und Planungen

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- Hoch, wenn die Pflege/ Betreuung des Modells nach erfolgtem Aufbau bei der Stadt selbst liegt, ansonsten niedrig

### Kostenschätzung

- ca. 30.000 – 50.000 € Aufbau Modell
- ca. 3.000 – 15.000 € Jahresgebühr
- ca. 2.000 – 5.000 € pro Netzfall

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1

MIV 2

### Fördermöglichkeiten

-

MIV 3

## Aufbau eines Verkehrsmodells

Das Verkehrsmodell bedarf einer langfristigen Pflege und Nutzung durch Personal bei der Stadt oder durch einen externen Gutachter. Bei einer langfristigen Nutzung ist unabhängig von der Wahl der Pflege und Nutzung durch internes oder externes Personal eine jährliche Gebühr, die sich an dem Umfang und den Funktionen des Modells bemisst, zwischen 3.000 bis 15.000 € zu entrichten. Hier sind noch keine Kosten für Netzfälle enthalten.

Aus diesem Grund ist vorab zu überlegen, ob der Aufbau eines Verkehrsmodells nur für eine einmalige Berechnung von Netzfällen angedacht ist oder langfristig die Pflege des Modells und weitere Netzfälle zur Berechnung herangezogen werden sollen. Nur bei letztgenanntem Fall ist ein Kauf und die Betreuung des Modells durch die Stadt selbst empfehlenswert.

Eine Möglichkeit für eine regelmäßige Aktualisierung und Fortschreibung des Verkehrsmodells bietet eine turnusmäßige Erhebung zum Mobilitätsverhalten (Haushaltsbefragung) alle fünf Jahre an. Diese Leistung kann wie die Befragung auch ausgeschrieben werden.

MIV 3

## Aufbau eines Verkehrsmodells

### Beschreibung

- Aufbau eines Verkehrssimulationsmodells

### Ziel

- Simulierung von Verkehrsströmen und -belastungen im Straßennetz von Steinfurt
- Verkehrliche Bewertung von Netzfällen anhand von Verkehrsbelastungen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung und Vergabe Aufbau eines Verkehrsmodells

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Bewertung und Einschätzung von Maßnahmen, die das Straßennetz von Steinfurt betreffen
- Basis für weitergehende verkehrliche Untersuchungen und Planungen

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- Hoch, wenn die Pflege/ Betreuung des Modells nach erfolgtem Aufbau bei der Stadt selbst liegt, ansonsten niedrig

### Kostenschätzung

- ca. 30.000 – 50.000 € Aufbau Modell
- ca. 3.000 – 15.000 € Jahresgebühr
- ca. 2.000 – 5.000 € pro Netzfall

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1

MIV 2

### Fördermöglichkeiten

-

MIV 4

## Ausweitung öffentlicher/ halböffentlicher Ladeinfrastruktur

Aufgrund der ländlich geprägten Struktur in Steinfurt wird der Kfz-Verkehr auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Ziel muss es sein, diesen im Hinblick auf die stadtweiten (Klimaneutralität bis 2040) sowie nationalen und europaweiten Ziel-setzungen 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.

Der überwiegende Teil der Bevölkerung Steinfurts 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 → Stadt übernimmt beratende Funktion
- Schaffung von Lademöglichkeiten durch private Betreiber (Einzelhandel/ Versorgungsstandorte, Energiekonzerne usw.) auf öffentlichen/ halböffentlichen Flächen → Stadt übernimmt beratende Funktion
- Kombination mit Ladesäulen für E-Bikes/ Pedelecs

Laut EU-Recht ist es Verteilernetzbetreibern nicht gestattet, Eigentümer von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu sein oder diese Ladepunkte zu entwickeln, zu verwalten oder zu betreiben. Dies wurde im deutschen Recht im Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz - EnWG) im § 7c (Ausnahme für Ladepunkte für Elektromobile, Verordnungsermächtigung) verankert. Ausnahmen sind im Falle regionalen Marktversagens möglich (offene, transparente Ausschreibung ohne Zuschlag für einen Betreiber der Ladepunkte). Um den Ausbau der öffentlichen Ladestruktur zu steuern, wird empfohlen seitens der Kreisstadt Steinfurt folgende Vergabemöglichkeiten zu prüfen: 1. Konzessionierung, 2. Sondernutzungserlaubnis, 3. Ausschreibung & Contracting

MIV 4

## Ausweitung öffentlicher/ halböffentlicher Ladeinfrastruktur

### Beschreibung

- Bereitstellung von Lademöglichkeiten

### Ziel

- Umstellung auf E-Mobilität

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Stadtwerke Steinfurt, private 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

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

- ca. 20.000 – 25.000 € (Konzept)
- Bis zu 3.000 € pro Wallbox

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1

MIV 2

### Fördermöglichkeiten

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

MIV 5

## Modellprojekt „Autoarmes Quartier“

Die Kreisstadt Steinfurt wird bis zum Prognosejahr 2035 laut der Bevölkerungsprognose von IT.NRW um rund 7 % von derzeit knapp 36.000 Einwohnerinnen und Einwohner (EW) auf über 38.000 EW anwachsen. In Burgsteinfurt sind es bis zu zehn, in Borghorst sogar bis zu 18 Baugebiete unterschiedlicher Größenordnungen, welche bis 2030 realisiert werden sollen.

Neben der Bevölkerungszahl werden dann auch die Quell- und Zielverkehre zunehmen. Um den Binnenverkehrsanteil zumindest punktuell zu senken, ist die Ausweisung eines autoarmen Quartiers angedacht. Dieses Quartier kann als Modellprojekt für weitere Quartiere dienen. Für ein erstes Modellprojekt dieser Art böten sich neue Wohnbauflächen naher bestehender Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen an, um den Einsatz des eigenen Pkw per se zu reduzieren. In Kombination mit MIV 6 kommen hier vor allem Quartiere in Burgsteinfurt entlang der K 76n in Frage.

Ein autoarmes Quartier zeichnet sich durch folgende Elemente aus:

- Quartiersgarage/ Parkplatz am Siedlungsrand
- Anpassung Stellplatzschlüssel (ggf. Aufstellung Stellplatzsatzung)
- Verkehrsberuhigte Straßenzüge, die nur in dringenden Fällen befahren werden dürfen (Be- und Entladen) (Einsatzfahrzeuge und städtische Fahrzeuge ausgenommen)
- Generell nachhaltige Bauweise des Quartiers (wenig Flächenversiegelung, begrünte Dächer und/ oder Photovoltaikanlagen usw.)
- Voraussetzung ist ein Einzugsradius von ca. 500 m zur nächsten SPNV-Haltestelle und zu den Versorgungsstandorten
- Integration einer Mobilstation mit Sharingangeboten
- Integration einer Packstation z. B. an der Quartiersgarage/ Parkplatz

MIV 5

## Modellprojekt „Autoarmes Quartier“

### Beschreibung

- Ausweisung eines autoarmen Quartiers

### Ziel

- Förderung nachhaltiger Wohnformen
- Stärkung des Umweltverbundes „Stadt der kurzen Wege“
- Unterstützung nachhaltiger Mobilität in der Bevölkerung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Stadtwerke Steinfurt, Investor

### Umsetzungsschritte

- Prüfung potenzieller Wohnbauflächen zur Umsetzung des Modellprojektes
- Festlegung der Rahmenbedingungen

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Förderung nachhaltiges Wohnen
- Reduzierung der (kurzen) MIV-Wege

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

- Keine, da Bau und Betrieb durch Investor/ Logistikunternehmen
- Denkbar ist aber auch ein städtischer Wohnungsbau

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

MIV 6

## K 76n

Von der Leerer Straße (K 76) bis zum Knotenpunkt Seller Schulweg/ Dieselstraße wird derzeit eine Baustraße errichtet, die zukünftig die K 76n darstellen könnte. Die Errichtung der K 76n ist nicht neu und dient zum einen der Verkehrsberuhigung im westlichen Teil Burgsteinfurts rundum die Leerer Straße (K 76) und zum anderen zur besseren Erschließung des Gewerbegebietes Sonnenschein für den Schwerlastverkehr.

Denkbar ist die Weiterführung der K 76n über die Dieselstraße bis zum Kreisverkehr Ochtruper Straße/ B 54. Dadurch erhält Burgsteinfurt einen „halben“ Ring, der folgende Vorteile mit sich bringt:

- Umstufung der K 76 in eine kommunale Straße (mehr Gestaltungsspielraum für die Kreisstadt Steinfurt, z. B. Rückbau der K 76 zugunsten des Fuß- und Radverkehrs (Umweltstraße), verkehrsberuhigende Maßnahmen, Einrichtung Fahrradstraße)
- Einrichtung eines Schleifensystems wie in niederländischen Städten: keine Durchfahrung des Wohngebietes in Richtung Altstadt und umgekehrt ohne jedoch die Erschließung der Wohngebiete zu verhindern  
→ erheblicher Reisezeitvorteil und Erhöhung Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr in Richtung Altstadt
- Umleitung Durchgangsverkehr aus Richtung Westen über das Gewerbegebiet Sonnenschein zur B 54

MIV 6

## K 76n

### Beschreibung

- Errichtung K 76n

### Ziel

- Entlastung westliches Gebiet von Burgsteinfurt
- Verkehrsberuhigung, Erhöhung Verkehrssicherheit und Reisezeitvorteil Fuß- und Radverkehr in die Altstadt

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt

### Umsetzungsschritte

- Berechnung des Planfalls mit dem Verkehrsmodell
- Abstimmung mit Baulastträgern
- Detailuntersuchungen des Planfalls auf Umsetzung und Umweltverträglichkeit
- Abstimmung mit Flächeneigentümern

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Verkehrsberuhigung, Erhöhung Verkehrssicherheit und Anbindung Fuß/ Rad

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

- Keine Schätzung möglich (umfangreiche Kostenübernahme durch Kreis und Land)

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 3

MIV 5

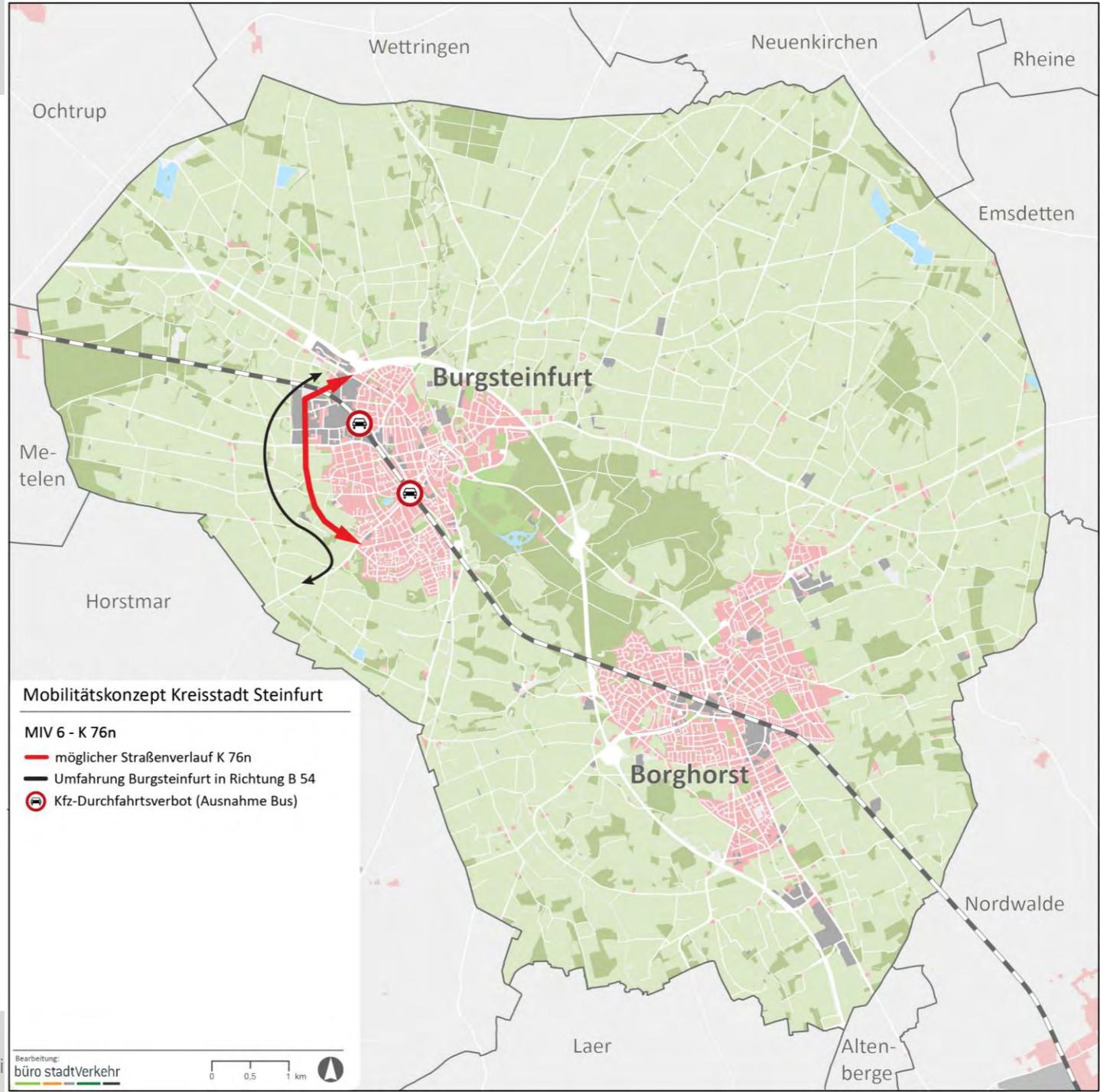
LKW 1

RAD 6

### Fördermöglichkeiten

-

- Weiterführung der K 76n über die Dieselstraße bis zum Kreisverkehr Ochtruper Straße/ B 54.
- Umstufung der K 76 in eine kommunale Straße (mehr Gestaltungsspielraum für die Kreisstadt Steinfurt, z. B. Rückbau der K 76 zugunsten des Fuß- und Radverkehrs (Umweltstraße), verkehrsberuhigende Maßnahmen, Einrichtung Fahrradstraße)
- Einrichtung eines Schleifensystems wie in niederländischen Städten: keine Durchfahung des Wohngebietes in Richtung Altstadt und umgekehrt ohne jedoch die Erschließung der Wohngebiete zu verhindern  
→ erheblicher Reisezeitvorteil und Erhöhung Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr in Richtung Altstadt
- Umleitung Durchgangsverkehr aus Richtung Westen über das Gewerbegebiet Sonnenschein zur B 54



PARK 1

## Parkraumerhebung

Eine Parkraumerhebung gibt Aufschluss über das vorhandene Stellplatzangebot, die Bewirtschaftungsform und die Auslastung der Stellplätze (STP).

Eine Parkraumbewirtschaftung hat den Zweck, zielgerichtet die Steuerung der Nutzung und des Parksuchverkehrs von öffentlichen Stellplätzen zu übernehmen. Die Ziele einer angepassten Parkraumbewirtschaftung sind eine ausgeglichene Parkraumnutzung, die Vermeidung von Parksuchverkehren, eine Verringerung von Lärm- und Umweltbelastungen sowie die Steuerung von Kurz- und Langzeitparkern an den jeweiligen Standorten (Erhöhung der Parkvorgänge). Parkgebühren können in Kombination mit einem verbesserten Angebot im Umweltverbund einen Anreiz schaffen, auf die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen (Push- and Pull-Maßnahmen).

In der Kreisstadt Steinfurt gibt es 17 öffentliche und halböffentliche Parkplätze auf denen rund 700 Stellplätze (STP) erfasst sind (Stand 2023). Bisher ist im gesamten Stadtgebiet kein Stellplatzdefizit festzustellen. Die exakte STP-Anzahl ist im Rahmen einer Parkraumerhebung zu ermitteln (z. B. Dienstag/ Donnerstag und Samstag außerhalb der Ferien/ Feiertage; ggf. mit Markttagen kombinieren). Die Erhebung kann um eine anonymisierte Kennzeichenerfassung ergänzt werden, um die Nutzergruppen ausfindig zu machen. Die Parkdauer und der genaue Zeitraum (tagsüber oder abends bis morgens am Folgetag) geben Aufschluss über bestimmte Nutzergruppen, wie bspw. Beschäftigte oder Anwohner.

Nach der Auswertung der Parkraumerhebung kann ggf. eine Modifizierung der STP in Form eine Anpassung der Bewirtschaftungsform oder eine Reduzierung der STP-Zahl erfolgen. Denkbar ist auch eine dynamische Nutzung der STP, z. B. kann an niedrig frequentierten Tagen eine anderweitige Nutzung der STP bspw. für gastronomische Betriebe in Betracht gezogen werden. Darüber hinaus kann die Aufstellung einer Stellplatzsatzung zur Regulierung der parkenden Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zukünftig hilfreich sein.

PARK 1

## Parkraumerhebung

### Beschreibung

- Erfassung der STP und deren Auslastung an mind. zwei Werktagen

### Ziel

- Schaffung einer Datengrundlage
- Auslastung der STP und Ableitung von Handlungserfordernissen (z. B. Anpassung Parkraumbewirtschaftung, Reduzierung STP)

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt

### Umsetzungsschritte

- Parkraumerhebung zur Erfassung der STP-Anzahl und Auslastung
- Fortlaufende Anpassung, wenn städtebauliche Änderungen dies erfordern

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

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

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

- ca. 10.000 € (Parkraumerhebung)

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 4

### Fördermöglichkeiten

-

PARK 2

## Errichtung Quartiersparkplatz/-garage

Die Bevölkerung der Kreisstadt Steinfurt wird bis zum Prognosejahr 2035/40 laut der Prognose vom Land NRW von 35.880 EW auf gut 38.390 EW anwachsen. Neben der Bevölkerungszahl werden auch die Quell- und Zielverkehre zunehmen. Um den Binnenverkehrsanteil zumindest punktuell zu senken, ist die Ausweisung eines autoarmen Quartiers (s. MIV 5) mit einem entlegenen Parkplatz/ Garage am Siedlungsrand angedacht. Dieses Quartier kann als Modellprojekt für weitere dieser Art dienen.

Für ein erstes Modellprojekt dieser Art böten sich neue Wohnbauflächen (z. B. Weber-Quartier, Friedenau) naher bestehender Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen an, um den Einsatz des eigenen Pkw per se zu reduzieren.

Ein autoarmes Quartier zeichnet sich durch folgende Elemente aus:

- Quartiersgarage/ Parkplatz am Siedlungsrand
- Anpassung Stellplatzschlüssel
- Verkehrsberuhigte Straßenzüge, die nur in dringenden Fällen befahren werden dürfen (Be- und Entladen) (Einsatzfahrzeuge und städtische Fahrzeuge ausgenommen)
- Generell nachhaltige Bauweise des Quartiers (wenig Flächenversiegelung, begrünte Dächer und/ oder Photovoltaikanlagen usw.)
- Voraussetzung ist ein Einzugsradius von ca. 500 m zur nächsten SPNV-Haltestelle und zu den Versorgungsstandorten
- Integration einer Mobilstation mit Sharingangeboten
- Integration einer Packstation z. B. am Quartiersparkplatz/ an der -garage

PARK 2

## Errichtung Quartiersparkplatz/-garage

### Beschreibung

- Modellprojekt: Errichtung Quartiersparkplatz/ -garage in einem autoarmen Quartier

### Ziel

- Förderung nachhaltiger Wohnformen
- Stärkung des Umweltverbundes „Stadt der kurzen Wege“
- Unterstützung nachhaltiger Mobilität in der Bevölkerung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Stadtwerke, privater Investor

### Umsetzungsschritte

- Prüfung potenzieller Wohnbauflächen zur Umsetzung des Modellprojektes
- Festlegung der Rahmenbedingungen

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Förderung nachhaltiges Wohnen
- Reduzierung der (kurzen) MIV-Wege

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

- Keine, da Bau und Betrieb durch Investor
- Möglicher städtischer Wohnungsbau

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1

MIV 2

MIV 2

### Fördermöglichkeiten

-

LKW 1

## Verhinderung Lkw-Durchgangsverkehr

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 (VRS)/mobil-im-rheinland. Die Kreisstadt Steinfurt ist bisher noch nicht an diesem Projekt beteiligt (im Gegensatz zu den benachbarten Kommunen Wetringen und Nordwalde). Die aktuellen Verkehrsbelastungszahlen des Landesbetriebs Straßen NRW zeigen, dass in Steinfurt kein akuter Handlungsbedarf besteht. Die B 54 wickelt den überörtlichen Verkehr weitestgehend ab.

Dennoch: Ziel des Projektes ist es, im gesamten Bundesland, unter Federführung von mobil-im-Rheinland, ein Vorrangroutennetz für Lkw festzulegen, ein Festfahren von Lastkraftwagen zum Beispiel unter zu niedrigen Brücken oder in Wohngebieten sowie die Nutzung von ungeeigneten Straßen durch Lastkraftwagen zu verhindern. 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.

LKW 1

## Verhinderung Lkw-Durchgangsverkehr

### Beschreibung

- Verhinderung von Lkw-Durchgangsverkehr durch Teilnahme an bundesweitem Navigationsprogramm SEVAS

### Ziel

- Vorrangnetz für Lkw
- Kanalisierung und Lenkung des Lkw-Verkehres abseits der Autobahn

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, VRS/mobil-im-rheinland

### Umsetzungsschritte

- Anmeldung beim VRS

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Verringerung der Verkehrsbelastung durch Lkw-Verkehr abseits des Vorrangnetzes

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

### Fördermöglichkeiten

- Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)

LKW 2

## Aufbau E-Mobilität/ Elektrolyse

Der Umstieg auf umweltfreundliche, treibhausgasneutrale Antriebe schreitet voran, nicht zuletzt durch das Aus für die Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennermotor bis 2035. Daher spielen elektrisch betriebene Fahrzeuge aufgrund des technologischen Fortschritts und Ausgereiftheit der Technologie die Hauptrolle. Dabei sind hauptsächlich batteriebetriebene Fahrzeuge im Einsatz, deren Reichweite aktuell noch bei durchschnittlich 400 km bei 50 km/h liegt. Daher kommen insbesondere in ländlichen Räumen, in dem die Reichweite der Fahrzeuge eine wesentliche Rolle spielt, die Nutzung von Brennstoffzellen-Fahrzeuge (FCEV) in Betracht. Diese werden mit Wasserstoff (H2) betrieben, welcher weniger wiegt und daher mehr Energie gespeichert und transportiert werden kann.

Die Herstellung von grünem Wasserstoff mittels Strom (Elektrolyse) setzt eine Stromerzeugung aus alternativen Energien voraus, welche im Kreis Steinfurt im überdurchschnittlichen Maße vorhanden sind. In einer H2-Studie (2023) wurden verschiedene Tankstellenstandorte, zwei Produktionsstätten (Autohaus Willbrand und Rolinck Privatbrauerei) und Speichermöglichkeiten für grünen Wasserstoff grob untersucht.

Derzeit sind 7 wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Kreis Steinfurt/ Nachbarkommunen zugelassen. Zukünftig sollen gerade betriebliche Fuhrparks, Busse und Lkws auf Wasserstoffbetrieb umsteigen. Gerade Busse und Lkws sind auf große Reichweiten angewiesen. Bis 2025 sind 67 und bis 2030 392 FCEV im Kreis Steinfurt prognostiziert, wodurch eine entsprechende Tankstelleninfrastruktur und Speicherung des Wasserstoffes notwendig ist.

LKW 2

## Aufbau E-Mobilität/ Elektrolyse

### Beschreibung

- Erhöhung der Anzahl an Brennstoffzellen-Fahrzeugen, Errichtung einer Wasserstoff-tankstelle und Herstellung des Wasserstoffs aus regenerativen Energien

### Ziel

- Umstellung von betrieblichen Fahrzeugen und Nutzfahrzeugen auf Wasserstoffbetrieb
- Reduzierung der CO2-Emissionen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Private

### Umsetzungsschritte

- Moderierter Prozess mit potenziellen Stakeholdern durch die Kreisstadt Steinfurt

### Aktueller Sachstand

- Empfehlungen aus der Wasserstoffstudie für die Kreisstadt Steinfurt (2023)

### Wirkung

- Reduzierung der CO2- und Lärmemissionen

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

- Errichtung und Betrieb durch Private

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

### Fördermöglichkeiten

-

LKW 3

## Mobility-Hub

Die Belieferung in den beiden Stadtkernen erfolgt bspw. mit E-Lastenrädern oder kleineren E-Fahrzeugen, wodurch die Verkehrs- und Umweltbelastungen erheblich gesenkt werden. Generell sind bei einem solchen Vorhaben die Zusammenhänge, Abhängigkeiten und Notwendigkeiten im Zuge regionaler und globaler Lieferketten zu berücksichtigen. Alle relevanten Fragestellungen, Untersuchungen sowie Potenziale eines Hubs sind im Vorfeld näher zu untersuchen. Zudem ist die frühzeitige Einbindung und Abstimmung mit allen relevanten Akteuren aus Handel, Logistik und Öffentlichkeit notwendig. Der Betrieb eines solchen Hubs wird von einem privaten Investor sichergestellt.

Als ergänzende logistische Maßnahme wird die Errichtung einer Lieferstation an den beiden Bahnhöfen geprüft. Diese kann von sämtlichen Paketzustellern sowie vom stationären Einzelhandel genutzt werden. Die Corona-Pandemie hat den Online-Handel enorm beflügelt, so dass der stationäre Einzelhandel ins Hintertreffen geraten ist. Durch die Bereitstellung der Lieferstation können Kunden ihre Ware online im stationären Einzelhandel ordern, in die Lieferstation durch den Einzelhändler zustellen lassen und dort abholen (click+collect).



City-Logistik Lastenrad (Hermes)



City-Logistik Lastenrad (DHL)

LKW 3

## Mobility-Hub

### Beschreibung

- Prüfung Errichtung eines Mobility Hubs

### Ziel

- Reduzierung der Verkehrsbelastungen mit großen Lieferfahrzeugen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Private

### Umsetzungsschritte

- Prüfung/ Studie zur Errichtung eines Hubs
- Prüfung Flächenverfügbarkeiten

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

- Errichtung und Betrieb durch Private

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

### Fördermöglichkeiten

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Förderrichtlinie "Städtische Logistik"

## Maßnahmenübersicht ÖPNV

### ÖPNV

Die verbesserte Anbindung der Bahnhöfe und bedeutsamer Ziele sowie der Ausbau des Bahnhofes Burgsteinfurt zur Mobilitätsdrehscheibe sind die zentralen Bausteine zur Stärkung des ÖPNV im Binnen- und Pendlerverkehr.

Der ÖPNV bildet gemeinsam mit dem Radverkehr das Rückgrat der umweltfreundlichen Mobilität in Steinfurt. Hier gilt es die Vernetzung und Ergänzung beider Verkehrsmittel zu verbessern.

ÖPNV 1

Verbesserung Anbindung/ Verknüpfung des ÖPNV mit dem SPNV

ÖPNV 2

Autonomes Shuttle FLEX

ÖPNV 3

Verbesserung Fahrradmitnahme im ÖPNV

ÖPNV 4

Barrierefreier Haltestellenausbau

ÖPNV 1

## Verbesserung Anbindung/ Verknüpfung des ÖPNV mit dem SPNV

Der Umstieg zwischen Bus und Bahn ist an den beiden Bahnhöfen in Burgsteinfurt und Borghorst sowie am Bahnhofhaltepunkt Grottenkamp zu optimieren. Gerade im Hinblick auf eine Stärkung des Umweltverbundes ist ein auf die RB 64 abgestimmtes Taktangebot im Busverkehr unerlässlich. Die Bedeutung der Bahnhöfe und des Bahnhofhaltepunktes werden durch die täglichen Ein- und Aussteiger noch einmal untermauert:

- Steinfurt-Borghorst mit täglich ca. 1.300 Ein- und Ausstiegen
- Steinfurt-Burgsteinfurt mit täglich ca. 3.000 Ein- und Ausstiegen
- Steinfurt-Grottenkamp mit täglich ca. 500 Ein- und Ausstiegen

Im Hinblick auf die Einrichtung eines ÖPNV-Shuttles zwischen beiden Stadtteilen (s. ÖPNV 5) ist eine Anpassung des Taktangebotes sinnvoll, wie z. B. auf der Buslinie R 80 in Richtung Rheine (s. ÖPNV 3).

ÖPNV 1

## Verbesserung Anbindung/ Verknüpfung des ÖPNV mit dem SPNV

### Beschreibung

- Verbesserung der Anbindung an die Bahnhöfe und den Bahnhofhaltepunkt

### Ziel

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander
- Durchgehende ÖPNV-Anbindung an die Bahnhöfe/ den Bahnhofhaltepunkt

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Verkehrsunternehmen

### Umsetzungsschritte

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

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

ÖPNV 2

## Autonomes Shuttle FLEX

Die Anbindung von bedeutsamen Zielen soll durch ein autonom fahrendes Shuttle verbessert werden, d. h. Umsteigezeiten werden angepasst und die Fahrzeit verringert. Hierfür ist die Einführung eines Shuttles als Ergänzung in den Schwachverkehrszeiten (SVZ) und in Räumen schwacher Nachfrage denkbar. Das Shuttle verfügt über folgende Ausstattung bzw. weist folgende Merkmale auf:

- Einsatz barrierefreier Kleinbusse (Linienbetrieb und On-Demand)
- Digitale Buchungsmöglichkeit (App) und Integration in den NWL-Tarif
- Kosten entstehen vornehmlich durch den Betrieb und nicht durch die Anschaffung der Fahrzeuge
- Kein Parallelangebot zum bestehenden ÖPNV-Angebot, sondern nur zu SVZ und in Räumen schwacher Nachfrage, wenn kein attraktives Busangebot besteht

Eine Stakeholderanalyse bzgl. der Einrichtung eines autonom fahrenden Shuttles ist bereits seitens der Stadt in Planung. Angedacht ist ein Verkehrsversuch im Rahmen der Landesgartenschau 2029 in Steinfurt.

Aufgrund der geringen Reisegeschwindigkeit des Shuttles (max. 30km/h) kommen zunächst nur kurze Strecken für den Betrieb in Frage. Langfristig können jedoch auch größere Distanzen überbrückt werden, z. B. auch von Burgsteinfurt nach Borghorst. Im Zuge der perspektivischen Einrichtung eines Shuttles zwischen den beiden Stadtteilen ist es überlegenswert, ob die Stadtwerke Steinfurt als ÖPNV-Aufgabenträger in Erscheinung tritt, um selbstständig und schneller über Linien- und Taktangebote entscheiden zu können. Hierfür ist die Gründung einer Verkehrsgesellschaft notwendig.

ÖPNV 2

## Autonomes Shuttle FLEX

### Beschreibung

- Einrichtung eines durchgehenden ÖPNV-Angebotes zwischen Burgsteinfurt und Borghorst Mo-So

### Ziel

- Bessere Anbindung der Stadtteile und an den SPNV

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister

### Umsetzungsschritte

- Einführung als Testbetrieb zur Ermittlung der Nachfrage

### Aktueller Sachstand

- Stakeholderanalyse in Planung

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- hoch

### Kostenschätzung

- ca. 420.000 € für 3,5 Jahre

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



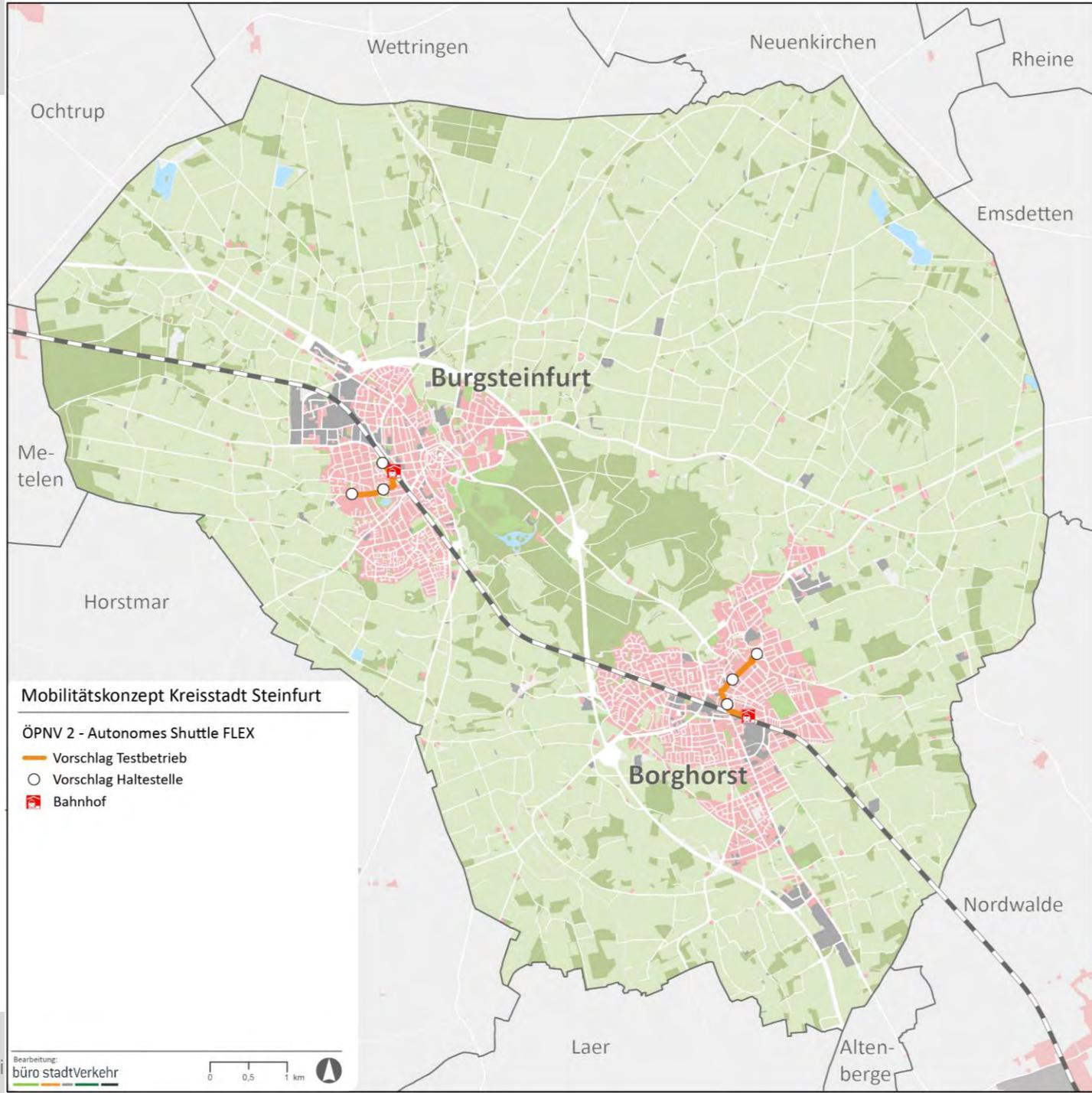
### Fördermöglichkeiten

- Landessonderprogramm Mobil im ländlichen Raum des Landes NRW
- ca. 70 % Förderquote (ca. 300.000 €)

## Autonomes Shuttle FLEX

Das Shuttle kann auf folgenden Strecken im Rahmen eines Testbetriebes erprobt werden:

- Burgsteinfurt Bahnhof – Fachhochschule Münster Campus Steinfurt oder
- Bahnhof Borghorst – Uniklinikum Münster (UKM)
- Testbetrieb als Linienbetrieb und On-Demand über 3,5 Jahre im Rahmen eines INTERREG-Projektes (FLEX)
- Leasing eines Fahrzeuges über 3 Jahre
- Kostenschätzung ca. 420.000 €
- Fördersumme: ca. 300.000 €



ÖPNV 3

## Verbesserung Fahrradmitnahme im ÖPNV

Die Mitnahme des eigenen Fahrrads in Bussen und Bahnen wird sowohl aus den Beteiligungsformaten als auch im ADFC-Fahrradklima-Test 2022 in Steinfurt negativ bewertet. Die Mitnahme von Fahrrädern ist insbesondere im Bus aufgrund des geringen Platzangebotes begrenzt.

Der neu einzurichtende ÖPNV-Shuttle zwischen beiden Stadtteilen bietet die Chance eine verbesserte Mitnahme im Bus anzubieten, z. B. mittels Fahrradanhänger. Somit kann das Fahrrad als Zu- und Abbringer sowie auch in den kalten und wetterunbeständigen Jahreszeiten genutzt und mit dem Bus kombiniert werden.

Die verbesserte Mitnahme von Fahrrädern im SPNV ist perspektivisch im Rahmen der Umsetzung des S-Bahn-Konzeptes Münster bis 2040 zu erwarten.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Distanzen sowohl innerhalb der Stadtteile als auch zwischen diesen als fahrradfreundlich bezeichnet werden können. Aus diesem Grund hat die Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖPNV keine hohe Priorität.

ÖPNV 3

## Verbesserung Fahrradmitnahme im ÖPNV

### Beschreibung

- Verbesserte Mitnahmemöglichkeiten/ Erhöhung Platzkapazitäten für Fahrräder in Bussen und Bahnen

### Ziel

- Verbesserung der Kombination von Rad und Bus/ Bahn

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister

### Umsetzungsschritte

- Erhöhung Platzkapazitäten im Rahmen der Einführung eines ÖPNV-Shuttles

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MULT 1

### Fördermöglichkeiten

- Landessonderprogramm Mobil im ländlichen Raum des Landes NRW

ÖPNV 4

## Barrierefreier Haltestellenausbau

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

Derzeit sind ?? Haltestellen in Steinfurt barrierefrei ausgebaut. Insgesamt ?? Haltestellen weisen noch keine Barrierefreiheit auf.

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.

ÖPNV 4

## Barrierefreier Haltestellenausbau

### Beschreibung

- Barrierefreier Haltestellenausbau

### Ziel

- Flächendeckende barrierefreie Gestaltung der Haltestellen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Straßenbaulasträger, NWL, Verkehrsunternehmen

### Umsetzungsschritte

- Umsetzung gemäß NVP Kreis Steinfurt

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

### Fördermöglichkeiten

- Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW

## Maßnahmenübersicht Multimodalität

### Inter- und Multimodalität

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 Steinfurt stellen die Bahnhöfe bedeutsame interkommunale Mobilitätsdrehscheiben dar. Von hier bestehen hochwertige SPNV-Angebote in die umliegenden Kommunen, allen voran in das Oberzentrum Münster. Darüber hinaus stellen der Aufbau bzw. Ausbau des betrieblichen Carsharing-Angebotes sowie verschiedene Kampagnen und Aktionen das Thema Mobilität in der Öffentlichkeit verankern. Perspektivisch könnte die Einrichtung eines Fahrradverleihangebotes eine sinnvolle Ergänzung darstellen.

- MULT 1** Errichtung von Mobilstationen
- MULT 2** Carsharing-Angebot (betrieblich)
- MULT 3** Aufbau eines Fahrradverleihsystem
- MULT 4** Mobilitätsmanagement/ Öffentlichkeitsarbeit für bestimmte Zielgruppen
- MULT 5** Öffentlichkeitswirksame Aktionen/ Kampagnen zum Thema Mobilität

MULT 1

## Errichtung von Mobilstationen

In der Kreisstadt Steinfurt sind gemäß dem Konzept des Nahverkehrs Westfalen Lippe (NWL) insgesamt drei Mobilstationen zur Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes an den Bahnhöfen Borghorst und Burgsteinfurt sowie in der Mühlenstraße in Planung. An diesen können die Verkehrsmittel Rad, Bus und Bahn miteinander kombiniert werden. Die Stationen dienen in erster Linie zur Stärkung des Umweltverbundes im interkommunalen Kontext. Grundvoraussetzung zur Förderung einer Mobilstation ist die Barrierefreiheit der jeweiligen ÖPNV/ SPNV-Anlagen (Ausbau kann auch gleichzeitig erfolgen).

Der Bahnhof Borghorst (1.000 bis 2.000 Fahrgäste am Tag) verfügt bereits über folgende bedeutsame Ausstattungsmerkmale:

- Aushangfahrplan Bus und Zug
- Barrierefreiheit Bus (teilweise) und Barrierefreiheit Zug
- B+R-Anlage (überdacht)
- Digitale Fahrgastinformation (DFI) (Zug)
- Sitzgelegenheiten
- Uhr
- Wetterschutz

Folgende Elemente der Mindestausstattung sind nachzurüsten:

- Beschilderung im mobil.nrw-Design (z. B. Säule/Stele: 15.000 €)
- DFI (Bus) (30.000 €)
- Fahrkartenverkauf (z. B. Fahrkartenautomat: 21.000 €)
- Tarifbedingungen (1.000 €)
- Umgebungsplan (1.000 €)
- WLAN-Hotspot (2.400 €)

MULT 1

## Errichtung von Mobilstationen

### Beschreibung

- Einrichtung von insgesamt drei Mobilstationen an den Bahnhöfen sowie Mühlenstr.
- Planungswettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofes Burgsteinfurt

### Ziel

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander
- Aufwertung Bahnhof Burgsteinfurt zur Mobilitätsdrehscheibe

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, NWL, DB

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung Planungswettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofes Burgsteinfurt

### Aktueller Sachstand

- Konzept zur Planung und Umsetzung der Mobilstationen im Kreis Steinfurt in Arbeit

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

- Bahnhof Borghorst ca. 70.000 €
- Bahnhof Burgsteinfurt ca. 55.000 €
- Haltestelle Mühlenstraße ca. 70.000 €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

MULT 1

## Errichtung von Mobilstationen

Der Bahnhof Burgsteinfurt (2.000 bis 5.000 Fahrgäste am Tag) verfügt bereits über folgende bedeutsame Ausstattungsmerkmale:

- Aushangfahrplan Bus und Zug
- Barrierefreiheit Bus (teilweise) und Zug (teilweise)
- B+R-Anlage (nicht überdacht)
- DFI (Zug)
- Fahrkartenverkauf
- Sitzgelegenheiten
- Tarifbedingungen
- Uhr
- Umgebungsplan
- Wetterschutz

Folgende Elemente der Mindestausstattung sind nachzurüsten:

- Beschilderung im mobil.nrw-Design (z. B. Säule/Stele: 22.500 €)
- DFI (Bus) (30.000 €)
- WLAN-Hotspot (2.400 €)

MULT 1

## Errichtung von Mobilstationen

### Beschreibung

- Einrichtung von insgesamt drei Mobilstationen an den Bahnhöfen sowie Mühlenstr.
- Planungswettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofes Burgsteinfurt

### Ziel

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander
- Aufwertung Bahnhof Burgsteinfurt zur Mobilitätsdrehscheibe

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, NWL, DB

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung Planungswettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofes Burgsteinfurt

### Aktueller Sachstand

- Konzept zur Planung und Umsetzung der Mobilstationen im Kreis Steinfurt in Arbeit

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

- Bahnhof Borghorst ca. 70.000 €
- Bahnhof Burgsteinfurt ca. 55.000 €
- Haltestelle Mühlenstraße ca. 70.000 €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

MULT 1

## Errichtung von Mobilstationen

Die Haltestelle Mühlenstraße (Fahrgäste pro Tag: keine Angaben) verfügt bereits über folgende bedeutsame Ausstattungsmerkmale:

- Aushangfahrplan Bus
- Barrierefreiheit Bus (teilweise)
- B+R-Anlage (nicht überdacht)
- Carsharingstation
- Sitzgelegenheiten
- Uhr
- Umgebungsplan
- Wetterschutz

Folgende Elemente der Mindestausstattung sind nachzurüsten:

- Beschilderung im mobil.nrw-Design (z. B. Säule/Stele: 15.000 €)
- DFI (Bus) (30.000 €)
- Fahrkartenverkauf (z. B. Fahrkartenautomat: 21.000 €)
- Tarifbedingungen (1.000 €)
- WLAN-Hotspot (2.400 €)

MULT 1

## Errichtung von Mobilstationen

### Beschreibung

- Einrichtung von insgesamt drei Mobilstationen an den Bahnhöfen sowie Mühlenstr.
- Planungswettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofes Burgsteinfurt

### Ziel

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander
- Aufwertung Bahnhof Burgsteinfurt zur Mobilitätsdrehscheibe

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, NWL, DB

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung Planungswettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofes Burgsteinfurt

### Aktueller Sachstand

- Konzept zur Planung und Umsetzung der Mobilstationen im Kreis Steinfurt in Arbeit

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

- Bahnhof Borghorst ca. 70.000 €
- Bahnhof Burgsteinfurt ca. 55.000 €
- Haltestelle Mühlenstraße ca. 70.000 €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

MULT 1

## Errichtung von Mobilstationen

### Umgestaltung Bahnhofsareal Burgsteinfurt

Der Bahnhof Borghorst ist bereits vor einigen Jahren umgestaltet worden und verfügt u. a. über 150 überdachte Radabstellanlagen. Der Bahnhof in Burgsteinfurt besitzt zwar eine Sammelabstellanlage für bis zu 100 Räder und weitere 40 unüberdachte Radabstellmöglichkeiten sowie die Verknüpfung zum regionalen Busverkehr, genügt jedoch in der Ausstattung und Qualität der Angebote nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Insbesondere in der Hauptverkehrszeit (HVZ) stößt der Bahnhof an seine Kapazitätsgrenzen, wenn Berufspendler, Schülerinnen und Schüler sowie Studierende zur selben Zeit am Bahnhof aufeinander treffen (2.000 bis 5.000 Fahrgäste am Tag). Zudem verläuft hier die wichtige interkommunale Radachse nach Rheine und Coesfeld (Radbahn) sowie die geplante internationale Radroute von Zwolle über Enschede und Steinfurt bis nach Münster.

Daher wird ein Planungswettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofsareals in Burgsteinfurt in Aussicht gestellt. In diesem sollen die Mobilitätsbedürfnisse sämtlicher Nutzergruppen unter Berücksichtigung stadtgestalterischer Ansprüche sowie im Hinblick der Klimaneutralität der Kreisstadt Steinfurt bis 2040 berücksichtigt werden.

MULT 1

## Errichtung von Mobilstationen

### Beschreibung

- Einrichtung von insgesamt drei Mobilstationen an den Bahnhöfen sowie Mühlenstr.
- Planungswettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofes Burgsteinfurt

### Ziel

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander
- Aufwertung Bahnhof Burgsteinfurt zur Mobilitätsdrehscheibe

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, NWL, DB

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung Planungswettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofes Burgsteinfurt

### Aktueller Sachstand

- Konzept zur Planung und Umsetzung der Mobilstationen im Kreis Steinfurt in Arbeit

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

- Bahnhof Borghorst ca. 70.000 €
- Bahnhof Burgsteinfurt ca. 55.000 €
- Haltestelle Mühlenstraße ca. 70.000 €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

MULT 2

## Carsharing-Angebot (betrieblich)

Das bestehende Carsharing-Angebot mit drei Fahrzeugen (GmbH) in Burgsteinfurt ermöglicht es insbesondere Personen, die nur gelegentlich einen Pkw benötigen, auf die Anschaffung eines eigenen Pkw zu verzichten, bzw. einen eigenen Pkw abzuschaffen. Dies verringert zum einen die privaten und öffentlich benötigten Stellplätze und führt zum anderen dazu, dass sich die Anzahl der Pkw-Fahrten insgesamt verringert und vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt werden. An folgenden Standorten kann ein Fahrzeug geliehen werden (standortbezogenes System):

- Parkplatz Mühlenstraße
- Stegerwaldstraße 39 (FH Münster)
- Wettringer Straße (Rolinck)

Zukünftig sollen auch die Mitarbeitenden der Stadt- und Kreisverwaltung sowie weitere interessierte Unternehmen auf ein betriebliches Carsharing-Angebot zurückgreifen können. Dies besteht bereits, lässt aber in der Nutzung noch Luft nach oben. Es ist zu prüfen, ob die bestehenden Fурparks zusammengelegt werden können oder ob die Errichtung einer eigenen Mobilstation bspw. im Gewerbegebiet Sonnenschein sinnvoll ist.

Anhand einer Befragung der Mitarbeitenden in interessierten Unternehmen können die Potenziale zur Einführung eines betrieblichen Fурparks und weiterer Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes auf dem Weg zur Arbeit ermittelt werden. Mögliche Fragen richten sich an den Wohnort, das genutzte Verkehrsmittel und die Akzeptanz für betriebliche Mobilitätslösungen (Jobrad, ÖPNV-Ticket, Fahrgemeinschaften etc.) der Mitarbeitenden.

MULT 2

## Carsharing-Angebot (betrieblich)

### Beschreibung

- Angebot umweltfreundlicher Mobilitätsangebote in Betrieben

### Ziel

- Verringerung der betrieblichen Pkw-Fahrten
- Verlagerung der Nutzung des MIV auf den Umweltverbund

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, ggf. private Anbieter

### Umsetzungsschritte

- Befragung der Mitarbeitenden zum Mobilitätsverhalten
- Potenzial/- Stakeholderanalyse
- Ausbau/ Schaffung betrieblicher Mobilitätslösungen
- Ggf. Erhöhung der Anzahl an E-Fahrzeugen im Carsharing

### Aktueller Sachstand

- Carsharing-Angebot für die Öffentlichkeit vorhanden (3 Fahrzeuge)

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

MULT 3

## Aufbau eines Fahrradverleihsystem

Als Standorte für ein stationsgebundenes Fahrradverleihangebot bieten sich in erster Linie die vier geplanten Mobilstationen an. Zusätzlich können an wichtigen Zielen, wie z. B. Bushaltestellen, Innenstädten sowie Versorgungs- und Bildungsstandorte, entsprechende Angebote etabliert werden.

Eine Umsetzung könnte stufenweise erfolgen. Dazu sind Gespräche mit potentiellen Anbietern sowie den benachbarten Kommunen und dem Kreis zu führen. Ein potenzielles Leihangebot 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. Da die Bewohnerinnen und Bewohner Steinfurts jedoch eine hohe Fahrradbesitzquote aufweisen, ist die Etablierung eines stationsgebundenen Fahrradverleihsystem nicht unbedingt zu empfehlen. Gut 91 % der Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad, 71 % über zwei oder mehr Räder (Haushaltsbefragung 2022). Ein stationsungebundenes Angebot (free-floating) ist aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur und den kurzen Wegen innerhalb der Stadtteile ebenfalls nicht zielführend.

MULT 3

## Aufbau eines Fahrradverleihsystem

### Beschreibung

- Einrichtung und Unterhaltung eines stationsgebundenen Fahrradverleihsystems

### Ziel

- Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, private Anbieter

### Umsetzungsschritte

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

### Aktueller Sachstand

- Carsharing-Angebot für Stadt- und Kreisverwaltung vorhanden

### Wirkung

- Erhöhung des Radverkehrsanteils

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MULT 1

### Fördermöglichkeiten

-

MULT 4

## 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 ist notwendig gezielt Nutzergruppen anzusprechen und auf die Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen. Bei **kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagement** können dies folgende Punkte sein:

- Bildung von Fahrgemeinschaften
- Nutzung des ÖPNV (Jobticket) und des Fahrrads
- Einrichtung von Car- und Bikesharingsystemen
- Nutzung der betrieblichen Carsharingflotte durch die Bevölkerung außerhalb der Dienstzeiten am Wochenende Bereitstellung und Bezuschussung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern
- Nutzung von Angeboten der IHK zur Ausbildung von Mitarbeitenden zu betrieblichen Mobilitätsmanagern
- Schaffung von regelmäßigen Beratungs- und Informationsangeboten für Betriebe

Bei **schulischem Mobilitätsmanagement** gibt es folgende „Hebel“:

- Einführung „Walking Busse“
- Überprüfung und Einführung einzelner Elterntaxihaltstellen an den Grundschulen und weiterführenden Schulen mit steuernder Wirkung
- Fahrradcheck/ -kontrollen an Schulen
- Verkehrserziehung im Unterricht, Arbeitskreis Mobilität/ Schule, Verkehrsparcours
- Jährlicher Projekttag in den Schulen zum Thema Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung (Klimawandel) gemeinsam mit der Stadtverwaltung (z. B. während der europäischen Mobilitätswoche)

MULT 4

## Mobilitätsmanagement/ Öffentlichkeitsarbeit für bestimmte Zielgruppen

### Beschreibung

- Öffentlichkeitswirksame Bewerbung/ Positionierung von Angeboten/ Aktionen

### Ziel

- Sensibilisierung für verschiedene Themen und Bedürfnisse

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Polizei, ADFC, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Schulen, IHK

### Umsetzungsschritte

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

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Sensibilisierung und Aufklärung für bestimmte Themen und Angebote

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- hoch

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

MULT 5

## Öffentlichkeitswirksame Aktionen/ Kampagnen zum Thema Mobilität

Es können Aktionen und Kampagnen 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)
- 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 (Verkehrsschulungen, Rundgänge, Mobilität aus Sicht von Kindern und Jugendlichen u. a.)
- Betriebliches/ kommunales Mobilitätsmanagement
- Einrichtung von Reallaboren

MULT 5

## Öffentlichkeitswirksame Aktionen/ Kampagnen zum Thema Mobilität

### Beschreibung

- Öffentlichkeitswirksame Bewerbung/ Positionierung von Angeboten/ Aktionen

### Ziel

- Sensibilisierung für verschiedene Themen und Bedürfnisse

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Polizei, ADFC, Zukunftsnetz Mobilität NRW

### Umsetzungsschritte

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

### Aktueller Sachstand

- Teilnahme jährliches Stadtradeln

### Wirkung

- Sensibilisierung und Aufklärung für bestimmte Themen und Angebote

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- hoch

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

- Betrifft nahezu alle Maßnahmenvorschläge

### Fördermöglichkeiten

-

## Maßnahmenübersicht Radverkehr

### Radverkehr

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

Es wird der Ansatz einer jährlich feststehende Summe zur Förderung des Radverkehrs empfohlen, um Planungssicherheit zu schaffen und die umfangreichen Fördermöglichkeiten („Hebelwirkung“) für den Radverkehr schnell und zielgerichtet einsetzen zu können. Der Radverkehr steht wie der Fußverkehr exemplarisch für eine umweltfreundliche, kostengünstige Mobilität, die gleichzeitig die Gesundheit der Menschen fördert.

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

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

RAD 1

Schaffung eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes

RAD 2

Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen

RAD 3

Errichtung Radpremiumroute nach Emsdetten

RAD 4

Angebotsausweitung witterungs- und diebstahlgeschützte Radabstellmöglichkeiten

RAD 5

Synchronisierung Lichtsignalanlagen (LSA) mit dem Kfz-Verkehr

RAD 6

Einrichtung Fahrradstraßennetz

RAD 7

Öffnung von Einbahnstraßen

RAD 8

Gründung einer ADFC-Ortsgruppe

RAD 9

Aufnahme in die AGFS NRW

RAD 1

## Schaffung eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes

Um dem Radverkehr in der Kreisstadt Steinfurt 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 (interkommunale Radroute), beide Stadtteile
- Mindestens ERA-Standards, besser darüber hinaus
- Sichere Befahrung zu allen Jahres- und Tageszeiten

Das **Nebennetz** weist folgende Merkmale auf:

- Alternative Anbindung zu den Haupttrouten
- 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 Stadtteile untereinander und zu den Nachbarkommunen

### Ziel

- Entwicklung eines schlüssigen, lückenlosen und barrierefreien Radverkehrsnetzes

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW

### Umsetzungsschritte

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

### Aktueller Sachstand

- Befahrung des Netzes erfolgt

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- hoch

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 2

### 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 Stadtteile sowie die interkommunalen Routen nach Münster sowie Rheine und Coesfeld sind essenziell. 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:

- Bahnhofstraße

RAD 2

## Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen

### Beschreibung

- Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen

### Ziel

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt

### Umsetzungsschritte

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

### Aktueller Sachstand

- Befahrung des Netzes erfolgt

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- hoch

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 1

### Fördermöglichkeiten

-

RAD 3

## Errichtung Radroute nach Emsdetten

Insgesamt pendeln zwischen Steinfurt und Emsdetten knapp 2.000 Menschen täglich zum Arbeiten hin und her. Eine attraktive, schnelle, direkte und vor allem komfortable Radwegeverbindung für den Alltagsradverkehr soll zukünftig durch den Bau einer regionalen Radroute zwischen den Städten Steinfurt und Emsdetten angeboten werden. Die schnellste Route verläuft aus Burgsteinfurt kommend über die L 559 und aus Borghorst über die L 590. Im Rahmen eines Reallabors wird die temporäre Errichtung einer Radverkehrsanlage auf der L 590 empfohlen (keine bauliche Maßnahme).

- Vom Kreisverkehr Am Rathaus bis zum Ortsausgang für mindestens drei Monate
- Prüfung temporäre Umwandlung beidseitiger Parkstreifen in Radfahrstreifen (Mindestbreite laut ERA 2010 1,85 m) (benutzungspflichtig)
- Ausweisung beidseitiges Parkverbot für Kfz während des Versuchs
- Breit angelegte Kampagne mit Informationsveranstaltungen für Anwohner
- Öffentlichkeitswirksame Begleitung und Evaluation des Reallabors
- Vor dem Versuch: Parkraumerhebung an mindestens zwei Werktagen (Mo-Sa) ggfs. mit anonymisierter Kennzeichenerfassung zur Identifizierung der Nutzergruppen
- Während des Versuchs: Zählungen/ Messungen (Radfahrende, Verkehrsfluss, Identifikation von Problemstellen)
- Nach dem Versuch: Befragungen und Auswertung der Ergebnisse

Nach der Auswertung des Reallabors ist zu entscheiden, ob der Routenverlauf entlang der L 590 realisierbar ist oder ein anderer Korridor untersucht werden muss. Entscheidend ist sicherlich, wohin die parkenden Kfz während des Versuchs verdrängt werden. Hier ist ggf. ein alternatives STP-Angebot notwendig (z. B. Quartiersparkplatz/ -garage). Mittel- bis langfristig ist die Radroute bis nach Emsdetten herzustellen.

Hinweis: Reallabor übertragbar auf die Ochtruper Straße (L 510)

RAD 3

## Errichtung Radroute nach Emsdetten

### Beschreibung

- Errichtung einer Radroute nach Emsdetten

### Ziel

- Direkte, komfortable Verbindungen auf wichtigen Pendlerverflechtungen (hoher Quell- und Zielverkehr), bei denen der Radverkehr möglichst Vorrang erhält

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW

### Umsetzungsschritte

- Voruntersuchung (Reallabor), Linienbestimmung, Umweltverträglichkeitsprüfung
- Entwurfsplanung
- Genehmigungsverfahren
- Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe
- Bau

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 1

RAD 2

### Fördermöglichkeiten

-

RAD 4

## Angebotsausweitung witterungs- und diebstahlschutz Radabstellmöglichkeiten

Abstellanlagen sind an zentralen Bereichen, unmittelbar in den Innenstädten und benachbarten Straßenzügen und an wichtigen wirtschaftlichen und kulturellen Zielen zu errichten, wie dem Kreishaus, dem Rathaus sowie an der Fachhochschule und der Berufsschule. Hinzu kommen der Bahnhof Burgsteinfurt und der Bahnhof Grottenkamp. Hier sind idealerweise witterungsgeschützte und diebstahlsichere (z. B. Fahrradboxen (radbox.nrw)) Radabstellanlagen empfehlenswert, aber auch kostenlose Alternativen in Form von Fahrradbügel mit ggf. Überdachung inkl. Begrünung. Am stark frequentierten Bahnhof Burgsteinfurt kann im Rahmen der Neuplanung des Bahnhofes die Errichtung eines Fahrradparkhauses nachgedacht werden, um eine hohe Anzahl an Fahrräder sicher, witterungsgeschützt unterstellen zu können.

Zudem werden Abstellanlagen für Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder und Cargo Bikes zunehmend wichtiger, so dass diese gerade an Versorgungsstandorten (Innenstädte, Supermärkte/ Discounter), aber auch Freizeitstandorten (z. B. Bagno) bereitgestellt werden sollten.

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

Innerstädtische Ladestationen für E-Bikes/ Pedelecs sind an den vier geplanten Mobilstationen sinnvoll, wobei viele Radler ihre Räder zuhause über Nacht laden und die Ladestationen eher im touristischen Radverkehr eine Rolle spielen.

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. Hier sind explizit die in der Entwicklung befindlichen Quartiere Friedenau und Weber zu nennen.

RAD 4

## Angebotsausweitung witterungs- und diebstahlschutz Radabstellmöglichkeiten

### Beschreibung

- Errichtung Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und Quartieren

### Ziel

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

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt

### Umsetzungsschritte

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

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 1
RAD 2
  
MULT 1

### Fördermöglichkeiten

-

RAD 5

## Synchronisierung Lichtsignalanlagen (LSA) mit dem Kfz-Verkehr

An straßenbegleitenden Radwegen entlang von klassifizierten Straßen sind die LSA für den Radverkehr nicht mit dem Kfz-Verkehr synchronisiert, d. h. die Grünphase wird erst nach dem Betätigen des Tasters angefordert. Somit kann es vorkommen, dass Radfahrende einen Umlauf abwarten müssen bis zur Grünphase.

Zur Verbesserung der Querbarkeit und Reduzierung der Reisezeit (Grüne Welle) ist an folgenden LSA eine Synchronisierung mit Kfz-Verkehr vorzunehmen.

- Leerer Straße (K 76)/ Horstmarer Straße (L 580)
- Bahnhofstraße/ Mühlenstraße
- Mühlenstraße (L 580)/ Ochtruper Straße (L 510)
- Mühlenstraße (L 510)/ Wasserstraße (L 580)
- Burgstraße/ Borghorster Straße (L 510)
- Burgsteinfurter Straße (L 510)/ Am Rathaus (L 590)
- Westfalenring (L 510)/ Meerstraße (K 78)
- Oranienring (K 78)/ Max-Planck-Straße (L 510)
- Max-Planck-Straße (L 510)/ Münsterstraße
- Altenberger Straße (L 510)/ Schoppenkamp

Ggf. überschneiden sich die hier genannten Knotenpunkte mit den Vorschlägen zur Errichtung von Kreisverkehrsplätzen (KVP) aus MIV 1. In diesem Fall ist keine Aushebung von MIV 1 vorgesehen, sondern die Synchronisation der LSA greift nur bei nicht Errichtung von KVP an den entsprechenden Knotenpunkten.

RAD 5

## Synchronisierung Lichtsignalanlagen (LSA) mit dem Kfz-Verkehr

### Beschreibung

- Synchronisierung LSA mit dem Kfz-Verkehr (Grüne-Welle)

### Ziel

- Automatische Grünphase für den Radverkehr

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW

### Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Straßenbaulastträger

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

- ca. 20.000 € pro LSA

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 1

RAD 2

FUSS 1

FUSS 2

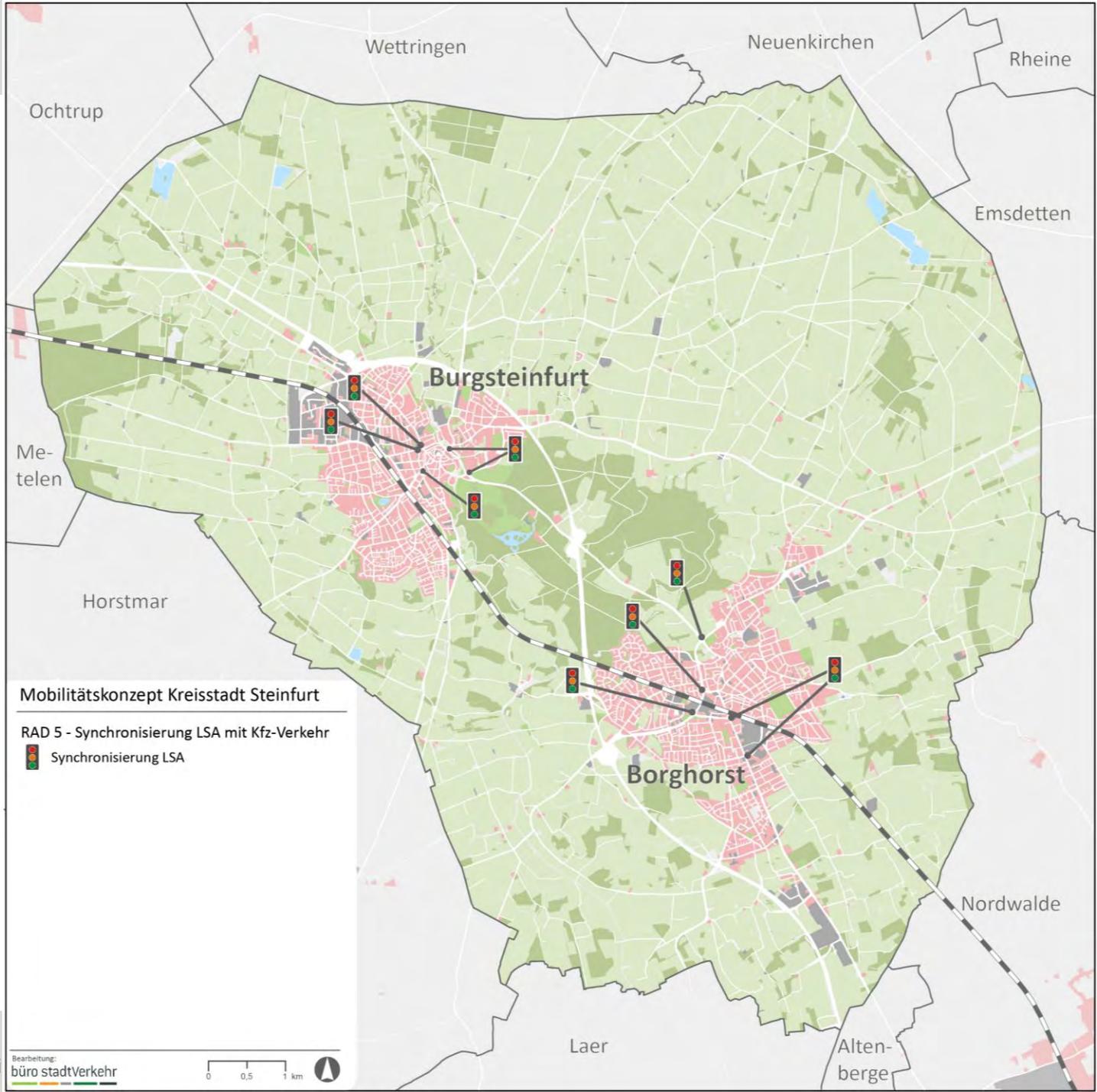
### Fördermöglichkeiten

-

## Synchronisierung Lichtsignalanlagen (LSA) mit dem Kfz-Verkehr

Zur Verbesserung der Querbarkeit und Reduzierung der Reisezeit (Grüne Welle) ist an folgenden LSA eine Synchronisierung mit Kfz-Verkehr vorzunehmen.

- Leerer Straße (K 76)/ Horstmarer Straße (L 580)
- Bahnhofstraße/ Mühlenstraße
- Mühlenstraße (L 580)/ Ochtruper Straße (L 510)
- Mühlenstraße (L 510)/ Wasserstraße (L 580)
- Burgstraße/ Borghorster Straße (L 510)
- Burgsteinfurter Straße (L 510)/ Am Rathaus (L 590)
- Westfalenring (L 510)/ Meerstraße (K 78)
- Oranienring (K 78)/ Max-Planck-Straße (L 510)
- Max-Planck-Straße (L 510)/ Münsterstraße
- Altenberger Straße (L 510)/ Schoppenkamp



RAD 6

## 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 Verkehrsmittelnutzerinnen und -nutzer 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.

RAD 6

## Einrichtung Fahrradstraßennetz

### Beschreibung

- Einrichtung eines Fahrradstraßennetzes

### Ziel

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Steigerung des Radverkehrsanteils

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW

### Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde
- Ausweisung Fahrradstraßen

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 1

RAD 2

### Fördermöglichkeiten

-

RAD 6

## Einrichtung Fahrradstraßennetz

In einer Fahrradstraße gelten folgende Regeln:

- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Nebeneinanderfahren von Radfahrenden erlaubt
- Rechts-vor-links
- Freigabe für andere Fahrzeuge durch Zusatzzeichen möglich (z. B. Anlieger frei, Kfz frei)
- Bevorrechtigung der Fahrradstraße möglich
- 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

Folgende Straßen kommen in Steinfurt für die Einrichtung einer Fahrradstraße in Betracht:

- Dumter Straße von der Wiemelfeldstraße bis Münsterstraße
- Münsterstiege vom Oranienring bis Laerstraße (Teil Fahrradkorridor Enschede – Münster)
- Veltruper Kirchweg von der Lindesaystraße bis Horstmarer Straße (L 580)
- Innerer Altstadttring: Am Neuen Wall – An der Stadtmauer – Türkei

RAD 6

## Einrichtung Fahrradstraßennetz

### Beschreibung

- Einrichtung eines Fahrradstraßennetzes

### Ziel

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Steigerung des Radverkehrsanteils

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW

### Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde
- Ausweisung Fahrradstraßen

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 1

RAD 2

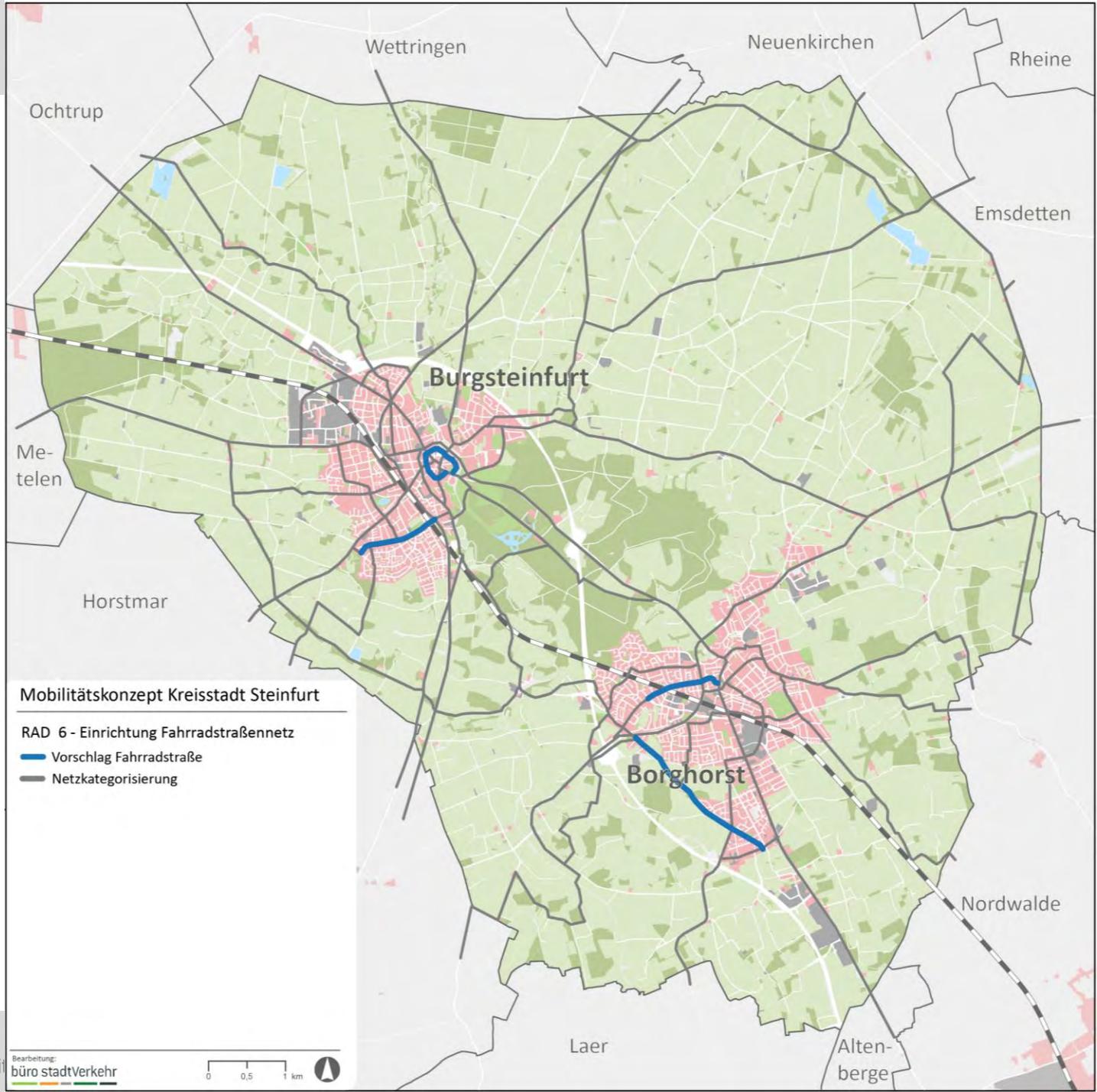
### Fördermöglichkeiten

-

## Einrichtung Fahrradstraßennetz

Folgende Straßen kommen in Steinfurt für die Einrichtung einer Fahrradstraße in Betracht:

- Dumter Straße von der Wiemelfeldstraße bis Münsterstraße
- Münsterstiege vom Oranienring bis Laerstraße (Teil Fahrradkorridor Enschede – Münster)
- Veltruper Kirchweg von der Lindesaystraße bis Horstmarer Straße (L 580)
- Innerer Altstadttring: Am Neuen Wall – An der Stadtmauer – Türkei



RAD 7

## Öffnung von Einbahnstraßen

Zur Verbesserung der Durchlässigkeit und zur Beschleunigung des Radverkehrs ist die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung eine probates Mittel, welches zudem kurzfristig realisierbar ist. Dies wird durch das Zusatzzeichen 1000-32 zum Zeichen 220 StVO und Zusatzzeichen 1022-10 zu Zeichen 267 StVO angeordnet.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit darf 30 km/h nicht überschreiten. Die Fahrbahngasse sollte nicht schmaler als 3,00 m ausfallen (nur bei sehr geringen Verkehrsstärken), bei Linienbus- und Schwerlastverkehr sind es mindestens 3,50 m, die für eine sichere Begegnung eingehalten werden müssen. Bei Verkehrsstärken von 400 Kfz/h ist die Markierung eines Radschutzstreifens in Gegenrichtung möglich. Hier ist jedoch eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,75 m zu empfehlen. Generell ist bei der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung das Parken nur auf einer Seite (linke Seite in Fahrtrichtung Kfz) zu empfehlen.

In Ausnahmefällen ist auch eine Freigabe auf innenstadtnahen Straßen mit Linienbus- und Lieferverkehr möglich. Hier kann die Führung auf Radwegen oder Radfahrstreifen erfolgen. In Tempo-30-Zonen ist dies nicht möglich, da separate Radverkehrsanlagen und Markierungen (Radschutzstreifen) entfallen.

An Knotenpunkten und in Kurvenbereichen sind die Sichtverhältnisse stets aufrecht zu erhalten. Ggf. kann eine Fahrradpforte den Radverkehr in die Einbahnstraße einleiten.

RAD 7

## Öffnung von Einbahnstraßen

### Beschreibung

- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

### Ziel

- Erhöhung der Durchlässigkeit
- Steigerung des Radverkehrsanteils

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt,

### Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde
- Öffnung von Einbahnstraßen

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

- <5.000 € pro Beschilderung und ggf. Markierungen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 1

RAD 2

### Fördermöglichkeiten

-

RAD 8

## Gründung einer ADFC-Ortsgruppe

Der allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) ist mit bundesweit mehr als 200.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik, Tourismus.

Die Kreisstadt Steinfurt verfügt über keine ADFC-Ortsgruppe, die künftig gegründet werden soll. Auch in Zusammenhang mit der anvisierten Aufnahme Steinfurts in die AGFS-NRW (s. RAD 9) ist dies ein wichtiger Baustein, um das Thema Radfahren und die Interessen der Radfahrenden öffentlichkeitswirksam zu platzieren. Die Ortsgruppe soll künftig als Sprachrohr der Radfahrenden gegenüber der Politik fungieren.

RAD 8

## Gründung einer ADFC-Ortsgruppe

### Beschreibung

- Gründung einer ADFC-Ortsgruppe

### Ziel

- Öffentlichkeitsarbeit, beratende Funktion
- Interessensvertretung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Engagierte Bürgerinnen und Bürger

### Umsetzungsschritte

- Gründung einer ADFC-Ortsgruppe

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Steigerung des öffentlichen Interesses zum Thema Radverkehr

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 9

### Fördermöglichkeiten

-

RAD 9

## Aufnahme in die AGFS NRW

Kurz- bis mittelfristig ist es für die Kreisstadt Steinfurt erstrebenswert sich als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) zu bewerben. Der Kreis Steinfurt ist bereits seit 2009 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft, die Stadt Rheine seit letztem Jahr (2022).

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 Steinfurt und die Teilnahme an fachlichen Gesprächen mit den Vertreterinnen und Vertretern der AGFS. Folgende Punkte sind für die Aufnahme relevant:

- Vorlage eines nahmobilitätsfreundlichen Gesamtkonzeptes
- Bevorzugung innovativer, effektiver und unkonventioneller Wege zur Lösung von Verkehrsproblemen
- Priorisierung der Nahmobilität

RAD 9

## Aufnahme in die AGFS NRW

### Beschreibung

- Aufnahme in die AGFS NRW

### Ziel

- Zugang zu zusätzlichen Fördertöpfen
- Netzwerkbildung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt

### Umsetzungsschritte

- Stellung des Antrages zur Aufnahme in AGFS

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

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

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

- Mitgliedschaft Jahresbeitrag 2.500 €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 8

### Fördermöglichkeiten

-

## Maßnahmenübersicht Fußverkehr

### Fußverkehr

Der Fußverkehr erhält im Vergleich zum MIV, zum ÖPNV und zum Radverkehr den geringsten Finanzierungsanteil, obwohl dieser häufig als Zubringer zu den anderen Verkehrsarten genutzt wird. Zudem verbindet dieser ebenso wie der Radverkehr die Aspekte umweltfreundliche, kostengünstige Mobilität und Gesundheit.

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

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

FUSS 1

Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

FUSS 2

Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten

FUSS 3

Erweiterung Fußgängerzone Burgsteinfurt

FUSS 4

Grüne Stadtachse Borghorst

FUSS 1

## Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

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

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

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

Fußgänger sind gemäß StVO § 35 Abs. 1 verpflichtet, Gehwege zu nutzen. Fußverkehrsanlagen sind damit an ausgebauten Straßen überall erforderlich, sowohl für den Längsverkehr 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

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, 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

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

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 für 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 (s. auch RAD 5). 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.

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 in den Stadtteilen
- Abbau von Hindernissen und Barrieren
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Baulastträger

### Umsetzungsschritte

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

### Aktueller Sachstand

- Erhebung des Netzes erfolgt

### Wirkung

- Verbesserung der Barrierefreiheit

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

FUSS 3

## Erweiterung Fußgängerzone Burgsteinfurt

Die Fußgängerzone in Burgsteinfurt erstreckt sich von der Mühlenstraße (L 510) über die Steinstraße bis zur Straße Markt/ Wasserstraße. Hier finden sich zahlreiche Dienstleister und Gewerbetreibende, welche auch in der Straße Markt und Wasserstraße zu finden sind. Daher ist die Erweiterung der Fußgängerzone auf diesen Straßen zu prüfen. Mittels eines Verkehrsmodells (s. MIV 3) kann diese Erweiterung simuliert und die Auswirkungen auf das städtische Straßennetz berechnet werden.

Eine andere Möglichkeit besteht in der Einrichtung eines Reallabors, d. h. in einem mehrmonatigen Versuch wird die Sperrung der Wasserstraße für den MIV und dessen Auswirkungen auf alle Verkehrsträger erprobt. Der gesamte Versuch ist durch eine Erhebung zu begleiten (Zählungen, Befragungen, Parkraumerhebung u. a.).

Eine Möglichkeit zur Erweiterung der Fußgängerzone besteht darin, versenkbare Poller zu installieren, um zu bestimmten Zeiten das unberechtigte Befahren der entsprechenden Bereiche zu unterbinden.

FUSS 3

## Erweiterung Fußgängerzone Burgsteinfurt

### Beschreibung

- Erweiterung der Fußgängerzone Markt/ Wasserstraße

### Ziel

- Schaffung und Stärkung von Fußwegeverbindungen, insb. an besonderen Einrichtungen und Zielen in Burgsteinfurt
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Baulastträger

### Umsetzungsschritte

- Ausweisung des definierten Abschnitts Markt/ Wasserstraße
- Einrichtung eines mehrmonatigen Reallabors

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils und der Aufenthaltsqualität

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

FUSS 4

## Grüne Stadtachse Borghorst

Der Stadtteil Borghorst verfügt über keine ausgewiesene Fußgängerzone (verkehrsberuhigter Bereich). Wie in Burgsteinfurt ist auch hier die Ausweisung eines bestimmten Bereiches rund um den Einzelhandels- und Gewerbeschwerpunkt als Fußgängerzone denkbar, um den Fußverkehr zu stärken und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Folgende Straßen/Abschnitte kommen in Betracht:

- Erster Abschnitt: Münsterstraße vom Kreisverkehr Meerstraße/ Kolpingstraße bis zur Gabelung Münsterstraße/ Lechtestraße
- Zweiter Abschnitt: Gabelung Münsterstraße/ Lechtestraße bis zum Kirchplatz/ Arnold-Kock-Straße

Mittels eines Verkehrsmodells (s. MIV 3) kann die Einrichtung einer grünen Stadtachse simuliert und die Auswirkungen auf das städtische Straßennetz berechnet werden.

Eine andere Möglichkeit besteht in der Einrichtung eines Reallabors, d. h. in einem mehrmonatigen Versuch wird zunächst die Sperrung der Münsterstraße für den MIV und dessen Auswirkungen auf alle Verkehrsträger erprobt. Der gesamte Versuch ist durch eine Erhebung zu begleiten (Zählungen, Befragungen, Parkraumerhebung u. a.).

Die zentrale Achse Kirchplatz/ Arnold-Kock-Straße – Münsterstraße (bis zum Kreisverkehr) ist Teil des ISEK wird zur „Grünen Stadtachse Borghorst“ aufgewertet (bis 2024).

FUSS 4

## Grüne Stadtachse Borghorst

### Beschreibung

- Errichtung Grüne Stadtachse Borghorst

### Ziel

- Schaffung und Stärkung von Fußwegeverbindungen, insb. an besonderen Einrichtungen und Zielen in Borghorst
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Baulastträger

### Umsetzungsschritte

- Ausweisung eines definierten Bereiches
- Einrichtung eines mehrmonatigen Reallabors

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils und der Aufenthaltsqualität

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

## Maßnahmenübersicht Schülerverkehr

### Schülerverkehr

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

In Steinfurt verteilen sich die Grundschulen und weiterführenden Schulen gleichmäßig auf das Stadtgebiet. Wie auch in anderen Kommunen kommt es insbesondere zu Schulbeginn, aber auch am Nachmittag zum Schulschluss, zu einem hohen Verkehrsaufkommen in direktem Umfeld der Schulen. Hierdurch werden die Schülerinnen und Schüler, die zu Fuß oder das Rad auf ihrem Schulweg nutzen, gefährdet.



Einrichtung von Eltern-Taxi-Haltestellen



Schulisches Mobilitätsmanagement

SCHÜ 1

## Einrichtung von Eltern-Taxi-Haltestellen

Die Einrichtung von Eltern-Taxi-Haltestellen ist in erster Linie ein probates Mittel an Grundschulen, um zum einen andere Kinder in direktem Umfeld der Schule nicht zu gefährden und zum anderen zur Förderung des zu Fuß Gehens und der Bewegung. Ziel ist es, die „Elternhaltestellen“ einige Meter vor den Schulen zu errichten und somit das erhöhte Verkehrsaufkommen vor den Schulen sicherer zu gestalten.

### Überprüfung und Einführung vereinzelter Elterntaxihaltestellen

- Entzerrung der Hol- und Bringverkehre durch Verlagerung auf mehrere Standorte
- 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)

An den folgenden Schulen sind Elterntaxihaltestellen zu prüfen:

- Marienschule (Konflikt mit bestehendem Parkplatz an der Straße)
- Grundschule Dumte
- Regenbogenschule
- Heinrich-Neuy-Schule

SCHÜ 1

## Einrichtung von Eltern-Taxi-Haltestellen

### Beschreibung

- Einrichtung Eltern-Taxi-Haltestellen an Grundschule

### Ziel

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung des zu Fuß Gehens und der Bewegung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Baulastträger

### Umsetzungsschritte

- Standortfindung ca. 200-400 m von der Schule

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Erhöhung Verkehrssicherheit und des Fußverkehrsanteils

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- niedrig

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

-

SCHÜ 2

## Schulisches Mobilitätsmanagement

Das schulische Mobilitätsmanagement umfasst folgende Punkte:

1. ein ganzheitliches Schulwegekonzept
2. die Initiierung und Konzeptionierung von Kampagnen, z. B. „Walking Bus“

### 1. Erstellung eines Schulwegekonzeptes

- Grundlegende Überprüfung, Benennung von Gefahrenstellen im Schulverkehr
- Ermittlung bedeutender Fußwege und Wegeverbindungen für den Schülerverkehr
- Erarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit

### 2. Mobilitätserziehung in der Schule

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

SCHÜ 2

## Schulisches Mobilitätsmanagement

### Beschreibung

- Einführung eines Mobilitätsmanagements an Schulen

### Ziel

- Frühe verkehrliche Erziehung
- 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

- Kreisstadt Steinfurt, Schulen, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Polizei, (AGFS)

### Umsetzungsschritte

-

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- kurzfristig geringe Wirkung, langfristig hohe Wirkung bei Verstetigung von Verhaltensmustern

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

-

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

SCHÜ 1

FUSS 1

FUSS 2

### Fördermöglichkeiten

-

## Maßnahmenübersicht Verwaltung

### Verwaltung

Die Verwaltung und die damit verbundene personelle Ausstattung ist essentiell für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept sowie die kontinuierliche Fortführung und Entwicklung weiterer Maßnahmen zur Erreichung des Ziel-Modal-Splits und der Klimaneutralität bis 2040.

Zudem sind öffentlichkeitswirksame Aktionen und Kampagnen „Dauerbrenner“ in der täglichen Arbeit der Stadtverwaltung, um ein generelles positives Klima zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu schaffen. Daher ist eine personelle Aufstockung unausweichlich.



Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement



Zur Verfügung stellen von personellen Ressourcen für nachhaltige Mobilität

VERW 1

## Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement

Das betriebliche und kommunale Mobilitätsmanagement umfasst ein umfangreiches, umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches den Beschäftigten seitens der Unternehmen und der Verwaltung zur Verfügung gestellt bzw. finanzielle/ infrastrukturelle Anreize zur Nutzung der Angebote geschaffen wird. Hierzu zählen:

- Bildung von Fahrgemeinschaften (Dienst- und Arbeitswege)
- Nutzung des ÖPNV (Jobticket) und des Fahrrads (Jobrad)
- Einrichtung von Car- und Bikesharingsystemen
- Nutzung der betrieblichen Carsharingflotte durch die Bevölkerung außerhalb der Dienstzeiten am Wochenende Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern
- Nutzung von Angeboten der IHK zur Ausbildung von Mitarbeitenden zu betrieblichen Mobilitätsmanagern
- Schaffung von regelmäßigen Beratungs- und Informationsangeboten für Betriebe

VERW 1

## Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement

### Beschreibung

- Implementierung betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement

### Ziel

- Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in Betrieben
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt, Wirtschaftsförderung, Unternehmen

### Umsetzungsschritte

- Umfrage zur Nutzung und Abschätzung des Mobilitätsverhaltens in den Unternehmen
- Überprüfung und Verstetigung der aufgezeigten Möglichkeiten
- Informationsveranstaltung bzw. Integration in das Unternehmensfrühstück

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Reduzierung des MIV im Stadtgebiet
- Reduzierung Lärm- u. Schadstoffemissionen
- Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Mitarbeitenden

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

- mittel

### Kostenschätzung

- Keine zusätzlichen Kosten (Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagers)

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

VERW 2

## Zur Verfügung stellen von personellen Ressourcen für nachhaltige Mobilität

Damit nicht nur die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes, sondern auch zukünftig die Themen Verkehr und Mobilität in der Stadtverwaltung dauerhaft bearbeitet und voran getrieben werden können, ist die Schaffung einer zusätzlichen 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
- Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen
- 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

VERW 2

## Zur Verfügung stellen von personellen Ressourcen für nachhaltige Mobilität

### Beschreibung

- Schaffung einer zusätzlichen Stelle in der Verwaltung

### Ziel

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

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreisstadt Steinfurt

### Umsetzungsschritte

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

### Aktueller Sachstand

-

### Wirkung

- Optimierung der Arbeitsverteilung in der Verwaltung

### Personelle Ressourcen (Verwaltung)

-

### Kostenschätzung

- ca. 40.000 € im Jahr

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

- Alle Maßnahmen

### Fördermöglichkeiten

-

## Inhalt

**1** Handlungsfelder

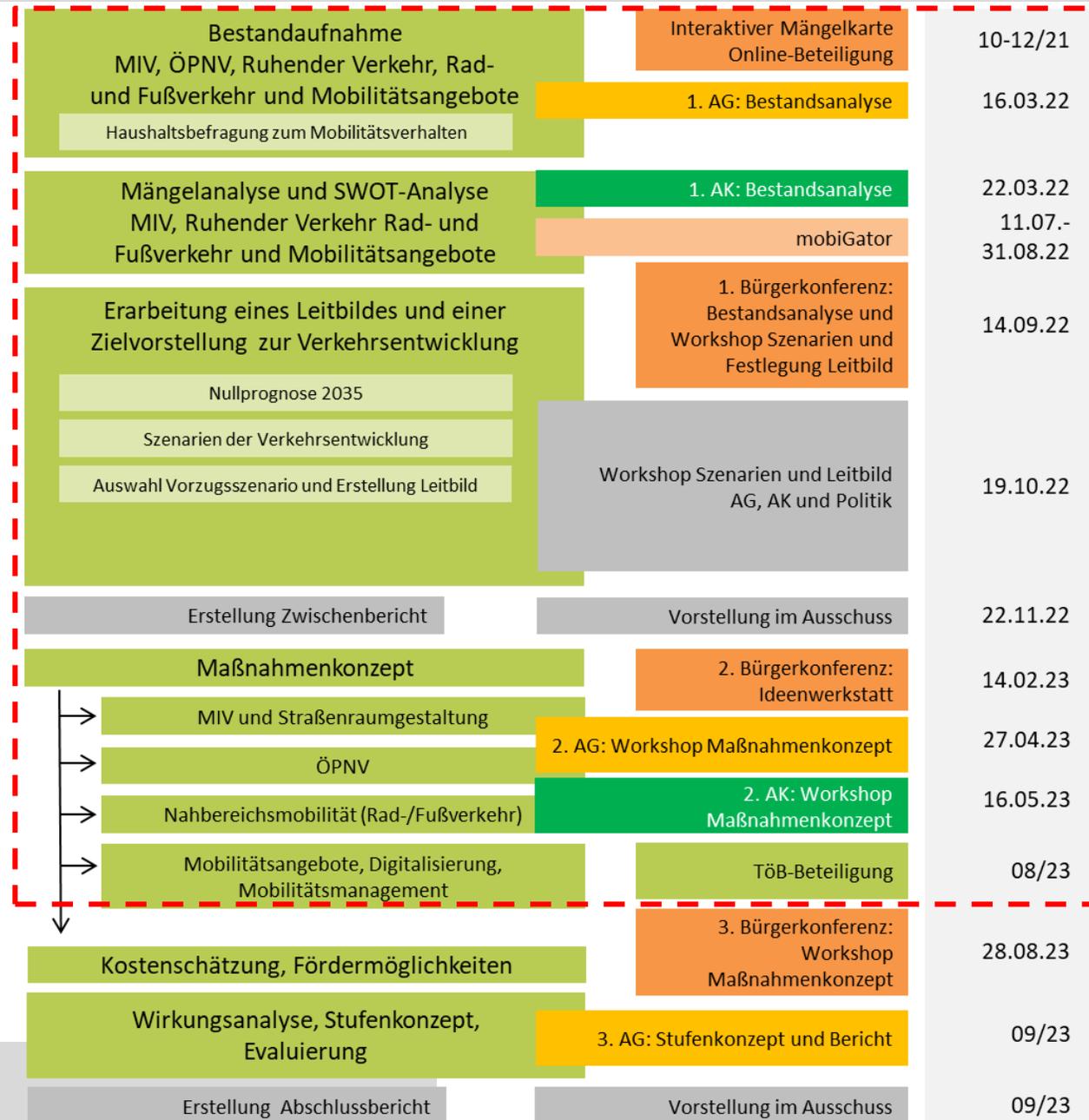
**2** Maßnahmenvorschläge

**3** Aufbau Maßnahmensteckbrief

**4** Zeitplan und weiteres Vorgehen

## Weiteres Vorgehen

- 3. Bürgerkonferenz am **28.08.2023** als Infomesse
- Hochladen der Maßnahmen auf der städtischen Homepage vor der 3. Bürgerkonferenz
- Fachgespräche: schriftliche TöB-Beteiligung zu den Maßnahmen über den **Sommer 2023**
- Sonderausschuss **26.09.2023**



# büro stadVerkehr



**büro stadVerkehr**  
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Verwaltungssitz: Mittelstraße 55  
Bürostandort: Bahnhofsallee 11  
D-40721 Hilden

Tel: 02103 / 91159-0  
Fax: 02103 / 91159-22  
www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:  
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer  
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:  
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH  
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255



**Ansprechpartner/in:**

**Sabrina Kirschbaum, M. Sc. Verkehrswirtschaftsingenieurwesen**

Tel: 02103 91159-24

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

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

Tel: 02103 91159-11

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