Integriertes Mobilitätskonzept für die Kreisstadt Steinfurt

Steinfurter KLIMAOFFENSIVE

Auftraggeberin:

Kreisstadt Steinfurt
Emsdettener Straße 40
48565 Steinfurt

Ansprechpartner:
Simon Möser
Klimaschutz / Mobilitätsmanager

Bearbeitung durch:

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

Bearbeiter:
Jean-Marc Stuhm
Lennart Bruhn
Marius Lenz
Mira Isfort
Sabrina Kirschbaum

Bildquellen:
Eigene Aufnahmen

gefördert durch:

Gefördert durch:

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

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

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung ... 1
1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung ... 2
1.2 Vorgehensweise ... 2
1.3 Beteiligungsverfahren ... 4
1.3.1 Projektinterne Arbeitsgruppe (AG) ... 4
1.3.2 Arbeitskreis (AK) ... 4
1.3.3 Workshop Szenarien und Leitbild mit AG und AK ... 5
1.3.4 Online-Beteiligung (INKA) ... 5
1.3.5 Bürgerkonferenzen ... 6
2 Bestandsaufnahme ... 8
2.1 Raum- und Siedlungsstruktur ... 8
2.1.1 Bevölkerungsentwicklung ... 10
2.1.2 Baugebiete ... 11
2.1.3 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte ... 11
2.1.4 Pendler ... 13
2.2 Schulstandorte ... 14
2.3 Kultur- und Freizeiteinrichtungen ... 16
2.4 Verkehr ... 18
2.4.1 MIV ... 18
2.4.2 Ruhender Verkehr ... 20
2.4.3 Wirtschaftsverkehr ... 21
2.4.4 Verkehrssicherheit ... 22
2.4.5 ÖPNV/ SPNV ... 24
2.4.6 Fuß- und Radverkehr ... 28
2.5 Mängelanalyse ... 38
3 Haushaltsbefragung Kreisstadt Steinfurt ... 44
3.1 Aufbau und Methodik ... 44
3.2 Ergebnisse ... 45
4 Erarbeitung eines Leitbildes, einer Zielvorstellung zur Verkehrsentwicklung und Definition von Handlungsfeldern ... 63
4.1 Nullprognose 2035 ... 63
4.2 Leitbild- und Szenarienentwicklung ... 64
4.3 Handlungsfelder ... 66
4.4 Verlagerungspotenzial und Ziel-Modal-Split 2035 ... 67
5 Maßnahmenkonzept ... 69
5.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes ... 69
5.2 Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr (MIV) ... 73
5.3 Maßnahmen ruhender Verkehr (Parken) ... 84
5.4 Maßnahmen Lkw (LKW) ... 87
5.5 Maßnahmen öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ... 91
5.6 Maßnahmen Multimodalität (MULT) ... 97
5.7 Maßnahmen Radverkehr (RAD) ... 104
5.8 Maßnahmen Fußverkehr (FUSS) ... 115
5.9 Maßnahmen Schülerverkehr (SCHÜ) ... 120
5.10 Maßnahmen Verwaltung (VERW) ... 123
6 Wirkungsanalyse Verkehr, Stufenkonzept und Evaluation-Konzept ... 125

6.1 Wirkungsanalyse Verkehr 125
6.2 Stufenkonzept 128
6.3 Evaluationskonzept 135
6.3.1 Controlling und Verstetigung 135
6.3.2 Kommunikationskonzept 135
7 Ausblick 137
Quellenverzeichnis 138
Abbildungsverzeichnis 139
Abkürzungsverzeichnis 142
Anlage 144

1 Einleitung

Nachdem die Bundesregierung das Ziel der deutschlandweiten Treibhausgasneutralität/ Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 beschlossen hat[1], hat der Kreis Steinfurt dieses Ziel bereits für das Jahr 2040 ausgerufen (Reduktion Treibhausgasemissionen um 95 %). Die Kreisstadt Steinfurt hat diesem Beschluss ebenfalls zugestimmt. Der Kreis will damit eine bundesweite Vorreiterrolle einnehmen, und die Kreisstadt Steinfurt, als Sitz der Kreisverwaltung, nimmt damit ebenfalls einen besonderen Stellenwert ein. Insbesondere der Verkehrssektor weist noch ungenutzte Potentiale auf, die CO_2-Bilanz der im Kreis und der Kreisstadt zu verbessern. In diesem Bereich stagniert die deutschlandweite Reduktion der CO_2-Emissionen seit 1990 fast ausnahmslos.

Im Zuge dessen wurde ein integriertes Mobilitätskonzept erstellt, welches Handlungsempfehlungen für die Kreisstadt Steinfurt definiert, die alle Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote betreffen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr). Gerade Kinder, Senioren und Menschen mit Behinderung sind häufig in ihrer Mobilität eingeschränkt und brauchen eine besondere Unterstützung, um selbstständig mobil zu sein und zu bleiben. Mobilität ist der Kern einer selbstbestimmten Lebensweise.

Die in diesem Konzept erarbeiteten Maßnahmen decken eine große Bandbreite von kurz- bis langfristigen Vorschlägen ab. Dabei betreffen diese die Infrastruktur, Gestaltung und Verteilung der Verkehrsflächen sowie „weiche Maßnahmen“ (z. B. Kampagnen, Öffentlichkeitsarbeit). Die Verbesserung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV)) zielt vor allem darauf ab, die Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren und auf umweltverträglichere Verkehrsmittel zu verlagern. Generell wird die Attraktivität der Verkehrsmittelangebote und die Vernetzung dieser erheblich gesteigert. Sämtliche Maßnahmen basieren auf dem übergeordneten stadtweiten Leitbild zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040. Damit wird ein Orientierungsrahmen für alle Akteure geschaffen.

Die Kreisstadt Steinfurt weist ein besonderes Merkmal auf. Erst 1975 wurden die beiden Städte Borghorst und Burgsteinfurt zu einer „Doppelstadt“ fusioniert. Zwischen den beiden Stadtteilen liegt die Park- und Grünanlage Bagno. Diese erschwert das räumliche Zusammenwachsen der beiden Stadtteile. Ein Hauptaugenmerkt des Konzeptes liegt daher auf einem Zusammenrücken der beiden Stadtteile durch die Schaffung von attraktiven, umweltfreundlichen Verkehrsmittelangeboten.

Die beiden Stadteile Borghorst und Steinfurt spiegeln unterschiedliche siedlungs- und infrastrukturelle Merkmale wider. In Borghorst spielt der Gesundheitsaspekt eine wichtige Rolle. Ein Krankenhaus inkl. Tagesklinik des Universitätsklinikums Münster (UKM) und ein geplantes Reha-Zentrum zeigen dies sehr deutlich. Zusätzlich befindet sich hier das Rathaus der Kreisstadt Steinfurt. Burgsteinfurt besitzt dagegen eine historische Altstadt und beherbergt einen Außenstandort der Fachhochschule Münster sowie die Kreisverwaltung. Bildung und Tourismus stehen hier im Mittelpunkt. Die Mobilitätsangebote und -infrastrukturen insbesondere des Umweltverbundes sollen künftig nicht nur zwischen den beiden Stadtteilen, sondern auch innerhalb der jeweiligen Stadtteile und in die Region gestärkt werden.

[1] Quelle: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2023): Themen. Klimaschutz. Klimaschutzgesetz. Generationenvertrag für das Klima.

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Das integrierte Mobilitätskonzept stellt einen Rahmenplan zur Entwicklung des Verkehrssystems innerhalb der Kreisstadt Steinfurt dar. Es bildet die planerische Grundlage und den strategischen Rahmen zur Umsetzung von verkehrlichen Maßnahmen für die Gestaltung einer nachhaltigen und emissionsärmeren Mobilität. Ziel ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs verbunden mit einer erheblichen Senkung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in Steinfurt zu verfolgen (Reduktion der Treibhausgase um 95 % bis 2040). Dabei werden konkrete Maßnahmen auf strategischer und konzeptioneller Ebene formuliert und ein Handlungskonzept mit Umsetzungsprioritäten, welche die Verwaltung bei der sukzessiven Umsetzung unterstützt, festgelegt. Der Beschluss zur Aufstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes erfolgte durch den Rat der Kreisstadt Steinfurt am 25.06.2020.

Das Ziel besteht darin, ein integriertes Handlungskonzept mit konkreten Lösungsansätzen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Schwerpunkte bilden hierbei die Verkehrsarten mit kommunalen aber auch interkommunalen Bezug sowie Trends, Innovationen und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität. Das Ergebnis ist ein umfangreicher Maßnahmenkatalog basierend auf dem Leitbild zur Entwicklung der Mobilität mit kurz-, mittel- und langfristigen Strategien. Im Wesentlichen stehen folgende Punkte im Vordergrund:

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

In die Erstellung des Konzeptes sind sowohl geplante Siedlungs- als auch Infrastrukturmaßnahmen wie die Entwicklung des Friedenau- und Weber-Quartiers als auch die Planungen zum zweigleisigen Ausbau, der Elektrifizierung und Einrichtung eines S-Bahnangebotes nach Münster eingeflossen.

1.2 Vorgehensweise

Mit der Bearbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes für die Kreisstadt Steinfurt wurde das büro stadtVerkehr aus Hilden beauftragt. Der zielgruppenspezifische Planungs- und Beteiligungsprozess sowohl online als auch vor Ort wurde prozessbegleitend durch das Team von büro stadtVerkehr initiiert und moderiert. Der Bearbeitungszeitraum erstreckte sich von Oktober 2021 bis September 2023.

Der gesamte Arbeitsprozess wurde eine projektinterne **Arbeitsgruppe (AG)** unterstützt. Die AG tagte in drei Sitzungen zur Bestandsanalyse, zum Workshop für das Maßnahmenkonzept und zur Erarbeitung des Stufenkonzepts und des abschließenden Berichts.

Die Projektbearbeitung wurde zusätzlich durch einen **Arbeitskreis (AK)** begleitet, der sich aus Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Fachbereiche (u. a. Politik, Stadtverwaltung, ADFC, Stadtwerke) sowie dem Team von büro stadtVerkehr zusammensetzte. Dieser AK hat sich in zwei Sitzungen zusammengefunden, zum einen zur Bestandsanalyse und zum anderem zu einem Workshop mit dem Ziel, geeignete Maßnahmen zu erarbeiten. In jeder Sitzung wurde über den Planungs- und Arbeitsstand informiert und kurzfristige Festlegungen von abgestimmten Ergebnissen, die dann auch für die weiteren Arbeitsschritte verbindlich waren, festgelegt.

Ein breit angelegter Prozess der **Bürgerbeteiligung** fand sowohl online als auch in Form von drei Bürgerkonferenzen vor Ort statt. Ziel war es, Ideen und Ansprüche aus der Bevölkerung argumentativ in das Mobilitätskonzept zu transportieren und dem Gutachterteam Einblicke in die lokalen Diskussionen und Befindlichkeiten zu gewähren. Ein wichtiges Element war dabei die Diskussion über erste Maßnahmenvorschläge für die jeweiligen Verkehrsmittel im Rahmen einer Ideenwerkstatt.

Die Zwischen- und Endergebnisse wurden in zwei **politischen Sitzungen** des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und digitale Infrastruktur vorgestellt.

Im Ergebnis liegt nun das integrierte Mobilitätskonzept für die Kreisstadt Steinfurt vor. Das Konzept definiert mit einem Zielhorizont bis zum Jahr 2035 und darüber hinaus inhaltlich und räumlich die Rahmenbedingungen und Perspektiven für die zukunftsfähige Mobilität in der Stadt. Das Konzept enthält Vorschläge zur Umsetzung einzelner Maßnahmen und zur Verstetigung von Prozessen. Durch eine Abwägung und Prioritätenbildung dient das Konzept den örtlichen Akteuren zukünftig als Entscheidungs- und Handlungsleitfaden. Das Konzept kann darüber hinaus als Grundlage zur Beantragung von Fördermitteln des Bundes und des Landes dienen.

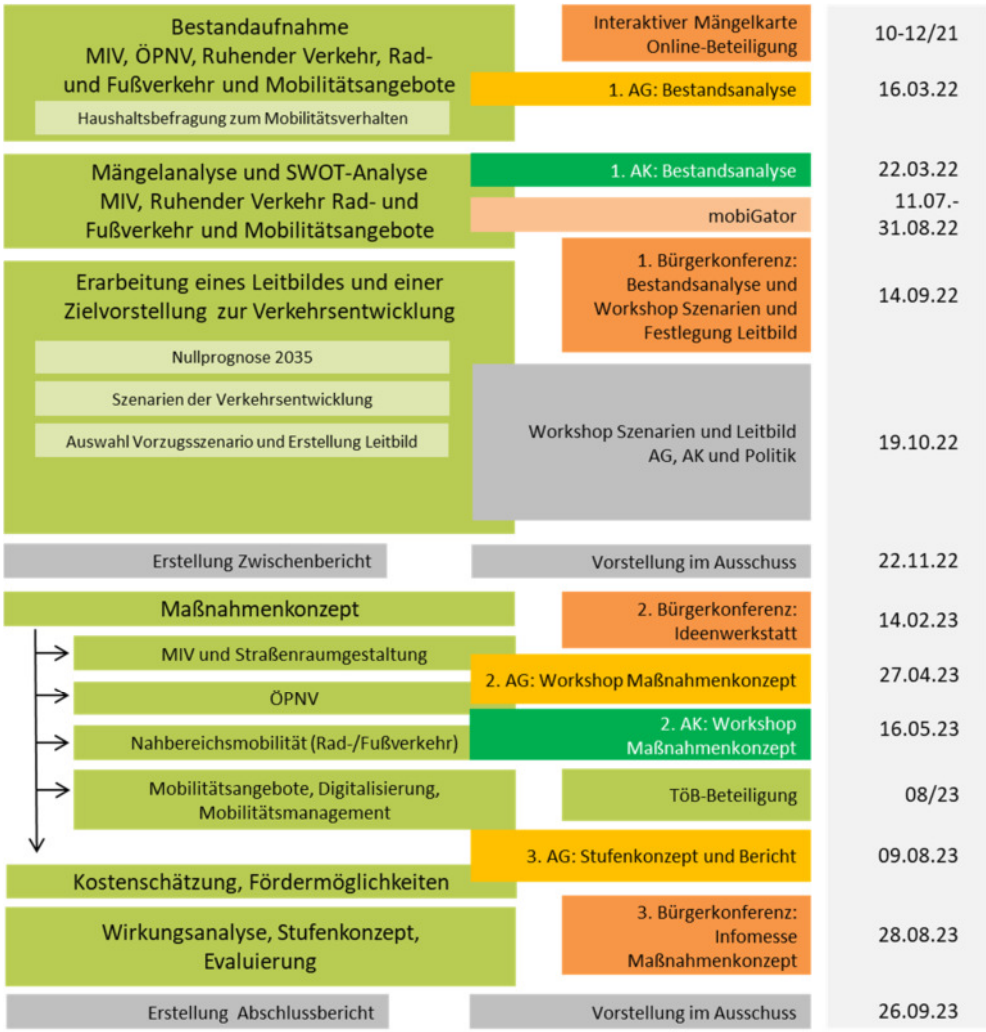

Abb. 1.2-1: Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes für die Kreisstadt Steinfurt

1.3 Beteiligungsverfahren

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

Die Bearbeitung des Konzeptes wurde deshalb durch eine breit aufgestellte Bürgerbeteiligung begleitet, um möglichst viele Interessen und Themen berücksichtigen zu können sowie frühzeitig Konflikte aufzugreifen und konsensorientierte Lösungen zu erarbeiten. Bei der Konzepterstellung wurden verschiedene Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewählt. Im Rahmen des Bearbeitungsverfahrens konnten sich die Bürgerinnen und Bürger in folgenden Arbeitsphasen einbringen:

- Online-Beteiligung zur Bestandsaufnahme und Analyse anhand einer Interaktiven Mängelkarte (INKA)
- Online-Beteiligung „mobiGator“ zum Leitbild der Kreisstadt Steinfurt
- Drei Bürgerkonferenzen zu folgenden Themen:
- Bestandsanalyse und Workshop zu Szenarien und Festlegung eines Leitbildes (14.09.2022)
- Ideenwerkstatt zu Maßnahmenvorschlägen (14.02.2023)
- Workshop zum Maßnahmenkonzept (28.08.2023)

Neben den Angeboten für die Bürgerinnen und Bürger wurden die Verwaltung, die Politik, die Interessensverbände und Vereine sowie Akteure aus Tourismus und Freizeit, des Kreises und der Verkehrsbetriebe im Rahmen eines Arbeitskreises eingebunden.

1.3.1 Projektinterne Arbeitsgruppe (AG)

Die projektinterne Arbeitsgruppe bestand aus Vertretern der Kreisstadt Steinfurt der Stabsstelle Klimaschutz aus dem Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung als Auftraggeberin und des Teams von büro stadtVerkehr. Die AG tagte insgesamt dreimal zu verschiedenen Themen:

- Bestandsaufnahme und -analyse (16.03.2022)
- Workshop Maßnahmenkonzept (27.04.2023)
- Stufenkonzept und Bericht (09.08.2023)

1.3.2 Arbeitskreis (AK)

Die Umsetzung eines integrierten Mobilitätskonzeptes lässt sich nur verwirklichen, wenn sich alle Akteure in den Gestaltungsprozess einbringen und mitarbeiten. Dazu ist es wichtig, dass die Akteure hinter dem Konzept stehen und es befürworten. Eine frühzeitige Einbindung, ein transparenter Ablauf, Kommunikation und Interaktion sind daher wichtige Elemente für eine gelungene Kooperation. Zu diesen Akteuren gehören Menschen aus der Politik, der Stadtverwaltung, der Polizei, des ADFC, der Stadtwerke und weiterer Akteure.

Der AK setzte sich aus Vertretern folgender Institutionen zusammen:

- Stabsstelle Klimaschutz und Umwelt
- Fachdienst Stadtplanung und Bauordnung
- Wirtschaftsförderung, Wirtschaft, Integration und Kultur (Stabsstelle)
- Tiefbau
- Ordnungsamt
- Politische Fraktionen (CDU, SPD, Grüne, FWS, GAL)
- Polizei

- Fachhochschule (FH) Münster
- WieWollenWirLeben e.V.
- Stadtwerke Steinfurt
- Kreis Steinfurt, Mobilitätsmanager
- ADFC Ortsgruppe Steinfurt
- büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

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

- Bestandsaufnahme und -analyse (22.03.2022)
- Workshop Maßnahmenkonzept (16.05.2023)

1.3.3 Workshop Szenarien und Leitbild mit AG und AK

Am 19. Oktober 2022 fand ein Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern aus der AG und dem AK im Ratssaal in Borghorst statt. Ziel war es, verkehrliche Szenarien und ein Leitbild für das integrierte Mobilitätskonzept zu entwickeln. Hierbei wurden die Ergebnisse der im Sommer 2022 durchgeführten Haushaltsbefragung vorgestellt sowie Stärken, Schwächen und Herausforderungen für die Mobilität in Steinfurt diskutiert.

In die Entwicklung und letztendlich Abstimmung über das verkehrliche Szenario und übergeordnete Leitbild wurden die Ergebnisse aus der ersten Bürgerkonferenz sowie die Ergebnisse aus der Online-Beteiligung „mobiGator“ hinzugezogen. Aufgrund der eindeutigen Ergebnissen für die Zielrichtung eines umweltverträglichen Szenarios und der Tatsache, dass die Kreisstadt Steinfurt im Jahr 2022 das Ziel der Klimaneutralität 2040 beschlossen hat, fiel die Wahl ebenfalls auf das umweltfreundliche Szenario.

1.3.4 Online-Beteiligung (INKA)[2]

Im Rahmen der Online-Beteiligung konnten im Zeitraum vom 01.11.2021 bis zum 03.01.2022 umfassende Anmerkungen zu den folgenden Verkehrsmittelkategorien abgegeben werden:

- Autoverkehr
- Bus- und Bahnverkehr
- Fußverkehr
- Lastkraftwagen (Lkw)-Verkehr
- Radverkehr
- Sonstiges

Die Aussagenverteilung auf die Kategorien bezogen ergibt folgendes Bild:

[2] INKA = Interaktive Kartenanwendung (https://www.tetraeder.com/produkte_inka)

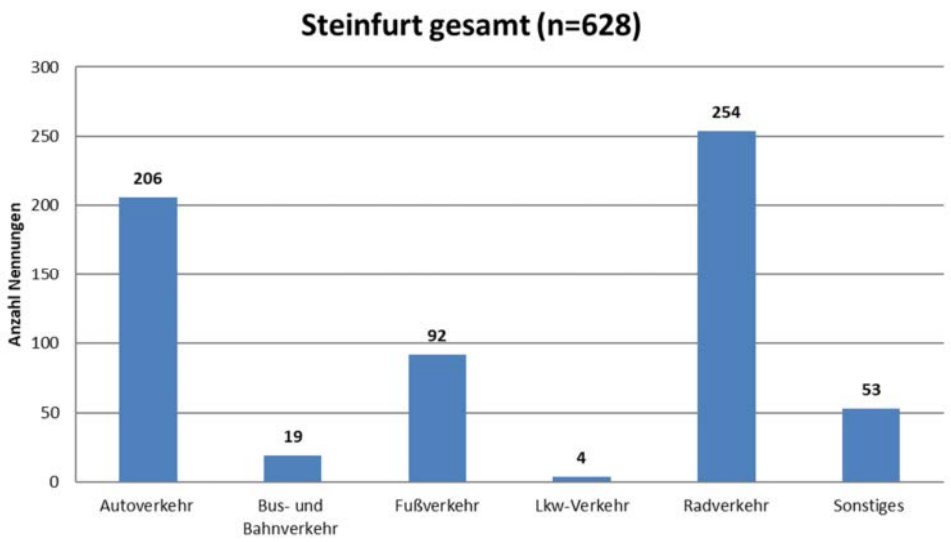

Abb. 1.3-1: Verteilung der Eintragungen nach Verkehrtsmittelkategorien Online-Beteiligung

Insgesamt wurden 628 Einträge getätigt. Es fällt auf, dass die meisten Einträge den Kategorien Radverkehr (n=254) und Autoverkehr (n=206) zugeordnet werden können. Auch im Bereich Fußverkehr konnten mit 92 Einträgen einige signifikante Anzahl an aufgezeigten Mängeln festgehalten werden.

1.3.5 Bürgerkonferenzen

1. Bürgerkonferenz – Bestandsanalyse und Workshop Szenarien und Festlegung Leitbild

Die 1. Bürgerkonferenz fand am 14.09.2022 im Bürgersaal des Rathauses der Kreisstadt Steinfurt statt. Zunächst wurden die ca. 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer von der Bürgermeisterin Claudia Bögel-Hoyer begrüßt. Anschließend erfolgte eine Vorstellung der Bestandaufnahme und -analyse durch das büro stadtVerkehr. Anschließend gab es die Möglichkeit, Rückfragen zu stellen. In einem zweiten Vortrag wurden dann vom büro stadtVerkehr das Leitbild- und die Szenarienentwicklung, der Zeitplan und das weitere Vorgehen vorgestellt. Auch hiernach konnten Rückfragen und Anmerkungen im Plenum geäußert werden.

Abb. 1.3.5-1 1. Bürgerkonferenz (Eigene Aufnahme)

Zudem konnte an Plakaten über verschiedene Themen und zu Aussagen durch das Setzen von Klebepunkten gestimmt werden. Die Fragen bezogen sich auf acht Handlungsfelder und lehnten sich an die zuvor durchgeführte Online-Beteiligung „mobiGator“ an.

2. Bürgerkonferenz - Ideenwerkstatt

Die 2. Bürgerkonferenz wurde in Form einer Ideenwerkstatt am 14.02.2023 ebenfalls Bürgersaal des Rathauses abgehalten. Der Fokus lag hierbei auf dem gemeinsamen Arbeiten, um hierdurch Ideen für die zukünftige Mobilität in Steinfurt zu entwickeln. Eingangs wurde das Leitbild der Kreisstadt Steinfurt 2040 vorgestellt, welches als maßgeblicher Handlungsrahmen zur Entwicklung der Maßnahmen gilt. Dabei wurden die Teilnehmenden zunächst in vier Gruppen in den Kategorien Fuß- und Radverkehr sowie MIV inkl. Lkw-Verkehr und ÖPNV inkl. Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) eingeteilt. In jeder Gruppe wurden die Ideen an dem jeweiligen Thementisch ausgetauscht und festgehalten. Nach rund 20 Minuten wechselten die Gruppen die Thementische, sodass alle Teilnehmenden die Möglichkeit hatten, in allen vier Kategorien ihre Vorschläge und Ideen einzubringen.

Abb. 1.3.5-2 2. Bürgerkonferenz (Eigene Aufnahme)

3. Bürgerkonferenz – Workshop Maßnahmenkonzept

Die 3. Bürgerkonferenz beinhaltete die Vorstellung des Maßnahmenkonzeptes. Diese fand am 28.08.2023 im Hörsaalgebäude im Seminarraum 5 der Fachhochschule Münster des Campus Steinfurt statt. Sechs Personen nahmen an der Veranstaltung teil, welche als Infomesse konzipiert war. Nach einem kurzen Inputvortrag zum bisherigen Arbeitsablauf und der Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen für die jeweiligen Verkehrsmittel, wurden in der „Mobilitätsstraße“ alle Maßnahmen einzeln vorgestellt. Aufgrund der kleinen Gruppengröße konnte dies geschlossen innerhalb einer Gruppe geschehen.

Abb. 1.3.5-3 3. Bürgerkonferenz (Eigene Aufnahme)

2 Bestandsaufnahme

Ein grundlegender Baustein zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Kreisstadt Steinfurt bildet die Bestandsaufnahme und Analyse des Ist-Zustandes. Hierzu gehören einerseits die vorhandenen bzw. bereits geplanten Konzepte und Gutachten zu den verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen der Stadt zu sichten und zu bewerten, sowie andererseits aktuelle Daten zum Thema Mobilität und Verkehr zu erheben. Abschließend werden die Verkehrsmittelangebote und -infrastrukturen einer SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) unterzogen.

Den Einstieg zur Bestandsanalyse bilden die Ergebnisse der Online-Beteiligung, welche von November 2021 bis Anfang Januar 2022 stattfand. Im Juni 2022 wurde zudem eine Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr auf Stadtteilebene durchgeführt (s. Kap. 3). Grundsätzlich werden die Inhalte der Bestandsaufnahme und Analyse aus verschiedenen Quellen gespeist. Zu nennen sind:

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

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

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Kreisstadt Steinfurt gehört zum Regierungsbezirk Münster und ist nordwestlich der kreisfreien Stadt Münster gelegen. Sie ist der Verwaltungssitz des gleichnamigen Kreises. Die Kreisstadt Steinfurt grenzt von Norden im Uhrzeigersinn an die Gemeinden Wettringen, Neuenkirchen, Emsdetten, Nordwalde, Altenberge, Laer, Horstmar, Metelen und Ochtrup (alle Kreis Steinfurt).

Die Kreisstadt besteht aus den beiden Stadtteilen Burgsteinfurt und Borghorst, die beide über einen eigenständig verdichteten Stadtkern verfügen. Die 35.880 Einwohnerinnen und Einwohner (EW) verteilen sich fast gleichmäßig auf Borghorst mit 19.878 EW und Burgsteinfurt mit 16.002 EW (Stand 31.12.2022)[3].

[3] Quelle: Kreisstadt Steinfurt (2022): Einwohnerstatistik - 31.12.2022.

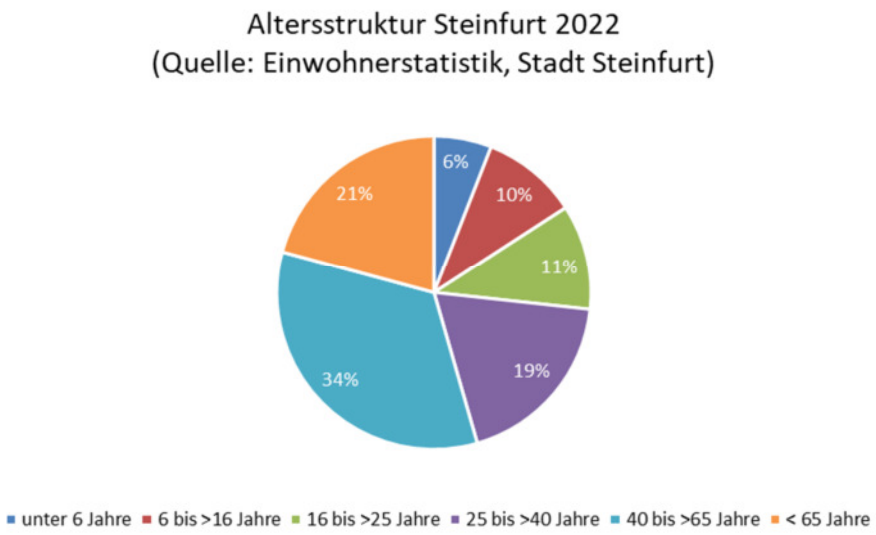

Abb. 2.1-1: Altersstruktur Kreisstadt Steinfurt 2022

Die Altersstruktur in Steinfurt weist einen Anteil von 34 % der Menschen zwischen 40 und 64 Jahren und einen Anteil von 21 % der Menschen ab 65 Jahre in der Bevölkerung in Steinfurt auf. Der Anteil der Bevölkerung unter 16 Jahre betrug im Jahr 2022 16 %, wobei 6 % unter 6 Jahre und 10 % zwischen 6 und 15 Jahre alt waren. Somit sind etwas mehr als die Hälfte der Steinfurter Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter.

Die Kreisstadt Steinfurt erstreckt sich insgesamt auf einer Fläche von 111,67 km², wobei 67 % der Stadtfläche auf landwirtschaftliche Flächen fallen. Dahinter folgen Siedlungsflächen (18 %), Waldflächen (14 %) und Wasserflächen (1,3 %). Zwischen den beiden Stadtteilen liegt das Naturschutzgebiet Bagno Buchenberg, das zum einen die Funktion eines Natur- und Erholungsraumes aufweist, zum anderen aber eine Barriere zwischen den Ortsteilen darstellt. Die folgende Abbildung 2.1-2 zeigt die Lage der beiden Stadtteile sowie das dazwischen liegende Naturschutzgebiet als große Park- und Grünfläche.

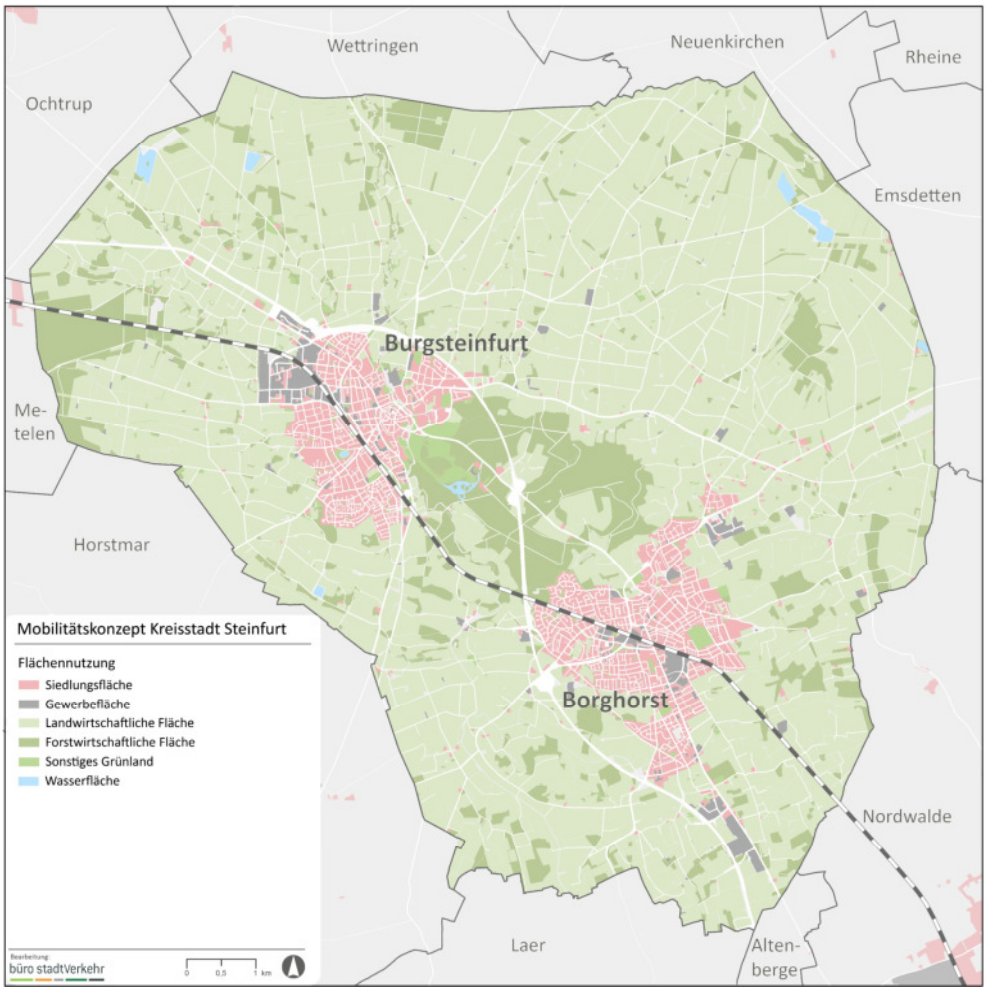

Abb. 2.1-2: Flächennutzung Kreisstadt Steinfurt

Steinfurt weist eine besondere Siedlungsstruktur als sogenannte „Doppelstadt“ auf. Die Stadt verfügt über zwei konzentrische Stadtteile, in denen sowohl Siedlungs- als auch Gewerbeflächen vorhanden sind. Zwischen den beiden Stadtteilen liegt die Park- und Grünfläche Bagno Buchenberg, welche als Naherholungsraum dient und die beiden Stadtteile städtebaulich voneinander trennt.

2.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Gemäß der Bevölkerungsprognose des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2021 wird für die Kreisstadt Steinfurt bis zum Jahr 2040/ 2050 eine Zunahme der Bevölkerung um über 7,0 % prognostiziert. Eine Prognose von 2018 ging dagegen noch von einem Bevölkerungsrückgang um 7,6 % aus. Die Gesamtbevölkerungszahl wird demnach auf rund 37.000 Menschen anwachsen.[4] Wird von der aktuellen Bevölkerungszahl von derzeit 35.880 EW ausgegangen (Stand 2022), sind es bis 2040 bereits über 38.000 EW.

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

2.1.2 Baugebiete

In den kommenden fünf Jahren sollen insgesamt 357 neue Wohneinheiten (WE) entstehen, davon 77 WE in Burgsteinfurt und 280 WE in Borghorst. In besonderem Maße ist hierbei das Weber-Quartier in Borghorst zu erwähnen, welches auf einem 25.000 m² großen Areal als „Mauritius Health & Care Campus“ mit Krankenhaus, Reha-Zentrum und Seniorenheim entstehen wird (80 WE).

Im Stadtteil Burgsteinfurt zählt das Quartier Friedenau westlich des Bahnhofes mit geplanten 110 WE zum größten Entwicklungsgebiet. Diese wird jedoch erst in den kommenden rund zehn Jahren entwickelt werden.

2.1.3 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte

In Steinfurt existieren acht Gewerbegebiete (Sonnenschein, Seller Esch, Steinfurt Aa, Ostendorf, Dumte sowie Wilmsberg Nord und Wilmsberg Süd I und II). Diese liegen vornehmlich an den beiden Stadtteilrändern und an den Verbindungachsen in die Nachbarstädte. Das Gewerbegebiet Sonnenschein im Nordwesten von Burgsteinfurt stellt dabei das größte Gewerbegebiet der Stadt dar. Aufgrund der hohen Arbeitsplatzdichte pendeln viele Menschen täglich zum Arbeiten in diese Gebiete. Die Anbindung an die umliegenden Autobahnen erfolgt dabei über die B54 sowie weitere Landes- und Kreisstraßen. Insbesondere die Logistikbetriebe und Betriebe mit hohem Lieferverkehrsaufkommen sorgen für ein signifikant hohes Aufkommen im Schwerlastverkehr (SV). Die nachfolgende Karte bildet die Gewerbegebiete der Stadt ab (s. Abb. 2.1-3).

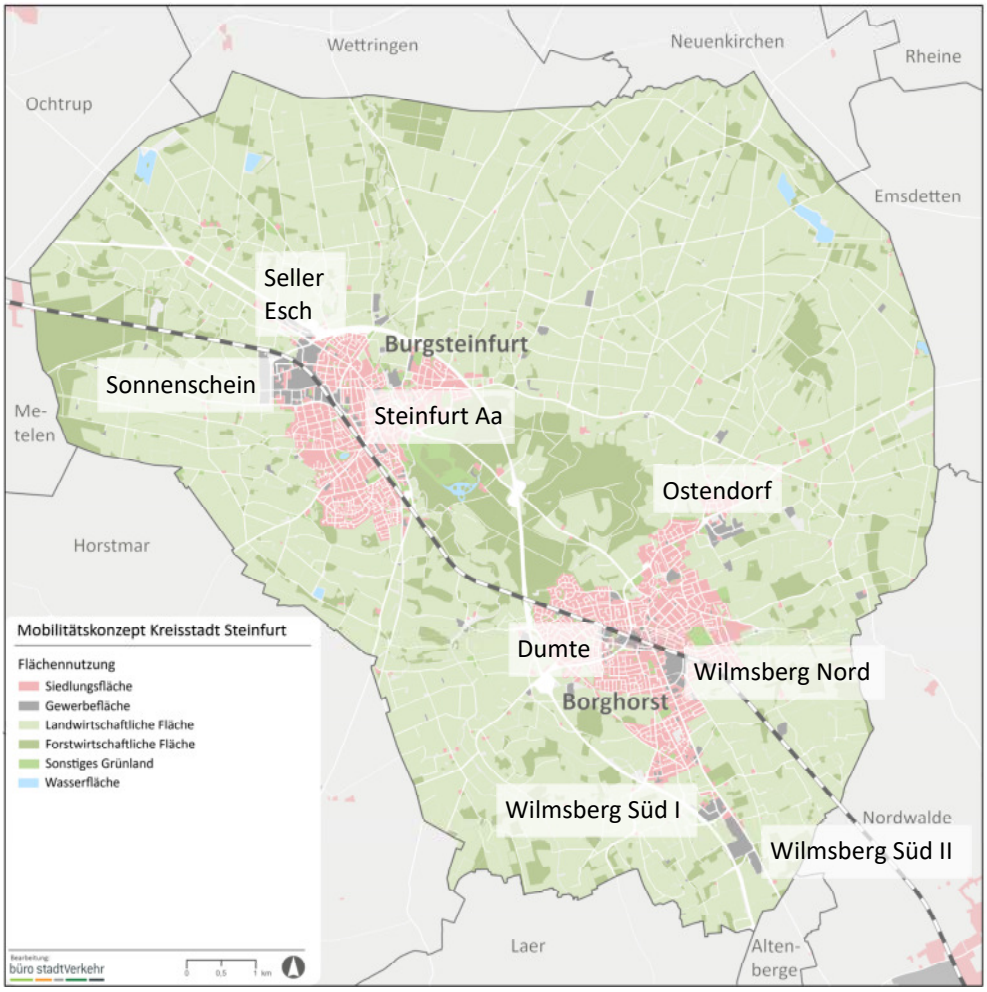

Abb. 2.1-3: Gewerbeflächen Kreisstadt Steinfurt

Als ein wichtiger großer Betrieb ist der Logistikbetrieb der DHL-Supply-Chain mit ca. 250 Beschäftigten aufzuführen. Als Logistikbetrieb sorgt dieser für ein hohes betriebszugehöriges Verkehrsaufkommen. Zudem gibt es in Steinfurt noch weitere größere und kleinere Betriebe, welche teilweise für eine signifikante Erhöhung des Verkehrsaufkommens, insbesondere im Schwerlastverkehr sorgen. Folgende Gewerbegebiete (GE) mit bedeutenden Betrieben sind hier aufzuführen:

GE-Sonnenschein

- DHL-Supply-Chain –großer Logistiker mit viel Verkehren (ca. 250 Beschäftigte)
- Glatfelter Steinfurt GmbH (ca. 200 Beschäftigte)
- Walki (ca. 140 Beschäftigte)
- Möller Chemie als Distributor von Chemikalien mit Warentransporten (82 Beschäftigte, davon 10 im Außendienst)
- Arning Bauunternehmung GmbH (ca. 130 Beschäftigte)

GE-Seller Esch

- Wertstoffhof Kockmann mit Anlieferungen auch von Privathaushalten → Erhöhtes Verkehrsaufkommen
- Bauunternehmen Feldmann (ca. 50 Beschäftigte)

GE-Ostendorf

- Ravago Plastics (ca. 50 Beschäftigte)
- Uhlenbrock (ca. 50 Beschäftigte)
- Trend Pet (ca. 34 Beschäftigte, täglicher DHL-Warenabholung)

GE-Wilmsberg

- Gözze (ca. 104 Beschäftigte)
- Bittner
- Goracon, R. Terwort GmbH
- Krass und Wissing

GE-Dumte bzw. Gewerbe in innerstädtischen Lagen

- A&A Kock
- Elektro Hermann Vortkamp

Darüber hinaus sind weitere größere Unternehmen und Einrichtungen mit hohen Pendlerverflechtungen zu nennen:

- Stadtverwaltung Steinfurt in Borghorst (176 Beschäftigte am Standort Rathaus, ohne Außenstellen)
- UKM-Marienhospital Steinfurt in Borghorst (ca. 650 Beschäftigte)
- Rolinck Brauerei in Burgsteinfurt (ca. 100 Beschäftigte)
- FH-Münster, Standort Steinfurt in Burgsteinfurt (etwa 4.700 Studierende)
- Kreisverwaltung Steinfurt in Burgsteinfurt (ca. 1.500 Beschäftigte)

Die beiden Stadtkerne in Burgsteinfurt und Borghorst bilden jeweils die Dienstleistungs- und Einzelhandelsschwerpunkte dar. Sowohl Burgsteinfurt als auch Borghorst verfügen über jeweils einen zentralen Versorgungsbereich, in dem alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs zu finden sind. In der historischen Altstadt Burgsteinfurts sind dies die Straßen Steinstraße, An der Stadtmauer sowie die Straßen Wippert, Sack und die Brennereigasse, welche zudem als Fußgängerzone ausgewiesen sind. Hinzu kommt die Nord-Südachse Wasserstraße und Markt. In Borghorst konzentrieren sich die meisten Geschäfte rund um die Emsdettener Straße und Münsterstraße. Die Einkaufszentren BWS-Zentrum in Borghorst und das Einkaufszentrum Baumgarten in Burgsteinfurt decken ebenfalls den täglichen und periodischen Bedarf ab. Darüber hinaus finden in beiden Stadtteilen zweimal pro Woche ein Wochenmarkt statt. Die zentralen Versorgungsbereiche sowie Discounter und Vollsortimenter sind in der folgenden Abbildung 2.1-4 abgebildet.

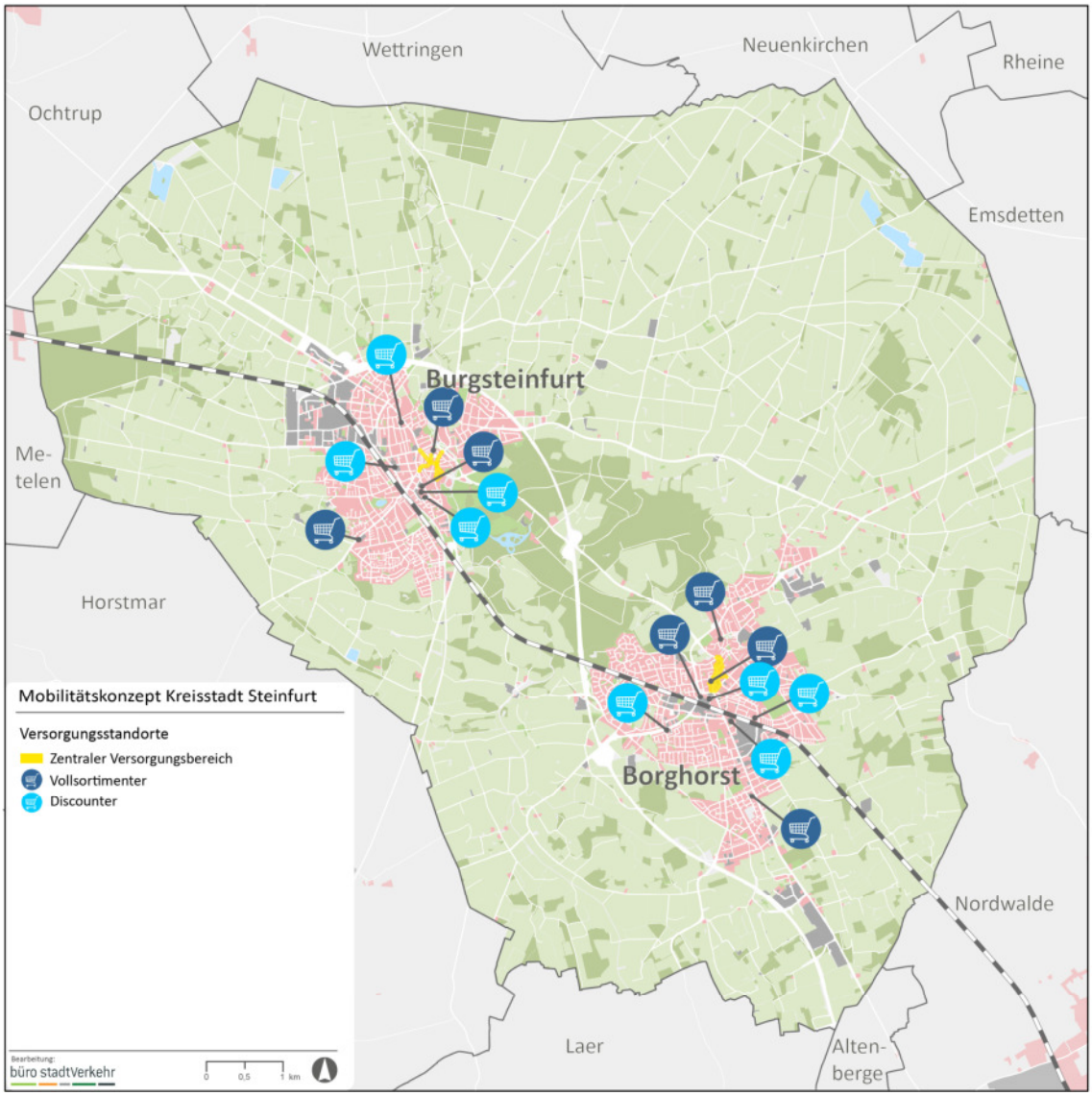

Abb. 2.1-4: Versorgungsstandorte Kreisstadt Steinfurt

2.1.4 Pendler

Die Kreisstadt Steinfurt weist ein negatives Pendlersaldo auf (-1.199), d. h. es pendeln mehr Personen zum Arbeiten aus der Stadt heraus als ein. Insgesamt verlassen 10.982 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte mit Wohnort in Steinfurt das Stadtgebiet, um an einem anderen Ort ihrer Beschäftigung nachzugehen. Im Gegenzug fahren 9.783 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte von außerhalb zum Arbeiten nach Steinfurt. Die meisten Einpendlerinnen und Einpendler stammen aus Münster (1.141), Emsdetten (1.032) sowie Rheine (945) und Ochtrup (729). Der größte Anteil der Auspendler fährt nach Münster (3.438), Emsdetten (826) sowie Altenberge (712) und Rheine (553).[5] Die nachfolgende Abbildung 2.1-5 zeigen die wichtigsten Pendlerströme von und nach Steinfurt auf:

[5] Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022): Berufseinpendler/Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht – Gemeinden – Stichtag (bis 2019).

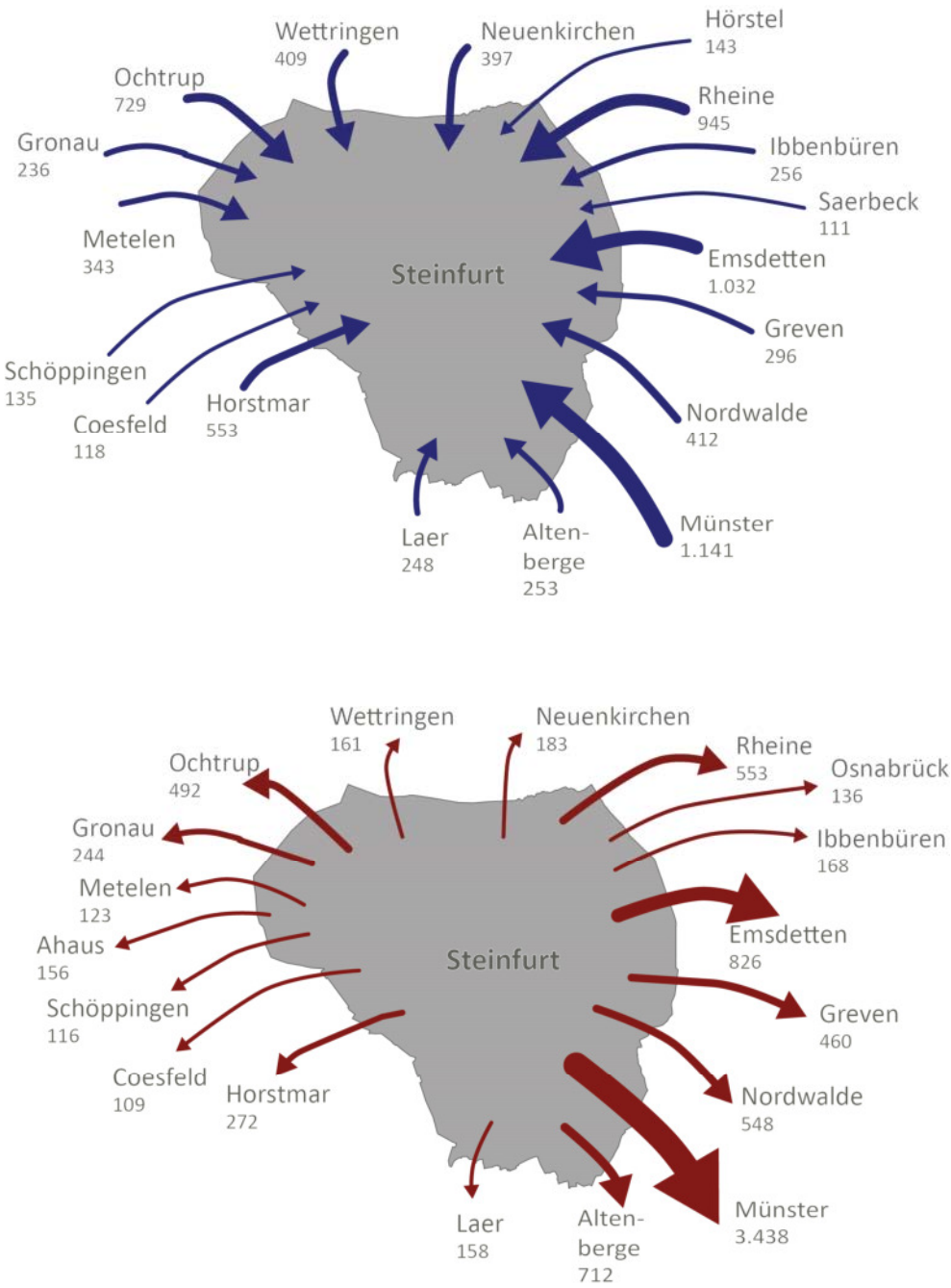

Abb. 2.1-5: Ein- und Auspendlerströme Kreisstadt Steinfurt[6]

2.2 Schulstandorte

In Steinfurt gibt es insgesamt elf Schulen mit über 2.500 Schülerinnen und Schülern eine Berufsschule mit über 2.000 Schülerinnen und Schülern. Von den sieben Grundschulen befinden sich drei in Burgsteinfurt und vier in Borghorst. Zudem sind in Burgsteinfurt die Realschule Burgsteinfurt und das Gymnasium Arnoldinum angesiedelt. In Borghorst stellen das Gymnasium Borghorst und die Realschule am Buchenberg das Angebot an weiterführenden Schulen dar. Zudem befindet sich in Burgsteinfurt die Ganztagshauptschule „Schule am Bagno“. Die Standorte und Schülerzahlen verteilen sich wie folgt auf das Stadtgebiet (s. Abb. 2.2-1).

[6] Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022): Berufseinpendler/Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht – Gemeinden – Stichtag (bis 2019).

Grundschulen	Schülerzahl 2020/2021	Prognose 2025/2026[7]
Bismarckschule	223	229
Grundschule Dumte	141	190
Grundschulverbund	330	347
Heinrich-Neuy-Schule	218	263
Marienschule	220	277
Regenbogenschule	127	149
Insgesamt	**1.259**	**1.455**
Weiterführende Schulen		
Realschule am Buchenberg	602	622
Realschule Burgsteinfurt	425	421
Gymnasium Borghorst	605	650
Gymnasium Arnoldinum inkl. TS Horstmar	774	670
Schule am Bagno (Ganztags-Hauptschule)	352	394
Hermann-Emanuel-Berufskolleg	2.016	Keine Daten vorhanden
Insgesamt	**4.774**	**2.757**

Abb. 2.2-1: Schulstandorte und Schülerzahlen Kreisstadt Steinfurt

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

[7] Trendgewichtetes Mittel

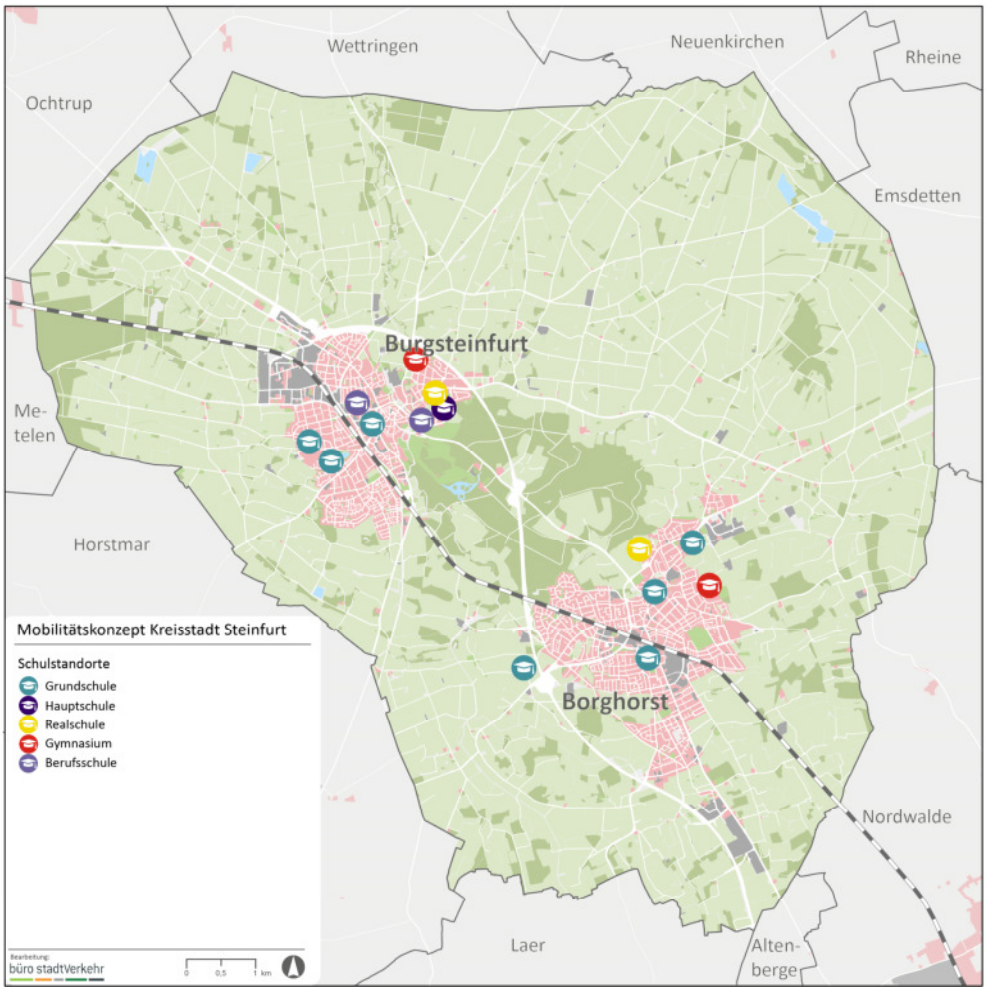

Abb. 2.2-2: Schulstandorte Kreisstadt Steinfurt

2.3 Kultur- und Freizeiteinrichtungen

Als publikumswirksame Einrichtung in Steinfurt ist allen voran die Park- und Grünanlage Bagno Buchenberg anzuführen, welches als „grünes Band“ die beiden Stadtteile voneinander trennt und als Naherholungsstätte fungiert. Steinfurt ist Außenstelle zweier regionaler Krankenhäuser. Das Marienhospital als Standort des Universitätsklinikums Münster (UKM) und der Nebenstandort der LWL-Klinik Lengerich prägen Borghorst als wichtigen Gesundheitsstandort.
In Burgsteinfurt ist zusätzlich noch ein Standort des Burgforums Gesundheitszentrum angesiedelt.

Abb. 2.3-1 Schloss Burgsteinfurt

Darüber hinaus sind viele weitere Einrichtungen sowohl in Burgsteinfurt als auch in Borghorst zu nennen. So befinden sich mit dem Freibad „BagnoMare“ und dem Kombibad Borghorst als kombiniertes Hallen- und Freibad zwei Schwimmbäder in Steinfurt. Beide Stadtteile verfügen zudem über mehrere Sporthallen und -plätze. Nachfolgend sind einige publikumswirksame Einrichtungen gelistet (s. Abb. 2.3-2):

- Badeanstalten
- Kombibad Borghorst
- Freibad BagnoMare Burgsteinfurt
- Einkaufszentren
- BWS-Zentrum Borghorst
- Einkaufszentrum Baumgarten Burgsteinfurt
- HeinrichNeuyBauhausMuseum
- Park- und Grünanlage Bagno
- Kino
- Kirchen
- Krankenhäuser
- UKM Marienhospital in Borghorst
- LWL-Klinik Lengerich in Borghorst
- Burgforum Gesundheitszentrum Burgsteinfurt
- Sportplätze und -hallen
- Schloss Burgsteinfurt

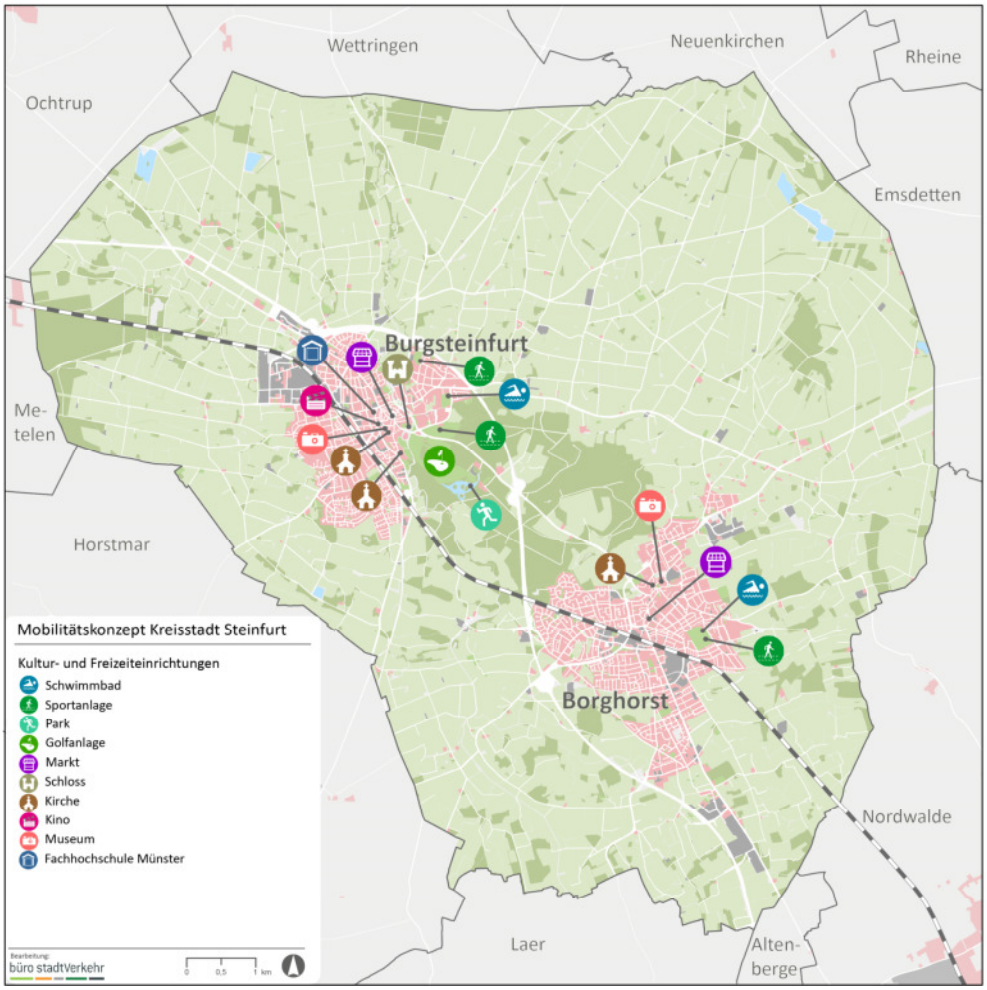

Abb. 2.3-2: Kultur- und Freizeiteinrichtungen Kreisstadt Steinfurt

2.4 Verkehr

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

2.4.1 MIV

Steinfurt weist eine gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz auf. Steinfurt verfügt zwar über keinen direkten Anschluss an das Autobahnnetz, ist dennoch über mehrere Bundes- Landes- und Kreisstraßen an die Autobahnen A1, A30 und A31 angeschlossen. Eine direkte Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen Burgsteinfurt und Borghorst besteht durch die Landesstraße L510 sowie durch die Bundesstraße B54, welche als Umgehungsstraße für den überörtlichen Verkehr fungiert und Steinfurt mit Münster und Gronau nahe der Grenze zu den Niederlanden verbindet. Mehrere Landes- und Kreisstraßen führen in die Nachbarstädte im Kreis Steinfurt:

Bundesstraße

- B54 (Gronau – Steinfurt – Münster – Dortmund)
  Anbindung über das überregionale Straßennetz an die A1 (Auffahrt Münster-Nord), A31 (Auffahrt Heek/ Ochtrup), A30 (Auffahrt Rheine-Nord)

Landesstraßen

- L510 (Gronau – Ochtrup – Steinfurt – Altenberge – Nordwalde – Münster)
  Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen (Borghorster Straße/ Burgsteinfurter Straße)
- L567 (Wettringen – Steinfurt)
- L580 (Neuenkirchen – Wettringen – Horstmar – Billerbeck – Dülmen)
- L578 (Rheine – Neuenkirchen – Steinfurt)
- L559 (Steinfurt – Nordwalde)
- L590 (Steinfurt – Emsdetten – Ibbenbüren)

Kreisstraßen

- K76 (Steinfurt – Horstmar)
- K82 (Steinfurt)
- K78 (Steinfurt – Horstmar)
- K75 (Steinfurt – Laer)

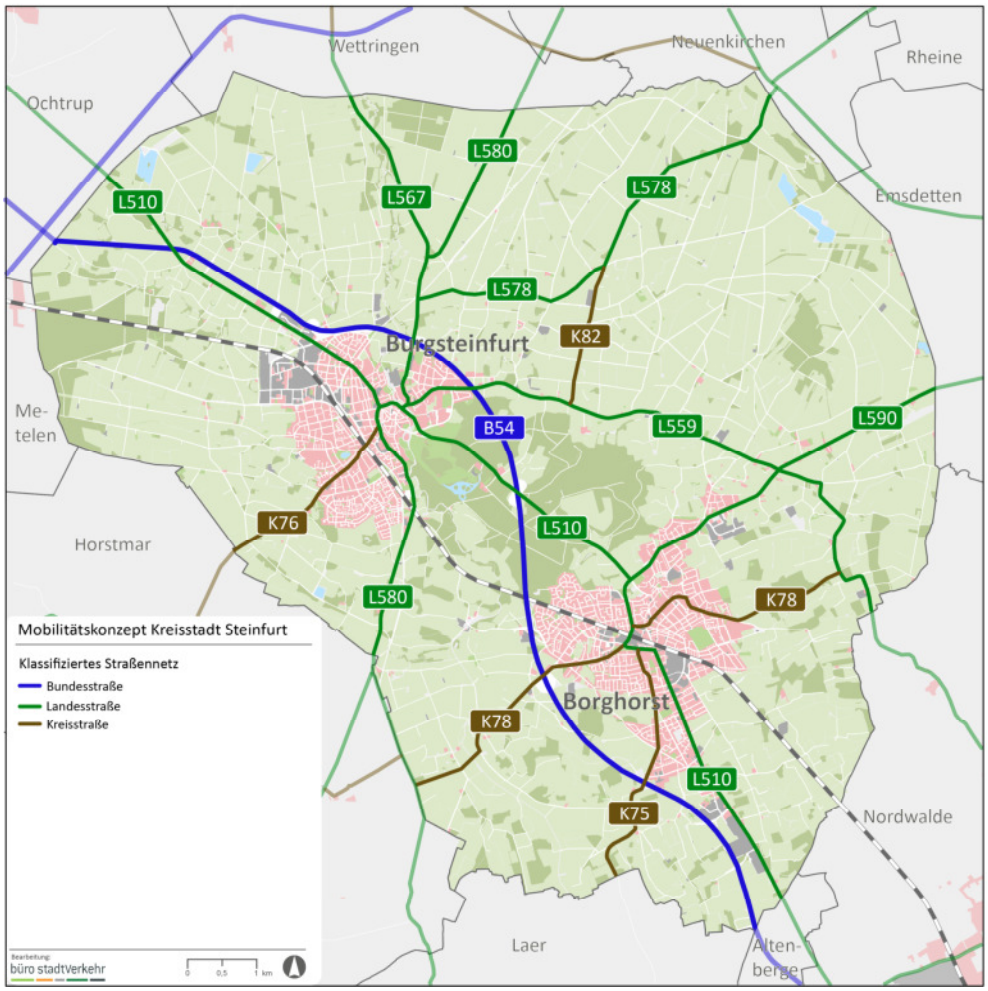

Abb. 2.4-1: Klassifiziertes Straßennetz Kreisstadt Steinfurt

DTV (Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke)

Die DTV weist die täglichen Verkehrsbelastungen auf einem bestimmten Straßenabschnitt auf. Das Land NRW erhebt in regelmäßigen Abständen die Verkehrszahlen an den klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes, Bundestraßen und Autobahnen). Die aktuellen Werte liegen für das Jahr 2019 vor und sind für den Werktag (Mo-Sa) in der nachfolgenden Karte (s. Abb. 2.4-2) aufgeführt. Die höchsten Verkehrsbelastungen sind auf der B54 mit 17.000 bis 25.500 Fahrzeugen am Tag zu verzeichnen. In der Stadt selbst wickelt die L510, welche die zentrale Achse zwischen Burgsteinfurt und Borghorst bildet, rund 9.500 Fahrzeuge am Tag ab. Ähnlich hohe Werte werden auf der L580 in Richtung Rheine sowie auf der L590 nach Emsdetten erreicht. Nicht abgebildet sind die Spitzenstunden, die i. d. R. vormittags zwischen 07:00 und 09:00 Uhr sowie nachmittags zwischen 16:00 und 18:00 Uhr zu Arbeitsbeginn und -ende erreicht werden. Zu diesen Zeiten sind die Verkehrsbelastungen in der Stunde besonders hoch.

Die Verkehrsbelastungen im klassifizierten Straßennetz sind für gewöhnlich immer am höchsten, da die Straßen eine übergeordnete Funktion einnehmen und den regionalen Verkehr abwickeln. Es bestehen jedoch auch wichtige Erschließungsfunktionen im innerörtlichen Verkehr, im Falle von Steinfurt insbesondere zur Verbindung der beiden Stadtteile. Hier stellen die hohen Verkehrsbelastungen gerade für die Kernbereiche in Burgsteinfurt und Borghorst aufgrund der engen Bebauung und der Bündelung verschiedener Verkehrsmittel ein Problem dar. Hinzu kommen die Schließzeiten an acht beschrankten Bahnübergängen, von denen sich drei an wichtigen Hauptachsen in Borghorst befinden (Westfalenring, Münsterstraße, Altemarkstraße).

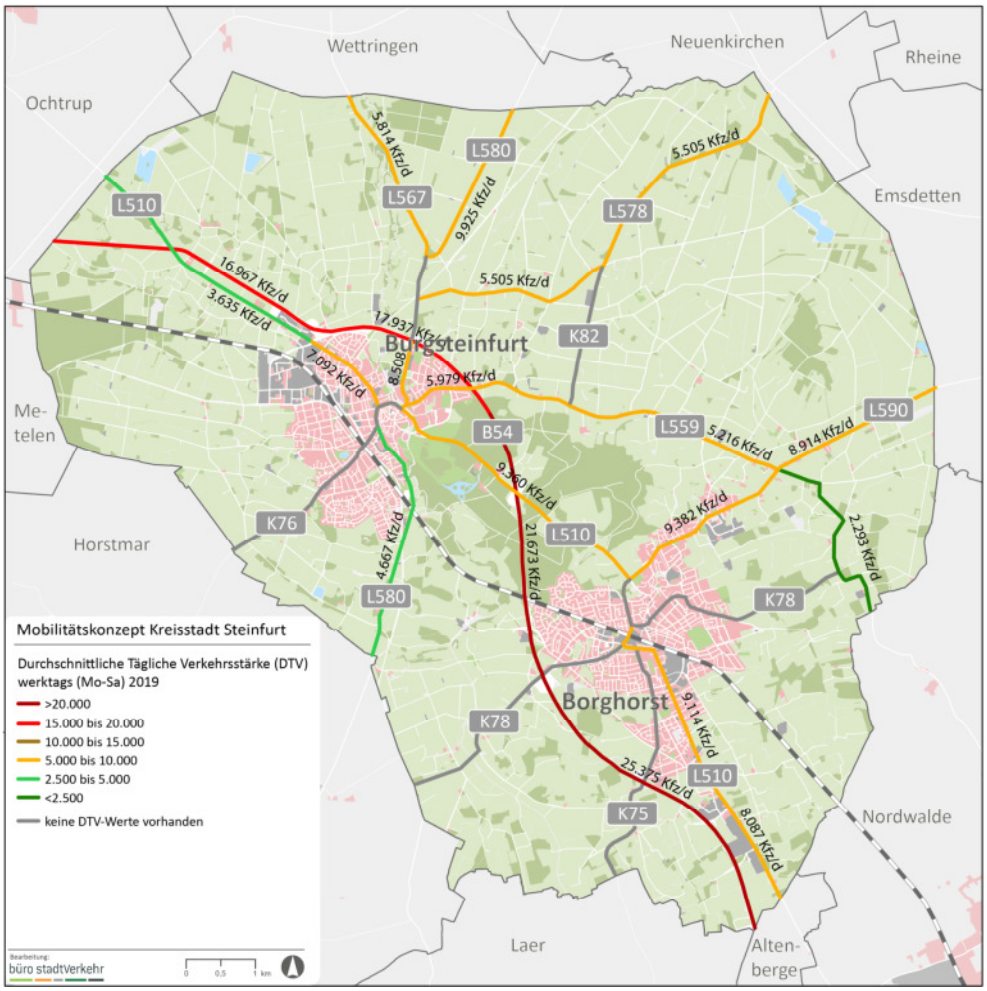

Abb. 2.4-2: Klassifiziertes Straßennetz Kreisstadt Steinfurt

2.4.2 Ruhender Verkehr

In der Kreisstadt Steinfurt gibt es 17 öffentliche und halböffentliche Parkplätze auf denen rund 700 Stellplätze (STP) erfasst sind. Im gesamten Stadtgebiet ist kein Stellplatzdefizit festzustellen. Die vorhandene Menge an STP reicht demnach aus. In der folgenden Tabelle sind die Parkplätze inkl. der STP für Schwerbehinderten Taxen und ausgestellten Parkausweisen aufgelistet (s. Abb. 2.4-3).[8]

Parkplätze Burgsteinfurt			
Parkplatz	**STP**	**Schwerbehinderten Taxen**	**Parkaus-weise**
An der Hohen Schule	14	2	25
Europaring			16
Gerichtstraße (Amtsgericht)			5
Graf-Arnold-Platz	68	2	35
Kautenstege	12		9
Mühlenstraße	117	2	49
Sack			6
Wilhelmsplatz	75		59
Insgesamt	**286**	**6**	**204**

Parkplätze Borghorst			
Parkplatz	**STP**	**Schwerbehinderten Taxen**	**Parkaus-weise**
Bürgerschützen-platz	45	2	14
Dumter Straße - K+K	46		9
Geiststraße	50	3	20
Heimannplatz	64	2	31
Kolpingstraße	21		9
Neuer Markt	74	5	18
Nikomedesstraße	15		15
Sparkasse	73	5	37
Woortstraße	21	2	14
Insgesamt	**409**	**19**	**167**

Abb. 2.4-3: Öffentliches/ halböffentliches Stellplatzangebot Kreisstadt Steinfurt

[8] Quelle: Kreisstadt Steinfurt (2023): Auslastung Parkplätze.

Ladeinfrastruktur

Insgesamt gibt es an acht öffentlichen/ halböffentlichen Ladestationen in Steinfurt die Möglichkeit sein Fahrzeug zu laden. Insgesamt 17 Ladepunkte stehen hierfür zur Verfügung. Die Ladekapazitäten reichen von 11 kW bis 300 kW. Die Stadtwerke Steinfurt betreiben selbst drei Ladestationen mit jeweils zwei Ladepunkten am BWS Center, Verwaltungsgebäude Stadtwerke und am Baumgarten. Die Abrechnung erfolgt über einen Ladechip oder eine -karte. [9] Aufgrund des Inkrafttretens des Energiewirtschaftsgesetzes (§ 7c Abs. 1 EnWG) darf die Stadtwerke zukünftig nicht mehr öffentliche Ladesäulen betreiben. Daher wird die Stadt Steinfurt künftig den Ausbau der öffentlichen Ladesäulen steuern. Alle derzeitigen Ladestandorte sind der Abbildung 2.4-4 zu entnehmen.

Weitere mögliche Standorte für die Errichtung von Ladestationen der Stadtwerke sind der Parkplatz an der Mühlenstraße, der Graf-Arnold-Platz, ein Neubau am BWS-Center sowie der Parkplatz am Bagno und der Neue Markt. Die Wallbox für den privaten Stellplatz wird von den Stadtwerken zusätzlich zu den landesweiten Fördermöglichkeiten mit 250,00 € bezuschusst. Auch für die betriebliche E-Mobilität und die Errichtung von Ladeinfrastruktur an Mehrfamilienhäusern bietet die Stadtwerke Beratung und Unterstützung an.

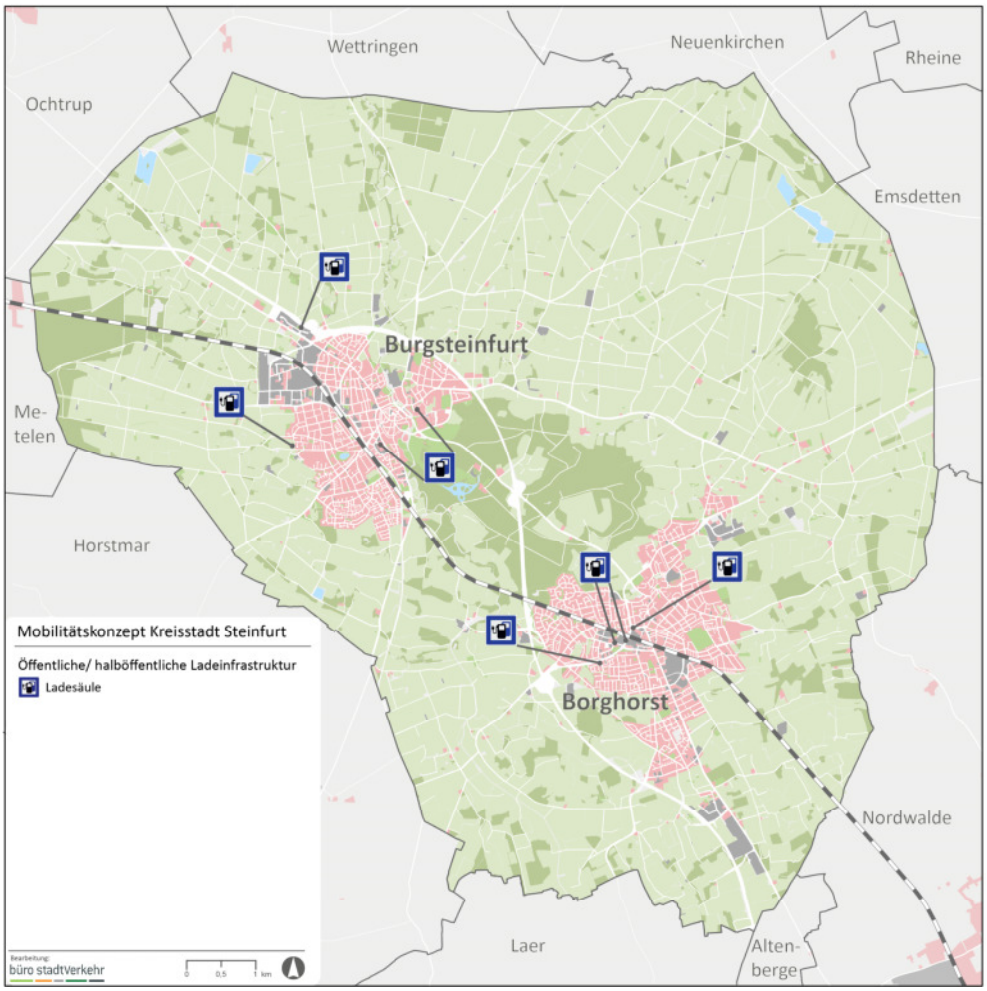

Abb. 2.4-4: Öffentliche/ halböffentliche Ladeinfrastruktur Kreisstadt Steinfurt

2.4.3 Wirtschaftsverkehr

[9] Quelle: Stadtwerke Steinfurt GmbH (2023): Elektromobilität. Unterwegs-laden.

Die Kreisstadt Steinfurt nimmt nicht am SEVAS-Routensystem teil (Stand: März 2023)[10]. Es handelt sich um ein Programm zur Routenoptimierung für den Schwerlastverkehr, was insbesondere in Siedlungsbereichen im Hinblick auf die Größendimensionierung und die Größe von LKWs relevant ist.

Das Gewerbegebiet Sonnenschein als das größte der Stadt ist hierbei nur am Rande an die B54 angeschlossen. Gerade vor dem Hinblick Steinfurts als Logistikstandort sowie einiger verkehrsintensiver Betriebe ist dies von großer Relevanz. Die B54 als wichtige regionale und überregionale Verbindung zu den nahen gelegenen Autobahnen streift das Gewerbegebiet am Rande. Die Anbindung an das Gewerbegebiet ist aus diesem Grund verbesserungsbedürftig.

2.4.4 Verkehrssicherheit

Die Dreijahres-Unfallhäufungsstellen der Kreisstadt Steinfurt liegen am Kreisverkehr Meerstraße/ Münsterstraße und Kolpinghaus in Borghorst und an der Kreuzung Ochtruper Straße/ Mühlenstraße in Burgsteinfurt. Am Kreisverkehr Meerstraße gab es im Zeitraum vom 01.01.2018 bis zum 31.12.2020 8 Unfälle mit insgesamt 15 Beteiligten (7 Pkw, 7 Fahrräder und 1 Fußgänger). Dabei wurden am häufigsten die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen missachtet und zweimal gab es Fehler beim Abbiegen nach rechts. An der Kreuzung Ochtruper Straße/ Mühlenstraße gab es im gleichen Zeitraum ebenfalls 8 Unfälle mit 16 Beteiligten (9 Pkw, 1 Fußgänger und 1 Bus). An dieser Stelle unterliefen am häufigsten Fehler beim Abbiegen. Nachfolgend sind die beiden Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet von Steinfurt verortet.

[10] Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2023): Lkw-Navigationsdaten für NRW.

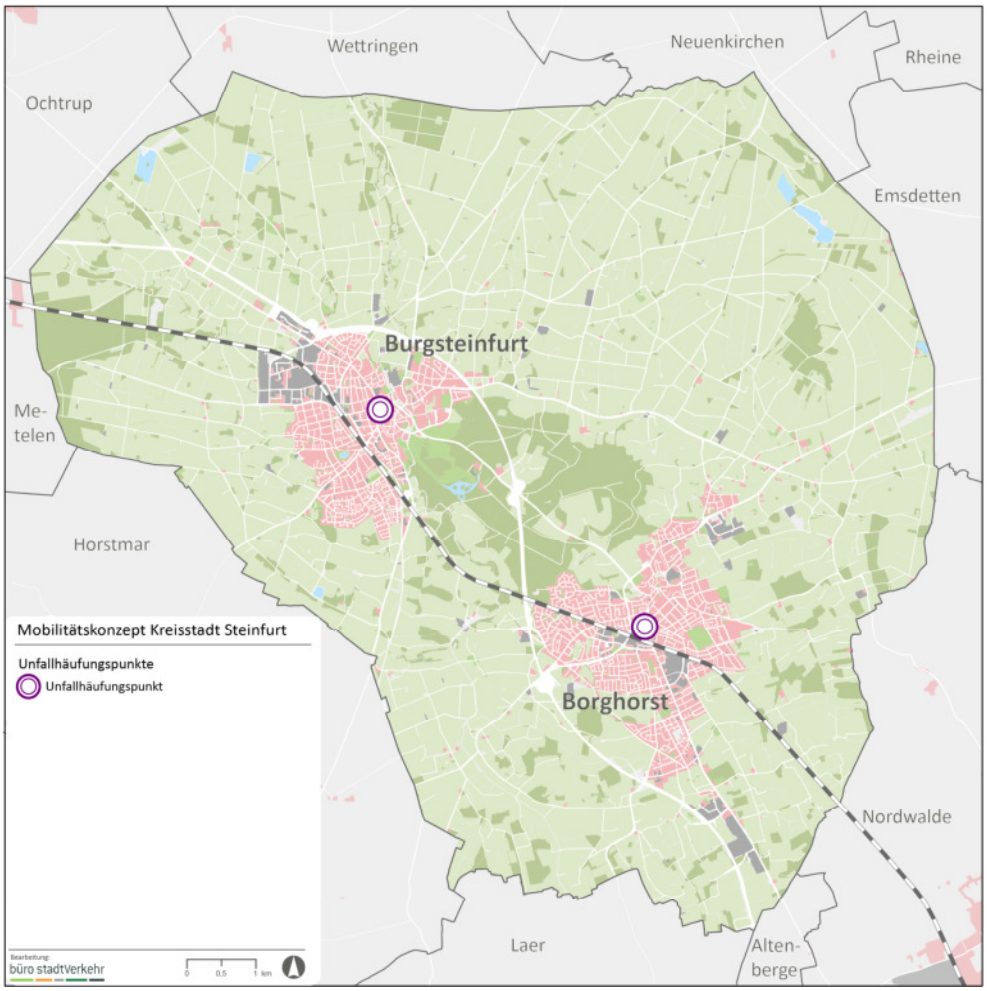

Abb. 2.4-5: Unfallhäufungspunkte Kreisstadt Steinfurt

2.4.5 ÖPNV/ SPNV

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Steinfurt zählen zum WestfalenTarif. Der Kreis Steinfurt gehört hierbei zum Teilnetz Münsterland (s. Abb. 2.4-6). Ein Großteil der in Steinfurt verkehrenden Buslinien werden durch private Verkehrsunternehmen betrieben, teilweise auch durch den Regionalverkehr Münsterland (RVM) als großen Betreiber im Münsterland.

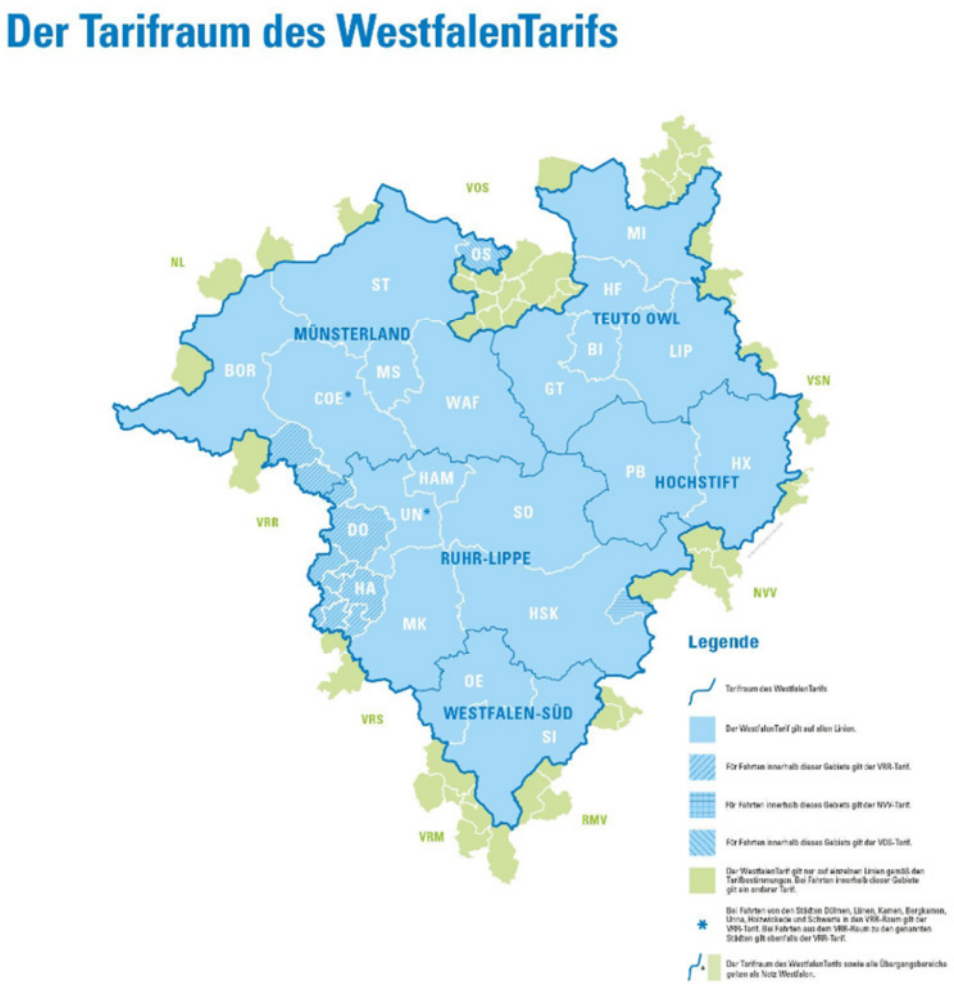

Abb. 2.4-6: Tarifgebiet WestfalenTarif[11]

Hinsichtlich der Tarifarten und Abo-Möglichkeiten gilt das Ticketangebot des WestfalenTarifs, beispielsweise für Vielfahrer Abotickets (09:00 Uhr Abo, 60plusAbo, AzubiAbo, Schüler-Ticket Westfalen, …). Hervorzuheben ist das MobiTicket, das für Menschen, die Sozialleistungen empfangen, preisgünstig angeboten wird. [12] Für Gelegenheitsnutzer des ÖPNV ohne Zeitkarte werden Einzel-, 4er- oder Tagestickets angeboten. Eine Einzelfahrkarte für eine Fahrt innerhalb Steinfurts kostet 3,50 €. Für eine einfache Fahrt von Steinfurt nach Münster gilt ein Fahrpreis von 11,00 €. (Stand: März 2023)[13]. Alternativ können Gelegenheitsnutzer des ÖPNV ohne Zeitkarte auch Tagestickets erwerben, welche entweder für 24 Stunden ab Kauf bzw. Entwertung oder ab 09:00 Uhr am jeweiligen Tag gültig sind.

[11] Quelle. WestfalenTarif GmbH (2023): https://www.westfalentarif.de/service/ueber-uns

[12] Quelle: Regionalverkehr Münsterland (RVM) (2023): Abo-Übersicht.

[13] Quelle: WestfalenTarif. https://www.westfalentarif.de/fileadmin/user_upload/22253_OWLV_Ringbuch-Preistabellen2022_CMYK_RZ_WEB_V3.pdf

Das Busnetz in Steinfurt ist kein zusammenhängendes Stadtbusnetz mit eigenem Betrieb, sondern wird über die Stadtgrenzen hinaus durch regionale Betreiber wie die RVM betrieben. Die Bürgerbuslinie B2 ergänzt das Angebot in Streusiedlungen, peripheren Siedlungsgebieten oder zur Verknüpfung der Stadtteile untereinander.[14]

Besonders anzuführen sind hier die Regionalbuslinien R73, R75, R80 und R81, welche den Bahnhof Burgsteinfurt mit den Nachbarstädten verbinden. Bis auf die Linie R75 verkehren alle Regionalbuslinien auch an Sonn- und Feiertagen, dann in der Regel im Zwei-Stunden-Takt. Die Linien R73 und R75 verbinden Burgsteinfurt und Borghorst über das Bagno und stellen damit die Anbindung dieses Naherholungsbereiches sowie die Verbindung der beiden Stadtteile im Busverkehr her.

Abb. 2.4-7 Bahnhof Burgsteinfurt

Die meisten übrigen Buslinien fahren nur montags bis freitags. Sie sind größtenteils auf die Nachfrage durch den Schülerverkehr ausgerichtet. Samstags stellt die Taxibuslinie T17, welche als Bedarfsangebot verkehrt, die Bedienung im Westen Steinfurts und nach Metelen her. Neben dem Taxibus verkehren am Wochenende nur die vier Regionalbuslinien, welche Steinfurt mit den benachbarten Städten im Kreis Steinfurt verbinden. Allerdings besteht auf der Linie R75 samstags ab etwa 14 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ganztägig kein Fahrtenangebot. Die Tabelle zeigt die Buslinien im Steinfurter Stadtgebiet und deren Verlauf auf.

Die Regionalbahnlinie 64 (RB64) verkehrt Montag bis Sonntag (inkl. Feiertag) stündlich zwischen Münster und Enschede in den Niederlanden. Während der Hauptverkehrszeiten (HVZ) fährt die RB64 im 30-Minunten-Takt. In Steinfurt selbst hält die Linie an allen drei Haltepunkten: Burgsteinfurt, Grottenkamp und Borghorst (s. Abb. 2.4-8).

Buslinien	Betreiber	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit
171	Veelker	**Steinfurt-Burgsteinfurt Bahnhof – Schloss – RCG** – Metelen, ZOB – Metelen, Buschkampweg	60‘ (Mo-Fr)	Steinfurt, Bf nach Metelen ZOB 17 Min. Fahrzeit
172	Schäpers	**Steinfurt-Burgsteinfurt, Bf – Borghorst, Kirche** – Nordwalde – Greven – Greven ZOB	Einzelne Fahrten im Schülerverkehr (Mo-Fr)	Burgsteinfurt Bf. bis Greven ZOB 43 Min. Fahrzeit
174 (Stand: 18.07.22)	Veelker	**Steinfurt, Schloß – Mühlenstraße – Steinfurt, Bahnhof – Ev. Friedhof – Goldstraße – Föcking** – Welbergen – Langenhorst – Ochtrup - Gronau	Zu Spitzenzeiten 30‘-240‘ (Mo-Fr)	Steinfurt, Bf nach Gronau Bf 35 Min. Fahrzeit
177 (Stand: Mai 2021)	Veelker	**Borghorst, Rathaus – Neuer Markt – Borghorst, Stienert** – Nordwalde – Altenberge – Nienberge – Münster Hbf	1-2 Mal am Tag (Mo-Fr)	Borghorst Rathaus nach Münster Hbf 60 Min. Fahrzeit

[14] Quelle: Regionalverkehr Münsterland (RVM) (2021): Fahrplan B2 Borghorst - Burgsteinfurt

Buslinien	Betreiber	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit
178	Schäpers	**Borghorst, Realschule – Gymnasium – Michael-Ende-Schule – Ostendorf –** Nordwalde – Nordwalde Bustreff Gesamtschule – Altenberge (Laer)	60‘ bis 16 Uhr (Mo-Fr)	Borghorst, Realschule nach Nordwalde, Bustreff Gesamtschule 25 Min. Fahrzeit
183	Veelker	**(Borghorst, Realschule – Nikomedes-Schule – Gymnasium –) Neuer Markt – Michael-Ende-Schule – Herdt** – Laer, Holthausen Markt/Ehrenmal	60‘ (Mo-Fr) Morgens häufiger	Borghorst, Neuer Markt nach Laer, Holthausen Markt 18 Min. Fahrzeit
184	Veelker	**Burgsteinfurt, Bahnhof – Mühlenstraße – RCG** – St. Arnold – Neuenkirchen – Hauenhorst – Rheine, Bahnhof	2 Mal täglich (Mo-Fr)	Burgsteinfurt, Bf nach Rheine, Bf 47 Min. Fahrzeit
186	Veelker	**Burgsteinfurt, Gymnasium, Schloss – Bohlenstiege – Bahnhof - Veltruper Kirchweg** – Horstmar – Schöppingen	60‘ (Mo-Fr)	Steinfurt, Realschule nach Horstmar-Leer 85 Min. Fahrzeit
187	Veelker	**Burgsteinfurt, Gymnasium – Mühlenstraße – Bahnhof – Veltruper Kirche** – Veltrup – Horstmar – Laer, Ehrenmal	90‘ (Mo-Fr)	Steinfurt, Gymnasium nach Laer, Ehrenmal 24 Min. Fahrzeit
Regional-buslinien	**Betreiber**	**Linienverlauf**	**Takt**	**Fahrzeit**
R73	Westfalen-bus	**Steinfurt-Burgsteinfurt, Bahnhof – Schloss – Burgsteinfurt, Bagno – Ritterstraße –** Wilmsberg – Nordwalde ZOB – Altenberge (- Münster)	60‘/120‘ (Mo-Sa/So)	Burgsteinfurt, Bf nach Altenberge, Münsterstraße 38 Min. Fahrzeit
R75	Westfalen-bus/ RVM	**Steinfurt-Burgsteinfurt, Bahnhof – Burgsteinfurt, Mühlenstraße – Westfalenring – Rathaus – Ostendorf – Borghorst, Herpsing** – Emsdetten - Greven	60‘ (Mo-Sa)	Burgsteinfurt, Bf nach Emsdetten, Bf 30 Min. Fahrzeit
R80	Veelker	**Steinfurt-Burgsteinfurt, Bahnhof – Schloss – RCG** – Wettringen – St. Arnold – Neuenkirchen – Rheine, Bf	30‘/60‘/ 120‘ (Mo-Fr/ Sa/So)	Steinfurt, Bf nach Rheine Bf 40 Min. Fahrzeit
R81	Veelker	**Steinfurt-Burgsteinfurt, Bahnhof – Bismarckstraße – Bohlenstiege - Kreuzstiege – Lindesaystraße** – Horstmar – Darfeld – Coesfeld Bf	60‘/120‘ (Mo-Sa/So)	Steinfurt, Bf nach Coesfeld, Bf 50 Min. Fahrzeit
Bürger-buslinien	**Betreiber**	**Linienverlauf**	**Takt**	**Fahrzeit**
B2	RVM	**Borghorst, Bahnhof – Burgsteinfurt Bahnhof**	120‘/2 einzelne Fahrten (Mo-F/Sa)	Borghorst Bf. nach Burgsteinfurt Bf. 55 Min.
Taxibuslinien	**Betreiber**	**Linienverlauf**	**Takt**	**Fahrzeit**
T17	Veelker	**Steinfurt, Kreishaus**- Metelen, ZOB – Heek, Donnerberg	60‘ (Sa)	Steinfurt, Kreishaus nach Heek, Donerberg 31 Min.
Bahnlinie	**Betreiber**	**Linienverlauf**	**Takt**	**Fahrzeit**
RB64	**DB Regio**	Enschede – De Eschmarke – Glanerbrug – Gronau (Westf) – Ochtrup – Metelen Land **– ST-Burgsteinfurt – ST-Grottenkamp – ST-Borghorst –** Nordwalde – Altenberger – MS-Häger – MS Zentrum Nord – Münster (Westf) Hbf	60´(Mo-So) (30´Mo-Fr 05:00-09:00 Uhr und 14:00-18:00Uhr)	37 Min. ab ST-Burgsteinfurt bis Münster (Westf) Hbf

Abb. 2.4-8: Bus- und Bahnlinien in der Kreisstadt Steinfurt

Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität mit dem ÖPNV ist ein sehr bedeutendes Kriterium zur Bewertung der Attraktivität des ÖPNV. Anhand festgelegter Einzugsbereiche um einen Bahnhof oder eine Bushaltestelle wird analysiert, welche Siedlungsbereiche innerhalb eines festgelegten Einzugsbereichs durch den ÖPNV erschlossen sind. Als Vorgabe werden hier die Angaben aus dem Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt angeführt, der einen Einzugsbereich im zentralen Bereich von 300 m und außerhalb der zentralen Bereiche von 500 m vorschreibt. Für die Haltepunkte im Schienenverkehr wird ein Einzugsbereich von 1.000 m festgelegt.[15] Die Siedlungsbereiche, die sich außerhalb dieser Einzugsbereiche befinden, gelten dabei als nicht erschlossen und werden somit als Erschließungslücken dargestellt.

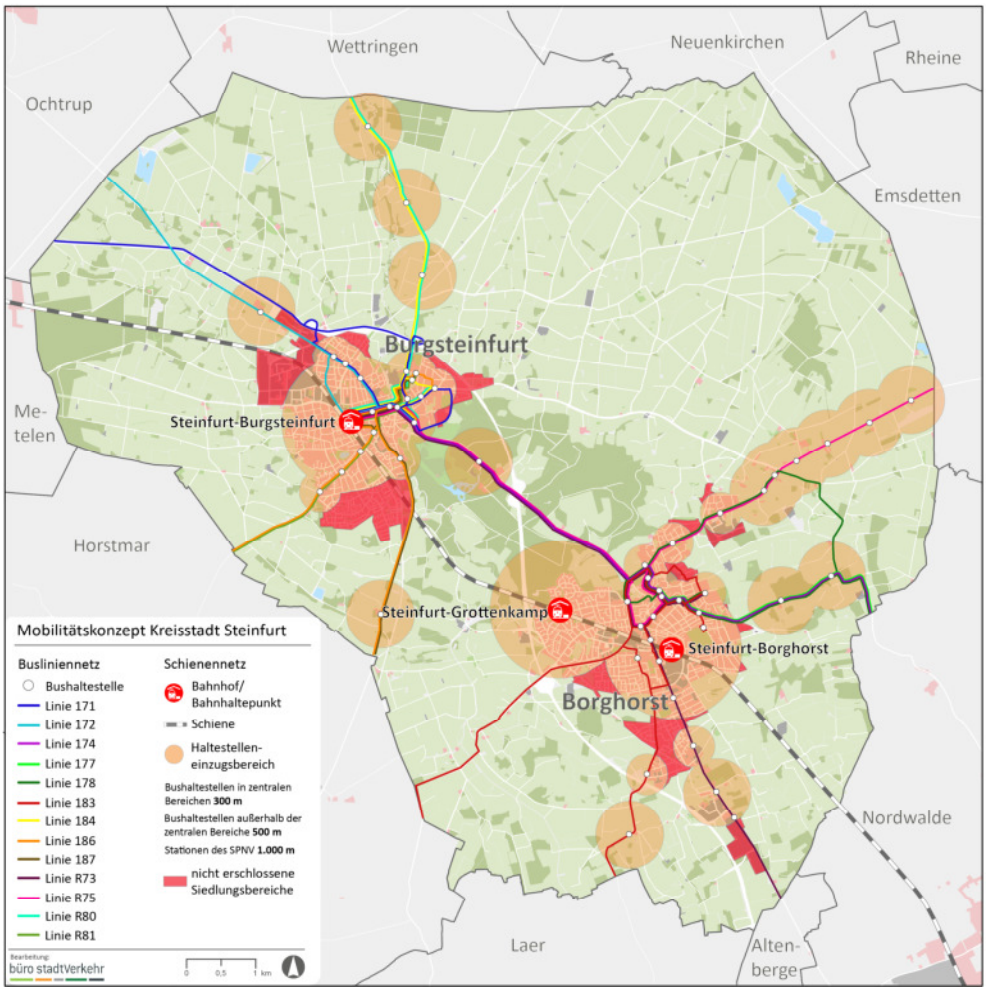

Abb. 2.4-9: ÖPNV-Erschließungsqualität Kreisstadt Steinfurt

Wie die obenstehende Abbildung aufzeigt, orientieren sich die Linienverläufe der Buslinien an den zentralen Achsen in die Nachbarorte sowie zwischen Burgsteinfurt und Borghorst. Aufgrund der Siedlungsstruktur Steinfurts als „Doppelstadt“ ergibt sich eine gute Erschließungsqualität in einem Großteil der jeweiligen Stadtteile. Einige Randlagen sind jedoch nicht ausreichend durch den Bus- oder auch Bahnverkehr erschlossen. In Burgsteinfurt besteht ein großes Erschließungsdefizit im südlichen Bereich sowie im Gewerbegebiet Sonnenschein im Nordwesten. Hinzu kommt das mangelnde Bedienungsangebot insbesondere bei den Buslinien im Westen Steinfurts (Linie 171 Steinfurt – Metelen sowie 174 Steinfurt – Ochtrup – Gronau). Zudem besteht ein nicht erschlossener Siedlungsbereich im Nordosten von Burgsteinfurt. Borghorst weist Erschließungsdefizite im Süden des Stadtteils in einem Gebiet abseits der Achsen nach Laer und Altenberge sowie Norden auf. Auch entlang der Achse nach Altenberge ist im Südosten

[15] Quelle: Kreis Steinfurt (2018): 3. Nahverkehrsplan.

Steinfurts eine Erschließungslücke erkennbar. Weitere Erschließungslücken außerhalb der beiden Siedlungskerne bestehen in den Gewerbegebieten entlang der Achsen Richtung Emsdetten und Altenberge.

Teilweise werden die nicht erschlossenen Gebiete durch die Bürgerbuslinie B2 bedient, welche von Montag bis Freitag von 09:00 bis 18:00 Uhr und samstags von 09:00 bis 13:00 Uhr im 120-Minuten-Takt verkehren, erschlossen. An Sonn- und Feiertagen gibt es keinen Busbetrieb.[16]

Barrierefreiheit

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht ab 2026 einen barrierefreien ÖPNV vor. Nicht nur um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen, sondern grundsätzlich auch um die sich im Wandel befindenden Beförderungsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft und des ÖPNV-Kundenstamms zu befriedigen, muss dem Thema eine höhere Bedeutung beigemessen werden, als dies bisher der Fall war. Von dieser Frist kann nur abgewichen werden, wenn konkrete Ausnahmen im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden. Derzeit sind 13 von 189 Haltestellen und 20 von 138 Haltekanten in Steinfurt barrierefrei ausgebaut.

S-Bahn Münsterland

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

Das geplante Liniennetz besteht aus neun S-Bahnen, die mindestens im 30-Minunten-Takt auf bereits bestehenden Trassen verkehren und teilweise die Regionalbahnen ersetzen. Eine Ausnahme bildet die geplante S8 auf der reaktivierten Trasse der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) von Münster nach Sendenhorst. Zusätzlich werden neue Haltepunkte errichtet, u. a. im Münsteraner Norden (MS-Kinderhaus). Für die Kreisstadt Steinfurt wird sich nach der Realisierung ein 20-Minunten-Takt durch die S4 und S9 ergeben. Hinzu kommt der RE 13, welcher in Burgsteinfurt und Borghorst halten und somit den 20-Minunten-Takt zusätzlich verdichten wird.[17]

2.4.6 Fuß- und Radverkehr

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

[16] Quelle: Bürgerbus Steinfurt e. V. (2023): Fahrplan.

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

Fußverkehr

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

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

Netzkategorie und Qualitätsstandards für den Fußverkehr

Durch die Herleitung eines hierarchisierten Fußwegenetzes werden bestimmte Qualitäts- und Ausbaustandards für verschiedene Wegekategorien im Untersuchungsgebiet definiert, die sich nach dem Zweck und der Art der Wegenutzung richten. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist bspw. nicht auf allen Wegen gleichermaßen umzusetzen und nicht in allen Fällen realisierbar. Insbesondere bei bestehender Bebauung und geringem vorhandenen Straßenquerschnitt sind die Möglichkeiten einer ausreichenden Gehwegbreite häufig begrenzt. Die Hierarchisierung dient daher als Orientierungs- und Handlungsgrundlage für die Ableitung der definierten Qualitäts- und Ausbaustandards, die auf bestehenden Regelwerken bzw. Richtlinien und Empfehlungen (RASt, FGSV, EFA, ERA)[18] basieren.

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

- Zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar
- Durchgängige Barrierefreiheit
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Gestalterische Kontinuität
- Ausreichende und attraktive Beleuchtung
- Straßenraumbegrünung
- Optimale Orientierung
- Empfohlene Mindestgehwegbreite 2,50 m
- Sichere und umweglose Erreichbarkeit der Haltestellen
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vermeiden
- Gehwegparken vermeiden
- Ansprechende und ausreichende Straßenraumbegrünung

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

- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Ortsteilen auf durchgehenden und möglichst attraktiven Wegen

[18] RASt = Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen; FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.; EFA = Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen; ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte, Kitas, Sporthallen, Spielplätze)
- Angemessene, sichere Querungsanlagen
- Vermeidung von Hindernissen auf Gehwegen
- Gehwegparken vermeiden
- Ausreichende Gehwegbreiten

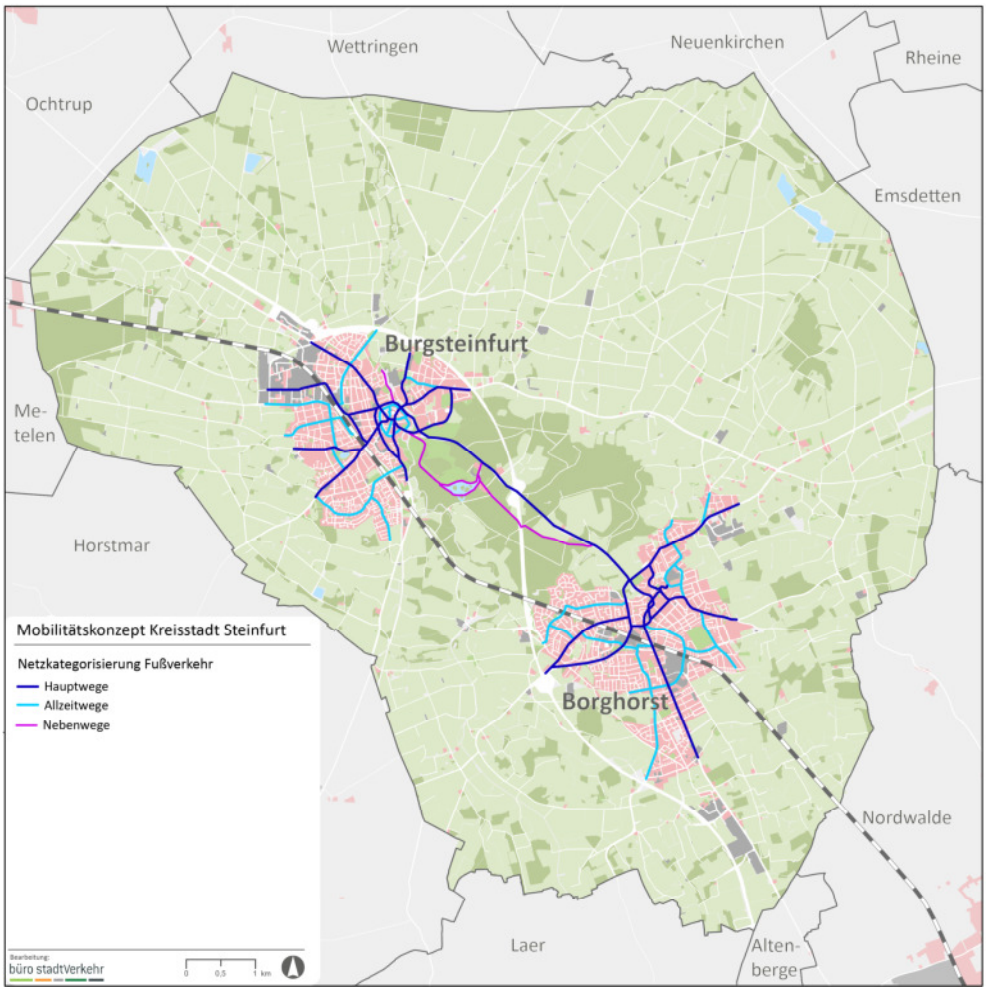

Abb. 2.4-10: Fußwegenetz Kreisstadt Steinfurt

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

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

In Steinfurt konzentrieren sich die Hauptwegenetze auf Wege innerhalb der beiden Stadtkerne. Eine Ausnahme stellt jedoch der Weg zwischen den beiden Stadtteilen durch das Bagno dar, welches laut Wegenetz als Hauptweg ausgewiesenen ist. Zudem ist ein Nebenweg zum Bagno-See ausgewiesen (s. Abb. 2.4-10).

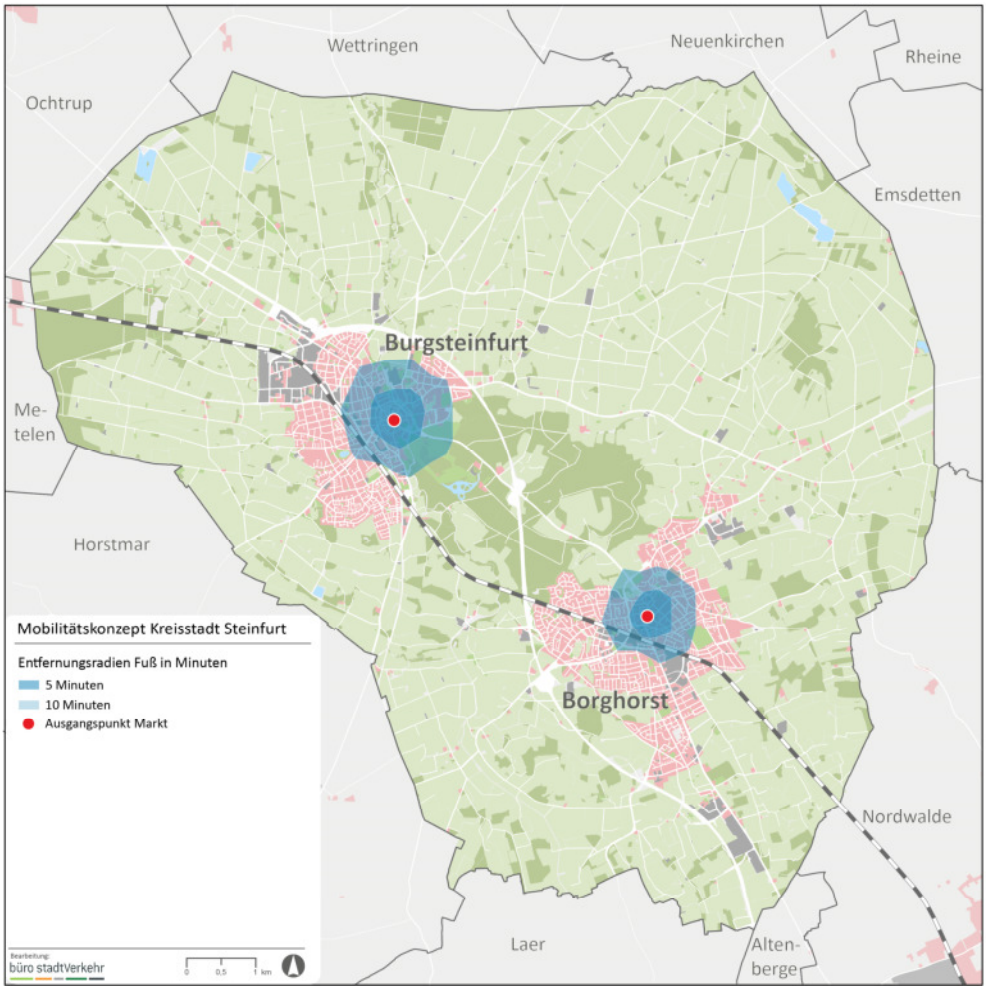

Abb. 2.4-11: Entfernungsradien Fuß in Minuten Kreisstadt Steinfurt

Die obige Abbildung zeigt (s. Abb. 2.4-11), dass der Fußverkehr in der Nahmobilität eine gewichtige Rolle spielt. Ausgehend von den jeweiligen Märkten in Burgsteinfurt und Borghorst sind innerhalb von fünf Minuten alle innenstadtnahen Einrichtungen zu erreichen. Nach weiteren fünf Gehminuten sind sogar die Bahnhöfe erlaufen.

Radverkehr

Steinfurt ist wie alle Städte in Nordrhein-Westfalen in die landesweite Wegweisung des Radnetzes NRW eingebunden. Dieses landesweite Netz wird nach einem einheitlichen Standard ausgeschildert (s. Abb. 2.4-12). Touristische bzw. Freizeitrouten sind in das System integriert. Das Netz dient zur Verbindung der ausgeschilderten Radrouten und stellt einen Anschluss an die Nachbarstädte her. Die Auswahl berücksichtigt verkehrsarme und landschaftlich reizvolle Wege.

Abb. 2.4-12 Beschilderung Radnetz NRW in Borghorst

Insgesamt wird den Freizeitradfahrenden ein umfangreiches Angebot an touristischen, landschaftlich attraktiven Routen geboten (s. Abb. 2.4-13).

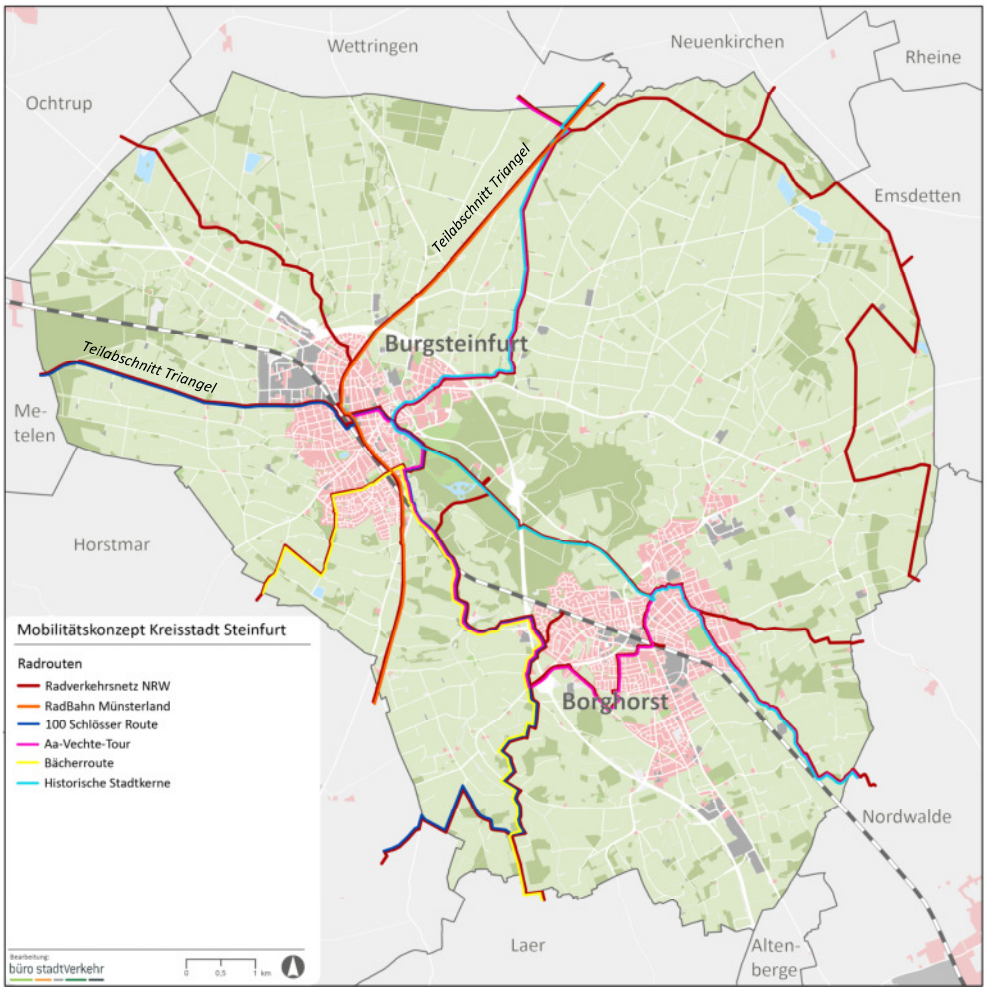

Abb. 2.4-13: Radwegenetz Kreisstadt Steinfurt

Die Führungsform ist von verschiedenen Faktoren abhängig wie der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Das Hauptradwegenetz umfasst die folgenden unterschiedlichen Führungsformen:

- Beidseitiger getrennter Geh- und Radweg
- Einseitig getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)
- Beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg
- Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg
  (Zweirichtungsverkehr vornehmlich außerorts)

Im Radverkehrsnetz existieren in Steinfurt einige kleinere Lücken bei Verbindungen innerhalb der Stadteile und eine größere in Richtung Emsdetten. Gravierende Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur bestehen dagegen vornehmlich aufgrund zu schmaler und teilweise gänzlich fehlender Radverkehrsanlagen und wechselnder Führungsformen zwischen dem Radverkehr und dem MIV. Eine sichere, alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur zeichnet sich durch eine direkte und stringente Führung aus.

Anhand der relevanten Quellen (Siedlungsgebiete) und Zielen im Radverkehr (Schulen/ Arbeitsplätze, publikumswirksame Einrichtungen, Versorgungseinrichtungen) (s. Kap. 2.1 bis 2.3) wird in der folgenden Abbildung 2.4-14 ein Wunschliniennetz (Luftliniennetz) abgeleitet. Dieses ist in die zwei Kategorien hohe und mittlere Priorität untergliedert, die sich anhand der zuvor genannten Quellen und Zielen sowie den Wegeverflechtungen im MIV und Radverkehr aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung ableiten lassen

(s. Kap. 3.2). Die MIV-Wege bis 5 km Wegelänge stellen indes immense Verlagerungspotenziale vom MIV auf das Fahrrad dar.

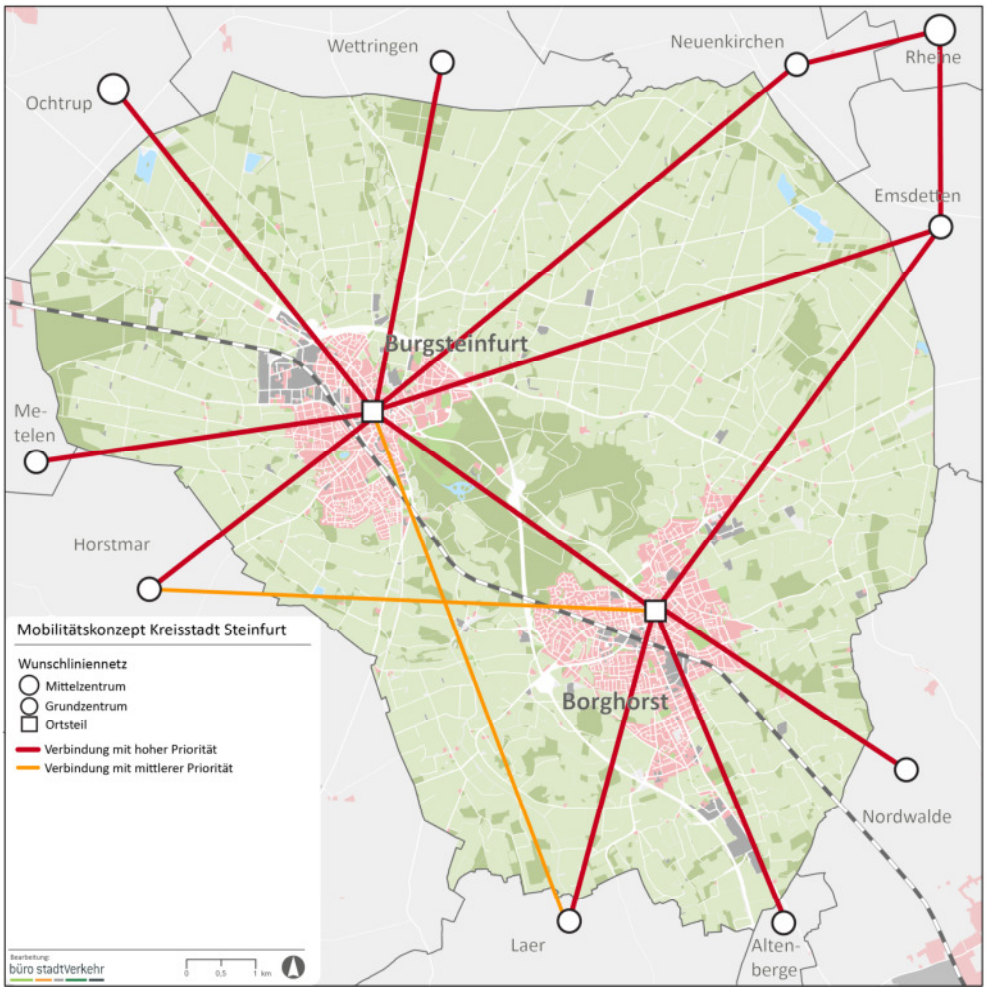

Abb. 2.4-14: Wunschliniennetz Radverkehr Kreisstadt Steinfurt

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

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

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

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaße der ERA-Standards sind grundsätzlich einzuhalten

Das **Ergänzungsnetz** dient hingegen vorwiegend der touristischen Radverkehrsverbindung und hat daher eine eher untergeordnete Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht

ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die direkteste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen überwiegend im Grünen, z. B. auf Feld-/ Wirtschaftswegen zur Anbindung der Stadteile untereinander oder in benachbarte Kommunen. Zum Ergänzungsnetz gehören:

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

Das Wunschliniennetz (Luftliniennetz) wird im nächsten Schritt auf das Straßennetz umgelegt (s. Abb. 2.4-15). Daraus ergeben sich wiederum drei Kategorien, denen jeweils eine entsprechende Bedeutung für den Alltagsradverkehr und den damit verbundenen Ausbau- und Qualitätsstandards zukommt. Die Kategorisierung erfolgt auf Basis der kommunalen Bedürfnisse der Kreisstadt Steinfurt.

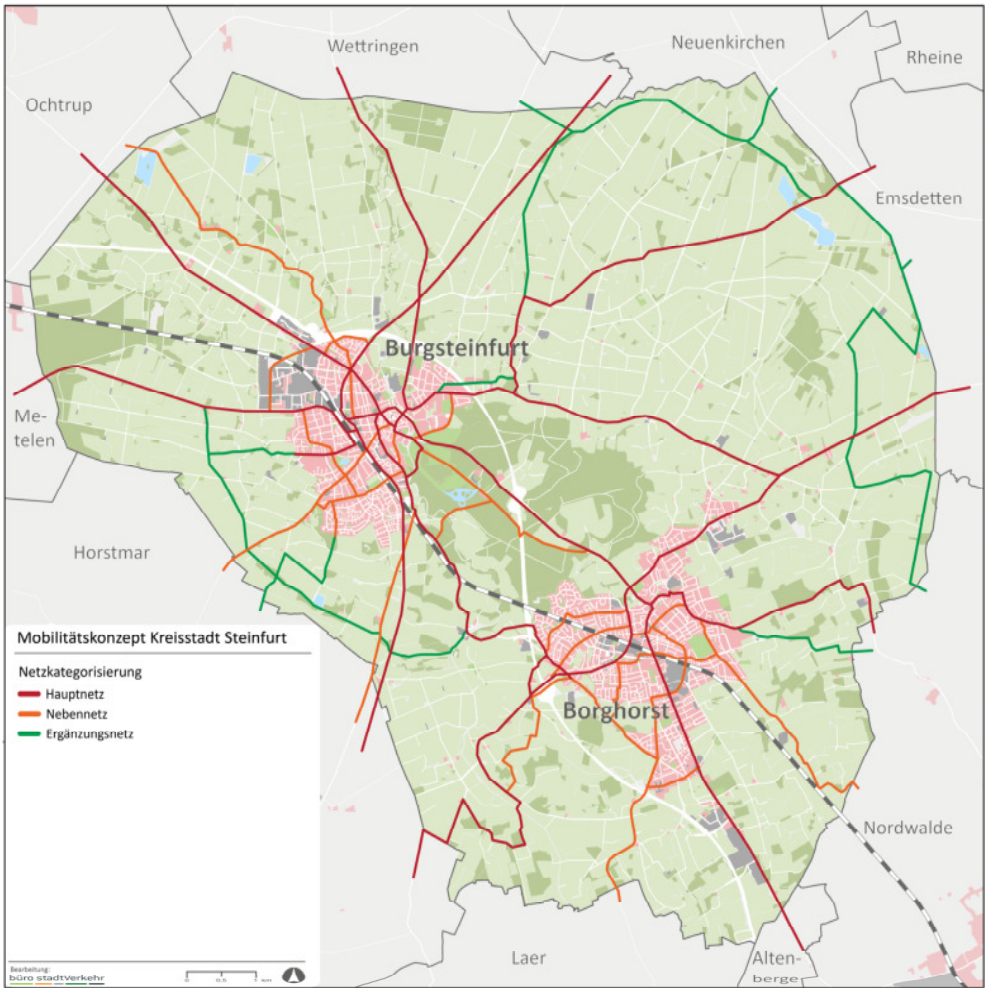

Abb. 2.4-15: Netzkategorisierung Radverkehr Kreisstadt Steinfurt

Das der Radverkehr bereits eine wichtige Rolle in Steinfurt spielt und dies auch zukünftig werden wird, zeigen die Entfernungsradien in Minuten (s. Abb. 2.4-16). Die Ausgangspunkte sind jeweils am Markt in beiden Stadtteilen gewählt worden. Es ist deutlich zu erkennen, dass bereits in rund fünf Minuten Fahrzeit nahezu alle Bereiche des jeweiligen Stadtteils abgedeckt werden. Bei Verdoppelung der Fahrzeit sind auch die Außenbereiche mit dem Rad erreichbar. In den benachbarten Stadtteil ist somit eine Fahrzeit von ungefähr 20 Minuten anzusetzen.

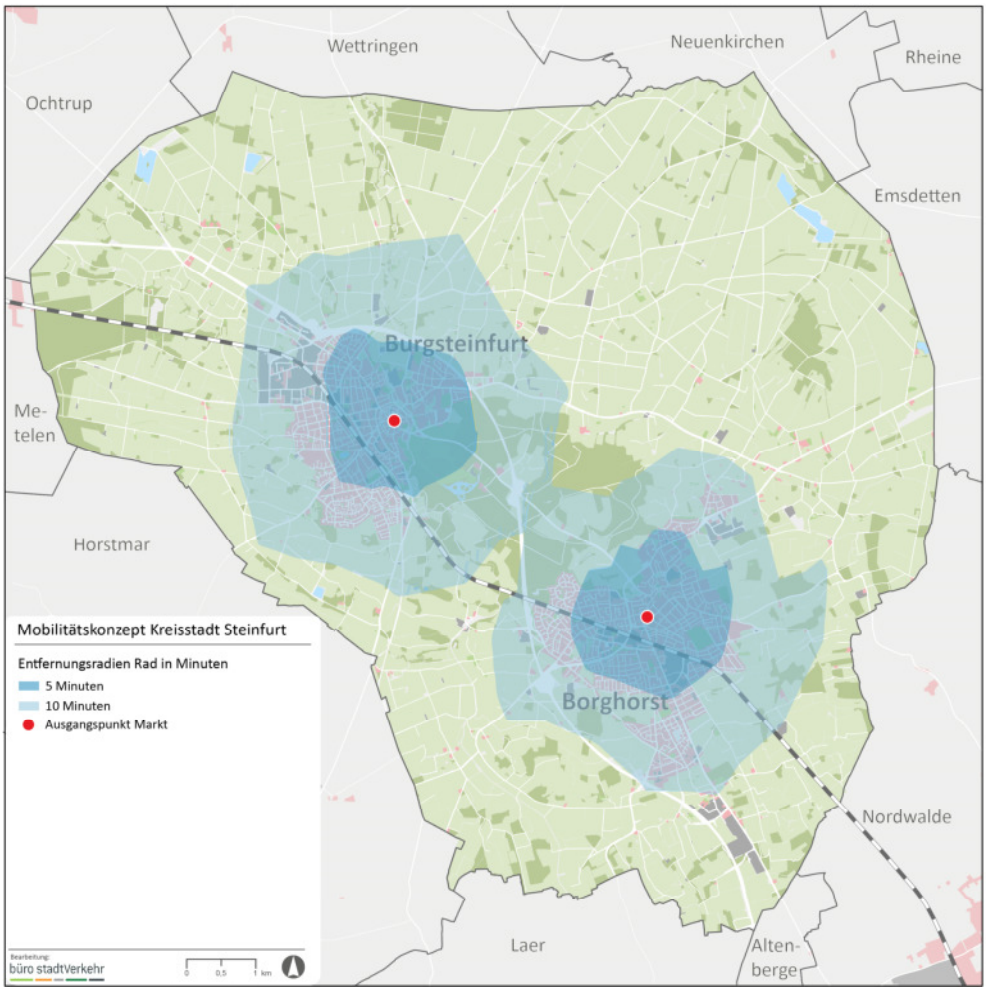

Abb. 2.4-16: Entfernungsradien Rad in Minuten Kreisstadt Steinfurt

Radabstellanlagen, Inter-/ Multimodalität

Eine Strategie zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität ist die Multi- und Intermodalität. Unter Multimodalität wird die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für die Gesamtheit der Wege verstanden, während die Intermodalität die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegekette umfasst. In der Kreisstadt Steinfurt und in der Region ist für die Förderung dieser Strategien die Errichtung von Mobilstationen vorgesehen (s. Abb. 2.4-17). Als Mobilstationen werden Anlagen bezeichnet, welche als multimodale Verknüpfungspunkte mindestens zwei verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombinieren (z. B. Bahn – Rad, Bus – Rad, Auto – Rad – Bahn). Mobilstationen sind häufig an Bahnhöfen oder (End-)Haltestellen des ÖPNV/ SPNV zu finden, oft in Form von Park+Ride- oder Bike+Ride-Anlagen sowie mit einem Leihangebot (Pkw/ Rad). Gerade die „letzte Meile“ vom Bahnhof oder Bahnhaltepunkt wird dabei häufig mit einem Leihfahrzeug zurückgelegt. Jedoch können Mobilstationen auch quartiersbezogen installiert werden, hier insbesondere mit einem Fahrrad- und/ oder Verleihangebot.

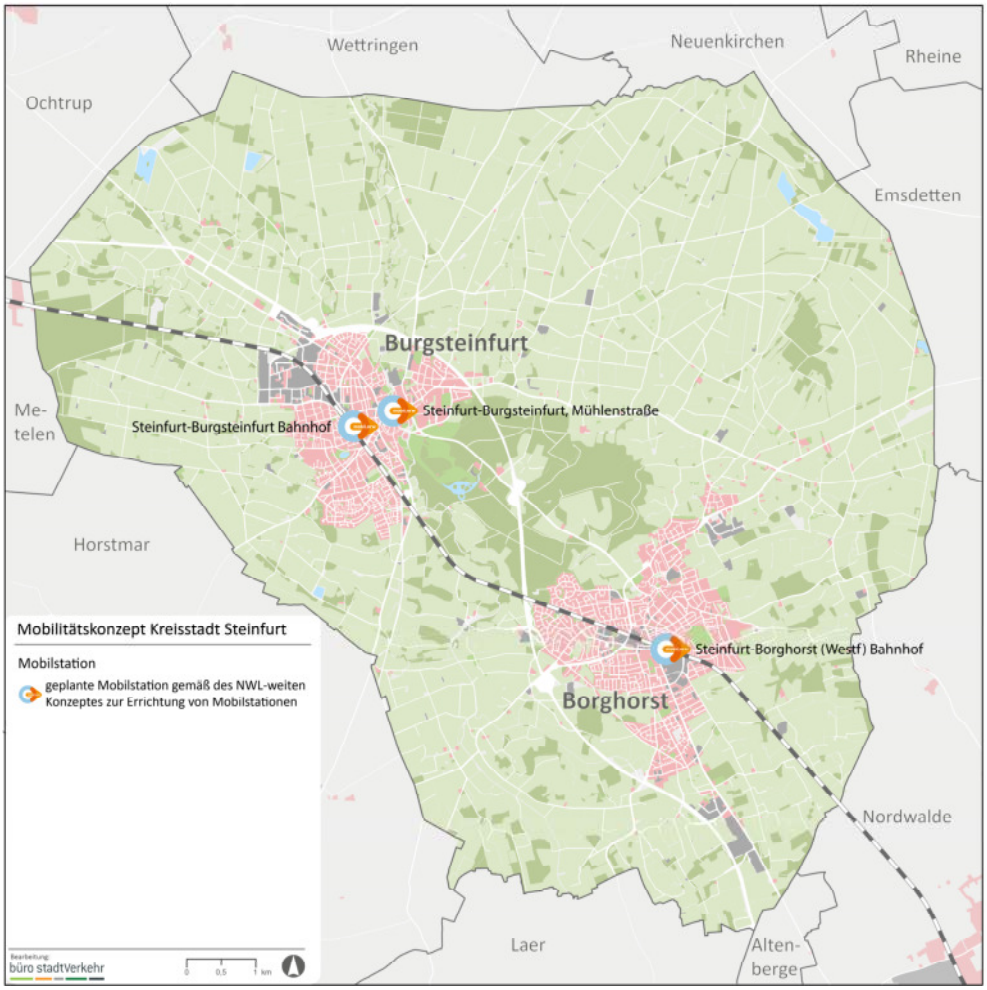

Abb. 2.4-17: Geplante Standorte für Mobilstationen in der Kreisstadt Steinfurt

Die Abbildung 2.4-17 zeigt die geplanten Standorte für Mobilstationen in Steinfurt auf. Für das Gebiet des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) soll ein gebietsweises Konzept für die Errichtung von Mobilstationen erstellt werden. Auf Basis dessen ist geplant, die beiden Bahnhöfe Steinfurt-Borghorst und Steinfurt-Burgsteinfurt sowie die Bushaltestelle an der Mühlenstraße in Burgsteinfurt zur Mobilstation aufzuwerten. Insbesondere die Verknüpfung zwischen dem Bus- und dem Radverkehr kann hierdurch gefördert werden.

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

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

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

Abb. 2.4-18: Radabstellanlagen am Bahnhof Burgsteinfurt

Masterplan Fahrradkorridor Zwolle – Enschede – Münster

Die geplante Radschnellverbindung von Zwolle über Enschede sowie Gronau und Steinfurt ist ein grenzüberschreitendes Projekt der EUREGIO zur Schaffung eines internationalen wie nationalen hochwertigen Radangebotes. In Steinfurt selbst verläuft eine Variante aus Richtung Westen kommend an der Friedenau bis zum Bahnhof Burgsteinfurt und weiter über den Nunningsweg (Fahrradstraße) und der Straße auf dem Windhorst nach Borghorst. Dort besteht Anschluss über den Dörper Feldweg zum Bahnhaltepunkt Grottenkamp und über den Oranienring und die Max-Planck-Straße zum Bahnhof Borghorst. Über die Altenberger Straße verläuft die Trasse weiter in Richtung Münster. Eine alternative Führung in Borghorst bestünde in der Führung über die Münsterstiege ab dem Abzweig Oranienring.[19]

ADFC-Fahrradklimatest 2022

Die Kreisstadt Steinfurt wurde im bundesweit durchgeführten Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (Bundesverband) e. V. (ADFC) einer Bewertung unterzogen. Beim ADFC-Fahrradklima-Test 2022 handelt es sich um die weltweit größte Befragung zum Radfahrklima. Die Befragung wurde mittels eines zweiseitigen Fragebogens schriftlich oder online vom 01.09.2022 bis 30.11.2022 durchgeführt. Bewertet wurden insgesamt 114 Städte und Gemeinden von rund 250.000 Teilnehmenden. In Steinfurt nahmen 88 Personen an der Umfrage teil. Die Kreisstadt erreicht mit einer Gesamtbewertung von 3,4 (Schulnote) (Note 3,5 im Jahr 2018 (keine Teilnahme 2020))

[19] Quelle: Gemeente Enschede, Leadpartner des Auftraggeber-Konsortiums bestehend aus den Vertretern der EUREGIO (Enschede-Gronau), Provincie Overijssel, Gemeente Zwolle, Kreis Borken, Kreis Steinfurt, Stadt Münster, Stadt Gronau und Stadt Ochtrup (2021): Masterplan Fahrradkorridor Zwolle – Enschede – Münster.

bundesweit Platz 18 von 447 in der Ortsgrößenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohner. Auf Landesebene bedeutet dies Platz 12 von 125.

Im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe wurden u. a. die Werbung für das Radfahren, Spaß oder Stress sowie die Fahrradförderung in letzter Zeit positiv bewertet. Schwächen wurden der Kreisstadt dagegen in den Punkten Fahrradmitnahme im ÖV, Fahrraddiebstähle und das Angebot öffentlicher Fahrräder/ Fahrradverleih attestiert. In der Einzelbewertung punktet Steinfurt vor allem in der Erreichbarkeit des Stadtzentrums, zügiges Radfahren und Radfahren durch Alt und Jung. Neben der Fahrradmitnahme im ÖV und die Bereitstellung öffentlicher Fahrräder schneidet die Falschparkerkontrolle auf Radwegen in der Einzelbewertung schlecht ab. Der Index zur Wichtigkeit der Themen zeigt jedoch, dass die Themen Fahrradmitnahme im ÖV und die Bereitstellung öffentlich Fahrräder eher als unwichtig eingestuft werden. Hinzu kommen die Medienberichterstattung und Aktionen und Kampagnen zum Radverkehr. Dagegen werden Hindernisse auf Radwegen, die Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer und Konflikte mit dem Kfz als die bedeutsamsten Themenfelder angesehen.[20]

2.5 Mängelanalyse

Die Verkehrsinfrastrukturen in Steinfurt sind in großem Maße auf die Bedürfnisse des **MIV** ausgerichtet. Beide Stadtteile sind hervorragend an das überörtliche Straßennetz angebunden. Die L510 stellt die Hauptverbindung zwischen Burgsteinfurt und Borghorst dar. Die B54 verbindet die Kreisstadt mit dem Oberzentrum Münster und den Niederlanden. Die drei Autobahnen A1, A30 und A31 sind über Landes- und Bundesstraßen schnell zu erreichen. Die Versorgungseinrichtungen konzentrieren sich ebenso wie die Siedlungsgebiete hauptsächlich auf die beiden Stadtkerne sowie entlang der Achsen in die Nachbarstädte. Die Arbeitsplatzschwerpunkte liegen vor allem im Dienstleistungssektor in den jeweiligen Stadteilen sowie in den Gewerbegebieten entlang der wichtigsten Verbindungsstraßen, vornehmlich an den Stadträndern. Zum Abstellen der Fahrzeuge gibt es ein ausreichendes Angebot an öffentlichen und halböffentlichen Stellplätzen. Ein Stellplatzdefizit liegt nicht vor.

Das **Busnetz** besteht aus mehreren Buslinien verschiedener Betreiber und verbindet die beiden Stadtteile sowohl untereinander als auch mit den Nachbarstädten. Eine wesentliche Zielgruppe des städtischen Linienverkehrs sind die Schülerinnen und Schüler, auf dessen Bedürfnisse das Busangebot weitestgehend angepasst ist. Hinsichtlich der Aspekte Bedienqualität und Taktung bestehen jedoch erhebliche Defizite, vor allem in der unzureichenden Taktung der Busse und dem teilweise vollständig fehlenden Bedienangebot außerhalb der Hauptverkehrszeit (HVZ) und am Wochenende. Einige Buslinien verkehren ausschließlich zu Schulzeiten. Lediglich die Regionalbuslinien R73 (Burgsteinfurt – Borghorst – Münster), R80 (Burgsteinfurt – Wettringen – Neuenkirchen – Rheine) und R81 (Burgsteinfurt – Horstmar – Darfeld – Coesfeld) weisen auch am Wochenende ein attraktives Bedienungsangebot auf, wobei die Linien Samstagsnachmittag sowie an Sonn- und Feiertagen lediglich im 120-Minuten-Takt verkehren. Die Linien R73 und R75 verbinden zudem die beiden Stadtteile über das Bagno untereinander, sodass hier eine Anbindung durch den Busverkehr gewährleistet ist.

Im **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** bietet die RB64 eine schnelle, interkommunale Anbindung Steinfurts in Richtung Münster sowie nach Enschede in den Niederlanden an. Morgens und abends in der HVZ verkehrt die Linie im 30-Minuten-Takt zwischen Münster und Steinfurt-Burgsteinfurt, wodurch in dieser Zeit ein besonders attraktives SPNV-Angebot besteht. Außerhalb dieser Zeiten sowie zwischen Steinfurt-Burgsteinfurt und Enschede verkehrt die Linie im 60-Minuten-Takt. Aufgrund des eingleisigen Ausbaus und der veralteten Infrastruktur der Trasse kommt es häufig zu Verspätungen und Zugausfällen. Zudem ist die Bahntrasse nicht elektrifiziert. Ein weiterer Mangel besteht darin, dass die Buslinien aufgrund der teilweise langen Umsteigezeiten nicht optimal an die Bahntaktung angepasst sind und somit keine attraktive Verknüpfung zwischen Bus und Bahn besteht. Dies ist besonders im Hinblick auf die geplante Aufwertung der Bahnhöfe bzw. des

[20] Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (Bundesverband) e. V. (2022): ADFC-Fahrradklima-Test 2022. Auswertung. Stadtgrößenklasse: 20.000-50.000 Einwohner.

Bahnhaltepunktes als Mobilstationen anzuführen. Hier bestehen erhebliche Potenziale, die Standorte, insbesondere die Bahnhöf Burgsteinfurt und Borghorst, als lokale und regionale Mobilitätsdrehscheibe auszubauen und die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu stärken. Der ÖPNV und der Radverkehr spielen hierbei als Zu- und Abbringer eine wichtige Rolle.

Die Busanbindung der beiden wichtigen Bahnhöfe ist darüber hinaus nicht optimal. Zwar haben die Regionalbuslinien in Burgsteinfurt ihre Endhaltestelle, sodass hier die Verknüpfung zwischen der Regionalbahn und den regionalen Buslinien gewährleistet ist. Die übrigen innerörtlichen Buslinien weisen jedoch teilweise keine Anbindung an den SPNV auf, sodass hier in der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn Verbesserungsbedarf besteht. Zudem sind die Bushaltestellen in Steinfurt teilweise nicht barrierefrei ausgebaut. Generell bestehen Chancen, die Bedienqualität und Taktung sowohl für den Binnen- als auch den Pendlerverkehr zu erhöhen, um den ÖPNV gerade für Wege zwischen den beiden Stadtteilen, aber auch in die Nachbarstädte sowie nach Münster, attraktiver zu gestalten. Während der Bahnhof Burgsteinfurt gut an das lokale und regionale Busnetz angeschlossen ist, sind der Bahnhof Borghorst und der Bahnhaltepunkt Grottenkamp nur unzureichend an das Busnetz angeschlossen. Hier ist in besonderem Maße zu überprüfen, inwiefern im Busverkehr eine bessere Anbindung hergestellt werden kann.

Im Hinblick auf den **Radverkehr** sind insbesondere die flache und damit radfahrerfreundliche Topographie anzuführen. Insbesondere die regionalen Radwege der Triangel, welche Steinfurt u. a. mit den Städten Rheine und Ochtrup verbindet, sowie die RadBahn Münsterland, welche auf einer ehemaligen Bahntrasse von Steinfurt nach Rheine und Coesfeld verläuft, sowie das Vorhandensein einiger touristisch attraktiver Routen zeigen das „fahrradfreundliche Gesicht“ und die noch verborgenen Potentiale im Radverkehr auf. Die kurzen Wege innerhalb der beiden Stadteile sowie die gute Anbindung der Bahnhöfe und des Bahnhaltepunktes mit dem Fahrrad sind hier aufzuführen. Gleichzeitig sind viele Radwege in Steinfurt in schlechtem Zustand, zu schmal oder fehlen gänzlich. Hierdurch kommt es auch zu Konfliktsituationen zwischen dem Radverkehr und dem MIV. Außerdem fehlt eine ausreichende Anzahl an gut gesicherten und insbesondere witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradboxen), was insbesondere in den zentralen Versorgungsbereichen sowie an den Bahnhöfen und dem Bahnhaltepunkt Grottenkamp ein Problem ist. Zudem besteht bislang keine attraktive Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen mit dem Rad. Gerade hier besteht weiteres Förderungspotential für den Radverkehr. Eine Möglichkeit besteht durch den interkommunalen Radweg von Enschede über Steinfurt bis nach Münster, welcher eine attraktive Verbindung Burgsteinfurt und Borghorst sowie die Anbindung der SPNV-Halte vorsieht.

Der **Fußverkehr** spielt fast ausschließlich innerhalb der jeweiligen Stadtteile eine bedeutsame Rolle. Viele Ziele des täglichen Bedarfs wie Nahversorger oder Schulen sind gut fußläufig erreichbar („Stadt der kurzen Wege“). Positiv zu erwähnen sind hier die Planungen zur Stärkung des Eingangsbereiches in Borghorst an der Burgsteinfurter Straße. Zudem wurden für Schüler, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, Hol- und Bringzonen eingerichtet. Hierdurch wird eine sichere Ausstiegsmöglichkeit geschaffen, sodass Staus direkt vor den Schultoren verhindert und andere Verkehrsteilnehmende nicht gefährdet werden. Optimierungsbedarf besteht im Fußverkehr allerdings an vereinzelten LSA-Anlagen sowie vielen Querungen an klassifizierten Straßen. So ist die Ampelschaltung an vielen Stellen für Fußgänger und auch Radfahrer verbesserungsbedürftig und die teilweise ohnehin engen Gehwege werden durch den ruhenden Verkehr weiter verengt, sodass insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen keine eigenständige Fortbewegung möglich ist. Hinzu kommt die fehlende Barrierefreiheit, etwa durch Kopfsteinpflaster in den historischen Bereichen. Damit die eigenen Füße auch weiterhin auf Relationen bis 1 km und auch darüber hinaus genutzt werden, ist ein lückenloses, sicheres Fußwegenetz kombiniert mit hoher Aufenthaltsqualität (Grünflächen, Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten usw.) herzustellen. Hier sind insbesondere die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen zu wahren, da diese Mobilität für soziale Teilhabe und Inklusion steht.

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

MIV, Lkw und ruhender Verkehr

Stärken

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

Schwächen

- Konflikte ruhender Verkehr und Rad- und Fußverkehr
- Hohe Kfz-Geschwindigkeiten in den Wohngebieten (z. B. verkehrsberuhigter Bereich)
- Fehlende E-Lademöglichkeiten im Stadtgebiet
- teilw. Schleichverkehre (z. B. Seminarstraße) insb. in den Wohngebieten
- Fehlende direkte Anbindung an die Fachhochschule von der B54
- Sichtbarkeit insbesondere der Tempo-30-Zonen ist eingeschränkt
- Hohes Verkehrsaufkommen in den Wohngebieten durch bedeutende Ziele Hohes Eltern-Taxi-Aufkommen in Bereichen von Schulen
- Lkw-Durchfahrten in den Wohngebieten (z. B. Meteler Stiege)
- viele kurze Wege werden mit dem eigenen Pkw zurückgelegt

Chancen

- Gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz erhalten
- Umgehungsstraße optimiert die Anbindung zum Campus
- Nutzung E-Mobilität und andere alternative Antriebe

Risiken

- Steigende Umweltbelastungen durch steigenden MIV-Anteil
- Hohe Verkehrsbelastungen
- Autoorientierte Verkehrsinfrastruktur begünstigt MIV-Nutzung im Pendler- und Binnenverkehr
  → wenig Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund

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

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV/ SPNV)

Stärken

- Drei zentrums- und siedlungsnahe Bahnhöfe/-haltepunkte sind nicht nur für Pendler attraktiv, sondern bieten auch eine innerstädtische Verbindung
- Ausgebautes Busliniennetz
- Umsteigefreie Verbindung bis Münster Hbf
- Bürgerbus, der die beiden Ortsteile miteinander verbindet
- RegioBus mit Verbindungen in die Nachbarregionen

Schwächen

- Unzureichende Taktung der Busse und der Bahnlinie RB64 (HVZ alle 30 Minuten, sonst nur alle 60 Minuten)
- Busanbindung teilweise nicht optimal
- Innovative Mobilitätsangebote fehlen
- Bahnhof/-haltepunkt Steinfurt-Borghorst und Steinfurt-Grottenkamp sind nicht gut mit dem ÖPNV zu erreichen
- Bushaltestellen sind teilweise nicht barrierefrei ausgebaut
- Trotz der drei Bahnhöfe/-haltepunkte noch hohe MIV-Nutzung

Chancen

- Attraktivierung der SPNV-Anbindung insbesondere im Pendlerverkehr (S-Bahnkonzept Münster)
- Verbesserung der Taktungen im ÖPNV und SPNV
- Verknüpfung von Fahrrad und Bahn (B+R)
- Optimierung der Anbindung des Gesundheitscampus und der Fachhochschule

Risiken

- Hohe Störungsanfälligkeit und unzureichende Taktung der RB64 „verprellt“ Bahnpendler
- Bustaktung nicht attraktiv für den Alltagsverkehr
- Intransparente Tarifstrukturen
- Abhängig bei Modifizierungen und Optimierungen des Busnetzes vom Kreis Steinfurt

Abb. 2.5-2: SWOT-Analyse ÖPNV/ SPNV

Radverkehr

Stärken

- Radfahrerfreundliche Topographie
- RadBahn Münsterland auf ehemaliger Bahntrasse von Rheine über Steinfurt in Richtung Coesfeld (zwischen Rheine und Steinfurt als Veloroute mit Bevorrechtigung des Radverkehrs an den Knotenpunkten auch an klassifizierten Straßen)
- Attraktive touristische Routen
- Verbindung der beiden Ortsteile entlang einer Fahrradstraße (über die Straßen Nünningsweg und Auf dem Windhorst)
- Innerhalb der beiden Ortsteile Borghorst und Burgsteinfurt kurze Wege zu bedeutenden Zielen
- Gute Erreichbarkeit der drei Bahnhaltepunkte mit dem Fahrrad

Schwächen

- Teilweise zu schmale Radwege
- Fehlende Radwege (z. B. Ochtruper Straße)
- Teilweise fehlende Querungsmöglichkeiten
- Konflikt zwischen Radfahrenden und ruhendem Verkehr
- Unsichere Radverkehrsführung
- Fehlende Beleuchtung an den Radwegen
- Fehlende sichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen
- Schlechter Zustand der Radwege
- Lange Wartezeiten an LSA-Anlagen
- Schlechte Einsehbarkeit in Kurvenbereichen
- Fehlende Beschilderung/ Markierung
- Keine attraktive direkte Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen

Chancen

- Nutzung der guten Rahmenbedingungen für Radfahrende (Topographie)
- Herausstellen der Reisezeitvorteile Rad vs. MIV auf kurzen Distanzen
- Stärkung der Nahmobilität in den Stadtbezirken
- Optimierung der überregionalen Anbindung insb. für E-Bikes/ Pedelecs
- Stärkung der Muli-/ Intermodalität (z. B. durch Schaffung attraktiver Mobilstationen an den Bahnhöfen/-haltepunkten und weiteren bedeutenden ÖPNV-Haltestellen und Plätzen)
- Ausbau der Geh- und Radwege auf heutige Standards
- Stärkung der Radwegeverbindung zwischen Burgsteinfurt und Borghorst

Risiken

- Unzureichende Nutzung der guten Rahmenbedingungen
- Fehlende Straßenraumbreiten für den Ausbau der Gehwege gemäß StVO
- Fahrrad stellt kein ganzjähriges Verkehrsmittel dar (Schaffung von Alternativen bei „schlechten“ Wetterverhältnisse und in den Wintermonaten)

Abb. 2.5-3: SWOT-Analyse Radverkehr

Fußverkehr

Stärken

- Planung zur Stärkung des Ortseingangs Borghorst (Burgsteinfurter Straße)
- Standorte für Hol- und Bringzonen für den Schülerverkehr umgesetzt
- Kurze Wege zu den alltäglichen Zielen innerhalb der beiden Stadtteile

Schwächen

- Längere Wartezeiten an LSA-Anlagen
- Fehlende Querungsmöglichkeiten
- Geringe Gehwegbreiten, die für Rollstuhlfahrende, Personen mit Rollatoren oder Kinderwagen nicht begehbar/ befahrbar sind
- Ruhender Verkehr verengt den Straßenraum für Fußgängerinnen und Fußgänger (z. B. durch Parken auf Gehwegen)
- Teilweise fehlende Barrierefreiheit u. a. in den historischen Stadtkernen
- Fehlende Beleuchtung an Gehwegen in den Abendstunden
- Hohe Kfz-Geschwindigkeiten führen zu Unsicherheiten anderer Verkehrsteilnehmer/innen

Chancen

- Ausbau der Gehwege fördert das zu Fuß Gehen insb. auf kurzen Strecken
- Reduzierung des Kfz-Verkehrs in den Ortskernen steigert die Aufenthaltsqualität
- Optimierung der Schulwege zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Ausweisung von weiteren verkehrsberuhigten Bereichen zur Gleichstellung aller Verkehrsmittel
- Reduzierung des Bring- und Abholverkehrs

Risiken

- Fehlende Straßenraumbreiten für den Ausbau der Gehwege gemäß StVO

Abb. 2.5-4: SWOT-Analyse Fußverkehr

3 Haushaltsbefragung Kreisstadt Steinfurt

3.1 Aufbau und Methodik

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger der Kreisstadt Steinfurt eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Aktualisierung und Fortschreibung der städtischen Verkehrsdaten zur Verbesserung der Datengrundlage für deren zukünftige Mobilitätsplanung. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher zum Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten, als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten.

Die Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr ist aufgrund des standardisierten Verfahrens eine beschränkte Form der Beteiligung der Öffentlichkeit. Sie liefert jedoch neben konkreten Anregungen der Bürgerinnen und Bürger auch repräsentative Ergebnisse über die Bewegungsmuster der Bevölkerung im Alltagsverkehr und erlaubt Rückschlüsse sowie Vergleiche in der Zeitreihe und darüber hinaus Quervergleiche mit anderen Städten/ Gemeinden. Die Haushaltsbefragung stellt somit eine wichtige Datenbasis zum aktuellen Verkehrsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner Steinfurts dar, anhand dessen sich Potenziale zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund ableiten lassen (s. Kap. 4.4).

Die schriftlich-postalische Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an die bereits mehrfach bundesweit in ausgewählten Städten durchgeführten Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten – SrV“ konzipiert. Neben der schriftlichen Teilnahme hatten die Befragten auch die Möglichkeit, den Fragebogen online auszufüllen oder die Befragung telefonisch durchzuführen.

Als Stichtage für die Befragung wurden Wochentage gewählt, die sich am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens eignen (Dienstag, der 21.06.2022 und Donnerstag, der 23.06.2022). Die Stichprobenziehung erfolgte nach Maßgabe der statistischen Sicherheit auf Gesamtstadtebene. Damit Aussagen zum Verkehrsverhalten auf Ebene der beiden Stadtteile getroffen werden können, wurden die Fragebögen auf Ebene der beiden Stadtteile Burgsteinfurt und Borghorst verteilt.

Bei einer Rücklaufquote von 16 % konnten 1.330 Personen in 656 Haushalten erreicht und befragt werden. Der für die Erzielung statistisch gesicherter Ergebnisse benötigte Stichprobenumfang von ca. 1.000 Personen ist somit in der Befragung erreicht worden. Von den befragten Haushalten wählten 476 die schriftliche, 174 die internetgestützte und 6 die telefonische Teilnahmemöglichkeit.

Die Befragungsunterlagen bestanden aus insgesamt vier Fragebogenteilen (s. Abb. 3.1-1), deren Inhalte zuvor mit dem Auftraggeber abgestimmt wurden.

Befragungsunterlagen			
Haushaltsfragebogen	**Personenfragebogen**	**Wegeprotokoll**	**Zusatzfragebogen**
• Anzahl aller im Haushalt permanent lebenden Personen • Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt, Kilometerleistungen pro Jahr • Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV	• Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über sechs Jahre • Führerschein-Besitz, ÖPNV-Zeitkarten-Besitz, Pedelec-/ E-Bike-Besitz, 9-Euro-Ticket-Besitz • Verkehrsmittelverfügbarkeit	• Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit) • Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck	• Bewertung des Angebotes im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV • Fragen nach Gründen der Nutzung und Verzicht des Autos • Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten • Sonstiger Optimierungsbedarf aus Sicht der Bürger

Abb. 3.1-1: Befragungsunterlagen zur Haushaltsbefragung 2022 in der Kreisstadt Steinfurt

Aufgrund der Situation, dass die Stichtage der Befragung im Zeitraum während der Corona-Pandemie lagen, wurden im Erhebungsbogen entsprechende Hinweise zum Ausfüllen gegeben. Im Wegeprotokoll wurde ein Hinweis platziert, dass die Befragten die Wege, die möglicherweise aufgrund von Auswirkungen des Coronavirus (z. B. Homeoffice, Schulausfall) nicht stattfinden, bitte im Wegeprotokoll in Klammern notieren, damit im späteren Verlauf ermittelt werden kann, wie viele Wege annäherungsweise unter „normalen" Bedingungen stattgefunden hätten und wie viele Wege aufgrund der Pandemie-Situation ausgefallen sind. Darüber hinaus wurde im Personenfragebogen eine zusätzliche Frage bezüglich des 9-Euro-Tickets, welches zum Zeitpunkt der Befragung angeboten wurde, gestellt.

Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die „Grundgesamtheit" ist die in den Stadtteilen lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der beiden Stadtteile auf. Dies gilt vor allem für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in zahlreichen anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften nicht ein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden. Abweichungen bestehen vor allem in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Darüber hinaus ist ein zusätzlicher Gewichtungsfaktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Stadtteile. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen.

Als Auswertungsebene wurden die Gesamtstadt sowie die beiden Stadtteile gewählt. Die Aggregation der Mobilität erfolgte auf Verkehrszellenebene. Die Auswertung umfasst Basisdaten der Stichproben (Zeitkartenbesitz, Führerscheinbesitz) sowie Verkehrsmittel-verfügbarkeiten und Wegeauswertungen (Anzahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Wegezweck, Ziele).

3.2 Ergebnisse

Im Folgenden werden zunächst die wichtigsten Basisdaten zur Stichprobe erläutert. Daran schließt die Vorstellung der Befragungsergebnisse an, die wichtige aktuelle Mobilitätsdaten für das Mobilitätskonzept liefern.

ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Etwa 15 % der Befragten in Steinfurt besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket; Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Zeitkartenbesitzer sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist wählen sie den ÖPNV als Verkehrsmittel, um zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte zu gelangen. Bei den Befragten ab 18 Jahren besitzen etwa 81 % einen Führerschein, aber keine ÖPNV-Zeitkarte, während ca. 13 % der Befragten sowohl einen Führerschein als auch eine Zeitkarte für den ÖPNV besitzen (Wahlfreiheit). Signifikante Unterschiede zwischen Burgsteinfurt und Borghorst lassen sich hierbei nicht feststellen.

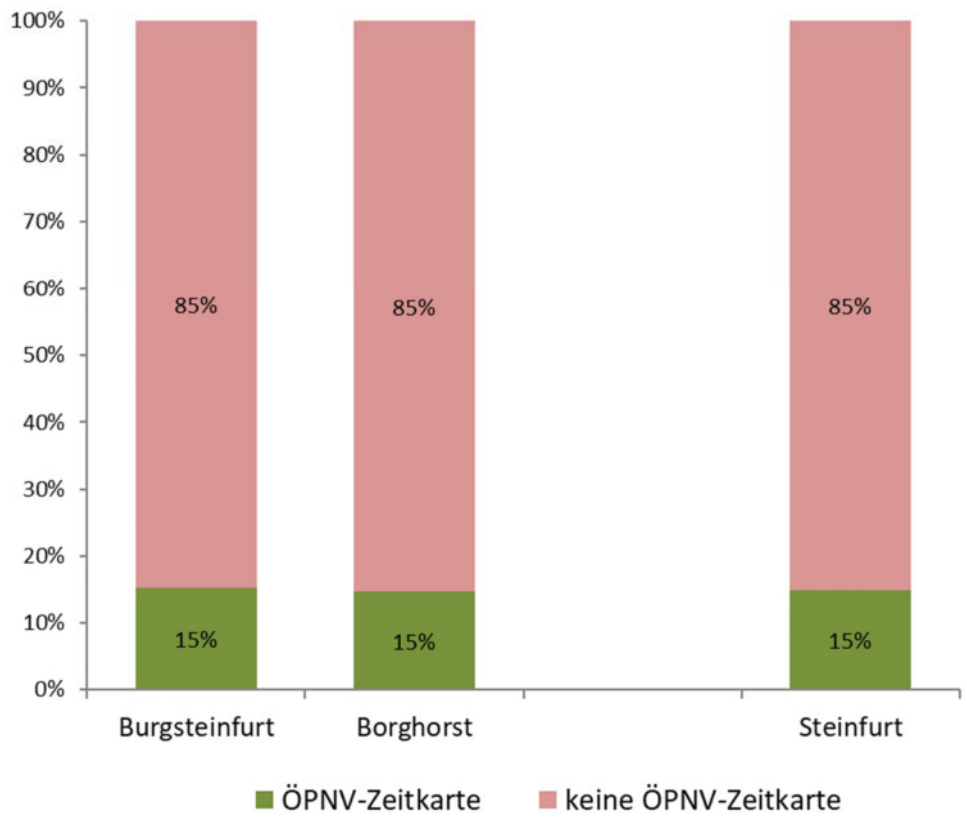

Abb. 3.2-1: ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtteil

Der höchste Anteil an Zeitkartenbesitzern ist mit 86 % bei der Personengruppe der Studierenden zu beobachten. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern ist mit 49 % bei den Auszubildenden und mit 26 % in der Gruppe der Schülerinnen und Schüler zu verzeichnen. Die übrigen Berufsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten (s. Abb. 3.2-2).

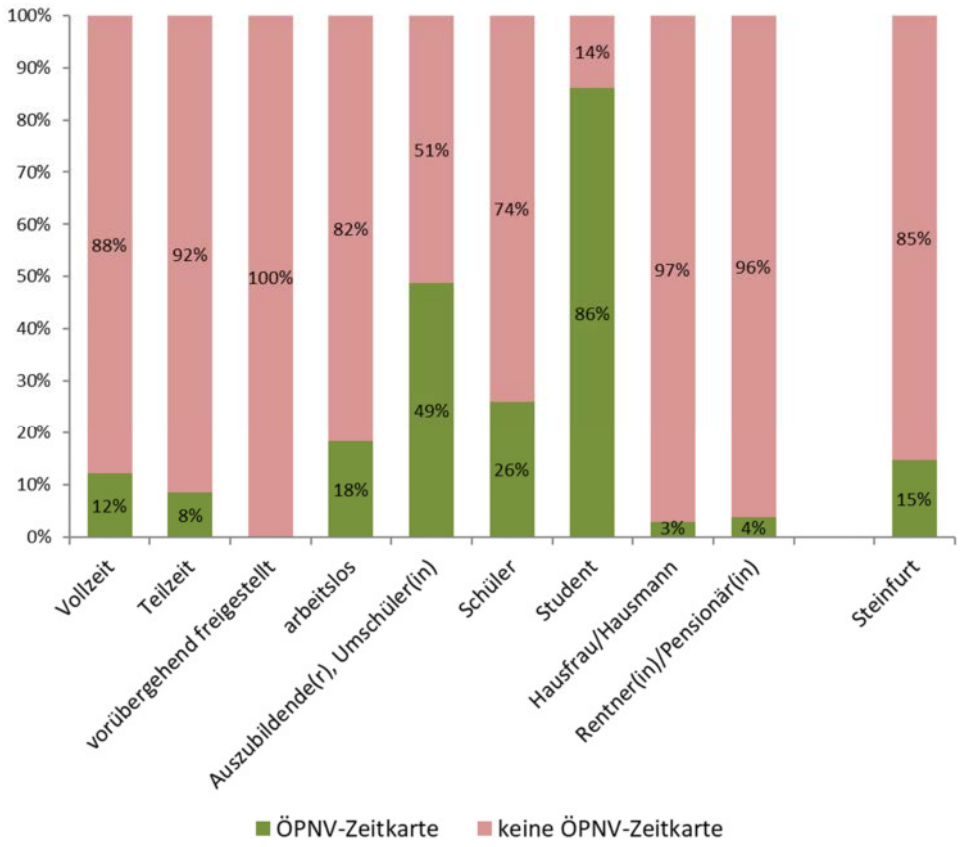

Abb. 3.2-2: ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in den Altersklassen der 6-14-Jährigen etwa 54 % über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, ist der Anteil der Zeitkartenbesitzer in den Altersklassen ab 40 Jahre deutlich geringer. In der Altersklasse von 40 bis 64 Jahre beträgt der Anteil der Personen mit Zeitkarte lediglich 8 %. Bei den Personen ab 65 Jahren ist der Anteil an ÖPNV-Zeitkarten-Inhabern mit 4 % am niedrigsten.

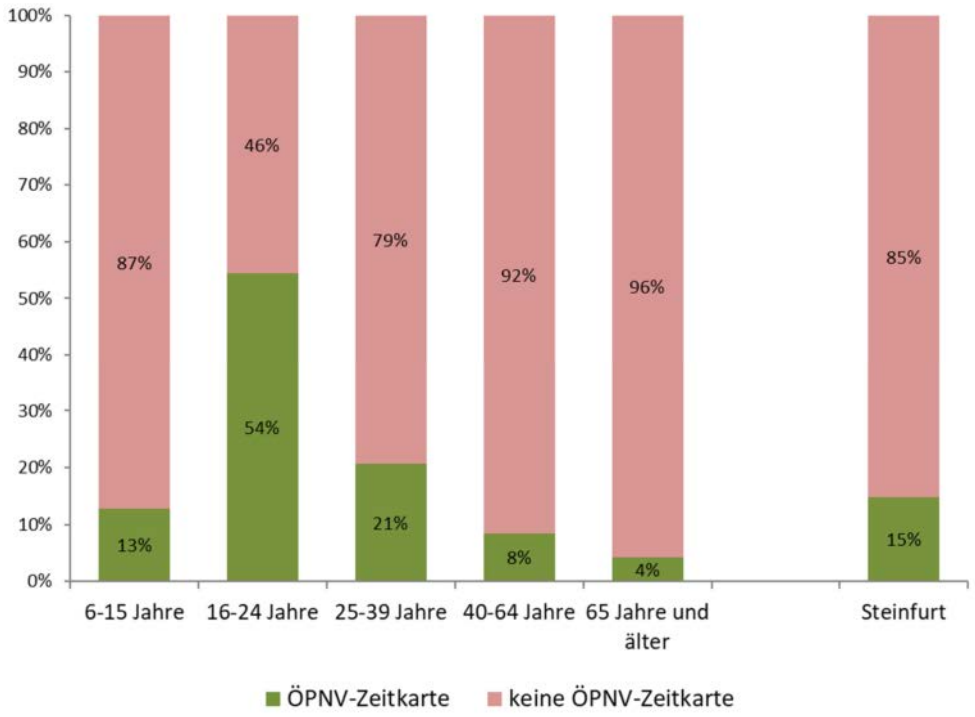

Abb. 3.2-3: ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklasse

Die Analyse des Führerscheinbesitzes zeigt, dass 83 % der befragten Personen ab 18 Jahren einen Führerschein besitzen. Signifikante Unterschiede zwischen Burgsteinfurt und Borghorst bestehen dabei nicht. Die gesamtstädtisch hohe Besitzquote zeigt auf, dass aus Sicht der Bürger die alltägliche Mobilität ohne Pkw kaum zu bestreiten ist (s. Abb. 3.2-4).

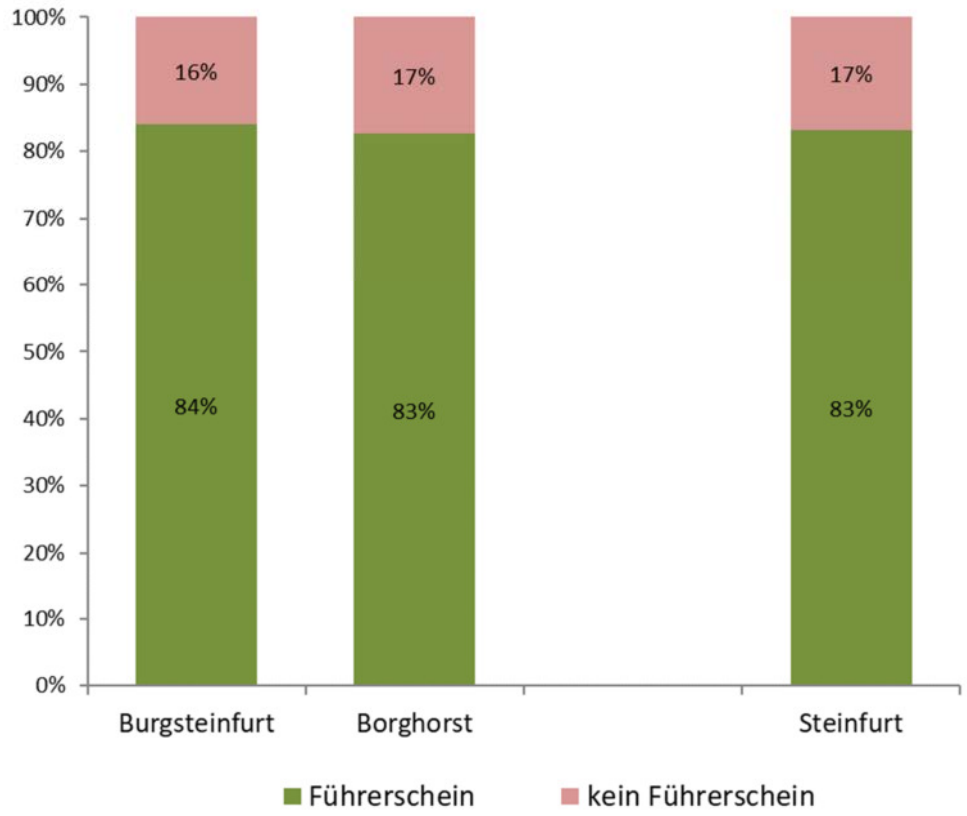

Abb. 3.2-4: Führerscheinbesitz nach Stadtteil

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist, bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. Etwa 5 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen gelten als eingeschränkt. 89 % der Befragten besitzen nur einen Führerschein. 3 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw). Zwischen Burgsteinfurt und Borghorst bestehen nur geringe Unterschiede hinsichtlich Führerschein- und Zeitkartenbesitz.

Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die jüngeren Personen bis zur Altersklasse von 25-39 Jahren besitzen dagegen einen vergleichsweise hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. Bei der Altersklasse der 18-24-Jährigen verfügen 46 % sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch über einen Führerschein. Die Personen haben meist kürzlich den Führerschein erworben und sind daher häufig zum Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt (Schüler, Auszubildende und Studenten) (s. Abb. 3.2-5).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz (Personen ab 18 Jahre)				
Stadtteil	**weder noch**	**nur Zeitkarte**	**nur Führerschein**	**beides**
Burgsteinfurt	4%	3%	80%	14%
Borghorst	5%	2%	81%	12%
Altersklasse	**weder noch**	**nur Zeitkarte**	**nur Führerschein**	**beides**
18-24 Jahre	11%	14%	29%	46%
25-39 Jahre	6%	2%	73%	19%
40-64 Jahre	2%	0%	90%	8%
über 65 Jahre	7%	1%	89%	3%
Geschlecht	**weder noch**	**nur Zeitkarte**	**nur Führerschein**	**beides**
weiblich	5%	1%	83%	11%
männlich	5%	3%	78%	14%
Gesamt	**5%**	**2%**	**81%**	**13%**

Abb. 3.2-5: Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht (Personen ab 18 Jahre)

Hinsichtlich geschlechtsspezifischer Merkmale sind einzelne Unterschiede auszumachen. Der Anteil der Personen mit ÖPNV-Zeitkarte ist bei den Männern etwas höher als bei den Frauen. Das Gleiche gilt bei der Wahlfreiheit (sowohl Führerschein als auch Zeitkarte). Der Anteil der Personen, die einen Führerschein, aber keine Zeitkarte besitzt, ist bei den Frauen deutlich höher als bei den Männern.

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeit

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zeigen einen hohen Motorisierungsgrad der Bevölkerung Steinfurts auf. So besitzen lediglich 9 % der befragten Haushalte keinen privaten Pkw, und es verfügen ca. 43 % der Haushalte sogar über mehr als einen privaten Pkw. Dies führt zu einem durchschnittlichen Pkw-Besitz von 1,44 Pkw pro Haushalt (s. Abb. 3.2-6).

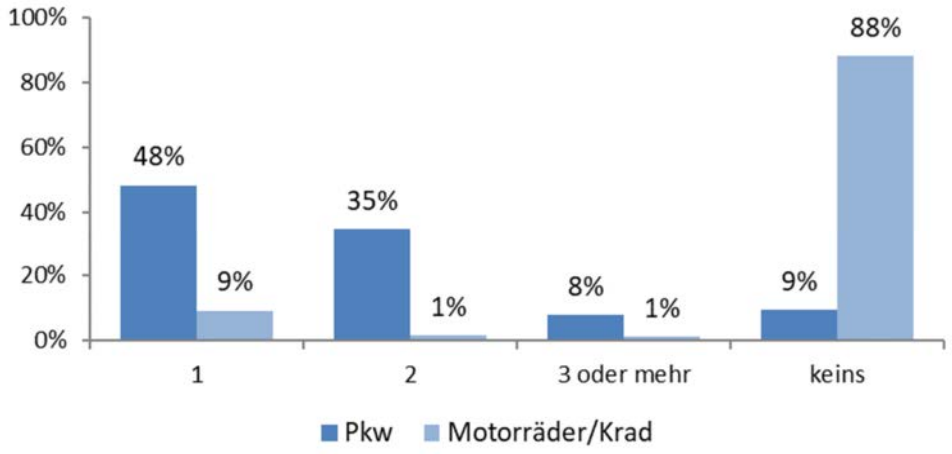

Abb. 3.2-6: Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, Motorräder/Krad

Neben dem vergleichsweise hohen Pkw-Besitz verfügen jedoch auch ca. 91 % aller befragten Haushalte über mindestens ein Fahrrad, etwa 71 % der Haushalte sogar zwei oder mehr. Der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes spielt insbesondere in Haushalten eine Rolle, die über ein und zwei Fahrräder verfügen. Etwa 46 % der befragten Haushalte verfügt über mindestens ein E-Bike oder Pedelec, etwa 24 % sogar über 2 oder mehr. Dagegen besitzen 54 % der befragten Haushalte keines der beiden Fahrradtypen (s. Abb. 3.2-7).

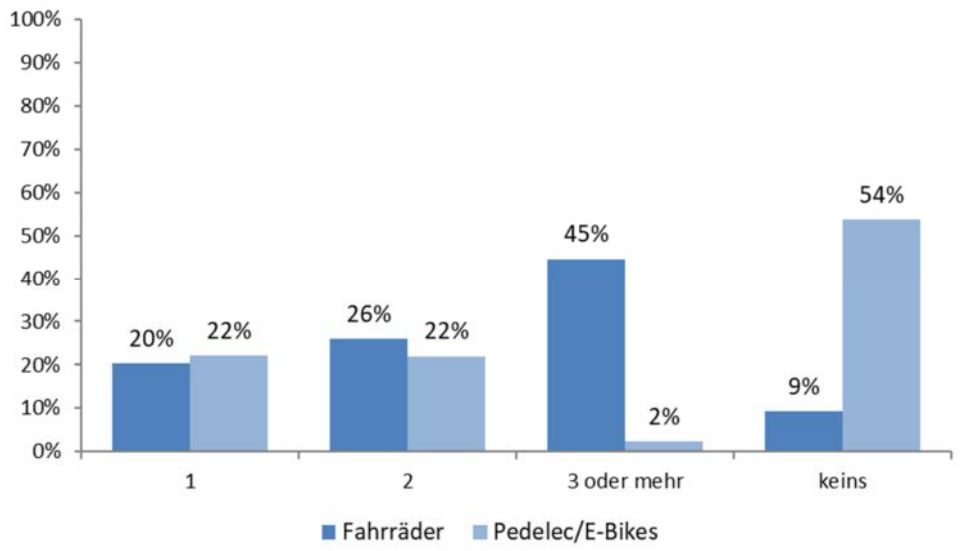

Abb. 3.2-7 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrrad, Pedelec/E-Bike

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)[21]

Die Verkehrsmittelwahl wird von diversen Faktoren beeinflusst, die im Folgenden anhand der Wegelängen, der Wegezwecke und der Wegedauer sowie der Verkehrsverflechtungen benannt werden (s. Abb. 3.2-8).

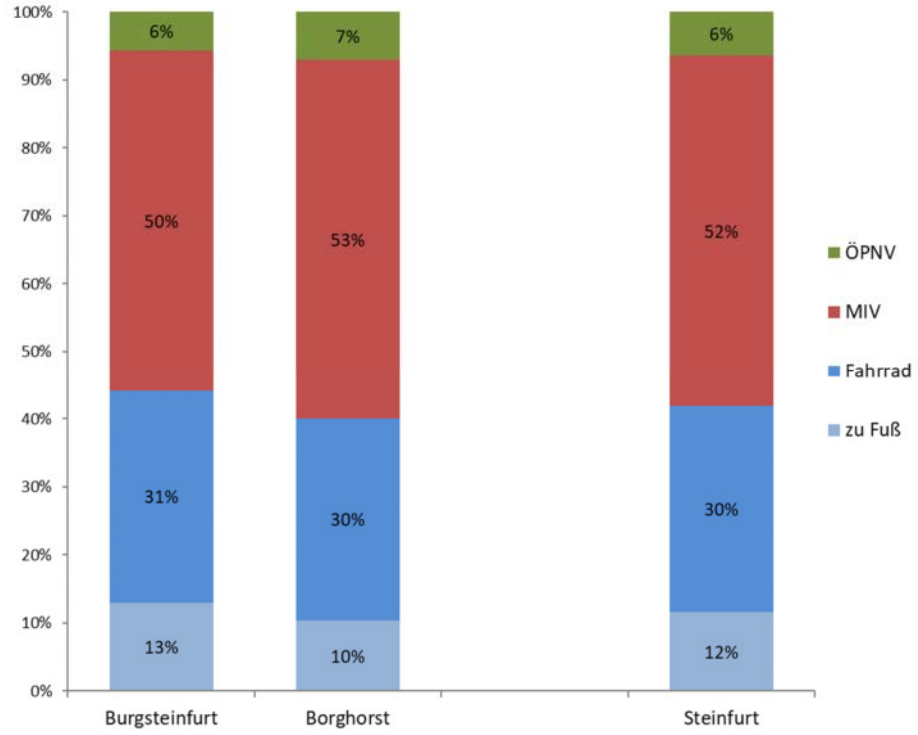

Abb. 3.2-8 Modal-Split Kreisstadt Steinfurt: Gesamtstadt und Stadtteile

Die Einwohner Steinfurts nutzen im Durchschnitt zu 52 % den motorisierten Individualverkehrs (MIV) (Auto als Fahrer/ Mitfahrer, Krad/ Motorrad) und zu 48 % die Verkehrsmittel

[21] Der Begriff „Modal Split“ ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etwas aufteilen/ spalten = split).

des Umweltverbundes[22], wovon 6 % auf den ÖPNV, 12 % auf den Fußverkehr und 30 % auf den Radverkehr entfallen. In Borghorst sind die Anteile des MIV und des ÖPNV geringfügig höher als in Burgsteinfurt, während in Burgsteinfurt der Anteil des Fuß- und Radverkehrs etwas größer ist als in Borghorst.

Im Vergleich mit dem Modal Split Steinfurts aus dem Jahr 2011 sowie mit Werten des Kreises Steinfurt und deutschlandweit vergleichbaren Untersuchungen, z. B. aus der Studie Mobilität in Deutschland (MiD), fällt auf, dass in Steinfurt eine stärkere Nutzung des Fahrrads als im deutschen und kreisweiten Durchschnitt vorherrscht (s. Abb. 3.2-9). Zudem hat der Radverkehrsanteil im Vergleich zu den Ergebnissen aus dem Jahr 2011 zugenommen (+4 %). Lediglich Münster weist mit 44 % einen noch höheren Radverkehrsanteil am Gesamt-Modal Split auf. Der ÖPNV liegt mit 6 % auf einem insgesamt niedrigem Niveau innerhalb des Kreisdurchschnittes, jedoch noch unterhalb des Bundesdurchschnitts. Das Zufußgehen weist mit 12 % einen relativ niedrigen Anteil auf, hat aber gegenüber 2011 um 1-Prozentpunkt zugenommen und liegt geringfügig über dem Durchschnitt des Kreises Steinfurt. Aus der MiD-Studie lassen sich aufgrund der zu geringen Stichprobengröße keine repräsentativen Werte kleinerer Räume wie Gemeinden ablesen, dafür sind Siedlungs- und Raumordnungstypen zusammengefasst worden, für die der Modal Split vorliegt.

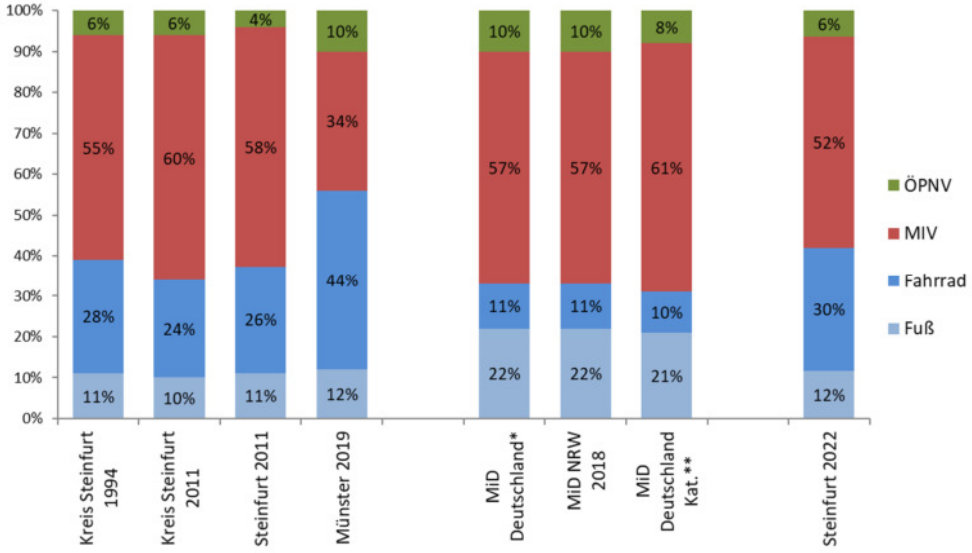

Abb. 3.2-9 Modal Split im Vergelich mit Kreis Steinfurt und MiD Deutschland

Kürzere Distanzen im Nahbereich (Wege <1 km und 1-2,5 km) werden in Steinfurt überwiegend mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Unterhalb von 1 km Wegelänge belaufen sich die Werte auf 46 % Fußverkehrs- und 36 % Radverkehrsanteil. Mit zunehmender Wegelänge steigt der Anteil an motorisierten Verkehrsmitteln, sodass ab einer Strecke von 5 km bereits kaum noch Fußwege unternommen werden. Die höchsten ÖPNV-Anteile sind in der Wegelängenklasse 25-50 km zu beobachten. Dies ist unter anderem auf die Distanz nach Münster zurückzuführen (vorhandene SPNV-Verbindung mit der RB64). Bei weiten Distanzen dominieren vor allem die Anteile des MIV (s. Abb. 3.2-10).

[22] Unter „Umweltverbund“ werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) zusammengefasst.

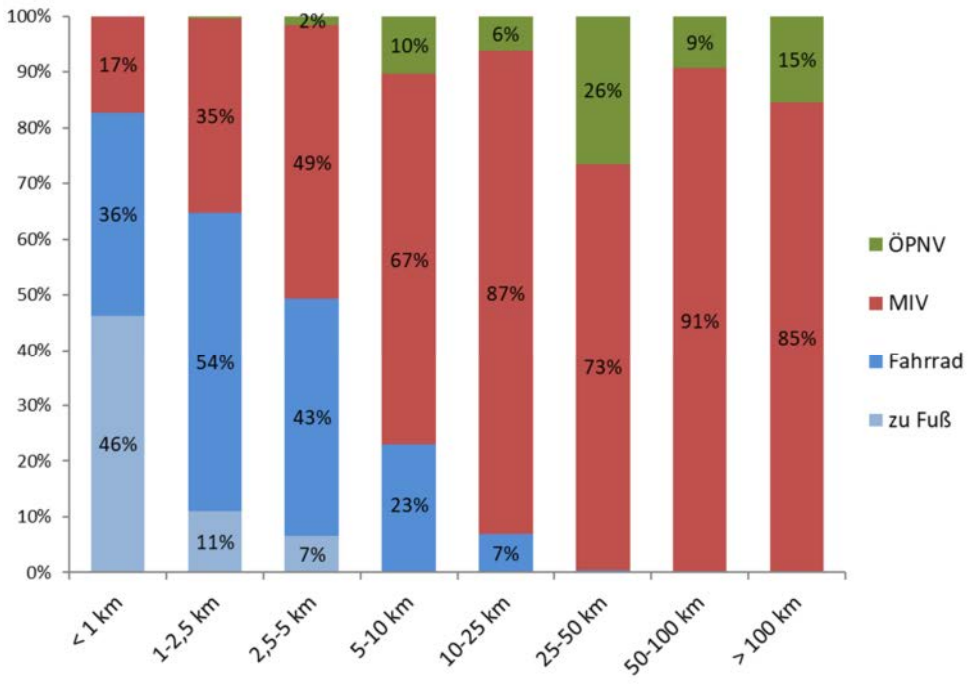

Abb. 3.2-10 Modal Split nach Wegelänge

Häufig lassen sich den Wegezwecken typische Verkehrsmittelnutzungen zuordnen. MIV-Fahrten weisen den höchsten Anteil bei den Wegezwecken „Arbeit“, „geschäftlich“, „Bringen/Holen“ sowie „Einkaufen“ auf. Beim Wegezweck „Schule/Ausbildung“ werden vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt (11 % zu Fuß, 46 % Fahrrad und 18 % ÖPNV). Ausbildungs- und Freizeitwege weisen einen vergleichsweise hohen Fuß- und Radverkehrsanteil auf. Das Gleiche gilt für Einkaufs- und Besuchswege (s. Abb. 3.2-11).

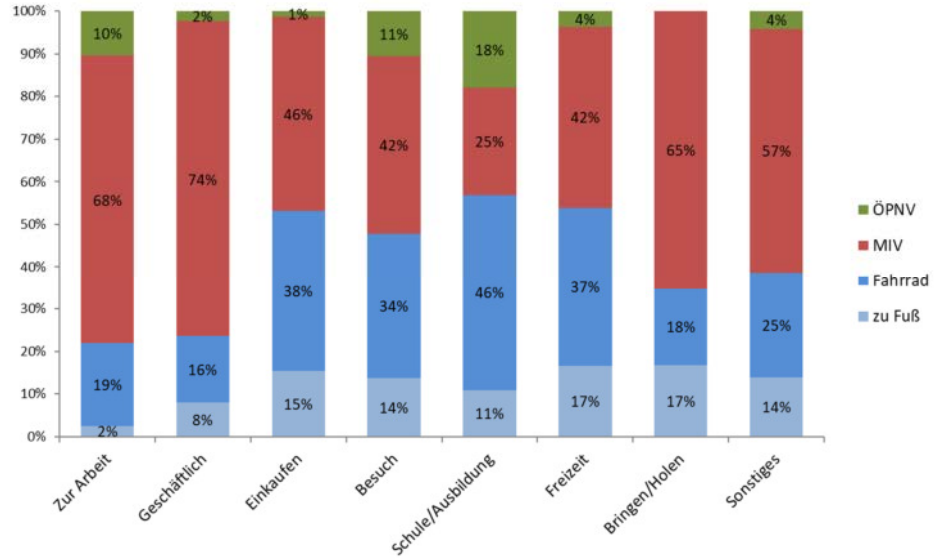

Abb. 3.2-11 Modal Split nach Fahrtzweck

Wegeaufkommen

Jeder Bürger in Steinfurt legt durchschnittlich 3,0 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person [23] ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,6 Wegen pro Tag. Die Mobilitätsrate liegt somit leicht über dem bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen pro Person/Tag[24]. Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person bzw. je mobiler Person differenziert nach Alterskategorie wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Personen in den Altersklassen zwischen 6 und 15 Jahre sowie zwischen 25 und 64 Jahren auf einem ähnlichen Niveau bleibt, bei der Altersklasse der über 65-Jährigen jedoch deutlich abnimmt. Zudem fällt auf, dass bei der Altersklasse zwischen 16 und 24 Jahren auf einem ähnlich niedrigeren Niveau liegt. Dies kann möglicherweise dadurch erklärt werden, dass Studierende und Auszubildende nicht immer jeden Tag zur Arbeit oder zum Studienplatz pendeln müssen. Die mobilsten Personen sind in der Altersklasse der 25-39-Jährigen zu finden. In dieser Altersklasse ist die Mobilität häufig aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehr zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind im Mittel ältere Personen ab 65 Jahren. Sie legen im Durchschnitt etwa 2,6 bzw. 3,8 Wege pro Tag zurück. Darin enthalten sind bereits die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten (s. Abb. 3.2-12).

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/Person	Wege/mobiler Person
6 bis 15 Jahre	7%	0%	38%	41%	11%	2%	3,3	3,5
16 bis 24 Jahre	22%	2%	40%	30%	6%	1%	2,6	3,3
25 bis 39 Jahre	12%	0%	40%	31%	11%	6%	3,4	3,8
40 bis 64 Jahre	12%	0%	44%	27%	14%	3%	3,1	3,6
65 Jahre und älter	30%	0%	31%	24%	11%	3%	2,6	3,8
Gesamt	**17%**	**0%**	**39%**	**29%**	**12%**	**3%**	**3,0**	**3,6**

Abb. 3.2-12: Wegeaufkommen nach Altersklasse in Steinfurt

[23] Jede Person, die im Fragebogen angegeben hat, am Stichtag außerhäuslich Wege unternommen zu haben, ist eine mobile Person.

[24] Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland, Kurzreport, Ausgabe September 2019.

Durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Die geocodierten Adressen sind auf Verkehrszellenebene zunächst aggregiert worden. Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen sind zuletzt auf Grundlage der Zellenschwerpunkte gemäß getroffener Zelleneinteilung ermittelt worden. Bei den nachfolgenden Auswertungen zu Wegelänge und -dauer sind Wege über 100 Kilometer ausgeklammert worden und fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte ein.

Die durchschnittliche Wegelänge liegt in Steinfurt insgesamt bei 9,8 km. Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene der Gesamtstadt (s. Abb.3.2-13) verdeutlicht, dass mit dem Zug die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge der mit dem Zug zurückgelegten Wege beträgt 28,0 km. Im Busverkehr beträgt die durchschnittliche Wegelänge 11,9 km. An dieser Stelle sei angemerkt, dass bei Berücksichtigung aller Wege, also auch derer die mehr als 100 km Länge haben, die mittlere Distanz im Zugverkehr noch höher wäre. Die mittlere Fahrt mit dem ÖPNV dauert im Bahnverkehr 32 Minuten und im Busverkehr 15 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die durchschnittliche Wegelänge 14,8 km und die Wegedauer 17 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 12,4 km und 15 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (z. B. Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufig nur eine Person im Fahrzeug sitzt, beispielsweise bei Arbeitswegen. Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 2,4 km deutlich kürzer und die Wegedauer mit 15 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV nur geringfügig kleiner.

Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz über alle betrachteten Verkehrsmittel bei nur 2,6 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Stadtgebiets ab, weshalb die zurückgelegten Distanzen im Binnenverkehr unabhängig vom Verkehrsmittel ähnliche Werte aufweisen. Beim MIV und ÖPNV sind im Verkehrsmittelvergleich die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr ersichtlich. Die mittlere Wegedauer der Bürgerinnen und Bürger Steinfurts beträgt im Binnenverkehr 11 Minuten, das ist 5 Minuten kürzer als im Gesamtverkehr.

	Gesamt		**Binnenverkehr**	
Verkehrsmittel	**Distanz in km**	**Dauer in Minuten**	**Distanz in km**	**Dauer in Minuten**
zu Fuß	0,9	10	0,9	10
Fahrrad	2,4	15	2,0	14
Pedelec/E-Bike	3,6	19	2,3	15
Motorrad	13,5	16	4,0	8
Auto als Fahrer	14,8	17	3,6	7
Auto als Mitfahrer	12,4	15	4,3	8
Bus	11,9	15	7,2	11
Zug	28,0	30	5,7	10
Insgesamt	**9,8**	**16**	**2,6**	**11**

Abb. 3.2-13: Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel

Die zurückgelegten Entfernungen und die Dauer der Wege nach Wegezweck sind in den nachfolgenden Abbildungen 3.2-14 und 3.2-15 dargestellt. Während zu Arbeitszwecken mit durchschnittlich 17,8 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Länge von 4,7 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 5 % der Wege zur Arbeit eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und 59 % der Wege eine Distanz von 10 Kilometern

überschreiten. Demnach wohnt nur ein geringer Anteil der Personen in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsort.

Fahrtzweck	< 1 km	1-2,5 km	2,5-5 km	5-10 km	10-25 km	25-50 km	50-100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Zur Arbeit	5%	15%	7%	15%	27%	27%	5%	17,8	22
Geschäftlich	28%	20%	8%	7%	14%	17%	6%	13,1	16
Einkaufen	25%	46%	6%	10%	7%	5%	1%	4,7	11
Besuch	24%	29%	12%	16%	14%	3%	1%	5,8	14
Schule/Ausbildung	19%	29%	14%	21%	5%	9%	3%	8,0	16
Freizeit	20%	31%	11%	16%	14%	6%	2%	7,8	16
Bringen/Holen	26%	33%	13%	14%	7%	7%	0%	5,6	11
Sonstiges	20%	26%	15%	12%	15%	10%	2%	8,5	15
Gesamt	**17%**	**29%**	**10%**	**14%**	**14%**	**12%**	**3%**	**9,8**	**16**

Abb. 3.2-14: Wegelängenverteilung nach Wegezweck

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 9,8 km. In Burgsteinfurt liegt die durchschnittliche Wegelänge (10,1 km) etwas höher als in Borghorst (9,6 km), was mit der Entfernung zum Oberzentrum Münster zu erklären ist. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei Differenzierung nach Wegezwecken, sondern auch nach Wohnort der Personen. Größere Unterschiede lassen sich hierbei bei Wegen unter einem Kilometer Länge feststellen, die in Burgsteinfurt mit 20 % einen höheren Anteil als in Borghorst (15 %), ausmachen, während der Anteil der Wege zwischen 5 und 10 km Länge in Borghorst mit 17 % höher als in Burgsteinfurt (11 %) ausfallen. In beiden Stadtteilen beträgt die mittlere Wegedauer jeweils ca. 16 Minuten.

Stadtteil	< 1 km	1-2,5 km	2,5-5 km	5-10 km	10-25 km	25-50 km	50-100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Burgsteinfurt	20%	31%	9%	11%	15%	11%	3%	10,1	16
Borghorst	15%	28%	11%	17%	14%	13%	2%	9,6	16
Gesamt	**17%**	**29%**	**10%**	**14%**	**14%**	**12%**	**3%**	**9,8**	**16**

Abb. 3.2-15: Wegelängenverteilung nach Stadtteil

Wegeverflechtungen Binnenverkehr

Bei der Ermittlung der Wegeverflechtungen im Binnenverkehr wurde sich auf das Wegeaufkommen der beiden Stadteile untereinander bezogen. Enthalten sind alle Wege der Bewohner innerhalb Steinfurts, sowohl innerhalb von Burgsteinfurt und Borghorst als auch zwischen den beiden Stadtteilen, jedoch kein Zielverkehr von außerhalb in die beiden Stadtteile hinein oder aus Steinfurt zu anderen Zielen. Die Grafiken zeigen zudem den Anteil des Binnenverkehres innerhalb der Stadtteile sowie den Anteil und das Wegeaufkommen zwischen den beiden Stadtteilen insgesamt und nach Verkehrsmittel differenziert nach MIV-, ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr.

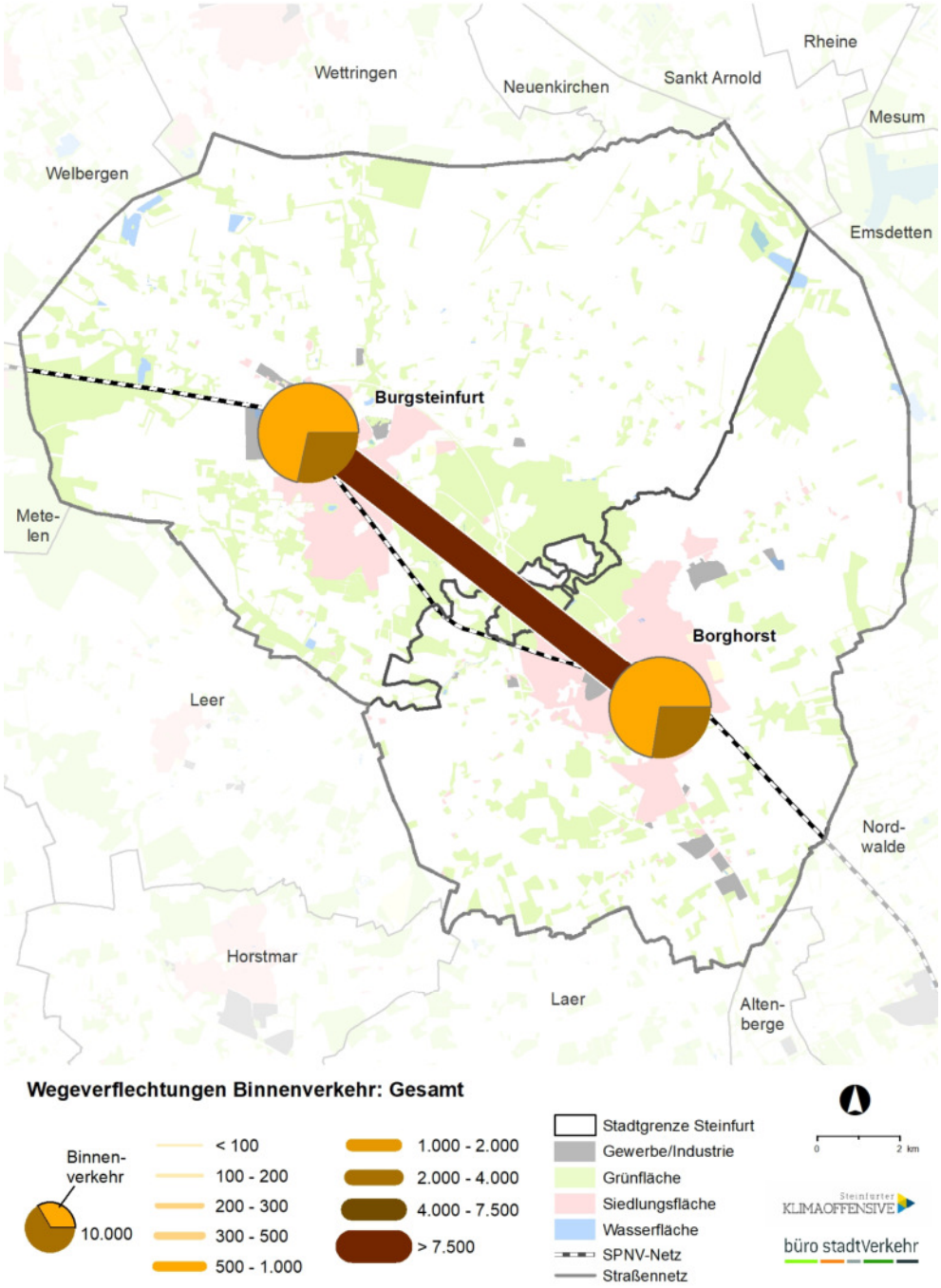

Abb. 3.2-16: Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Gesamtverkehr

Grundlage der in den Abbildungen 3.2-16 bis 3.2-20 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln. Als Darstellungseinheit der Verkehrsverflechtungen wurden die beiden Stadtteile Steinfurts gewählt. Die Grafiken zeigen zudem die Anteile des Binnenverkehrs, die innerhalb von Burgsteinfurt bzw. Borghorst zurückgelegt werden. Bei der Auswertung der Wegeverflechtungen im Binnenverkehr über die Summe aller Verkehrsmittel hinweg wird deutlich, dass der Anteil der Wege innerhalb der Kreisstadt Steinfurt mit über 70.000 Wegen den Hauptteil einnehmen (ca. 66 %). Im jeweiligen Stadtteil werden rund 59.000 Wege/Tag zurückgelegt (56 %), auf die Relation zwischen Burgsteinfurt und Borghorst entfallen hingegen täglich mehr als 11.500 Wege pro Werktag (ca. 11 %). Die übrigen 36.000 Wege führen über die Stadtgrenzen hinaus vornehmlich nach Münster (ca. 11.000 Wege/Tag) sowie Emsdetten (ca. 2.700 Wege/Tag) und Altenberge (ca. 2.200 Wege/ Tag).

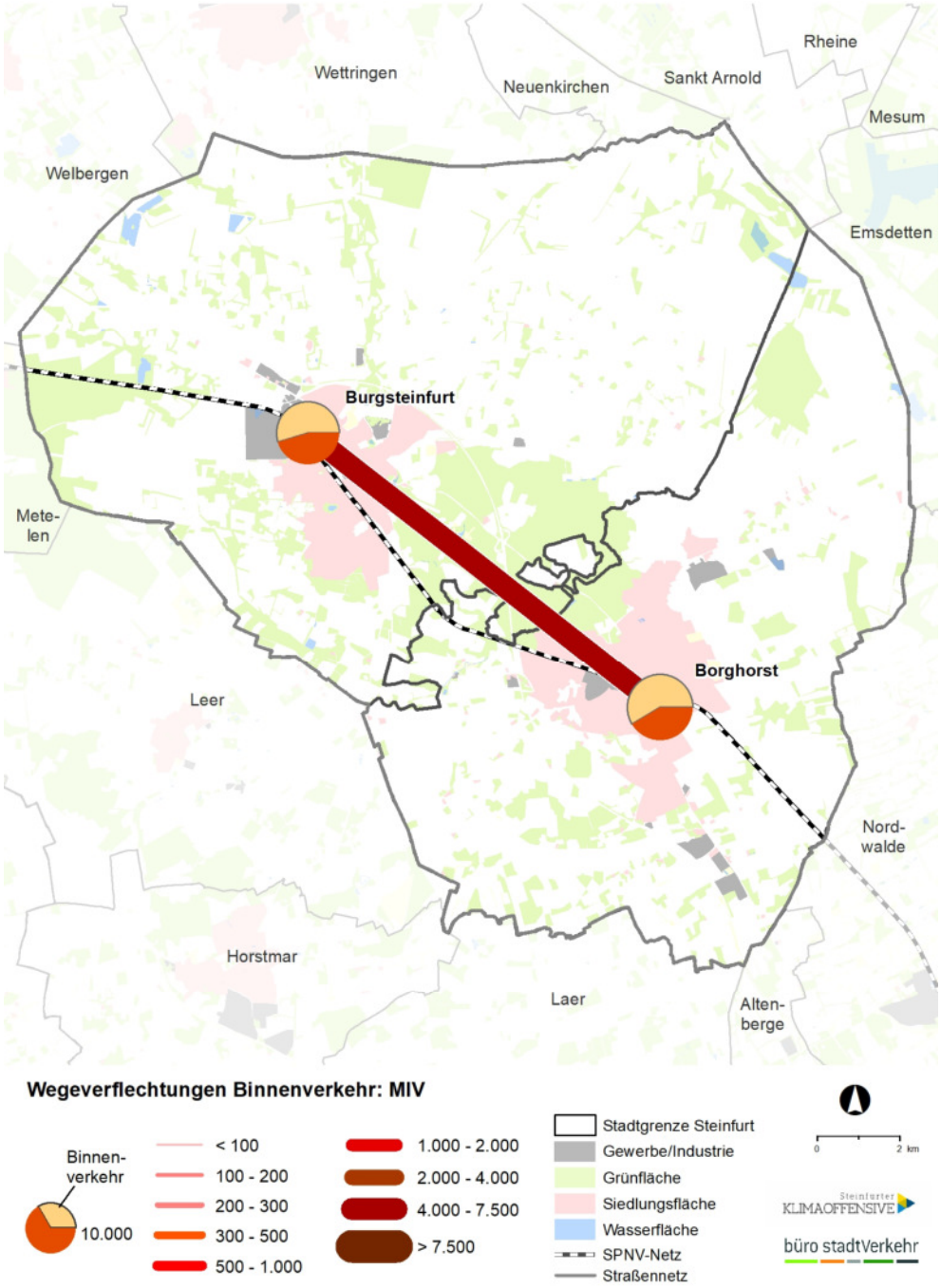

Abb. 3.2-17: Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – MIV

Wie Abbildung 3.2-17 verdeutlicht, werden Wege zwischen den beiden Stadtteilen überwiegend mit dem MIV absolviert. So kommt es zu einem Wegeaufkommen zwischen Burgsteinfurt und Borghorst von knapp 7.400 Wegen von insgesamt 11.500 Wege, die täglich zwischen den beiden Stadtteilen zurückgelegt werden. Der Binnenverkehrsanteil liegt zwischen 55 % in Burgsteinfurt und 59 % in Borghorst.

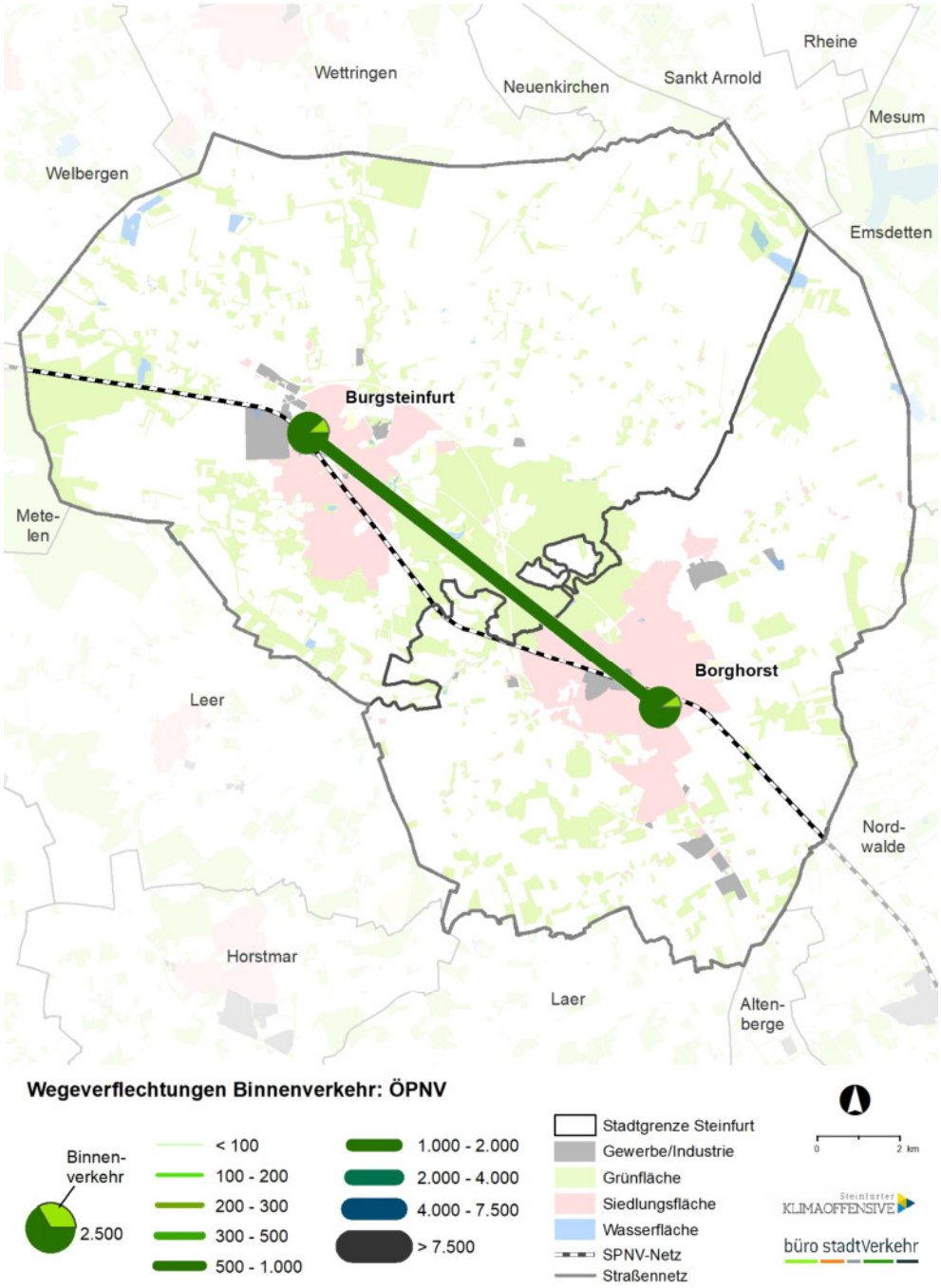

Abb. 3.2-18: Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – ÖPNV

Der ÖPNV nimmt in Steinfurt insgesamt eine untergeordnete Rolle ein. Der Binnenverkehrsanteil ist nahezu zu vernachlässigen (ca. 10 %). Zwischen den beiden Stadtteilen werde täglich gut 1.600 Wege mit dem ÖPNV unternommen (s. Abb. 3.2-18).

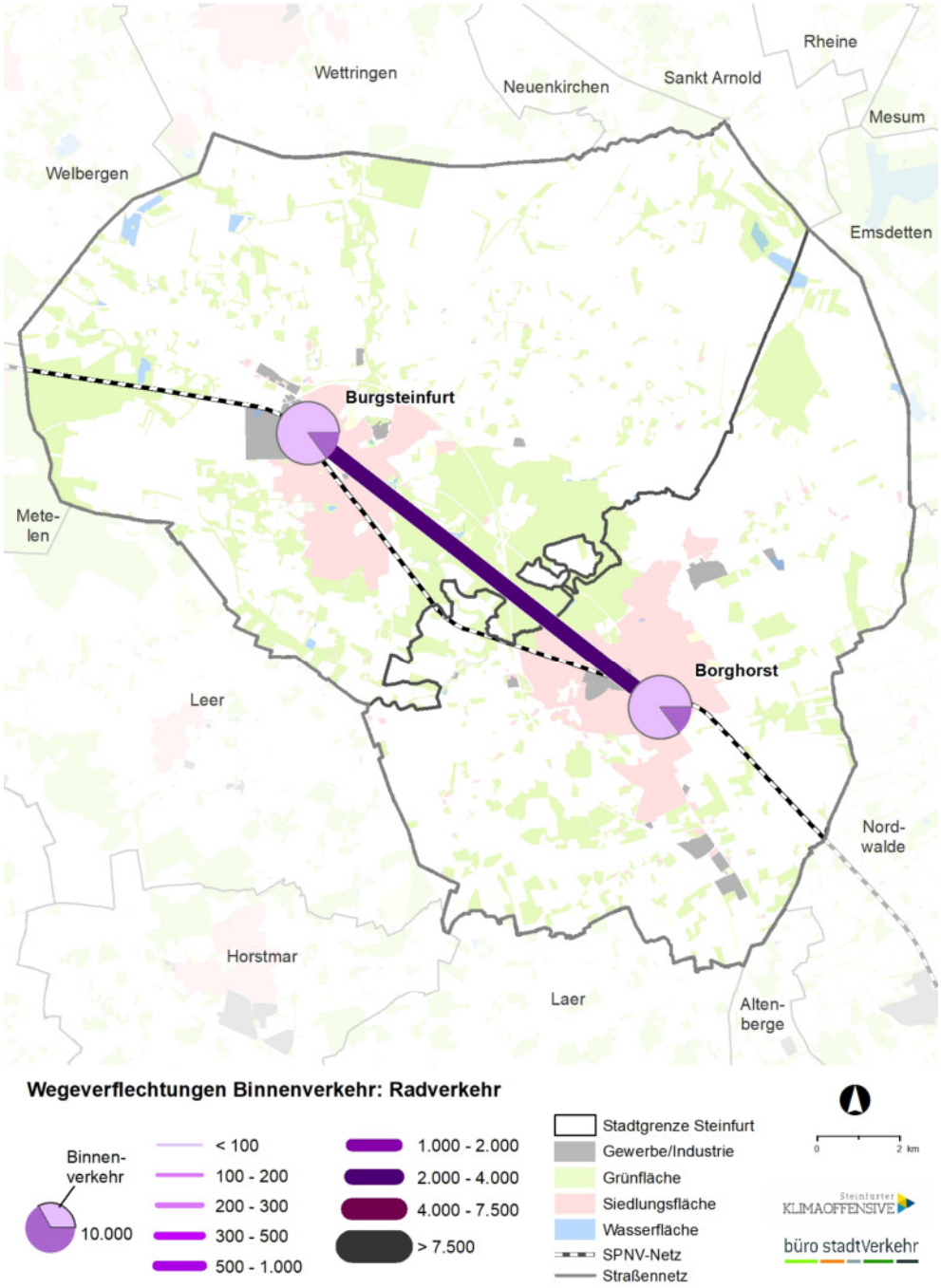

Abb. 3.2-19: Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Radverkehr

Im Radverkehr sind die Verflechtungen ausgeprägter als im ÖPNV und im Fußverkehr (s. nachfolgende Abb. 3.2-20). Zwischen Burgsteinfurt und Borghorst werden ca. 2.400 Wege am Tag bewältigt. Der Anteil der Wege innerhalb der beiden Stadtteile beträgt ca. 15-20 %.

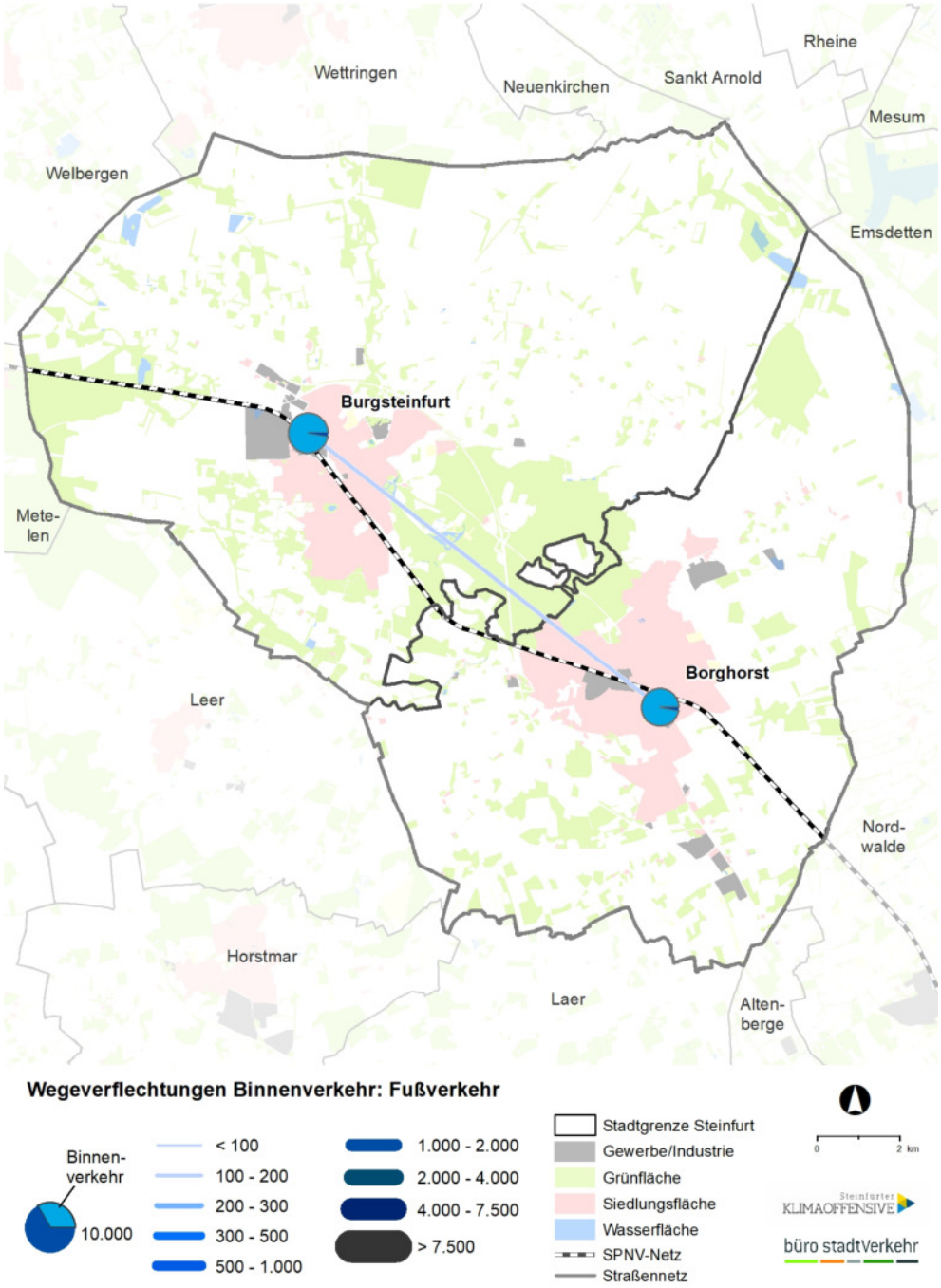

Abb. 3.2-20: Wegeverflechtungen im Binnenverkehr - Fußverkehr

Zu Fuß werden gerade einmal 100 bis 200 Wege zwischen den Stadtteilen zurückgelegt. Fußwege sind demnach überwiegend innerhalb von Burgsteinfurt bzw. Borghorst zu verzeichnen (Nahmobilität). Dies verdeutlicht auch die Karte, denn die Binnenverkehrsanteile sind mit über 90 % äußerst hoch (ca. 11.100 Wege/Tag). Da hauptsächlich kurze Distanzen zu Fuß bewältigt werden (s. Abb. 3.2-10), ist dieses Ergebnis erwartbar.

Es schließt sich die Frage an, warum einige Personen keine Wege an den Stichtagen zurückgelegt haben und wie diese Beeinflussung aussieht. Gemäß Abbildung 3.2-21 wird deutlich, dass bei einem Großteil der Befragten aufgrund keine außerhäuslichen Termine vorlagen (34 %) oder aufgrund von Urlaub (27 %) sowie Krankheit (14 %) am Stichtag keine Wege zurückgelegt wurden.

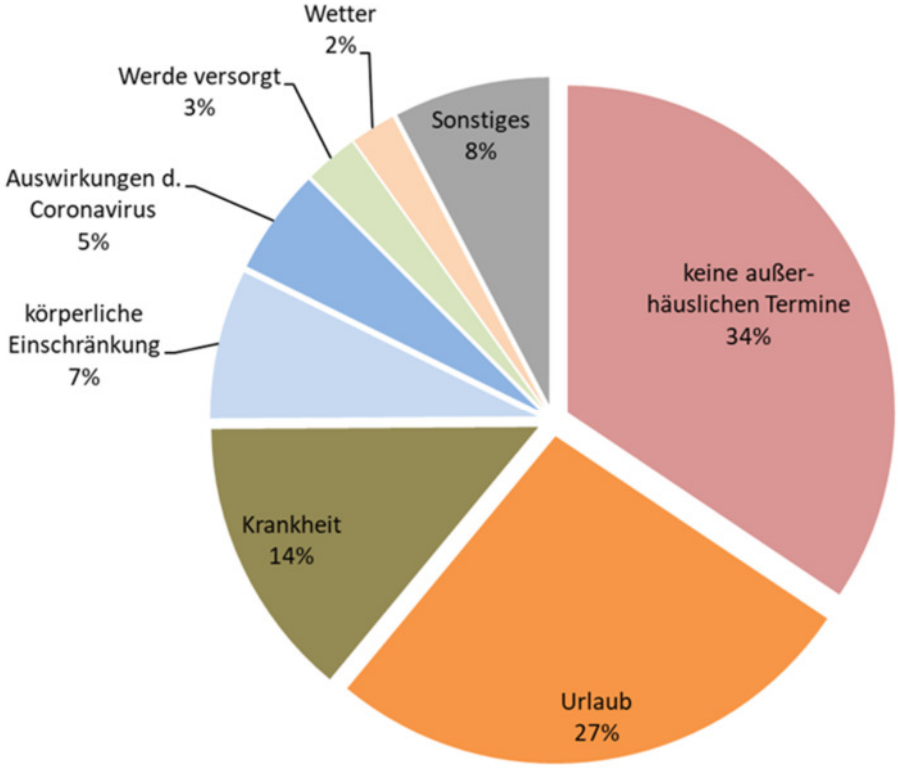

Abb. 3.2-21: Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag

Auf die Gesamtzahl der Einwohner Steinfurts hochgerechnet werden täglich etwa 106.000 Wege unternommen. Dabei entfallen 54.700 Wege auf den MIV, gefolgt von 32.200 Wege mit dem Rad sowie 12.300 zu Fuß und 6.800 Wege mit dem ÖPNV (s. Abb. 3.2-22).

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/Person
Burgsteinfurt	6.300	15.200	24.500	2.700	48.700	3,0
Borghorst	5.900	17.000	30.300	4.000	57.200	2,9
Steinfurt	**12.300**	**32.200**	**54.700**	**6.800**	**106.000**	**2,9**

Abb. 3.2-22: Gesamtwegeaufkommen Kreisstadt Steinfurt

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

Das integrierte Mobilitätskonzept für die Kreisstadt Steinfurt dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Stadt als bedeutsamer Lebens- und Wirtschaftsstandort. Ziel des Konzeptes ist es, ein umsetzbares Leitbild für den Verkehr und die Mobilität mit abgestimmten Handlungsfeldern zu entwickeln und somit den strategischen Rahmen für die daraus folgenden konkreten Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge zu setzen. Hierfür wurden drei Szenarien skizziert, die die verkehrliche Ausrichtung des Leitbildes umschreiben.

4.1 Nullprognose 2035

Unter Nullprognose werden die Veränderungen der Verkehrsmengen und -verteilungen auf Grundlage der prognostizierten Bevölkerungsveränderungen und Flächenentwicklungen zum Prognosejahr 2035 ohne die Umsetzung weiterer verkehrsplanerischer Maßnahmen verstanden, wie z. B. die Einführung einer neuen Buslinie oder der Neubau von Straßen. Wie in der Bevölkerungsprognose gemäß IT.NRW bereits dargestellt worden ist (s. Kap. 2.1.1), kann von einer positiven Bevölkerungsentwicklung (+7 %) ausgegangen werden. Die Bevölkerungszahl wird 2035 demnach von 35.880 EW auf gut 38.390 EW anwachsen. Die Beschäftigtenzahl wird ebenfalls leicht steigen, da u. a. auf einem 25.000 m^2 großen Areal das „Mauritius Health & Care Campus“ mit Krankenhaus, Reha-Zentrum und Seniorenheim entstehen wird. In der nachfolgenden Tabelle sind die Entwicklungen im Einzelnen für die Kreisstadt Steinfurt aufgeführt (s. Abb. 4.1-1). Die EW-Zahl für 2021 ist ebenfalls mit aufgelistet, da diese zum Zeitpunkt der Haushaltsbefragung 2022 die Datengrundlage bildete.

	2022 (2021)	2035	Differenz	Differenz in %
Einwohner Kreisstadt Steinfurt	35.880 (35.149)	38.391 (37.609)	+2.511 (+2.460)	+7%
Erwerbstätige Kreisstadt Steinfurt	14.553	-		
Beschäftigte Kreisstadt Steinfurt (alle)	12.701	-	-	-
Binnenpendler	3.571	-	-	-
Auspendler	10.982	-	-	-
Einpendler	9.783	-	-	-

Abb. 4.1-1 Einwohner- / Erwerbstätige-/ Beschäftigtenentwicklungen Kreisstadt Steinfurt 2035

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

Wie sich die Verkehrsmittelnutzung bezogen auf die einzelnen Verkehrsmittel für den Istzustand 2022 (basierend auf der HHB s. Kap. 3) und der Nullprognose 2035 für den Binnen- und Auspendlerverkehr sowie für den Einpendlerverkehr zusammensetzt, ist den nachfolgenden Abbildungen 4.1-2 zu entnehmen. Aufgrund der steigenden Bevölkerungs- und Flächenentwicklungen nimmt die Gesamtwegeanzahl im Binnen- und Auspendlerverkehr um rund 7.400 Wege von 105.700 auf gut 113.000 Wege an einem Werktag (Mo-Fr) im Jahr 2035 zu. Auf den MIV entfallen dabei gut 55.500 Wege/d (+1.000 Wege/d). Der ÖPNV nimmt aufgrund der zu erwartenden Verlagerungseffekte vom MIV auf den SPNV im Zuge der sukzessiven Umsetzung des S-Bahnkonzeptes Münsterland 2040 um 2 %-Punkte (ca. 2.500 Wege/d) zu.

Die Einpendlerzahl wird sich 2035 voraussichtlich um 600 Pendler von 12.700 auf 13.300 erhöhen. Eine genaue Datengrundlage über die genutzten Verkehrsmittel liegt nicht vor, daher wird der Anteil auf ca. 90 % MIV zu 10 % ÖPNV im Jahr 2022 geschätzt.

Für die Nullprognose 2035 ist abschließend festzuhalten, dass sich die Wegeanzahl und damit die Verkehrsbelastungen im Steinfurter Stadtgebiet leicht erhöhen werden. Der überwiegende Anteil der Wege wird nach wie vor mit dem MIV zurückgelegt.

Binnen- und Auspendlerverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt					
	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Binnenverkehr	75.135	12.773	31.782	28.476	2.104
Binnenverkehr Stadtteile	62.907	12.624	29.243	20.637	403
zwischen den Stadtteilen	12.228	166	2.534	7.864	1.664
Auspendlerverkehr	37.986	276	2.231	29.801	5.678
Gesamt 2035	**113.121**	**12.443**	**36.199**	**55.430**	**9.050**
Istzustand 2022	105.721	12.331	32.251	54.528	6.611
Modal-Split 2035		**11,7%**	**30,5%**	**51,6%**	**6,3%**
Modal-Split 2022		11,7%	30,5%	51,6%	6,3%
Differenz 2022 zu 2035	7.400	112	3.947	902	2.439
Zunahme 2035 zu 2022	7,0%	0,9%	12,2%	1,7%	36,9%
Einpendlerverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt					
	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Einpendlerverkehr 2035	13.354	0	0	9.348	4.006
Modal-Split 2035		0,00%	0,00%	70,00%	30,00%
Einpendlerverkehr 2022	12.718	0	0	11.446	1.272
Modal-Split 2022		0,00%	0,00%	90,00%	10,00%
Zunahme 2035 zu 2020	636	0	0	-2.098	2.734

Abb. 4.1-2 Wegeaufkommen und Modal-Split Istzustand (2020) und Nullprognose (2035) Kreisstadt Steinfurt

4.2 Leitbild- und Szenarienentwicklung

Zur Leitbild- und Szenarienentwicklung wurden alle relevanten Akteure aus Verwaltung und Politik (Arbeitskreis) eng in den Bearbeitungsprozess einbezogen. Folgende Bearbeitungsschritte flossen in die Leitbild- und Szenarienfindung mit ein:

- Live-Abstimmung „mobiGator“[25] im Juli/ August 2022
- 1. Bürgerkonferenz am 14.09.2022
- Workshop Szenarien und Leitbild mit der Arbeitsgruppe und dem Arbeitskreis am 19.10.2022

An der Live-Abstimmung „mobiGator“ konnten alle Interessierten aus der Kreisstadt online teilnehmen. Zudem bestand im Rahmen der 1. Bürgerkonferenz für all diejenigen die Möglichkeit, die zuvor nicht online abgestimmt haben oder konnten, an der Wahl teilzunehmen. Die rund 20 Fragen mit jeweils drei Antwortmöglichkeiten wurden nach Verkehrsmitteln gegliedert. Jede Antwort konnte indirekt einem Szenario zugeordnet werden, so dass eine Tendenz zur künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Steinfurt abgeleitet werden konnte. Die drei Szenarien unterscheiden sich jeweils hinsichtlich ihrer Intensität zur Förderung einer nachhaltigen, umweltfreundlichen Mobilität auf dem Weg zur Verkehrswende.

- Szenario 1: niedrige Intensität zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität
- Szenario 2: mittlere Intensität zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität
- Szenario 3: hohe Intensität zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität

Die Ergebnisse aus der Live-Abstimmung „mobiGator“ sind in den nachfolgenden Abbildungen 4.2-1 dargestellt.

[25] mobiGator = Kofferwort aus Mobilität und Navigator. Es handelt sich beim mobiGator um eine Online-Plattform von büro stadtVerkehr.

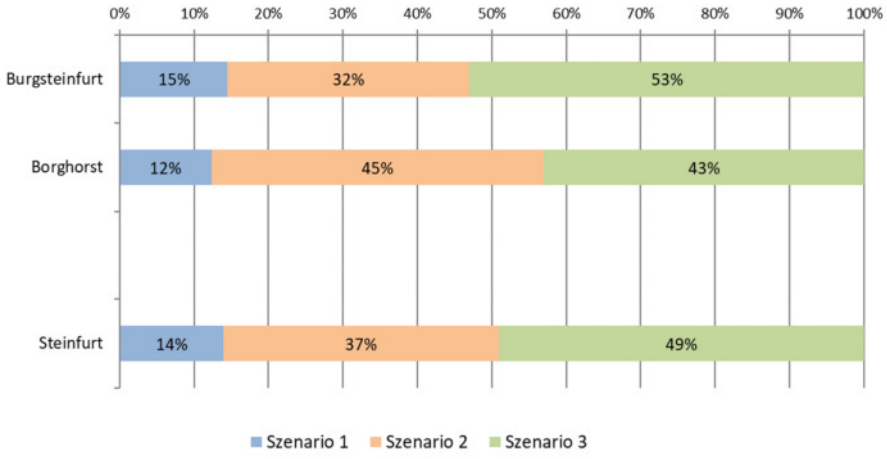

Abb. 4.2-1 Ergebnisse Live-Abstimmung „mobiGator“ zur Leitbildentwicklung

Es wird deutlich, dass die Antworten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer überwiegend dem Szenario 3 zugeordnet werden konnten. Der anschließend tagende Arbeitskreis wählte ebenfalls das Szenario 3. Die Tatsache, dass der Kreis Steinfurt sowie die Kreisstadt dem Masterplan Klimaschutz 2.0 parallel zum Bearbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes und der damit verbundenen Treibhausgasreduktion von 95 % zustimmten (Klimaneutral 2040), bestätigt die Wahl des Szenarios 3. Zudem wurden im Klimaschutzkonzept bereits Modal-Split-Zielwerte definiert, die über denen des Szenarios 3 liegen (s. Kap. 4.3).

Übergeordnet zum verkehrlichen Szenario wurde gemeinsam mit dem Arbeitskreis ein Leitbild entwickelt, welches den künftigen Handlungsrahmen hinsichtlich der umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung in der Stadt setzt (s. Abb. 4.2-2).

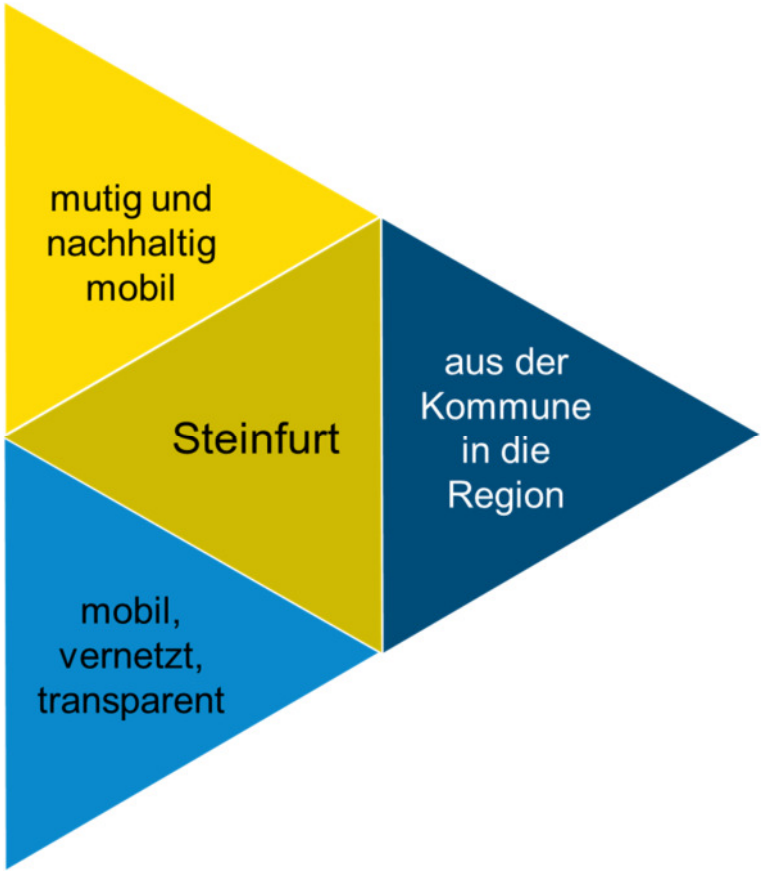

Abb. 4.2-2 Leitbild 2035 der Kreisstadt Steinfurt

4.3 Handlungsfelder

Aus der Bestandsaufnahme und insbesondere der Online-Beteiligung (INKA) sowie dem mobigator und den Bürgerkonferenzen ergeben sich Handlungsfelder, welche aufbauend auf dem Leitbild und verkehrlichen Szenario sektoral nach Verkehrsmittel gegliedert werden. Es ergeben sich folgende Handlungsfelder:

MIV	Handlungsfeld und Ziele MIV (inkl. E-Mobilität)

- Gerechte Aufteilung der Verkehrsflächen
- Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Reduzierung der Geschwindigkeiten in sensiblen Bereichen
- Reduzierung der MIV-Wege insbesondere auf kurzen Distanzen
- Abbau der Hol- und Bringverkehre an Schulen

PARK	Handlungsfeld und Ziele ruhender Verkehr/ Parken

- Gerechte Aufteilung der Verkehrsflächen

LKW	Handlungsfelder und Ziele Lkw-Verkehr (inkl. Lieferverkehr)

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

ÖPNV	Handlungsfeld und Ziele ÖPNV/ SPNV

- 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

FUSS	Handlungsfeld und Ziele Fußverkehr

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

RAD	Handlungsfeld und Ziele 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

SCHÜ	Handlungsfeld und Ziele Schülerverkehr

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

MULT	Handlungsfeld und Ziele Multimodalität

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

VERW	Handlungsfeld und Ziele Verwaltung

- Betriebliches/ kommunales Mobilitätsmanagement
- Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit
- Zur Verfügung stellen von personellen Ressourcen für nachhaltige Mobilität
- Controlling

Für die Handlungsfelder werden nach der Ermittlung der Verlagerungspotenziale und dem definierten Ziel-Modal-Split für das Jahr 2035 (s. Kap. 4.4) Maßnahmen erstellt, welche die einzelnen Aspekte aufnehmen und in sinnvolle Einzel- und Maßnahmenbündel gliedert.

4.4 Verlagerungspotenzial und Ziel-Modal-Split 2035

Nachdem nun das Leitbild und Szenario für die Kreisstadt Steinfurt sowie Handlungsfelder benannt worden sind, gilt es im nächsten Schritt die Potenziale zur Verlagerung von Wegen im Binnen- und Auspendlerverkehr vom MIV auf alternative Verkehrsmittel bezogen auf das definierte Leitbild 2035 abzuschätzen. Anhand von Modal-Split-Zielen werden quantifizierbare Werte definiert, die ein eindeutiges Ziel hin zu einer nachhaltigeren, umweltverträglicheren Mobilität vorgeben. Dieses Ziel lässt sich in turnusmäßigen Untersuchungen überprüfen und ggf. nachjustieren, wenn eine Verfehlung des anvisierten Zieles droht (s. Kap. 6.3).

Auf Basis der Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in der Kreisstadt Steinfurt (s. Kap. 3.2) wurde eine realistischer Ziel-Modal-Split für die Stadt für das Jahr 2035 abgeleitet. Ausschlaggebend hierfür waren die Ergebnisse aus der Leitbild- und Szenarienfindung (s. Kap. 4.2), die ein Stimmungsbild aus der Bevölkerung und Politik wiederspiegeln. In Steinfurt werden vor allem aufgrund der flachen Topographie, der bereits hohen Radaffinität in der Bevölkerung sowie den geringen Distanzen innerhalb der beiden Stadtteile zu den alltäglichen Zielen vor allem Potenziale im Radverkehr, aber auch im ÖPNV insbesondere dem SPNV zu den entlegeneren Zielen gesehen.

Im Binnenverkehr liegen die Potenziale vor allem auf den geringen Distanzen, die zum großen Teil noch motorisiert zurückgelegt werden (s. Kap. 3.2). Im Binnenverkehr können rund 6.000 der MIV-Fahrten auf den Radverkehr verlagert werden. Dadurch steigt der Radverkehrsanteil um knapp 5 %-Punkte im Vergleich zur Nullprognose 2035. Zusätzlich ergeben sich Potenziale im Fußverkehr (3.300 Wege/d) und ÖPNV (1.200 Wege/d). Der Fußverkehrsanteil steigt auf 14 % und der ÖPNV-Anteil auf 9 % an. Der MIV-Anteil sinkt insgesamt von rund 49 % in der Nullprognose auf gut 40 %. Davon entfällt zusätzlich ein großer Anteil auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, wodurch sich die CO_2-Bilanz verbessert (s. Kap. 6.1).

Im Auspendlerverkehr können weitere rund 600 Wege/d mit dem Pkw auf das Fahrrad sowie rund 800 Wege/d vom Pkw auf den ÖPNV verlagert werden. Hier liegen die Potenziale vor allem auf der Pendlerkommune Münster sowie Emsdetten. Ersteres bietet große Potenziale in der Nutzung des SPNV nach Münster, insbesondere auch mit dem Rad als Zu- und Abbringer zu den Bahnhöfen/ -haltepunkten.

In der folgenden Abbildung 4.4-1 sind die Verlagerungseffekte sowohl im Binnen- und Auspendlerverkehr als auch im Einpendlerverkehr dargestellt. Zur besseren Herleitung der Verlagerungspotenziale sind zusätzlich die Wegeanzahl und der Modal-Split im Istzustand

2022 und der Nullprognose 2035 aufgeführt. Aufgrund des Bevölkerungszuwachses und der Ausweitung der Arbeitsplätze nimmt die Gesamtwegeanzahl in der Nullprognose 2035 um insgesamt 7 %-Punkte zu. Durch die geplanten infrastrukturellen Maßnahmen wie dem S-Bahnkonzept Münsterland steigt der ÖPNV-Anteil zulasten des MIV. Aufgrund dessen ergibt sich bereits ein leicht veränderter Gesamt-Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes.

Binnen- und Auspendlerverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt					
	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Binnenverkehr	113.121	12.511	36.268	55.390	8.952
Binnenverkehr Stadtteile	62.907	12.267	30.510	18.243	1.887
zwischen den Stadtteilen	12.228	245	3.669	5.809	2.507
Auspendlerverkehr	37.986	0	2.089	31.339	4.558
Gesamt 2035	**113.121**	**12.511**	**36.268**	**55.390**	**8.952**
Istzustand 2022	**105.721**	**12.331**	**32.251**	**54.528**	**6.611**
Modal-Split 2035	100,0%	11,1%	32,1%	49,0%	7,9%
Modal-Split 2022	100,0%	11,7%	30,5%	51,6%	6,3%
Differenz 2022 zu 2035	7.400	180	4.016	863	2.341
Zunahme 2035 zu 2022	7,0%	1,5%	12,5%	1,6%	35,4%
Einpendler Istzustand	12.718			11.446	1.272
Modal-Split 2022				90%	10%
Einpendler Istzustand	13.354			11.351	2.003
Modal-Split 2035				85%	15%
Differenz 2022 zu 2035	5%			-95	731
		Potentialverlagerungen der Maßnahmen			
		Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Binnenverkehr		3.300	5.000	-8.700	400
Binnenverkehr Stadtteile		3.100	3.000	-6.300	200
zwischen den Stadtteilen		200	2.000	-2.400	200
Auspendlerverkehr		0	600	-1.400	800
Gesamt 2035		0	0	0	0
Istzustand 2022		**3.300**	**5.600**	**-10.100**	**1.200**
Einpendler		0	500	-1.000	500

Binnen- und Auspendlerverkehr (Maßnahmenkonzept 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt					
Binnen- und Auspendlerverkehr					
	Gesamt	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Binnenverkehr	113.121	15.811	41.268	46.690	9.352
Binnenverkehr Stadtteile	62.907	15.367	33.510	11.943	2.087
zwischen den Stadtteilen	12.228	445	5.669	3.409	2.707
Auspendlerverkehr	37.986	0	2.689	29.939	5.358
Gesamt 2035	**113.121**	**15.811**	**41.868**	**45.290**	**10.152**
Nullprognose 2035	113.121	12.511	36.268	55.390	8.952
Modal-Split Konzept 2035	100,0%	14,0%	37,0%	40,0%	9,0%
Modal-Split NP 2035	100,0%	11,1%	32,1%	49,0%	7,9%
Differenz Konzept zu NP 2035	0	3.300	5.600	-10.100	1.200
Zunahme 2035 Konzept zu NP 2035	0,0%	2,9%	5,0%	-8,9%	1,1%
Einpendler NP 2035	13.354			11.351	2.003
Modal-Split NP 2035				85%	15%
Einpendler Istzustand 2022	13.354		500	10.351	2.503
Modal-Split 2035			4%	78%	19%
Differenz 2022 zu 2035	0%		500	-1.000	500

Abb. 4.4-1 Verlagerungspotenzial im Binnen-/ Auspendler-/ Einpendlerverkehr Kreisstadt Steinfurt 2035

Die Veränderungen im Vergleich zum aktuellen Modal-Split 2022 und zur Nullprognose 2035 sowie zum Ziel-Modal-Split 2035 und zum Klimaschutzkonzept 2040 sind in der nachstehenden Abbildung aufgeführt (s. Abb. 4.4-2). Für die beiden letztgenannten Szenarien erfolgt die Aufstellung der Maßnahmenkonzeption zur Erreichung der gesteckten Zielwerte zunächst für 2035 und perspektivisch für das Zieljahr 2040 (s. Kap. 5).

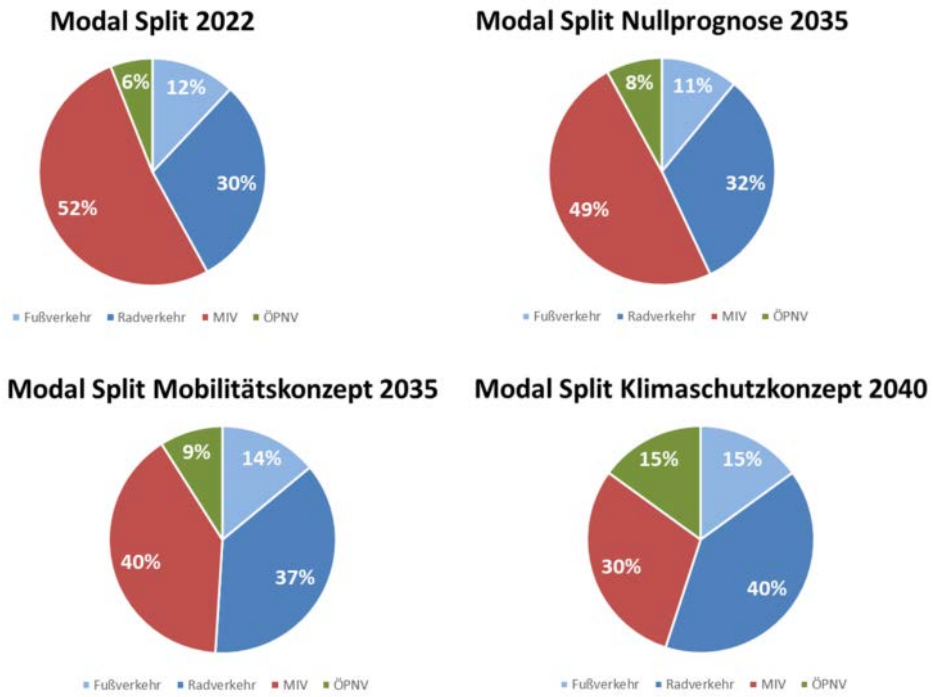

Abb. 4.4-2 Ziel-Modal-Split Mobilitätskonzept 2035 und Klimaschutzkonzept 2040 für die Kreisstadt Steinfurt

5 Maßnahmenkonzept

5.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes

Das Maßnahmenkonzept setzt sich aus Vorschlägen zusammen, die sich auf der Grundlage der Auswertung der vorhandenen Gutachten und Entwicklungsvorhaben der Kreisstadt Steinfurt sowie den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate sowohl mit Verwaltung und Politik als auch mit der Bevölkerung (Ideenwerkstatt) ergeben haben. Dabei wurden Maßnahmen und Handlungsfelder für die jeweiligen Verkehrsmittel entwickelt, um den Verkehr umweltverträglicher abzuwickeln. Das vorliegende integrierte Mobilitätskonzept berücksichtigt dabei die Gesamtmobilität, bei dem der Fokus vor allem auf den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) liegt. Die Maßnahmen sind abgestimmt auf das Leitbild der Stadt (s. Kap. 4.2) und so ausgelegt, dass der Ziel-Modal-Split 2035 erreicht werden kann. Perspektivisch wird sowohl für die Stadt als auch den Kreis eine Treibhausgasneutralität bis 2040 angestrebt.

Aus Gründen der Förderung des Klima- und Umweltschutzes ist eine Senkung des MIV-Anteils am Gesamt-Modal-Split von derzeit 52 % auf rund 40 % angestrebt. Dies lässt sich nur erreichen, wenn der Umweltverbund deutlich gestärkt und gleichzeitig der motorisierte Verkehr an Dominanz (Flächenverteilung und Reisezeit) verliert. Bis zum Jahr 2040 soll sich der Anteil am MIV noch einmal um 10 %-Punkte auf insgesamt 30 % reduzieren. Auch aus diesem Grund ist in der künftigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung der Kreisstadt Steinfurt ein Paradigmenwechsel notwendig. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind in Ihrer Qualität und Zugänglichkeit zu stärken und auszubauen.

Im Bereich des **MIV** sind daher Maßnahmenvorschläge zur umweltverträglichen Abwicklung sowie zur Reduzierung der Geschwindigkeiten und Führung des Verkehrs enthalten. Mit dem Aufbau eines Verkehrsmodells können u. a. Anpassungen im Straßennetz der Kreisstadt simuliert werden, d. h. es können mögliche Verkehrszu- oder -abnahmen sowie räumliche Verlagerungen im Straßennetz dargestellt werden. Darüber hinaus zählt zum Handlungsfeld MIV auch die Erfassung der öffentlichen Stellplätze und deren Auslastung.

Unter dem **Lkw-Verkehr** verbergen sich nicht nur die Zulieferer und Abnehmer der Betriebe und Unternehmen in den Gewerbegebieten, sondern auch die des Einzelhandels und der Paket-/ Lieferdienste. Der Online-Handel ist nicht erst seit der Corona-Pandemie im Aufwind und wird auch künftig eine bedeutsame Rolle spielen. Neben der Führung des Lkw-Verkehrs durch sensible Bereiche und einem Mobilität-Hub wird auch eine künftige Nutzung von „grünem“ Wasserstoff zur Betankung der Lkw-Fahrzeuge und Busse in einem Steckbrief aufgegriffen.

Die Maßnahmenvorschläge für den **ÖPNV** beziehen sich sowohl auf lokale als auch regionale Angebote sowie auf das Zukunftsfeld autonomes Fahren. Dabei werden bestehende Planungen aus dem Nahverkehrsplan aufgegriffen, weiterentwickelt und insbesondere mit den **multimodalen Angeboten** verschnitten. Hierzu zählen die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes an Mobilstationen als auch öffentlichkeitswirksame Aktionen und Kampagnen zur Bewerbung der vielfältigen Mobilitätsangebote in Steinfurt.

Das Handlungsfeld **Radverkehr** stellt aufgrund der radaffinen Bevölkerung im Münsterland und den sehr guten Rahmenbedingungen zum Radfahren einen Schwerpunkt in der Maßnahmenkonzeption dar. Neben einem Zielnetz für den Alltagsradverkehr stehen Radabstellmöglichkeiten als auch die Erprobung von neuen Radwegeverbindungen und die Einrichtung von Fahrradstraßen im Blickpunkt.

Für den **Fußverkehr** steht die Barrierefreiheit im Vordergrund sowie die mögliche Ausweitung des Fußgängerbereiches in Burgsteinfurt und die Einrichtung einer grünen Stadtachse in Borghorst. Das zu Fuß Gehen soll attraktiver werden und bereits die Kinder zur mehr Bewegung animieren. Daher sind im Bereich **Schülerverkehr** die Einrichtung von Eltern-Taxi-Haltestellen und die Förderung des schulischen Mobilitätsmanagement auszubauen.

Neben der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen durch Externe ist es unerlässlich **verwaltungsintern** über ausreichend Personal zu verfügen, um die Organisation und Abstimmung der Maßnahmenvorschläge über die nächsten Jahre kontinuierlich zu sichern und voranzutreiben.

Alle Maßnahmen sind in der folgenden Übersicht tabellarisch aufgeführt. Auf den darauf folgenden Seiten werden sämtliche Vorschläge in kompakten Maßnahmensteckbriefen erläutert und die nötigen Umsetzungsschritte und deren Wirkung hinsichtlich der Erreichung des Ziel-Modal-Splits bis 2035 und darüber hinaus beschrieben.

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

Abb. 5.1-1 Übersicht Maßnahmenvorschläge für die Kreisstadt Steinfurt

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

Abb. 5.1-2 Bewertungskriterien der Maßnahmensteckbriefe

5.2 Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Leitbild und verkehrliche Szenario der Kreisstadt Steinfurt beinhaltet eine grundlegende Verschiebung der täglichen Verkehrsmittelwahl vom motorisierten Verkehr (52 % MIV/ 48 % Umweltverbund 2022) hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (40 % MIV/ 60 % Umweltverbund 2035). Langfristig ist bis 2040 sogar eine deutlichere Verschiebung hin zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln angestrebt (30 % MIV/ 70 % Umweltverbund 2040). Vor diesem Hintergrund kann es in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung kein „weiter so wie bisher“ geben. Ein Paradigmenwechsel muss stattfinden.

Dies bedeutet jedoch keineswegs eine grundlegende Stigmatisierung der Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer, sondern vor allem eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs auf kurzen und mittleren Distanzen bis 5,0 km (s. Abb. 3.2-10) durch die Schaffung von attraktiven, zuverlässigen Mobilitätsangeboten im Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV (angebotsorientierte Planung). Die Personen, die auf das eigene Fahrzeug angewiesen sind, werden es auch weiterhin nutzen können und alle ihre Ziele erreichen können, gleichwohl es zu längeren Fahrzeiten kommen kann.

Die folgenden Maßnahmenvorschläge setzen genau an den Stellschrauben „Fahrzeit“, „Verkehrsberuhigung“ sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Verflüssigung des Verkehrs an. Wie in vielen anderen Kommunen gilt es die Flächenverteilung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln gerechter aufzuteilen, d. h. mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV. Darüber hinaus spielt auch die E-Mobilität eine wichtige Rolle beim Umstieg von fossilen auf umweltfreundliche Antriebe.

An verschiedenen Knotenpunkten ist eine Optimierung des Verkehrsflusses durch die Errichtung von Kreisverkehren zu prüfen. Gerade das Anfahren verursacht mehr CO_2-Emissionen als das nahezu gleichmäßige Fahren. In Kombination mit einer grundlegenden Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts verringern sich zum einen die Lärm- und Schadstoffemissionen und zum andern ergeben sich in einigen Bereichen auch die Möglichkeit den Radverkehr sicher auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu führen. Eine Verkehrsberuhigung führt grundsätzlich zu einer Verkehrsentlastung und eröffnet neue Möglichkeiten den öffentlichen Raum zu verteilen und zu bespielen.[26]

Durch den Aufbau eines Verkehrsmodells können zukünftig Simulationen im Straßennetz Steinfurts „durchgespielt“ werden, d. h. die räumlichen Verkehrsbelastungen durch bspw. einen Straßenneubau oder die Verkehrsberuhigung im bestehenden Straßennetz können mithilfe eines Programmes simuliert werden. Zu- oder Abnahmen in der täglichen Verkehrsbelastung auf bestimmten Straßen können somit schnell und unkompliziert visualisiert werden.

Weitere Maßnahmenvorschläge umfassen das Angebot an öffentlicher/ halböffentlicher Ladeinfrastruktur sowie die Ausweisung eines autoarmen Modellquartiers, um nicht nur den motorisierten Verkehr in diesem Bereich zu senken, sondern auch das soziale Miteinander zu stärken. Gerade in Großstädten kommt dieses Modell verstärkt zum Tragen (sogenannte „Superblocks/ Kiezblocks“), in denen der eigene Pkw nur noch eine Nebenrolle spielt. Auch der mögliche Neubau der K76n und eine damit einhergehende Herabstufung der bestehenden K76 zu einer kommunalen Straße ist auf den folgenden Seiten enthalten. Im Zusammenspiel mit einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs insbesondere im westlichen Teil Burgsteinfurts und einer gleichzeitigen Erhöhung der Verkehrssicherheit und Schaffung von Fahrzeitgewinnen gegenüber dem MIV im Fuß- und Radverkehr auf kurzen Distanzen kann auch ein Neubau zur Erreichung der Modal-Split-Ziele dienen.

[26] Weitere Infos zum Thema Verkehrsberuhigung vom Deutschen Institut für Urbanistik: https://difu.de/publikationen/2023/verkehrsberuhigung-entlastung-statt-kollaps

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.

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
- Vorentwurfsplanung Realisierbarkeit
- 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

RAD 2 RAD 5

Fördermöglichkeiten

-

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)

In der nachfolgenden Abbildung 5.2-1 sind die potenziellen KVP eingezeichnet.

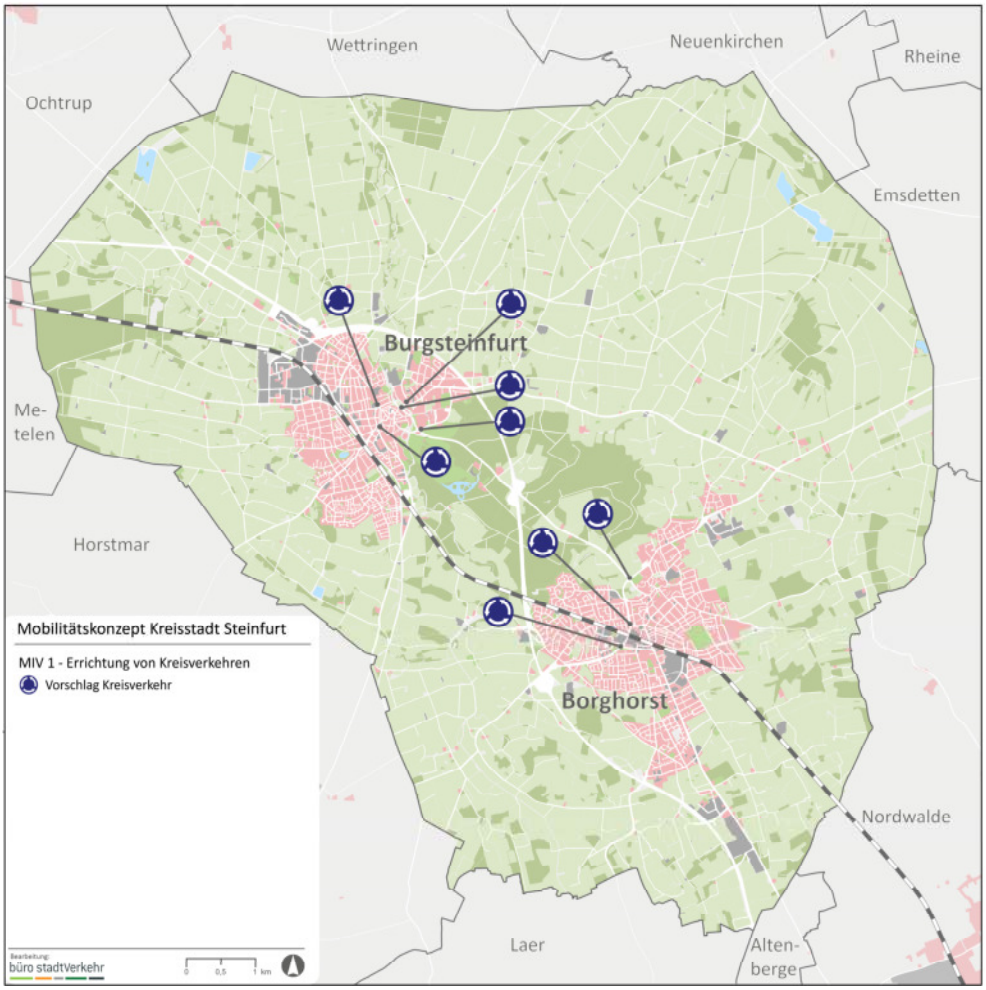

Abb. 5.2-1 Maßnahmen MIV 1 – Errichtung von Kreisverkehren

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.

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

RAD 2 RAD 5

Fördermöglichkeiten
-

Für Steinfurt kommen hier folgende Straßen(-abschnitte) in Betracht (s. Abb. 5.2-2):

Burgsteinfurt:
- Ochtruper Straße (L510)
- Mühlenstraße (L510)
- Wettringer Straße (L580)
- Tecklenburger Straße (L559)
- Horstmarer Straße (L580)
- Leerer Straße (K76)
- Bahnhofstraße

Borghorst:
- Am Rathaus/ Emsdettener Straße (L590)
- Westfalenring/ Altenberger Straße (L510)
- Oranienring (K78)
- Gantenstraße (K75)
- Kolpingstraße/ Nordwalder Straße (K78)

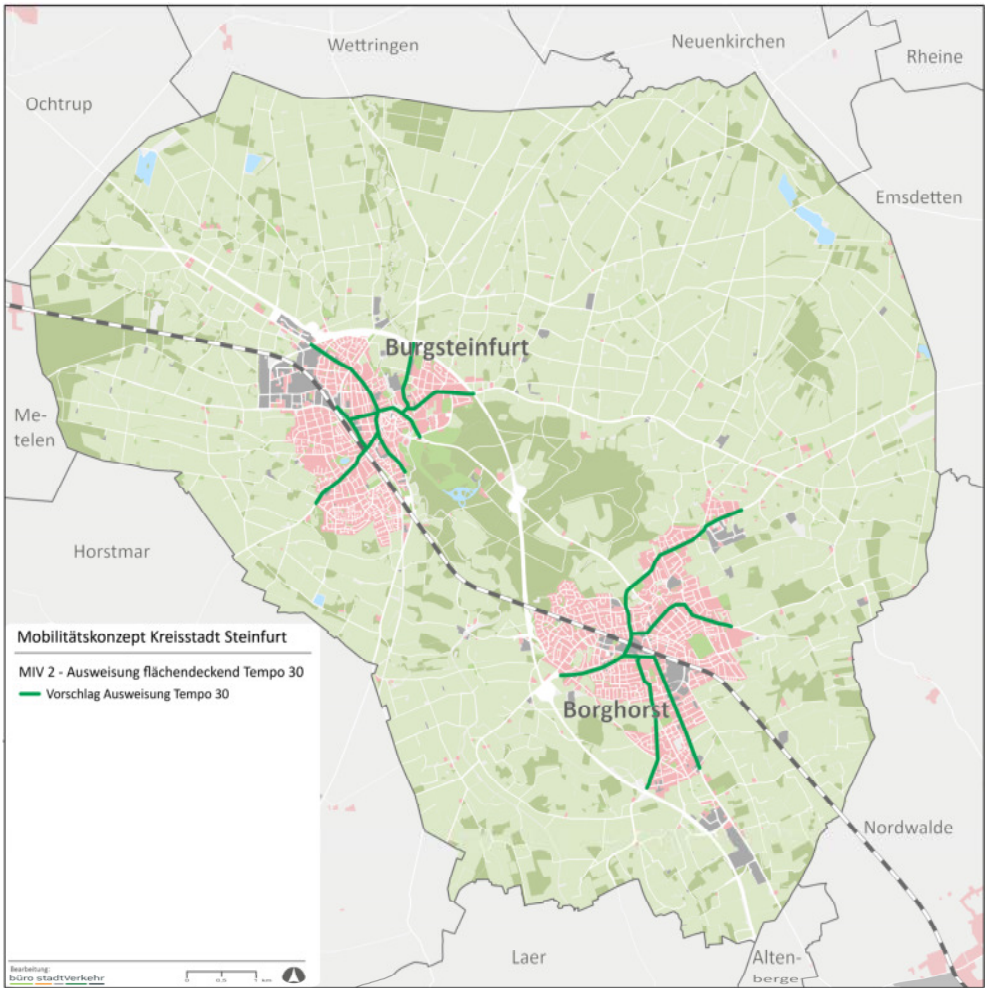

Abb. 5.2-2 Maßnahmen MIV 2 – Ausweisung flächendeckend Tempo 30

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 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:

- Netzfall K76n
- Netzfall Erweiterung Fußgängerzone (Wasserstraße)
- Netzfall Flächendeckende Ausweisung Tempo 30. 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).
- Grüne Stadtachse Borghorst

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
-

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 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 Zielsetzungen zur Reduzierung der CO_2-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 (Ladelastmanagement) eine wichtige Rolle spielen.

- Schaffung von Ladeinfrastruktur in privaten Haushalten
  → Stadt übernimmt beratende Funktion
- Schaffung von Lademöglichkeiten durch private Betreiber (Einzelhandel/ Versorgungs-standorte, 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 (Energiewirtschafts-gesetz - 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 und 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 K76n 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
PARK 2, MIV 6, MULT 1, MULT 5, MULT 6

Fördermöglichkeiten
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

MIV 6 **K76n**

Die Errichtung der K76n ist nicht neu. Diese dient zum einen der Verkehrsberuhigung im westlichen Teil Burgsteinfurts rundum die Leerer Straße (K76) und zum anderen zur besseren Erschließung des Gewerbegebietes Sonnenschein für den Schwerlastverkehr.

MIV 6 **K76n**

Beschreibung
- Errichtung K76n

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
-

Denkbar ist die Weiterführung der K76n über die Dieselstraße bis zum Kreisverkehr Ochtruper Straße/ B54. Dadurch erhält Burgsteinfurt einen „halben“ Ring, der folgende Vorteile mit sich bringt:

- Umstufung der K76 in eine kommunale Straße (mehr Gestaltungsspielraum für die Kreisstadt Steinfurt, z. B. Rückbau der K76 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 B54

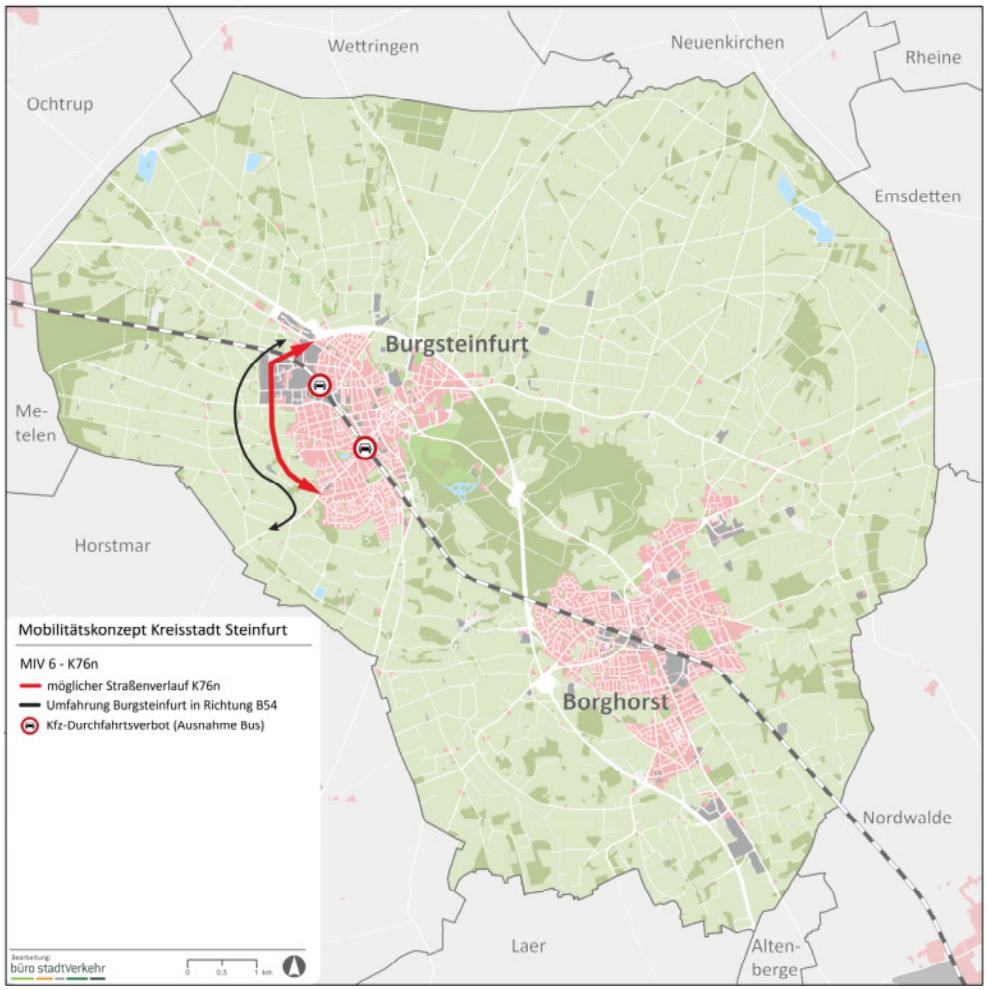

Abb. 5.2-3 Maßnahmen MIV 3 – K76n

5.3 Maßnahmen ruhender Verkehr (Parken)

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

Da auch in der Kreisstadt Steinfurt gerade in den innerstädtischen Lagen Flächenknappheit vorherrscht, sind die vorhandenen öffentlichen Stellplätze zu erfassen und deren Auslastung zu dokumentieren (Parkraumerhebung). Nur so lassen sich anhand von validen Daten Aussagen zu benötigten oder zu entbehrenden bzw. einer effizienteren Nutzung von vorhandenen Stellplätzen tätigen.

Beim Thema öffentliche Stellplätze sind drei wichtige Aspekte zu beachten. Der erste Aspekt umfasst den Umwelt- und Klimaschutz (Reduzierung CO_2, Entsiegelung). Der zweite Aspekt betrifft die Sicherstellung der Erreichbarkeit von innerstädtischen Zielen für alle Bevölkerungsgruppen. Hier sind insbesondere die Interessen von mobilitätseingeschränkten Bevölkerungsgruppen in den Fokus zu rücken. Der letzte Punkt betrifft eine attraktive Gestaltung der Ortskerne mit der Schaffung einer hohen Aufenthalts- und Wohnqualität. Gerade hier stehen öffentliche Stellplätze oftmals in Konkurrenz zu Frei-, Aufenthalts- und Spielflächen sowie Außengastronomie.

Ein weiterer Vorschlag zielt auf die Ausweisung eines autoarmen Quartiers (s. MIV 5) ab. Die Pkw der Quartiersbewohner sind an einem zentralen Ort einige hundert Meter vom eigentlichen Wohnort zu bündeln.

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 Parksuchverkehres 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 Marktagen 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 Einwohnerinnen und Einwohner (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
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

5.4 Maßnahmen Lkw (LKW)

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

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

Im Pkw-Segment spielen elektrisch betriebene Fahrzeuge derzeit die Hauptrolle, nicht aber bei Lkw. Durch die Erzeugung von umweltfreundlichem Wasserstoff durch Elektrolyse können auch Nutzfahrzeuge größere Reichweiten zurücklegen. Hierzu zählen auch Busse, welche ebenfalls auf längeren Distanzen eingesetzt werden und über eine entsprechende Reichweite verfügen müssen. In der Kreisstadt Steinfurt werden daher bereits potenzielle Standorte zur Herstellung von Wasserstoff aus regenerativen Energien und einer Wasserstofftankstelle untersucht.

Die Einrichtung eines Mico-Hub´s am Stadtrand mit verkehrsgünstiger Anbindung über die Hauptverkehrsstraßen bietet die Möglichkeit die „letzte Meile“ umweltfreundlich mit emissionsfreien und kleineren Fahrzeugen abzuwickeln. Da der Aufbau und Betrieb jedoch von einem Investor vorgenommen wird, ist dieser Vorschlag als eine langfristige Maßnahme zu sehen.

Die Maßnahmen im Lkw- und Wirtschaftsverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

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 Wettringen und Nordwalde). Die aktuellen Verkehrsbelastungszahlen des Landesbetriebs Straßen NRW zeigen, dass in Steinfurt kein akuter Handlungsbedarf besteht. Die B54 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 webbasierten 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** • Landesprojekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für NRW“ gemäß der Richtlinie zur 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 Wasserstofftankstelle 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
- Förderprogramme NOW GmbH und Koordination durch den Projektträger Jülich (PtJ), z. B. zum Ausbau öffentlicher Wasserstofftankstellen

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).

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 Mobilitäts-management (für Stadt/ Kreis)
- Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutz-initiative" (für Stadt/ Kreis)

5.5 Maßnahmen öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Vorschläge zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) umfassen das bestehende Busnetz und dessen Linien- und Taktangebot sowie die Herstellung der Barrierefreiheit. Da jedoch die Planungshoheit für den ÖPNV beim Kreis Steinfurt liegt, sind entsprechende Anpassungen im Liniennetz und Taktangebot dem 3. Nahverkehrsplan (NVP) aus dem Jahr 2018 zu entnehmen.[27] Hierzu zählt bspw. die die Anpassung des Taktangebotes der Linie R 80 in Richtung Rheine. Dem Nahverkehrsplan kommt dabei eine zentrale Rolle bei der Ausgestaltung des ÖPNV zu, bei welcher die Kreisstadt Steinfurt nur in begrenztem Maße mitwirken kann. Insofern ist immer eine enge Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt als Aufgabenträger sowie ggf. mit Nachbarstädten und -kreisen sowie den zuständigen Verkehrsunternehmen vorzunehmen.

Mit der Bewerbung der Kreisstadt Steinfurt zur Ausrichtung der Landesgartenschau 2029 soll im Rahmen eines INTERREG-Projektes die Ausweisung eines autonom fahrenden Shuttles zur Anbindung des Areals erprobt werden. Dieser Testbetrieb kann als Blaupause für die langfristig verbesserte Anbindung der beiden Stadtteile Burgsteinfurt und Borghorst gesehen werden, welche durch das Bagno rund 5,0 km Luftlinie von Zentrum zu Zentrum voneinander entfernt liegen.

Durch die beiden Bahnhöfe in Burgsteinfurt und Borghorst sowie einem zusätzlichen Haltepunkt in Borghorst (Steinfurt-Grottenkamp) kann sowohl innerhalb der Stadt aber vor allem in die Region und ins Oberzentrum Münster per Bahn gependelt werden. Durch das S-Bahn-Konzept der Stadt Münster soll bis 2040 ein 20-Minuten-Takt mit zusätzlichen RE-Fahrten ein attraktives Angebot für Steinfurt bilden.[28]

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

Wichtig zu betonen ist, dass die Maßnahmen des ÖPNV nicht solitär betrachtet werden können. Maßnahmen im MIV-Netz (z. B. MIV 6) sowie der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur haben ggf. auch Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV-Liniennetzes. Nach dem definierten Leitbild und dem verkehrlichen Szenario der Kreisstadt Steinfurt soll der ÖPNV-Anteil am Gesamt-Modal Split bis zum Jahr 2035 um 3 %-Punkte auf insgesamt 9 % gesteigert werden. Bis 2040 ist sogar ein Anteil von 15 % und damit mehr als eine Verdoppelung der ÖPNV-Wege am Tag anvisiert. Dies kann nur erreicht werden, wenn umfangreiche Maßnahmen und Schritte zum Ausbau des ÖPNV unternommen werden. Das 49-Ticket alleine wird die Verlagerung von Wegen mit dem MIV auf den ÖPNV/ SPNV nicht hervorrufen. Eine wesentliche Säule bildet dabei die Anbindung der beiden Stadtteile untereinander sowie eine attraktive und vor allem zuverlässige SPNV-Verbindung nach Münster.

[27] Quelle: Mathias Schmechting NahverkehrsConsult (2018): 3. Nahverkehrsplan Kreis Steinfurt.

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

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 Bahnhaltepunkt Grottenkamp zu optimieren. Gerade im Hinblick auf eine Stärkung des Umweltverbundes ist ein auf die RB64 abgestimmtes Taktangebot im Busverkehr unerlässlich. Die Bedeutung der Bahnhöfe und des Bahnhaltepunktes 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 2) ist eine Anpassung des Taktangebotes sinnvoll.

ÖPNV 1 Verbesserung Anbindung/ Verknüpfung des ÖPNV mit dem SPNV

Beschreibung
- Verbesserung der Anbindung an die Bahnhöfe und den Bahnhaltepunkt

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

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
ÖPNV 2, MULT 1, MULT 2

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. 30 km/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
ÖPNV 1, MULT 1, MULT 2

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

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 INTER-REG-Projektes (FLEX)
- Leasing eines Fahrzeuges über 3 Jahre
- Kostenschätzung ca. 420.000 €
- Fördersumme: ca. 300.000 €

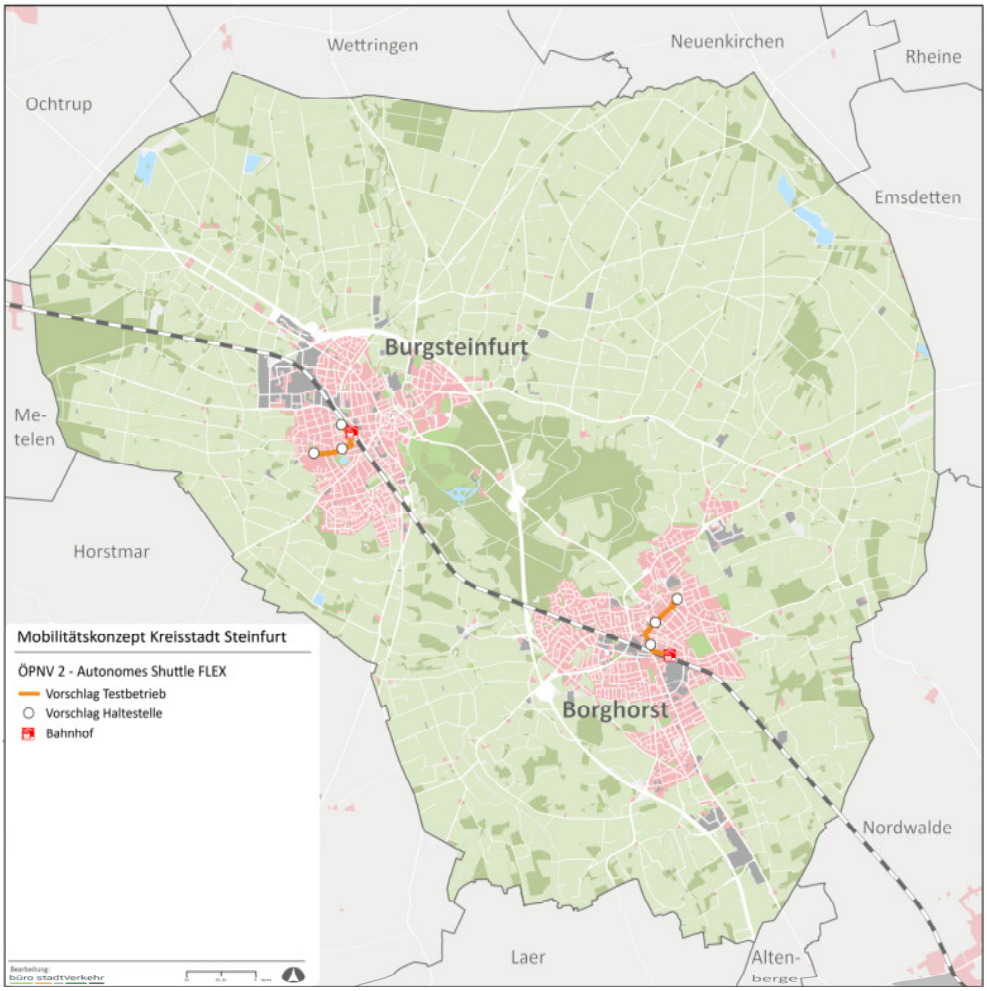

Abb. 5.5-1 Maßnahmen ÖPNV 2 – Autonomes Shuttle Flex

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 13 von 189 Haltestellen und 20 von 138 Haltekanten in Steinfurt barrierefrei ausgebaut.

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, Straßenbaulastträger, 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 und durch den NWL

5.6 Maßnahmen Multimodalität (MULT)

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

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

In Steinfurt stellen die Bahnhöfe in Burgsteinfurt und Borghorst bedeutsame Verknüpfungspunkte dar. Von hier bestehen hochwertige SPNV-Angebote in die umliegenden Kommunen, allen voran in das Oberzentrum Münster. Darüber hinaus wird die Bushaltestelle Mühlenstraße zu einer weitere Mobilstation aufgewertet. Mit der Umrüstung des Bahnhofes Burgsteinfurt zur Mobilstation geht eine allgemeine Aufwertung und Umgestaltung des gesamten Areals zu einer „Mobilitätsdrehscheibe“ einher. Der Bahnhof weist die höchsten Fahrgastzahlen der Kreisstadt auf und ist ein bedeutsamer Umsteigepunkt im Busverkehr und direkt an die RadBahn Münsterland sowie die Triangel und perspektivisch an die internationale Radroute Zwolle – Enschede – Münster angebunden. Aufgrund der veralteten Infrastruktur und den temporären Kapazitätsengpässen wird der Bahnhof den verschiedenen Nutzungsansprüchen nicht mehr gerecht.

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.

Die Maßnahmenvorschläge sind in den nachfolgenden Steckbriefen aufgeführt.

MULT 1 Errichtung von Mobilstationen

In der Kreisstadt Steinfurt sind gemäß dem Konzept des 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
- Errichtung 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
ÖPNV 1, ÖPNV 2, ÖPNV 3, ÖPNV 4, MULT 3

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

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 €)

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 €)

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 Münsterland) 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. Im Rahmen des Planungswettbewerbs ist auch eine Fuß- und Radwegebrücke nördlich des Bahnhofes zu prüfen.

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 Furparks 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 Furparks 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
MULT 1 MULT 4

Fördermöglichkeiten
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

MULT 3

Aufbau eines Fahrradverleihsystem

Ein potenzielles Leihangbot sollte Als Standorte für ein stationsgebundenes Fahrradverleihangebot bieten sich in erster Linie die drei 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. Der Kreis Steinfurt betreibt ein Bike-Sharing gemeinsam mit der Stadt Ochtrup. Die Stadt Altenberge hat diesen Sommer mit einem Bike-Sharing System begonnen. Die Kommunen Tecklenburg, Lengerich sowie Ladbergen und Lienen führen zurzeit eine Testphase mit Tink zum Lastenradsharing durch. Ein potenzielles Leihangbot 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 Sandorten 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
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (bei einem Angebot von Stadt oder Kreis)

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 vereinzelter Elterntaxihaltestellen an den Grundschulen und weiterführenden Schulen mit steuernder Wirkung
- Fahrradcheck/ -kontrollen an Schulen (u. a. Durchführung Aktion Licht – Nur Armleuchter fahren ohne Licht vom Kreis Steinfurt)
- Verkehrserziehung im Unterricht, Arbeitskreis Mobilität/ Schule, Verkehrsparcours
- Jährlicher Projekttage 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
MULT 2 MULT 5

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

MULT 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 von der AGFS NRW)
- Fahrsicherheitstraining für Jung und Alt
- Halte Abstand (Sicherheitskampagne zur Einhaltung des Sicherheitsabstandes von 1,50 m innerorts/ 2,00 m außerorts)
- Aktionen zur Sicherheit auf Schulwegen (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
- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020
- Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Förderinitiative Fußverkehr
- Über die AGFS NRW

5.7 Maßnahmen Radverkehr (RAD)

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 zeigt eine Abschätzung des Finanzbedarfs für Kommunen auf, die für die Radverkehrsförderung hinsichtlich infrastruktureller und weicher Maßnahmen empfohlen wird. Im aktuellen Bericht wird perspektivisch eine jährliche Förderung des Radverkehrs von rund 30,00 € je Person durch Bund, Länder und Kommunen in Deutschland empfohlen.[29]

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 € pro Einwohnerin und Einwohner und Jahr vorgeschlagen. Die Höhe des Betrages sollte jährlich in Bezug auf Bedarf und Umsetzungsstand evaluiert und sukzessive angepasst werden.

Der Radverkehrsanteil in der Kreisstadt Steinfurt nimmt wie generell in den Kommunen des Münsterlandes bereits einen hohen Stellenwert ein. Die flache Topographie, eine radaffine Bevölkerung und kurze Wege innerhalb der jeweiligen Stadtteile sorgen für einen Radverkehrsanteil von 30 % (2022). Dieser soll bis 2035 um 7 %-Punkte und bis 2040 um weitere 3 %-Punkte auf einen Radverkehrsanteil von insgesamt 40 % ansteigen. Das bedeutet, dass die meisten täglichen Wege der Steinfurterinnen und Steinfurter künftig mit dem Rad zurückgelegt werden.

Die Maßnahmenvorschläge umfassen ein Zielnetz, welches die Ausbau- und Qualitätsstandards auf den entsprechenden Abschnitten definieren sowie die Ausweitung von witterungs- und diebstahlgeschützten Radabstellmöglichkeiten insbesondere an den künftigen Mobilstationen.

Im Rahmen eines Reallabors (Feldversuch) kann die Umwandlung der Stellplätze auf der Emsdettener Straße in jeweils einen Radfahrstreifen eine Möglichkeit zur kostengünstigen Erprobung von neuen Radverkehrsanlagen getestet werden. Darüber hinaus kann die Fahrzeit durch die Synchronisation von LSA bzw. den Einsatz von kameragestützten LSA an klassifizierten Straßen und die Einrichtung von Fahrradstraßen beschleunigt werden.

Durch die Gründung einer ADFC-Ortsgruppe können die Interessen und Belange der Radfahrenden in der Kreisstadt gebündelt und gegenüber Politik und Öffentlichkeit vertreten werden. Dies setzt jedoch ehrenamtliches Engagement voraus. In Zusammenspiel mit einer jährlich festgesetzten Summe zur Förderung des Radverkehrs im städtischen Haushalt ist die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) sinnvoll, um vor allem weitere Fördermittel zu akquirieren.

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

RAD 1

Schaffung eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes

Um dem Radverkehr in der Kreisstadt Steinfurt zu stärken, ist die Ausweisung eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes mit klar definierten Ausbau- und Qualitätsstandards zu empfehlen. Hierzu ist bereits ein kreisweites Radverkehrskonzept erarbeitet worden, welches bei der Entwicklung des Zielnetzes für die Kreisstadt Steinfurt zu berücksichtigen ist.

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

- Anbindung in die Nachbarkommunen (interkommunale Radroute), beide Stadtteile
- Mindestens ERA-Standard, besser darüber hinaus
- Sichere Befahrung zu allen Jahres- und Tageszeiten

Das **Nebennetz** weist folgende Merkmale auf:

- Alternative Anbindung zu den Hauptrouten
- Mindestens ERA-Standard

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
- Je nach Ausbau/ Neubau verschiedene Fördermöglichkeiten

RAD 2

Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen

Die sichere Querung von oder Überleitung auf Fahrbahnen bilden im Radverkehr die „Knackpunkte“ in einer sichere Radverkehrsführung dar. Nicht nur die Anbindungen der beiden 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
- Blocktor (L580)/ Blocktor (Anbindung RadBahn Münsterland und Fahrradstraße Nünningsweg (Fahrradkorridor Enschede – Münster); Errichtung vrsl. nur im Zusammenspiel mit der Landesgartenschau 2029

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
- Je nach Ausbau/ Neubau verschiedene 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 L559 und aus Borghorst über die L590. Im Rahmen eines Reallabors wird die temporäre Errichtung einer Radverkehrsanlage auf der L590 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 L590 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 (L510)

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
- Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (Förderschwerpunkt Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen)

RAD 4

Angebotsausweitung witterungs- und diebstahlsgeschützte 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 Bahnhaltepunkt Grottenkamp. Hier sind idealerweise witterungsgeschützte und diebstahlsichere (z. B. Fahrradboxen (radbox.nrw)) Radabstellanlagen empfehlenswert, aber auch kostenlose Alternativen in Form von Fahrradbügeln mit ggf. Überdachung inkl. Begrünung. Am stark frequentierten Bahnhof Burgsteinfurt kann im Rahmen der Neuplanung des Bahnhofes über die Errichtung eines Fahrradparkhauses nachgedacht werden bzw. die Integration und Ausweitung des Radabstellangebotes der bestehenden Radstation erfolgen, 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 diebstahlsgeschützte 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
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

RAD 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.

RAD 5 **Synchronisierung Lichtsignalanlagen (LSA) mit dem Kfz-Verkehr**

Beschreibung
- Synchronisierung LSA mit dem Kfz-Verkehr bzw. Errichtung von kameragestützten LSA zur Erfassung der Radfahrenden (Grüne-Welle)

Ziel
- Automatische Grünphase für den Radverkehr

Träger/Akteure/Beteiligte
- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW

Umsetzungsschritte
- Abstimmung mit der Straßenverkehrs-behörde und dem Straßenbaulastträger

Aktueller Sachstand
-

Wirkung
- Steigerung des Radverkehrsanteils

Personelle Ressourcen (Verwaltung)
- niedrig

Kostenschätzung
- ca. 20.000 € Umrüstung pro LSA

Umsetzungszeitraum
● ● ○ ○ ○ ○

Kosteneinschätzung
● ● ○ ○ ○ ○

Wirkung Modal-Split-Ziel
● ● ○ ○ ○ ○

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen
RAD 1, RAD 2, FUSS 1, FUSS 2

Fördermöglichkeiten
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

Zur Verbesserung der Querbarkeit und Reduzierung der Reisezeit (Grüne Welle) ist an folgenden LSA eine Synchronisierung mit Kfz-Verkehr bzw. die Errichtung von kameragestützten LSA zur Erfassung der Radfahrenden vorzunehmen.

- Leerer Straße (K76)/ Horstmarer Straße (L580)
- Bahnhofstraße/ Mühlenstraße
- Mühlenstraße (L580)/ Ochtruper Straße (L510)
- Mühlenstraße (L510)/ Wasserstraße (L580)
- Burgstraße/ Borghorster Straße (L510)
- Burgsteinfurter Straße (L510)/ Am Rathaus (L590)
- Westfalenring (L510)/ Meerstraße (K78)
- Oranienring (K78)/ Max-Planck-Straße (L510)
- Max-Planck-Straße (L510)/ Münsterstraße
- Altenberger Straße (L510)/ Schoppenkamp

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

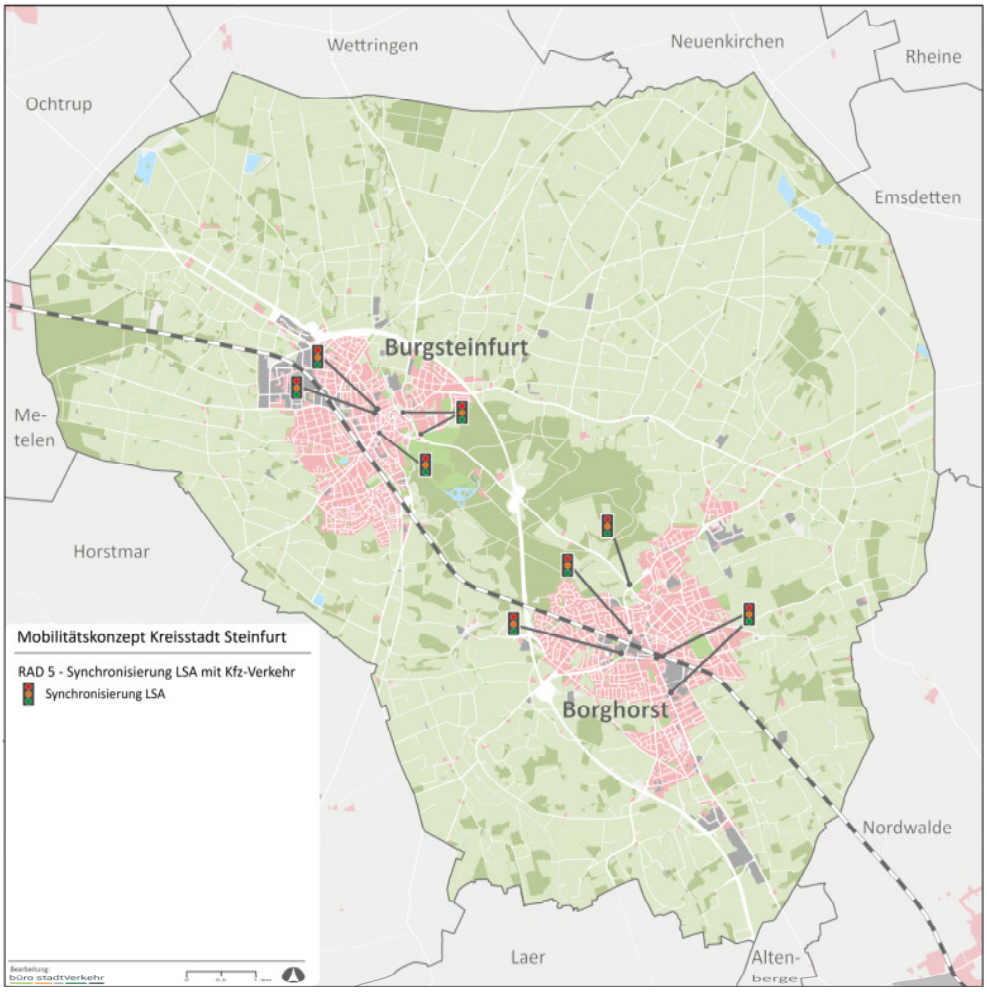

Abb. 5.7-1 Maßnahmen RAD 5 – Synchronisierung Lichtsignalanlagen (LSA) mit dem Kfz-Verkehr

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

In einer Fahrradstraße gelten folgende Regeln:

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

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 (L580)
- Innerer Altstadtring: Am Neuen Wall – An der Stadtmauer – Türkei

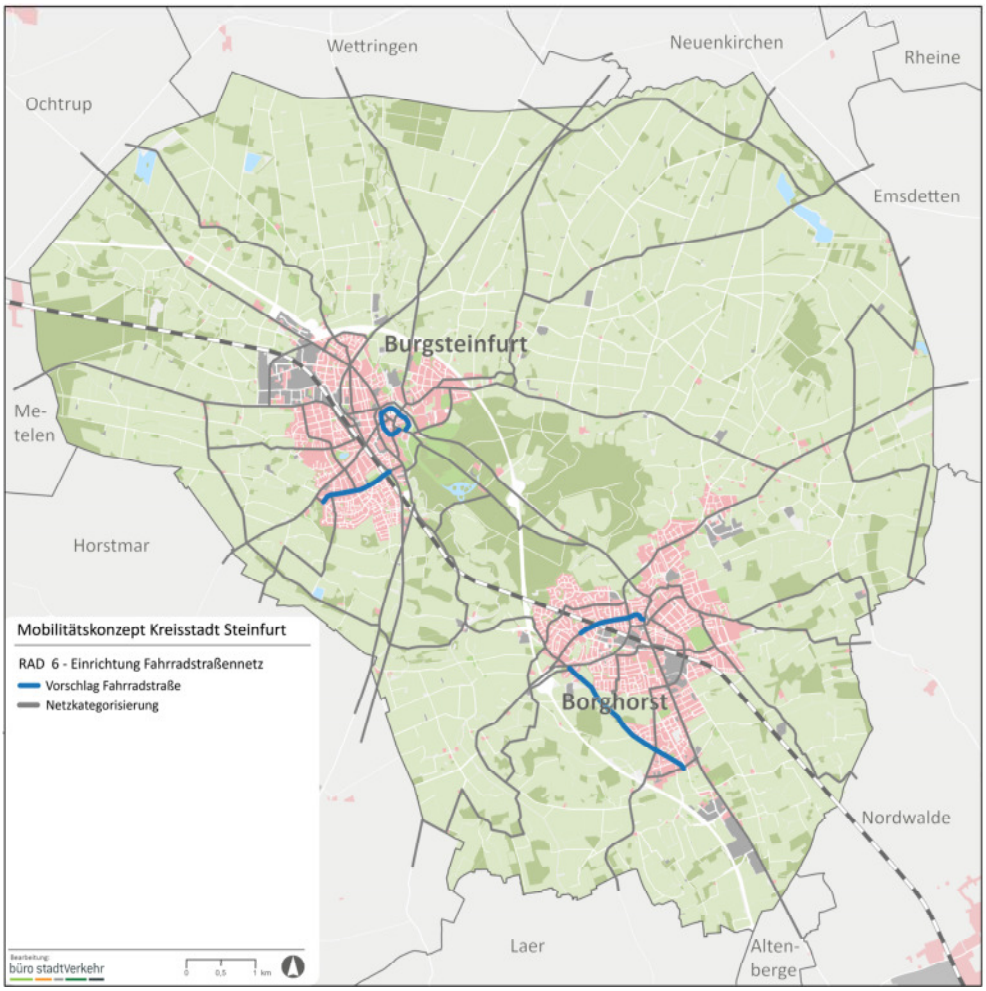

Abb. 5.7-2 Maßnahmen RAD 6 – Einrichtung Fahrradstraßennetz

RAD 7

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 8) 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 7 **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 8

Fördermöglichkeiten
-

RAD 8 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). Die Stadt Emsdetten wird vrsl. ab 2024 der Arbeitsgemeinschaft beitreten. Zudem bereitet gerade die Stadt Greven einen Aufnahmeantrag vor.

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 8 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 7

Fördermöglichkeiten
-

5.8 Maßnahmen Fußverkehr (FUSS)

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

Daher wird ähnlich zum Radverkehr vorgeschlagen, einen festen Betrag zur Förderung des Fußverkehrs in Höhe von 5,00 € pro Einwohnerin und Einwohner im Jahr bereitzustellen. Dadurch sollen insbesondere Maßnahmen, wie die Herstellung der Barrierefreiheit, die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten, aber auch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Steinfurt für zu Fuß Gehende umgesetzt werden.

Die Erweiterung der Fußgängerzone in Burgsteinfurt sowie die Implementierung einer grünen Achse in Borghorst stellen Möglichkeiten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit in den jeweiligen Stadtteilen dar. Insbesondere die Stadtachse in Borghorst kann zu einer Belebung der Innenstadt beitragen.

FUSS 1

Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

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

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

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

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

FUSS 2

RAD 1 RAD 2

Fördermöglichkeiten
- Je nach Ausbau/ Neubau verschiedene 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 RASt 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 einzubeziehen

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
FUSS 1
RAD 1 RAD 2

Fördermöglichkeiten
- Je nach Ausbau/ Neubau verschiedene Fördermöglichkeiten

FUSS 3

Erweiterung Fußgängerzone Burgsteinfurt

Die Fußgängerzone in Burgsteinfurt erstreckt sich von der Mühlenstraße (L510) 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 (u. a. Zählungen, Befragungen, Parkraumerhebung).

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
FUSS 1, FUSS 2, MIV 3

Fördermöglichkeiten
- Ggf. Fördermöglichkeiten über den barrierefreien Ausbau, Beschilderungen und Markierungen

FUSS 4

Grüne Stadtachse Borghorst

Der Stadtteil Borghorst verfügt über keine ausgewiesene Fußgängerzone, sondern über einen großflächig verkehrsberuhigten Bereich im Zentrum. Zur Stärkung des Einzelhandels- und Dienstleistungsangebotes und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wird eine attraktive, familien- und klimagerechte Stadtachse vom BWS-Center ausgehend über den Roten-Platz bis zur St. Nikomedes Kirche geschaffen. Folgende Straßen/ Abschnitte werden künftig umgestaltet:

- 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) können die Auswirkungen durch die Stadtachse auf das örtliche Straßennetz simuliert 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 (u. a. Zählungen, Befragungen, Parkraumerhebung).

Die zentrale Achse Kirchplatz/ Arnold-Kock-Straße – Münsterstraße (bis zum Kreisverkehr) ist Teil des ISEK und wird zur „Grünen Stadtachse Borghorst“ aufgewertet (2026-2032).

FUSS 4 **Grüne Stadtachse Borghorst**

Beschreibung
- Errichtung Grüne Stadtachse Borghorst

Ziel
- Schaffung von Aufenthaltsqualität, attraktiven, durchgrünten Bewegungs-, Begegnungs- und Spielräumen
- Erhöhung der Aufenthalts-/ Verweilqualität
- Schaffung sicherer Übergänge für Fuß/ Rad
- Schaffung einer klaren Wegeführung
- Herstellung von Barrierefreiheit
- Schaffung von klimaresilienter Durchgrünung

Träger/Akteure/Beteiligte
- Kreisstadt Steinfurt, Kreis Steinfurt, Baulastträger

Umsetzungsschritte
- Ausweisung eines definierten Bereiches
- Simulierung mittels eines Verkehrsmodells/ Einrichtung eines mehrmonatigen Reallabors

Aktueller Sachstand
-

Wirkung
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils und der Aufenthaltsqualität/ Stärkung Gewerbe

Personelle Ressourcen (Verwaltung)
- niedrig

Kostenschätzung
- <50.000 € (Modell/ Reallabor)
- 4,0 Mio. Nettobaukosten (Umgestaltung)

Umsetzungszeitraum
● ○ ○ ○ ○ ○

Kosteneinschätzung
● ● ○ ○ ○ ○

Wirkung Modal-Split-Ziel
● ○ ○ ○ ○ ○

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen
FUSS 1 FUSS 2 MIV 3

Fördermöglichkeiten
- Fördermöglichkeit über das ISEK
- Ggf. Fördermöglichkeiten über den barrierefreien Ausbau, Beschilderungen und Markierungen
- Förderung von Stadtmobiliar

5.9 Maßnahmen Schülerverkehr (SCHÜ)

Der Schülerverkehr ist besonders relevant, da ein hoher Anteil der Nutzung des Umweltverbundes in jungen Jahren dazu führen kann, dass auch in späteren Jahren ein hoher Anteil den Umweltverbund weiternutzt, 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. Häufig führt dies dazu, dass immer mehr Kinder mit dem Auto gebracht werden, um entsprechende Gefahren zu vermeiden. Gerade in Borghorst ist an den Grundschulen die Errichtung von „Eltern-Taxi-Haltestellen“ zu prüfen, um eine Entzerrung der verschiedenen Verkehre in direktem Umfeld der Schulen zu erzielen.

Zusätzlich unterstützen die Erstellung von Schulwegplänen/ -konzepten und die Einbindung von Lehrkräften, Eltern und Kinder bei der Erarbeitung von Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw. Grundsätzlich ist zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität an Schulen ein hohes Maß an Engagement auf Seiten der Lehrkräfte und insbesondere der Eltern erforderlich. Unter Umständen kann auch die Einbindung von älteren Schülerinnen und Schülern als „Mobilitätslotsen“ eine Möglichkeit sein (ggf. Anerkennung als Ehrenamt), um die eigenständige und vor allem sichere Fortbewegung zur und von der Schule zu gewährleisten.

SCHÜ 1 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)
- 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
FUSS 1 FUSS 2

Fördermöglichkeiten
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

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

5.10 Maßnahmen Verwaltung (VERW)

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 2035 und der Klimaneutralität bis 2040. Die gesamte Fortschreibung und Organisation obliegt der Verwaltung, welche nur durch entsprechendes Personal Projekte ausschreiben, vergeben und letztendlich ggf. mithilfe externer Gutachter umsetzen kann. 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.

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
VERW 2 MULT 3

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
- Ggf. über INTERREG (Aufgabenbereich 50 % Flex und 50 % Mobilität/ Verkehr)

6 Wirkungsanalyse Verkehr, Stufenkonzept und Evaluation-Konzept

Die Wirkung auf den Modal-Split, also die Verlagerungswirkung vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, hat einen positiven Effekt auf die CO_2-Emissionen. Die Reduktion wird nachfolgend in Kapitel 6.1 anhand der vom Umweltbundesamt ermittelten durchschnittlichen Werte der CO_2-Emissionen in Gramm (g) pro Personenkilometer (Pkm) dargestellt. Für den Prognosezeitraum 2035 sowie das Mobilitätskonzept 2035 und das Klimaschutzkonzept 2040 werden Annahmen zu den CO_2-Emissionen pro g/ Pkm aufgrund technologischer Fortschritte in der Motorentechnologie getroffen.

Im darauffolgenden Kapitel 6.2 liefert das Stufenkonzept Empfehlungen zur sukzessiven Umsetzung der Maßnahmenvorschläge aus Kapitel 5. Dieses kann als Leitfaden für die kommenden Jahre dienen und bei Bedarf angepasst werden.

Abgerundet wird das Kapitel durch Vorschläge zur Überprüfung der Umsetzung und ggf. zur Prozessanpassung in den kommenden rund 10 bis 15 Jahre (s. Kap. 6.3).

6.1 Wirkungsanalyse Verkehr

Der Kreis und die Kreisstadt Steinfurt haben die Treibhausgasneutralität bis 2040 beschlossen. Hierfür bedarf es weitreichende jährliche CO_2-Reduktionen (Reduktion der Treibhausgase um 95 % gegenüber 1990), vor allem in den Sektoren Strom und Wärme. Aber auch der Verkehrssektor gehört seit vielen Jahren zu den wesentlichen – in der Vergangenheit zudem überproportional wachsenden – städtischen und regionalen Kohlendioxid-Quellen. Daher sind im Masterplan Klimaschutz 2.0 bereits Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgase benannt worden:[30]

- klimaneutraler ÖPNV
- Ausbau Carsharing mit E-Antrieb im urbanen Raum
- Ausbau klimaneutraler PKW-Flotten in den Kommunen und auf Kreisebene

Zur Ermittlung der CO_2-Bilanz wird das Territorialprinzip angewendet, das heißt, es wird nur der Verkehr betrachtet, der von der Bevölkerung Steinfurts erzeugt wird (Binnen- und Auspendlerverkehr). Die Aufnahme des Einpendlerverkehrs erfolgt auf der Basis der verfügbaren Pendlerdaten. Dies gilt auch für den in Steinfurt erzeugten Güterverkehr auf der Straße.

Für die Abschätzung des verkehrsbedingten CO_2-Aufkommens wurden dabei folgende Berechnungsgrundlagen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) gewählt:

- unterschiedliche Reiseweiten je nach Verkehrsmittel (pro Weg in km)
- 300 Tage Hochrechnung auf ein Jahr
- CO_2-Werte pro km (Werte des BMU für den Personenverkehr):
  - 162 g pro km 2021 und 95 g pro km ab 2035 für den MIV
  - 108 g pro km 2021 für den Linienbus (Nahverkehr)
  - 93 g pro km 2021 für die Eisenbahn (Nahverkehr)
  - 45 g pro km ab 2035 für den ÖPNV gesamt

[30] Quelle: Amt für Klimaschutz und Nachhaltigkeit Kreis Steinfurt energieland2050 e. V. (2020): Masterplan Klimaschutz 2.0.

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2021

Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.42 (12/2022)

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

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

[1] CO_2, CH_4 und N_2O angegeben in CO_2-Äquivalenten

[2] inkl. Nicht-CO2-Effekte

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

[4] ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

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

[6] vorläufige Werte

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

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

Abb. 6.1-1 Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2021 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.42 (12/2022))

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

CO_2-Werte pro km (Werte vom BMU) für den Güterverkehr:

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

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2021

Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.42 (12/2022)

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

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

[1] CO2, CH4 und N2O angegeben in CO2-Äquivalenten

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

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

[4] ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

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

Abb. 6.1-2 Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2021 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.42 (12/2022))

Das CO_2-Emissionsvolumen für den MIV und ÖPNV im Istzustand 2022, der Nullprognose 2035 sowie nach Umsetzung der Maßnahmen aus dem Maßnahmenkonzept 2035 (s. Kap. 5) und dem Klimaschutzkonzept 2040 ist in Abbildung 6.1-3 dargestellt. Als Basis dienen die Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung (s. Kap. 3), welche Daten zu den zurückgelegten Wegen mit den jeweiligen Verkehrsmitteln Pkw, ÖPNV, mit dem Rad und zu Fuß liefern. Die beiden letztgenannten fallen unter CO_2-neutrale Fortbewegungsmittel und sind deshalb nicht in der Abbildung enthalten. Die Fahrten mit den Verkehrsmitteln im Güterverkehr sind in den Ergebnissen der Haushaltsbefragung nicht enthalten. Eine grobe Abschätzung der täglichen Lkw-Fahrten und den damit einhergehenden CO_2-Emissionen kann durch die Auswertung der DTV-Werte im Schwerlastverkehr (SV) auf klassifizierten Straßen des Landes NRW erfolgen (s. Kap. 2.4-1, Daten ohne SV dargestellt).

Die Summe der CO_2-Emissionen des MIV und des ÖPNV beträgt im Istzustand 2022 ca. 50.000 t pro Jahr. Der ÖPNV nimmt mit knapp 12 % den weitaus kleineren Anteil ein (ca. 5.500 t/ a).

In der Nullprognose 2035 ergibt sich bereits eine Reduktion um ca. 37 % auf 31.000 t CO_2 pro Jahr (Entwicklungen u. a. in der Motorentechnologie) gegenüber dem Ausgangsjahr 2022. Die Umsetzung des Maßnahmenkonzepts ergibt eine zusätzliche Reduzierung des Emissionsvolumens um ca. 9.500 t auf insgesamt 21.500 t (-57,0 %) CO_2 pro Jahr. Bis 2040 reduziert sich nach Erreichung eines MIV-Anteils von 30 % am Gesamt-Modal-Split der CO_2-Ausstoß auf insgesamt 14.500 t/ a (-74,0 %).

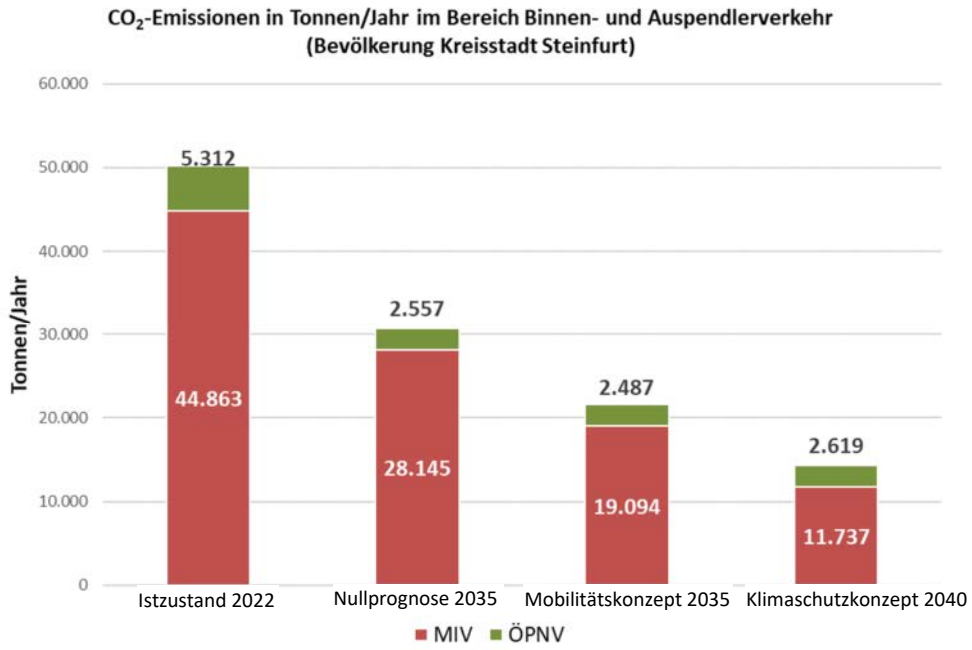

Abb. 6.1-3 CO_2-Ausstoß der Steinfurter Bevölkerung pro Tonnen im Jahr 2022 und 2035

6.2 Stufenkonzept

Das Stufenkonzept beinhaltet die zeitlich sinnvolle Umsetzung bestimmter Maßnahmenvorschläge, die aufeinander aufbauen bzw. sich gegenseitig bedingen. Die im Kapitel 5 aufgeführten Maßnahmensteckbriefe zeigen bereits unter dem Punkt „Maßnahmenbündel“ Abhängigkeiten und Synergieeffekte zu anderen Maßnahmen auf, die mitunter auch verkehrsmittelübergreifend bestehen. Unabhängig davon sind jedoch ausreichend personelle Kapazitäten bei der Stadt bereit zu stellen, damit die Organisation und Umsetzung der Maßnahmen gewährleistet wird.

Im folgenden Stufenkonzept (s. Abb. 6.2-1) sind Maßnahmen aufgelistet, deren Umsetzung eine Grundvoraussetzung für die Realisierung weiterer Maßnahmen darstellt oder nur im Zusammenspiel mit diesen ihre vollständige Wirkung entfalten. Dieses Stufenkonzept ist daher als eine strategische Empfehlung einzuordnen, um eine wirkungsvolle und effektive Umsetzung des Mobilitätskonzeptes voranzutreiben.

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

- Beständige/ fortlaufende Umsetzung
- ad-hoc Umsetzung (ab 2024)
- kurzfristige Umsetzung (bis 2026)
- Mittelfristige Umsetzung (2026-2032)
- Langfristige Umsetzung (ab 2032)

Maßnahmensteckbrief		Priorität	Umsetzungszeitraum	Umsetzungsschritte	Kostenschätzung in Euro (netto)	Hinweise	Förderung
MIV 3	**Netzfall 1:** K76n **Netzfall 2:** Erweiterung Fußgängerzone (Wasserstraße) **Netzfall 3:** Flächendeckende Ausweisung Tempo 30 **Netzfall 4:** 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) **Netzfall 5:** Errichtung von Kreisverkehren (s. MIV 1)	hoch	ad hoc (ab 2024)	Ausschreibung und Vergabe Aufbau eines Verkehrsmodells	30.000 - 50.000 €	langfristige Pflege und Nutzung durch Personal der Stadt oder eines externen Gutachters	nicht förderfähig
PARK 1	Erfassung der öffentlichen/ halböffentlichen Stellplätze und deren Auslastung an mind. zwei Werktagen	hoch	ad hoc (ab 2024)	Parkraumerhebung zur Erfassung der Stellplatzanzahl und Auslastung; Fortlaufende Anpassung, wenn städtebauliche Änderungen dies erfordern	10.000 €	-	nicht förderfähig
MULT 2	Bewerbung des Carsharing-Angebotes in Betrieben	hoch	ad hoc (ab 2024)	Befragung der Mitarbeitenden zum Mobilitätsverhalten; Potenzial-/ Stakeholderanalyse; Ausbau/ Schaffung betrieblicher Mobilitätslösungen; Ggf. Erhöhung der Anzahl an E-Fahrzeugen im Carsharing	-	-	Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
RAD 7	Gründung einer ADFC-Ortsgruppe zur Vertretung der Interessen der Radfahrenden gegenüber Politik	hoch	ad hoc (ab 2024)	Gründung einer ADFC-Ortsgruppe	-	Voraussetzung ist ehrenamtliches Engagement	-
RAD 8	Aufnahme in die AGFS NRW für zusätzliche Fördertöpfe und Netzwerkbildung	hoch	ad hoc (ab 2024)	Erstellung eines Nahmobilitäts-/ Mobilitätskonzeptes	Mitgliedschaft Jahresbeitrag 2.500 €	-	-

Abb. 6.2-1 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung ab 2024

Maßnahmensteckbrief		Priorität	Umsetzungszeitraum	Umsetzungsschritte	Kostenschätzung in Euro (netto)	Hinweise	Förderung
MIV 2	**Burgsteinfurt** Ochtruper Straße (L510), Mühlenstraße (L510), Wettringer Straße (L580), Tecklenburger Straße (L559), Horstmarer Straße (L580), Leerer Straße (K76), Bahnhofstraße	hoch	kurzfristig (2026)	-	sehr geringe Kosten (Beschilderung)	Voraussetzung ist die Novellierung der StVO	nicht förderfähig
MIV 2	**Borghorst** Am Rathaus/ Emsdettener Straße (L590), Westfalenring/ Altenberger Straße (L510), Oranienring (K78), Gantenstraße (K75), Kolpingstraße/ Nordwalder Straße (K78)	hoch	kurzfristig (2026)	-	sehr geringe Kosten (Beschilderung)	Voraussetzung ist die Novellierung der StVO	nicht förderfähig
ÖPNV 4	Flächendeckende barrierefreie Gestaltung der Haltestellen	hoch	kurzfristig (2026)	Umbau der Haltestellen gemäß des Nahverkehrsplanes des Kreises Steinfurt	-	Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ist gesetzlich bis 2026 vorgeschrieben	Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW und durch den NWL
MULT 1	Einrichtung von insgesamt drei Mobilstationen an den Bahnhöfen sowie Mühlenstraße; Planungswettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofes Burgsteinfurt	hoch	kurzfristig (2026)	Ausstattung/ Nachrüstung der Mobilstationen mit den noch fehlenden Elementen/ Angeboten; Ausschreibung Planungswettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofes Burgsteinfurt	Bahnhof Borghorst ca. 70.000 €; Bahnhof Burgsteinfurt ca. 55.000 €; Haltestelle Mühlenstraße ca. 70.000 €	-	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld; Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C); Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland; Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
RAD 3	Errichtung einer Radroute nach Emsdetten	hoch	kurzfristig (2026)	Voruntersuchung (Reallabor), Linienbestimmung, Umweltverträglichkeitsprüfung; Entwurfsplanung; Genehmigungsverfahren; Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe; Bau	-	-	Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (Förderschwerpunkt Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen)

RAD 4	Errichtung Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und Quartieren	hoch	kurzfristig (2026)	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.	-	-	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld; Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C); Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland; Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen; Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
RAD 5	**Synchronisierung LSA mit dem Kfz-Verkehr (Grüne-Welle) an folgenden Knotenpunkten** Leerer Straße (K76)/ Horstmarer Straße (L580) Bahnhofstraße/ Mühlenstraße Mühlenstraße (L580)/ Ochtruper Straße (L510) Mühlenstraße (L510)/ Wasserstraße (L580) Burgstraße/ Borghorster Straße (L510) Burgsteinfurter Straße (L510)/ Am Rathaus (L590) Westfalenring (L510)/ Meerstraße (K78) Oranienring (K78)/ Max-Planck-Straße (L510) Max-Planck-Straße (L510)/ Münsterstraße Altenberger Straße (L510)/ Schoppenkamp	hoch	kurzfristig (2026)	Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Straßenbaulastträger	ca. 20.000 € pro LSA	Ggf. überschneiden sich die hier genannten Knotenpunkte mit den Vorschlägen zur Errichtung von Kreisverkehrsplätzen (KVP) aus MIV 1. In diesem Fall ist keine Aushebelung von MIV 1 vorgesehen, sondern die Synchronisation der LSA greift nur bei nicht Errichtung von KVP an den entsprechenden Knotenpunkten.	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
RAD 6	**Einrichtung eines Fahrradstraßennetzes** Dumter Straße von der Wiemelfeldstraße bis Münsterstraße; Münsterstiege vom Oranienring bis Laerstraße (Teil Fahrradkorridor Enschede – Münster); Veltruper Kirchweg von der Lindesaystraße bis Horstmarer Straße (L580); Innerer Altstadtring: Am Neuen Wall – An der Stadtmauer – Türkei	hoch	kurzfristig (2026)	Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde Ausweisung Fahrradstraßen	-	-	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld; Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
FUSS 3	Erweiterung der Fußgängerzone Markt/ Wasserstraße durch Einrichtung eines Reallabors	hoch	kurzfristig (2026)	Ausweisung des definierten Abschnitts Markt/ Wasserstraße; Einrichtung eines mehrmonatigen Reallabors	-	Berechnung der Auswirkung das Straßennetz mittels Verkehrsmodell	Ggf. Fördermöglichkeiten über den barrierefreien Ausbau, Beschilderungen und Markierungen

FUSS 4	Errichtung Grüne Stadtachse Borghorst durch Einrichtung eines Reallabors	hoch	kurzfristig (2026)	Ausweisung des definierten Abschnitts Markt/ Wasserstraße; Einrichtung eines mehrmonatigen Reallabors	-	Berechnung der Auswirkung das Straßennetz mittels Verkehrsmodell	Fördermöglichkeit über das ISEK; Ggf. Fördermöglichkeiten über den barrierefreien Ausbau, Beschilderungen und Markierungen; Förderung von Stadtmobiliar
SCHÜ 1	**Einrichtung Eltern-Taxi-Haltestellen an Grundschule an folgenden Schulen** Marienschule (Konflikt mit bestehendem Parkplatz an der Straße) Regenbogenschule Heinrich-Neuy-Schule	hoch	kurzfristig (2026)	Standortfindung ca. 200-400 m von der Schule	-	-	Zukunftsnetz Mobilität NRW

Abb. 6.2-2 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung kurzfristig (2026)

Maßnahmensteckbrief		Priorität	Umsetzungszeitraum	Umsetzungsschritte	Kostenschätzung in Euro (netto)	Hinweise	Förderung
ÖPNV 2	Einrichtung einer Teststrecke für einen autonom fahrenden Shuttlebus im Zuge der Bewerbung zur Ausrichtung der Landesgartenschau 2029	hoch	mittelfristig (2026-2032)	Einführung als Testbetrieb zur Ermittlung der Nachfrage	420.000 €	Stakeholderanalyse in Planung	Landessonderprogramm Mobil im ländlichen Raum des Landes NRW; ca. 70 % Förderquote (ca. 300.000 €)

Abb. 6.2-3 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung mittelfristig (2026-2032)

Maßnahmensteckbrief		Priorität	Umsetzungszeitraum	Umsetzungsschritte	Kostenschätzung in Euro (netto)	Hinweise	Förderung
MIV 6	Errichtung K76n von der Leerer Straße (K76) bis zum Knotenpunkt Ochtruper Straße/ B54	hoch	langfristig (ab 2032)	1. Berechnung des Planfalls mit dem Verkehrsmodell 2. Abstimmung mit Baulastträgern 3. Detailuntersuchungen des Planfalls auf Umsetzung und Umweltverträglichkeit 4. Abstimmung mit Flächeneigentümern	-	Keine Schätzung möglich (umfangreiche Kostenübernahme durch Kreis und Land)	nicht förderfähig
LKW 2	Erhöhung der Anzahl an Brennstoffzellen-Fahrzeugen, Errichtung einer Wasserstofftankstelle und Herstellung des Wasserstoffs aus regenerativen Energien	hoch	langfristig (ab 2032)	Moderierter Prozess mit potenziellen Stakeholdern durch die Kreisstadt Steinfurt	-	Errichtung und Betrieb durch Private	Förderprogramme NOW GmbH und Koordination durch den Projektträger Jülich (PtJ), z. B. zum Ausbau öffentlicher Wasserstofftankstellen

Abb. 6.2-4 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung langfristig (ab 2032)

Maßnahmensteckbrief		Priorität	Umsetzungszeitraum	Umsetzungsschritte	Kostenschätzung in Euro (netto)	Hinweise	Förderung
LKW 1	Verhinderung von Lkw-Durchgangsverkehr durch Teilnahme an bundesweitem Navigationsprogramm SEVAS	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Anmeldung beim VRS	-	-	Landesprojekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für NRW“
MULT 4	Öffentlichkeitswirksame Bewerbung/ Positionierung von Angeboten/ Aktionen	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Sensibilisierung für verschiedene Themen und Bedürfnisse in den Bereichen kommunales und betriebliches sowie schulisches Mobilitätsmanagement; Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde über die Vorgehensweise und den Zeitraum der Kampagne	-	-	Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020; Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans; Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen; Förderinitiative Fußverkehr Über die AGFS NRW
MULT 5	Öffentlichkeitswirksame Bewerbung/ Positionierung von Angeboten/ Aktionen	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Sensibilisierung für verschiedene Themen und Bedürfnisse in den Bereichen kommunales und betriebliches sowie schulisches Mobilitätsmanagement; Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde über die Vorgehensweise und den Zeitraum der Kampagne	-	-	Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020; Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans; Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen; Förderinitiative Fußverkehr Über die AGFS NRW
RAD 1	Ausbau des Wunschliniennetzes zur Verbesserung der Verbindung der Stadtteile untereinander und zu den Nachbarkommunen	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Radverkehrsanlagen; Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.	-	-	Je nach Ausbau/ Neubau verschiedene Fördermöglichkeiten

RAD 2	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Knotenpunkten und Radverkehrsanlagen Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.	-	-	Je nach Ausbau/ Neubau verschiedene Fördermöglichkeiten
FUSS 1	Abbau von Barrieren im Straßenraum	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Berücksichtigung barrierefreie Umgestaltung/ Elemente bei Instandhaltungsarbeiten; Weitestgehend Freihaltung bestehende Gehwege vom Kfz-Verkehr; Grundsätzlich ist bei Neubau/Umbau von Verkehrsanlagen die Barrierefreiheit konsequent einzuhalten; Erstellung einer Umbauliste für einen definierten Zeitraum (bspw. 3 Jahre)	-	-	Je nach Ausbau/ Neubau verschiedene Fördermöglichkeiten
FUSS 2	Errichtung und/oder Ausbau von Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Planung von Querungsanlagen an zuvor identifizierten Standorten Bei anstehenden Straßensanierungs-/ -umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (FGÜ, Mittelinsel etc.) mit einzubeziehen	-	-	Je nach Ausbau/ Neubau verschiedene Fördermöglichkeiten
SCHÜ 2	Einführung eines Mobilitätsmanagements an Schulen	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	-	-	-	Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020; Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement; Zukunftsnetz Mobilität NRW
VERW 1	Implementierung betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Umfrage zur Nutzung und Abschätzung des Mobilitätsverhaltens in den Unternehmen; Überprüfung und Verstetigung der aufgezeigten Möglichkeiten; Informationsveranstaltung bzw. Integration in das Unternehmensfrühstück	-	-	Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
VERW 2	Schaffung einer zusätzlichen Stelle in der Verwaltung	hoch	Beständige/ fortlaufende Umsetzung	Politische Mehrheit zur Schaffung einer neuen Stelle Mobilitätsmanagerin/ Mobilitätsmanager; Bereitstellung der Haushaltsmittel	ca. 40.000 € im Jahr	-	Ggf. über INTERREG (Aufgabenbereich 50 % Flex und 50 % Mobilität/ Verkehr)

Abb. 6.2-5 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und beständiger/ fortlaufender Umsetzung

6.3 Evaluationskonzept

Die anschließende Umsetzung des integrierten Mobilitätskonzeptes fußt auf einem bedarfsgerechten Evaluationssystem, um dauerhaft eine wirkungsvolle Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen. Das Evaluationskonzept beinhaltet neben dem Personalbedarf auch notwendige Investitionen oder Befragungen/ Zählungen sowie Zeitpläne mit den zu tätigen Arbeitsschritten (s. Kap. 6.3.1). Zusätzlich zu den bisher beschriebenen Maßnahmen zeigt das Kommunikationskonzept (s. Kap. 6.3.2) Wege zur Bewerbung von Aktionen/ Kampagnen und zur Einbindung der Öffentlichkeit auf.

6.3.1 Controlling und Verstetigung

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

Für die sukzessive Umsetzung des umfangreichen Maßnahmenkonzeptes ist es unabdingbar finanzielle und personelle Ressourcen bereitzustellen. Dieser Mehraufwand ist im Haushalt der Kreisstadt Steinfurt zu berücksichtigen. Ein jährlich feststehender Etat zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bietet darüber hinaus eine verlässliche Planungssicherheit, wodurch verschiedene Förderanträge zum Ausbau der jeweiligen Infrastrukturen gestellt werden können. Mit einem vergleichsweise geringen Eigenanteil der Stadt lassen sich somit zukünftig große und vor allem aufwendige Infrastrukturprojekte implementieren („Hebelwirkung"). Es wird empfohlen zunächst etwa 5,00 € pro Einwohnerin und Einwohner zur Förderung des Fußverkehrs (ca. 180.000 €/ Jahr) und rund 10,00 € pro Einwohnerin und Einwohner zur Förderung des Radverkehrs (ca. 360.000 €/ Jahr) im Jahreshaushalt der Stadt bereitzustellen. Dieser Betrag kann bei Bedarf sukzessive gesteigert werden.

Ein hilfreiches Controlling-Element stellt eine Mobilitätserhebung dar, welche bereits im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes im Jahr 2022 durchgeführt worden ist. Hier wird der Modal-Split ermittelt, der für nachfolgende Erhebungen als Referenzwert zur Überprüfung des Modal-Split-Ziels 2035 verwendet werden kann. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Fünf-Jahres-Rhythmus. Dabei soll sich das Befragungsdesign an den Landesstandards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS-NRW) halten, um Vergleichbarkeiten – z. B. in Zeitreihen – zu ermöglichen.

6.3.2 Kommunikationskonzept

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

Im Rahmen der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes für die Kreisstadt Steinfurt ist es daher erforderlich, eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Diese sollte auch intern ansetzen und bspw. die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern oder die Anschaffung von E- Fahrzeugen für die städtische Fahrzeugflotte vorantreiben, damit die

Stadtverwaltung als „Vorbildfigur“ fungiert. Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen ansprechen und dadurch breit aufgestellt sein.

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

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

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

7 Ausblick

Das integrierte Mobilitätskonzept bietet eine strategische Planungs- und Handlungsgrundlage zur Stärkung und Förderung der künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die kommenden rund 15 Jahre in Steinfurt. Im Zuge der Verkehrswende gilt es, die Weichen rechtzeitig in Richtung umweltverträglicher Verkehr zu stellen, um die CO_2-Emissionen sukzessive zu senken, bei gleichzeitiger Wahrung der Mobilität und der damit einhergehenden gesellschaftlichen Teilhabe der Bevölkerung. Der Kreis und die Stadt Steinfurt haben darüber hinaus politisch die Treibhausgasneutralität bis 2040 beschlossen. Daher ist ein Paradigmenwechsel in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung hin zu einer Gleichberechtigung sowie umfangreichen Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei gleichzeitiger Attraktivitätsminderung der motorisierten Verkehrsmittel (MIV) durch geeignete push and pull-Faktoren unabdingbar.

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

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

Das beschlossene Leitbild mitsamt dem verkehrlichen Szenario sieht eine deutliche Reduzierung des MIV-Anteils von derzeit 52 % auf 40 % bis 2035 vor. Bis 2040 ist sogar die Zielmarke von 30 % MIV-Anteil am Gesamt-Modal-Split gesetzt worden, wodurch sich die täglichen Fahrten mit dem Pkw noch einmal deutlich verringern werden müssen. Es gilt also künftig attraktive, sichere und vor allem zuverlässige Mobilitätsangebote im Umweltverbund zu schaffen, um entsprechend auf das ambitionierte Ziel hinzuarbeiten. Das vorliegende Mobilitätskonzept legt hierbei den Grundstein, welcher kontinuierlich den Anforderungen und Bedürfnissen von Stadt und Bevölkerung dynamisch anzupassen ist.

Dazu bedarf es einer konsequenten Maßnahmenpriorisierung und einer möglichst zügigen und zeitlich strukturierten Umsetzung der vorgesehenen Projekte und die beständige Weiterführung der Koordinations-, Planungs- und Entwicklungsprozesse des Mobilitätskonzeptes. Das Mobilitätskonzept konnte aufgrund der umfassenden Beteiligungsformate die Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung, der verschiedenen Akteure und Interessensgruppen, der Stadtverwaltung und der Kommunalpolitik aufgreifen und integrieren. Die ausgearbeiteten Maßnahmen wurden darüber hinaus auch mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt.

Anhand eines regelmäßigen Controllings sind die Fortschritte bei der Umsetzung des Konzeptes zu erfassen und bei möglichen Fehlentwicklungen ggf. nachzujustieren. Nur so kann das langfristige Ziel der Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel sowie einer Senkung der CO_2-Emissionen bis hin zur Treibhausgasneutralität gesichert werden.

Quellenverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (Bundesverband) e. V. (2022): ADFC-Fahrradklima-Test 2022. Auswertung. Stadtgrößenklasse: 20.000-50.000 Einwohner.

Amt für Klimaschutz und Nachhaltigkeit Kreis Steinfurt energieland2050 e. V. (2020): Masterplan Klimaschutz 2.0. Steinfurt, Dezember 2020.

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

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland, Kurzreport, Ausgabe September 2019. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf (abgerufen am 13.04.2023).

Gemeente Enschede, Leadpartner des Auftraggeber-Konsortiums bestehend aus den Vertretern der EUREGIO (Enschede-Gronau), Provincie Overijssel, Gemeente Zwolle, Kreis Borken, Kreis Steinfurt, Stadt Münster, Stadt Gronau und Stadt Ochtrup (2021): Masterplan Fahrradkorridor Zwolle – Enschede – Münster.

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

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022): Berufseinpendler/Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht – Gemeinden – Stichtag (bis 2019). Statistik (Tabellen). Tabellenaufbau. Ergebnis. https://www.it.nrw/statistik/wirtschaft-und-umwelt/arbeit/pendelnde (abgerufen am 15.03.2022).

Bürgerbus Steinfurt e. V. (2023): Fahrplan. https://buergerbus-steinfurt.de/?page_id=3325 (abgerufen am 12.04.2023).

Kreis Steinfurt (2018): 3. Nahverkehrsplan.

Kreisstadt Steinfurt (2022): Einwohnerstatistik - 31.12.2022. https://www.steinfurt.de/city_info/display/dokument/show.cfm?region_id=125&id=402313 (abgerufen am 11.04.2023).

Kreisstadt Steinfurt (2023): Auslastung Parkplätze.

Mathias Schmechting NahverkehrsConsult (2018): 3. Nahverkehrsplan Kreis Steinfurt. https://www.kreis-steinfurt.de/kv_steinfurt/Ressourcen/Umwelt-%20und%20Planungsamt%20ALT/67_5%20sonstige%20PDFs/NVP_ST_ENDBERICHT.pdf (aufgerufen am 07.09.2023).

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2023): Themen. Klimaschutz. Klimaschutzgesetz. Generationenvertrag für das Klima. https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-2021-1913672 (aufgerufen am 05.04.2023).

Stadtwerke Steinfurt GmbH (2023): Elektromobilität. Unterwegs-laden. https://www.swst.de/elektromobilitaet/unterwegs-laden# (abgerufen am 24.04.2023).

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2023): Lkw-Navigationsdaten für NRW. https://sevas.nrw.de/ (abgerufen am 11.04.2023).

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (2023): S-Bahn Münsterland: NWL informiert über Ausbaupläne. https://www.nwl-info.de/presse/detail.html?tx_news_pi1%5Bnews%5D=213&cHash=881bb9632099a1c01c4e772527df5687 (abgerufen am 24.04.2023).

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1: Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes für die Kreisstadt Steinfurt 3
Abb. 1.3-1: Verteilung der Eintragungen nach Verkehrtsmittelkategorien Online-Beteiligung 6
Abb. 1.3.5-1 1. Bürgerkonferenz (Eigene Aufnahme) 6
Abb. 1.3.5-2 2. Bürgerkonferenz (Eigene Aufnahme) 7
Abb. 1.3.5-3 3. Bürgerkonferenz (Eigene Aufnahme) 7
Abb. 2.1-1: Altersstruktur Kreisstadt Steinfurt 2022 9
Abb. 2.1-2: Flächennutzung Kreisstadt Steinfurt 10
Abb. 2.1-3: Gewerbeflächen Kreisstadt Steinfurt 11
Abb. 2.1-4: Versorgungsstandorte Kreisstadt Steinfurt 13
Abb. 2.1-5: Ein- und Auspendlerströme Kreisstadt Steinfurt 14
Abb. 2.2-1: Schulstandorte und Schülerzahlen Kreisstadt Steinfurt 15
Abb. 2.2-2: Schulstandorte Kreisstadt Steinfurt 16
Abb. 2.3-1 Schloss Burgsteinfurt 16
Abb. 2.3-2: Kultur- und Freizeiteinrichtungen Kreisstadt Steinfurt 17
Abb. 2.4-1: Klassifiziertes Straßennetz Kreisstadt Steinfurt 19
Abb. 2.4-2: Klassifiziertes Straßennetz Kreisstadt Steinfurt 20
Abb. 2.4-3: Öffentliches/ halböffentliches Stellplatzangebot Kreisstadt Steinfurt 20
Abb. 2.4-4: Öffentliche/ halböffentliche Ladeinfrastruktur Kreisstadt Steinfurt 21
Abb. 2.4-5: Unfallhäufungspunkte Kreisstadt Steinfurt 23
Abb. 2.4-6: Tarifgebiet WestfalenTarif 24
Abb. 2.4-7 Bahnhof Burgsteinfurt 25
Abb. 2.4-8: Bus- und Bahnlinien in der Kreisstadt Steinfurt 26
Abb. 2.4-9: ÖPNV-Erschließungsqualität Kreisstadt Steinfurt 27
Abb. 2.4-10: Fußwegenetz Kreisstadt Steinfurt 30
Abb. 2.4-11: Entfernungsradien Fuß in Minuten Kreisstadt Steinfurt 31
Abb. 2.4-12 Beschilderung Radnetz NRW in Borghorst 31
Abb. 2.4-13: Radwegenetz Kreisstadt Steinfurt 32
Abb. 2.4-14: Wunschliniennetz Radverkehr Kreisstadt Steinfurt 33
Abb. 2.4-15: Netzkategorisierung Radverkehr Kreisstadt Steinfurt 34
Abb. 2.4-16: Entfernungsradien Rad in Minuten Kreisstadt Steinfurt 35
Abb. 2.4-17: Geplante Standorte für Mobilstationen in der Kreisstadt Steinfurt 36
Abb. 2.4-18: Radabstellanlagen am Bahnhof Burgsteinfurt 37
Abb. 2.5-1: SWOT-Analyse MIV, Lkw und ruhender Verkehr 40
Abb. 2.5-2: SWOT-Analyse ÖPNV/ SPNV 41
Abb. 2.5-3: SWOT-Analyse Radverkehr 42
Abb. 2.5-4: SWOT-Analyse Fußverkehr 43
Abb. 3.1-1: Befragungsunterlagen zur Haushaltsbefragung 2022 in der Kreisstadt Steinfurt 44
Abb. 3.2-1: ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtteil 46
Abb. 3.2-2: ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit 47
Abb. 3.2-3: ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklasse 48
Abb. 3.2-4: Führerscheinbesitz nach Stadtteil 49
Abb. 3.2-5: Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht (Personen ab 18 Jahre) 50
Abb. 3.2-6: Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, Motorräder/Krad 50

Abb. 3.2-7 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrrad, Pedelec/E-Bike 51
Abb. 3.2-8 Modal-Split Kreisstadt Steinfurt: Gesamtstadt und Stadtteile 51
Abb. 3.2-9 Modal Split im Vergelich mit Kreis Steinfurt und MiD Deutschland 52
Abb. 3.2-10 Modal Split nach Wegelänge 53
Abb. 3.2-11 Modal Split nach Fahrtzweck 53
Abb. 3.2-12: Wegeaufkommen nach Altersklasse in Steinfurt 54
Abb. 3.2-13: Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel 55
Abb. 3.2-14: Wegelängenverteilung nach Wegezweck 56
Abb. 3.2-15: Wegelängenverteilung nach Stadtteil 56
Abb. 3.2-16: Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Gesamtverkehr 57
Abb. 3.2-17: Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – MIV 58
Abb. 3.2-18: Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – ÖPNV 59
Abb. 3.2-19: Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Radverkehr 60
Abb. 3.2-20: Wegeverflechtungen im Binnenverkehr - Fußverkehr 61
Abb. 3.2-21: Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag 62
Abb. 3.2-22: Gesamtwegeaufkommen Kreisstadt Steinfurt 62
Abb. 4.1-1 Einwohner- / Erwerbstätige-/ Beschäftigtenentwicklungen Kreisstadt Steinfurt 2035 63
Abb. 4.1-2 Wegeaufkommen und Modal-Split Istzustand (2020) und Nullprognose (2035) Kreisstadt Steinfurt 64
Abb. 4.2-1 Ergebnisse Live-Abstimmung „mobiGator“ zur Leitbildentwicklung 65
Abb. 4.2-2 Leitbild 2035 der Kreisstadt Steinfurt 65
Abb. 4.4-1 Verlagerungspotenzial im Binnen-/ Auspendler-/ Einpendlerverkehr Kreisstadt Steinfurt 2035 68
Abb. 4.4-2 Ziel-Modal-Split Mobilitätskonzept 2035 und Klimaschutzkonzept 2040 für die Kreisstadt Steinfurt 69
Abb. 5.1-1 Übersicht Maßnahmenvorschläge für die Kreisstadt Steinfurt 71
Abb. 5.1-2 Bewertungskriterien der Maßnahmensteckbriefe 72
Abb. 5.2-1 Maßnahmen MIV 1 – Errichtung von Kreisverkehren 75
Abb. 5.2-2 Maßnahmen MIV 2 – Ausweisung flächendeckend Tempo 30 77
Abb. 5.2-3 Maßnahmen MIV 3 – K76n 83
Abb. 5.5-1 Maßnahmen ÖPNV 2 – Autonomes Shuttle Flex 94
Abb. 5.7-1 Maßnahmen RAD 5 – Synchronisierung Lichtsignalanlagen (LSA) mit dem Kfz-Verkehr 110
Abb. 5.7-2 Maßnahmen RAD 6 – Einrichtung Fahrradstraßennetz 112
Abb. 6.1-1 Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2021 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.42 (12/2022)) 126
Abb. 6.1-2 Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2021 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.42 (12/2022)) 126
Abb. 6.1-3 CO_2-Ausstoß der Steinfurter Bevölkerung pro Tonnen im Jahr 2022 und 2035 127
Abb. 6.2-1 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung ab 2024 129
Abb. 6.2-2 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung kurzfristig (2026) 132
Abb. 6.2-3 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung mittelfristig (2026-2032) 132

Abb. 6.2-4 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und Umsetzung langfristig (ab 2032) 132
Abb. 6.2-5 Stufenkonzept: Maßnahmen mit hoher Priorität und beständiger/ fortlaufender Umsetzung 134

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
B	Bundesstraße
Bf.	Bahnhof
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
CO_2	Kohlendioxyd
d	Tag
d. h.	das heißt
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
E-Fahrzeug	Elektro-Fahrzeug
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
EW	Einwohner
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
etc.	et cetera
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HHB	Haushaltsbefragung
Hp.	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
INKA	Interaktive Kartenanwendung
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Land(es)straße
Lkw	Lastkraftwagen
m	Meter
MiD	Mobilität in Deutschland
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr, aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus.

ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SB	Schnellbus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SV	Schwerlastverkehr
SVZ	Straßenverkehrszählung
SWOT	Strenghts-Weaknesses-Opportunities-Threats
t	Tonnen
v. a.	vor allem
z. B.	zum Beispiel

Anlage

Abwägungstabelle Beteiligung Träger Öffentlicher Belange im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für die Kreisstadt Steinfurt.

Vom Straßenbaulastträger Straßen NRW (fehlende Kapazitäten) und dem NWL gab es keine Rückmeldung.

	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung büro stadtVerkehr
MIV 1	Kreis Steinfurt, Straßenbauamt	07.09.2023	Das Straßenbauamt des Kreises Steinfurt ist als zweitrangiger Straßenbaulastträger nur mittelbar an der Errichtung von Kreisverkehren betroffen. Es wird angeregt, neben dem vorgesehenen Verkehrsgurtachten, auch über einen Vorentwurf die Realisierbarkeit im Hinblick auf die Flächenverfügbarkeit zu prüfen. Hinweis: Neben den positiven Effekten eines KV im Verlaufe eines Straßenzuges sind in unmittelbarer Nähe zum KV Steigerungen im Beurteilungspegel zu berücksichtigen (vgl. RLS-19, Knotenpunktkorrekturwert).	Textlich ergänzt: Vorentwurfsplanung Realisierbarkeit
MIV 2	Kreis Steinfurt, Straßenbauamt	07.09.2023	Die klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sind aufgrund ihrer gesteigerten Verkehrsbedeutung besonderen Regelungen unterworfen. Aufgrund der Verbindungsfunktion werden bei der Netzgestaltung entsprechende Reisezeiten zugrunde gelegt (vgl. RIN). Derzeit steht die flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 Zonen auf klassifizierten Straßen entgegen der integrierten Netzgestaltung. Erst bei einem Paradigmenwechsel und der Anpassung der entsprechenden Gesetze, Verordnungen und Richtlinien kann die Ausweisung von Tempo 30 Zonen erfolgen.	Zur Kenntnis genommen
MIV 3				
MIV 4				
MIV 5				
MIV 6	Kreis Steinfurt, Straßenbauamt	07.09.2023	Als Straßenbaulastträger der K76n wird vom Kreis Steinfurt diese Maßnahme uneingeschränkt unterstützt.	Zur Kenntnis genommen
PARK 1				
PARK 2				
LKW 1				
LKW 2				
LKW 3				

	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung büro stadtVerkehr
ÖPNV 1	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	24.08.2023	Am Bahnhof Burgsteinfurt ist ein Umstieg von der R80 bzw. R81 in die RB64 Richtung Münster möglich, in Gegenrichtung sind die Umsteigzeiten länger. Ein Umstieg aus der R80 bzw. R81 in die RB64 Richtung Gronau ist mit längeren Wartezeiten verbunden. Der Bahnhof Borghorst wird von den Regiobuslinien R73 und R75 nicht bedient. Insofern sind hier keine Umstiege möglich. Auch der Haltepunkt Grottenkamp wird nicht durch Regiobuslinien bedient. Grundsätzlich dürfen die Möglichkeiten der Verknüpfung vom Regionalbusverkehr mit dem SPNV nicht überschätzt werden. Der Anschluss in eine Richtung schließt oft den Anschluss in eine andere Richtung aus. Zudem sind die Regiobuslinien oftmals an andere Zwangspunkte gebunden, die bei einer Verknüpfung mit dem SPNV aufgegeben werden müssten. Hier muss Priorisierung erfolgen. Insbesondere der Bahnhof Borghorst sowie Grottenkamp haben vorwiegend lokale Bedeutung. Zur besseren Anbindung bietet sich die Einrichtung von Mobilstationen an diesen SPNV-Halten an.	Zur Kenntnis genommen
ÖPNV 2	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	24.08.2023	Testbetrieb eines autonomen Shuttles wird begrüßt.	Zur Kenntnis genommen
ÖPNV 3	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	24.08.2023	Wie bereits in der Maßnahmenbeschreibung ausgeführt, ist die Fahrradmitnahme in Bussen aufgrund des begrenzten Platzes schwierig umsetzbar. Die Nutzung von Fahrradanhängern im Regelbetrieb der Regiobusse ist aus Gründen der Fahrplansicherheit ebenfalls nicht umsetzbar.	Zur Kenntnis genommen
ÖPNV 4	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	24.08.2023	Der Haltestellenausbau liegt in der Regel in der Zuständigkeit der jeweiligen Straßenbaulastträger und der Kommunen. Der Nahverkehrsplan des Kreises enthält Hinweise zum barrierefreien Ausbau.	Zur Kenntnis genommen

	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung büro stadtVerkehr
MULT 1	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	07.09.2023	Mobilstationen sind ein Schwerpunkt der Verkehrsentwicklungsplanung des Landes NRW. Der Kreis Steinfurt erachtet die Vernetzung unterschiedlicher Mobilitäts- und Verkehrsangebote als außerordentlich wichtig und möchte die Kommunen bei der Planung und Realisierung von Mobilstationen an Bahnhöfen und Haltepunkten unterstützen. Hierzu hat der Kreis eine Feinkonzeption für Mobilstationen an ein Fachbüro vergeben (büro stadtVerkehr). Im Rahmen der weiteren Begutachtung erfolgt eine gemeinsame Abstimmung (inkl. Vor-Ort-Begehungen) der in Rede stehenden Mobilstationsstandorte der Kreisstadt Steinfurt. Die einzelnen Standorte werden detailliert betrachtet, um die Eignung und die Ausstattungsmerkmale zu präziseren und darauf aufbauende Förder- und Finanzierungsanträge zu erstellen.	Zur Kenntnis genommen
MULT 2	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	07.09.2023	Carsharing leistet einen Beitrag zur Förderung der vernetzten und multimodalen Mobilität und ist ein mögliches Ausstattungselement von Mobilstationen. In der oben angesprochen Mobilstationen-Feinkonzeption (s. MULT 1) sollen Carsharing-Angebote sowie bestehende Planungen in den Kommunen einbezogen/berücksichtigt werden. Dies gilt übrigens auch für bestehende Fahrradverleihsysteme.	Zur Kenntnis genommen
MULT 3	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	31.08.2023	Der Kreis Steinfurt betreibt ein Bike-Sharing gemeinsam mit der Stadt Ochtrup. Die Stadt Altenberge hat diesen Sommer mit einem Bike-Sharing System begonnen. Die Kommunen Tecklenburg, Lengerich, Ladbergen und Lienen führen zurzeit eine Testphase mit Tink zum Lastenradsharing durch. Eine Studentin an der FH Münster schreibt zurzeit eine Bachelorarbeit zum Thema Bike Sharing im Ländlichen Raum. Wir empfehlen mit dem Kommunen in Kontakt zu treten, um von den Erfahrungen zu profitieren.	Textlich ergänzt: kreisweites Angebot mit der Stadt Ochtrup und Testphase.
MULT 4	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	30.08.2023	Der Kreis Steinfurt führt gemeinsam mit der AGFS an fünf Schulen im Jahr im Kreisgebiet die Kampagne „Aktion Licht – Nur Armleuchter fahren ohne Licht“ durch. U. a. waren in den Jahren 2022 und 2023 die Schulen Gymnasium Borghorst und die Schule am Bagno beteiligt.	Textlich ergänzt: Aktion Licht

	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung büro stadtVerkehr
MULT 5	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	07.09.2023	Der Kreis Steinfurt bringt sich seit dem Jahr 2021 aktiv mit eigenen Aktionen in die EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE ein und hat sehr gute Erfahrungen gesammelt. Im Rahmen der alljährlich stattfindenden Aktionswoche können u.a. bürgernahe Formate ausprobiert werden, die sich mit einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung befassen. Der regelmäßige Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen/Kreisen dient dem Wissenstransfer und dem Austausch möglicher Projektideen.	Zur Kenntnis genommen
RAD 1	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	30.08.2023	Der Kreis Steinfurt empfiehlt ausreichend dimensionierte Radverkehrsinfrastrukturen, die der Entwicklung zu größeren Fahrrädern entspricht.	Zur Kenntnis genommen
RAD 2	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	30.08.2023	Der Kreis empfiehlt die Einrichtung einer Querung auf der Straße am Blocktor (L580) zur Verbindung der vorhandenen Fahrradstraße Nünningsweg mit der Radbahn. https://steinfurt.geoplex.de/v/schraegluftbilder_2022/?35uaKQ64SMgw000000733nn0B4G1v8000000000000 Und eine Verbesserung der Wegequalität von der L580 bis zur Rampe zur Radbahn, ggf. ebenfalls als Fahrradstraße. Das ist eine gute Verbindung vom/zum Nünningsweg um die Straße Am Blocktor zu meiden. Alternativ könnte ein Radweg über das Gelände der Landesstraßenmeisterei zur Radbahn geführt werden. Diese Umsetzung ist vermutlich nicht umsetzbar. Ein Bürger wünscht sich eine Geschwindigkeitsreduktion und eine Querungshilfe an der Tecklenburger Str. (L559) an der Kreuzung Hollicher Straße-Wöstenweg. Begründung des Bürgers: „Ich überquere diese Kreuzung regelmäßig. Zum einen erlebe ich immer wieder wie gefährlich und unübersichtlich diese Kreuzung ist. Zum anderen sehe ich wie viele Radfahrer diese Kreuzung benutzen.“ Außerdem befindet sich dort ein Reitstall, wo viele Kinder mit dem Rad hinfahren. https://steinfurt.geoplex.de/v/schraegluftbilder_2022/?35x9vn64SQcf00000095Wb0aB4G1v825KVi4000000	Querungshilfe Blocktor L 580/ Blocktor übernommen. LSA an Rettungswache: Querungsmöglichkeit südlich der LSA vorhanden, wenn auch nicht optimal.

	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung büro stadtVerkehr
			Falls die Fahrradstraße Münsterstiege über Haferkamp bis zur L510 geführt wird und die F35 entlang der Münsterstiege verlaufen soll, sollte die Ampel an der Rettungswache Borghorst auch für Fußgänger und Radfahrer genutzt werden können. Außerdem wäre dies eine Querungshilfe für die Radfahrenden Richtung Münster, um auf den Gemeinsamen Geh- und Radweg auf der östlichen Seite der L510 zu gelangen. https://steinfurt.geoplex.de/v/schraegluftbil-der_2022/?35xrf764SxWC00000083WBmXB4G1v8000000000000	
RAD 3	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	30.08.2023	Empfehlung aus einer FAK der AGFS. Den Anwohnern ein „vergiftetes Angebot“ zu unterbreiten. Zur möglichen Verbreiterung der Verkehrsfläche kauft die Stadt Grundstücke bzw. Vorgärten zur Erhaltung von öffentlichen Parkplätzen bei der gleichzeitigen Errichtung eines Radweges. Wenn die Anwohner nicht auf das Angebot eingehen möchten, reicht der bestehende Verkehrsraum leider nicht mehr für öffentliche Parkplätze aus.	Zur Kenntnis genommen
RAD 4	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	30.08.2023	Welchen Vorteil bietet ein Fahrradparkhaus gegenüber der bestehenden Rad-station?	Textlich ergänzt: Integration und Ausweitung Radabstellmög-lichkeiten der Radstation
RAD 5	Kreis Steinfurt, Straßenbauamt	07.09.2023	Die Maßnahme wird begrüßt.	Zur Kenntnis genommen
RAD 5	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	30.08.2023	Durch kameragestützte LSAs kann das Signal holen für Radfahrende in Abstän-den von ca. 80 m von der LSA entfernt angefordert werden. Das Beschleunigt den Radverkehr und den Komfort der Radfahrenden, weil die Geschwindigkeit nicht bis auf null am Anforderungstaster verringert werden muss. Ggf. ist dies Günstiger und schneller Umzusetzen, als die Synchronisierung Lichtsignalanla-gen (LSA) mit dem Kfz-Verkehr	Textlich ergänzt: Errichtung von kameragestützten LSA zur Er-fassung der Radfahrenden

	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung büro stadtVerkehr
RAD 6	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	31.08.2023	Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Münsterstiege vom Oranienring bis Laerstraße (Teil Fahrradkorridor Enschede – Münster) würde vom Kreis Steinfurt ausdrücklich begrüßt werden, weil dies gerade für Pendler eine komfortable und verkehrsruhige Fahrt um Borghorst ermöglichen würde. Aus Sicht des Kreises sollte eine Fahrradstraße bis zum Anschluss an die L510 erfolgen. Die genannte Fahrradstraße Veltruper Kirchweg verbindet die Straße Block Tor (L580) mit dem Bahntrassenradweg (Triangel) des Kreises, was wir begrüßen würden. Auf die Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt Nr. ST007 Am Heiker, ST008 Mesumer Damm und ST009 Weg, ST011 Lange Stiege wird hingewiesen, sowie auf die weiteren Maßnahmen der Kommune.	STE007-STE011: Die genannten Maßnahmen beziehen sich auf retroreflektierenden Randmarkierungen und keine Fahrradstraßen.
RAD 7				
RAD 8	Kreis Steinfurt, Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	30.08.2023	Des Weiteren ist die Stadt Ibbenbüren und die Stadt Rheine Mitglied bei der AGFS. Die Stadt Emsdetten wird voraussichtlich in 2024 Mitglied sein. Die Stadt Greven beabsichtigt ebenfalls Mitglied in der AGFS zu werden. Neben den Mitgliedsbeitrag in Höhe von 2.500 €, können Mitglieder Fördermittel u. a. für die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr vom Land erhalten. Durch die Vernetzung der Mitglieder werden Information über kurze Wege in die Kommune getragen.	Textlich ergänzt: Emsdetten und Greven schließen sich der Arbeitsgemeinschaft an
FUSS 1				
FUSS 2				
FUSS 3				
FUSS 4				
SCHÜ 1				
SCHÜ 2				
VERW 1				
VERW 2				