



Mobilitätskonzept der Stadt Horstmar

TEIL I

Anlass & Methodik

Bestandsanalyse

Zielsetzung

Auftraggeberschaft

Stadt Horstmar

Kirchplatz 1-3

48612 Horstmar

Verfassende

nts Ingenieurgesellschaft mbH

Hansestraße 63

48165 Münster

T. 025 01 27 60 – 0

info@nts-plan.de

www.nts-plan.de

Ansprechpersonen

Severin Pieper

M. Sc.

T. 02501 27 60 82

severin.pieper@nts-plan.de

Anna-Mareen Hennerkes

M. Sc.

T 02501 27 60 62

anna.hennerkes@nts-plan.de

Inhalt Mobilitätskonzept Teil I

Anlass & Methodik, Bestandsanalyse, Zielsetzung

1.	Einleitung.....	7
1.1.	Anlass.....	7
2.	Methodik.....	9
2.1.	Aufbau der Untersuchung.....	9
2.2.	Grundlagenermittlung.....	10
2.3.	Beteiligung.....	11
3.	Bestandsanalyse.....	13
3.1.	Allgemeine Rahmenbedingungen Horstmar.....	13
3.2.	Status Quo – Mobilität in Horstmar.....	15
3.3.	Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	20
3.4.	Handlungsfeld Radverkehr.....	29
3.5.	Handlungsfeld ÖPNV und Inter-/Multimodalität.....	39
3.6.	Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr.....	51
3.7.	Handlungsfeld ruhender Kfz-Verkehr.....	62
3.8.	Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität.....	76
4.	Zielentwicklung.....	83
5.	Planungsprämissen.....	87
6.	Literaturverzeichnis.....	93

Tabellen Teil I

Tabelle 1 - Übersicht Stadtgebiet und Rahmendaten Horstmar [1].....	14
Tabelle 2 - Verkehrsmittelverfügbarkeit auf Basis der Umfrage zum Mobilitätskonzept.....	16
Tabelle 3 - Auswertung der Erhebung zum Durchgangsverkehr innerhalb des Ortskerns.....	60

Abbildungsverzeichnis Teil I

Abbildung 1 - Forschungsdesign und Prozessablauf.....	9
Abbildung 2 - Interaktives Kartentool mit räumlich verorteten, nach Verkehrsmittel getrennten Hinweisen (© teatraeder GmbH).....	11
Abbildung 3 - Baustein 1: Umfrage (Auszug).....	11
Abbildung 4 - Startseite Online-Beteiligung zum Mobilitätskonzept Horstmar.....	12
Abbildung 5 - Alters- und Wohnortverteilung der Umfrageteilnehmenden	12
Abbildung 6 - Pendelbewegungen pro Tag Stand 2019 [3]	15
Abbildung 7 - Mobilitätsverhalten der Gemeinden Horstmar, Metelen, Laer & Ochtrup und durchschnittliche Wegelängen im Kreis Steinfurt [17]	16
Abbildung 8 - Umfrageergebnisse: künftiges Image	17
Abbildung 9 - Umfrageergebnisse: Informationslage.....	18
Abbildung 10 - CO ₂ -Emissionen nach Sektoren [MWh/a] in Horstmar	19
Abbildung 11 - CO ₂ -Emissionen im Kreis Steinfurt nach Sektoren in den letzten Jahrzehnten [1] ...	19
Abbildung 12 - Umfrageergebnisse: Prioritäten im Fußverkehr.....	20
Abbildung 13 - Umfrageergebnisse: Rückmeldungen Fußverkehr Zitate.....	21
Abbildung 14 - Ausschnitt Kappenbergerstraße	23
Abbildung 15 - Ausschnitt Südring	23
Abbildung 16 - Ausschnitt Warnsveldallee.....	23
Abbildung 17 - Einschränkung des Fußverkehrs: Parken in der Innenstadt.....	24
Abbildung 18 - Ausschnitt Drostenkämpchen	25
Abbildung 19 - Ausschnitt Schulstraße	25
Abbildung 20 - Situation Fußverkehr am Knoten Warnsveldallee / Koppelstraße.....	26
Abbildung 21 - FGÜ über die Dorfstraßen im Bereich der Kirche und Ausschnitt Dorfstraße Leer im Knoten Schorlemer Straße.....	27
Abbildung 22 - Erreichbarkeit der gedachten Mittelpunkte Horstmar und Leer auf Basis mittlerer Wegelängen für den Fuß- und den Radverkehr	29
Abbildung 23 - Auszug des geplanten Radverkehrsnetzes des Kreises Steinfurt für Horstmar.....	30
Abbildung 24 - Umfrageergebnisse: Fahrradnutzung	31
Abbildung 25 - Umfrageergebnisse: Prioritäten im Radverkehr	31
Abbildung 26 - Umfrageergebnisse: Rückmeldungen Radverkehr Zitate.....	32
Abbildung 27 - Analyseergebnis: Radverkehrsführungsformen an Strecken des RVK des Kreises Steinfurt	33
Abbildung 28 - Ausschnitte Radbahn Münsterland.....	34
Abbildung 29 - Ausschnitt K 62 in Richtung Eggerode	35
Abbildung 30 - Ausschnitt: Schutzstreifen auf der Bahnhofstraße	35

Abbildung 31 - Ausschnitt Dorfstraße Leer	35
Abbildung 32 - Gute Beispiele Abstellanlagen (links und mittig), Vorderradhalter (rechts) in Horstmar	36
Abbildung 33 - Optimierungsbedürftige Abstellanlagen am Dorfladen (oben) und an der Kirche (unten) in Leer	37
Abbildung 34 - Gute Beispiele Abstellanlagen in Leer	37
Abbildung 35 - Umfrageergebnisse: ÖPNV-Nutzung.....	40
Abbildung 36 - Umfrageergebnisse: Prioritäten im Bereich ÖPNV.....	40
Abbildung 37 - Umfrageergebnisse: Rückmeldungen ÖPNV Zitate	41
Abbildung 38 - Anbindung an SPNV-Punkte des Umlandes: Horstmar	42
Abbildung 39 - Anbindung an SPNV-Punkte des Umlandes: Leer	43
Abbildung 40 - Relevante Linienverläufe Busverbindung in Horstmar	44
Abbildung 41 - Bewertung der Linie R81 durch den 3. NVP des Kreises Steinfurt [9]	45
Abbildung 42 - Bewertung der Linie S70/S71 durch den 3. NVP des Kreises Steinfurt [9]	45
Abbildung 43 - Netzabdeckung Haltestellen im Stadtgebiet	47
Abbildung 44 Haltestellen mit Optimierungsbedarf: Oben Münstertor, unten Abzweig Gewerbegebiet	48
Abbildung 45 - Gute Beispiele für Ausstattung von Haltestellen: Oben Hagenstiege, unten Kirche ..	48
Abbildung 46 - Mitfahrerbank am K+K, Warnsveldallee	49
Abbildung 47 - Straßennetz und Unfälle 2019 / 2020	52
Abbildung 48 - Umfrageergebnisse: Nutzung Pkw	53
Abbildung 49 - Umfrageergebnisse: Prioritäten im fließenden Kfz-Verkehr	53
Abbildung 50 - Umfrageergebnisse: Rückmeldungen fließender Kfz-Verkehr Zitate	55
Abbildung 51 - Temporegelungen im Stadtgebiet.....	55
Abbildung 52 - Geschwindigkeitstafel am Ortseingang Eggeroder Straße (K 62).....	56
Abbildung 53 - Geschwindigkeitstafel am Gymnasium Arnoldinum	56
Abbildung 54 - Plateauaufpflasterung an der Astri-Lindgren-Schule Leer.....	57
Abbildung 55 - versetzte Baumkübel als geschwindigkeitsdämpfende Elemente im Bereich St.-Josef-Kindergarten / Gym. Arnoldinum Horstmar	57
Abbildung 56 - Übersicht Ortskern mit Anlieger-frei-Regelungen für Schöppinger Straße / Münsterstraße und Spinnbahn / Stadtstiege.....	58
Abbildung 57 - Zählstellen zur Erfassung des Durchgangsverkehrs auf der Schöppinger Straße / Münsterstraße sowie auf der Spinnbahn / Stadtstiege	59
Abbildung 58 - Umfrageergebnisse: Prioritäten im ruhenden Verkehr	62
Abbildung 59 - Umfrageergebnisse: Rückmeldungen ruhender Verkehr Zitate	63
Abbildung 60 - E-Ladevorrichtung an der Schule in Leer	64
Abbildung 61 - E-Ladevorrichtung auf dem Parkplatz der Stadtverwaltung	64

Abbildung 62 - Übersicht Sammelparkplätze und markierte Straßenraumstellplätze inklusive Kapazität (hochgestellt).....	65
Abbildung 63 - Parken in öffentlichen Straßenräumen des historischen Vierecks	66
Abbildung 64 - Auszug aus der Straßenverkehrsordnung zu Halte- und Parkvorgängen [12].....	66
Abbildung 65 - Übersicht Parkplatzstandorte: Kapazität (hochgestellt) und Auslastung in Leer.....	67
Abbildung 66 - Benennung der Sammelparkplätze in Horstmar.....	68
Abbildung 67 - Auslastung Sammelparkplätze in Prozent, 25.08.2022 um 05 - 06 Uhr und um 10:30 - 11 Uhr.....	69
Abbildung 68 - Zweckentfremdung und missbräuchliche Nutzung öffentlicher Parkplätze durch abgemeldete Pkw, Wohnwagen, Container und Anhänger (links Eggeroder Straße, Mitte Krebsstraße, rechts Stadtstiege).....	69
Abbildung 69 - Auslastung Sammelparkplätze in Bewertungsstufen stark, mittel und gering 10.30 – 11 Uhr.....	70
Abbildung 70 - Auslastung Sammelparkplätze in Bewertungsstufen stark, mittel und gering 05 - 06 Uhr.....	71
Abbildung 71 - Erhebung Straßenparken: Anzahl abgestellter Kfz je Straße im historische Viereck	72
Abbildung 72 - Auslastung Parkraum im historischen Viereck 05 - 06 Uhr	73
Abbildung 73 - Funktionales Spannungsfeld der Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität ...	77
Abbildung 74 - Umfrageergebnisse: Ziele für die Altstadt Horstmar.....	78
Abbildung 75 - Ortsdurchfahrt Schöppinger Straße und Sitzgelegenheiten auf dem Kirchplatz St. Gertrudis.....	79
Abbildung 76 - von links nach rechts: Bischofsweg, Stadtwall, Allee entlang der Wallwiese, Bürgerpark am Südring	79
Abbildung 77 - Rastplatz des Radverkehrs an der L 570 (links) und verkehrsberuhigter Bereich im Wibbeltweg (rechts)	80

1. Einleitung

Kernelement des verkehrsplanerischen Handelns in Kommunen muss es sein, den Verkehr im Sinne gesellschaftlich anerkannter und politisch verbindlicher Leitlinien bestmöglich auf nachhaltige und emissionsarme Verkehrsarten zu verlagern, um die Herausforderungen unserer Zeit und die Rahmenbedingungen für künftige Generationen zukunftsfähig zu gestalten. Hierfür bedarf es eines echten Changeprozesses, der losgelöst von territorialen Grenzen und in alle gesellschaftliche Schichten Einzug erhält.

Die Stadt Horstmar hat vor dem Hintergrund dieser Aufgabe gemeinsam mit dem Rat die nts Ingenieurgesellschaft mit der Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzepts beauftragt. Das Konzept besitzt demnach die Aufgabenstellung, die verkehrs- und mobilitätsbezogenen Rahmenbedingungen innerhalb Horstmars zu erfassen, zu bewerten und zu optimieren. Hierzu wurde auf Basis einer allumfassenden, teils partizipativ angelegten Bestandsanalyse Zielsetzungen zur Steuerung der individuellen Mobilität der Bevölkerung definiert. Die Lösungen für aufgezeigte Defizite und Verbesserungspotenziale wurden sowohl als konzeptionelle Prinzipien als auch in räumlich konkreten Maßnahmen ausgearbeitet. Der Prozess startete Ende des Jahres 2021.

1.1. Anlass

Städte befinden sich derzeit in einem rasanten Wandel. Verändertes Konsumverhalten der Gesellschaft im Zusammenhang mit Digitalisierung und Wohlstand verändert die städtischen Funktionen des Einzelhandels, der Zentrenpolitik, des Verkehrs und Wohnens. Es herrschen Wohnraumangel, das Gebot zur reduzierten Flächeninanspruchnahme und neue Anforderungen an Wohn- und Arbeitsformen. Im kleinstädtischen Bereich gibt es oft hohe Sanierungsbedarfe und demographiebedingte Abwanderung. Neben all dem haben der Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung weitreichende Veränderungen im planerischen, politischen und gesellschaftlichen Handeln innerhalb von Städten veranlasst. Die räumlichen Strukturen und Prozesse müssen für die Zukunft gerüstet werden und sich dabei an nachhaltigen Leitlinien orientieren. Diesbezügliche Beispiele von übergeordneter Ebene sind die Nachhaltigkeitsziele der UN und das Klimaabkommen von Paris. Um die Erderwärmung auf deutlich unter 2°C und möglichst auf 1,5°C zu begrenzen, müssen vor allem auch im Verkehrssektor diese weitreichenden Veränderungen umgesetzt werden.

Mit der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts von 2021 ist die Nichteinhaltung der Klimaschutzziele der EU (55 % weniger Treibhausgas-Ausstoß bis 2030, Treibhausgasneutralität bis 2050) sowie die Konkretisierungen durch den Bund und die Länder (Treibhausgasneutralität bis 2045) ein ausdrücklicher Verstoß gegen das Grundgesetz. Hintergrund ist, dass der hohe CO₂-Ausstoß heutiger Generationen und die daraus resultierenden Umweltschäden die persönliche Freiheit zur Entfaltung künftiger Generationen signifikant einschränkt. In der Verantwortung, diese Ziele zu erreichen, sind grundsätzlich alle öffentlichen Aufgabenträger. Der Verkehrs- und Mobilitätsplanung kommt dabei eine tragende Rolle zu. Den mit Abstand größten Anteil an den THG-Emissionen besitzt mit 91,4 % der

Kfz-Verkehr. Im Vergleich dazu werden nur 4,1 % des Ausstoßes im Verkehrssektor durch den internationalen Flugverkehr verursacht. Für die kommunale Planung bestehen darin große Herausforderungen.

Der Ersatz der meisten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor durch batterieelektrische Fahrzeuge kann hier einen Beitrag leisten. Die Antriebswende allein ist jedoch nicht der Schlüssel zur Erreichung der Klimaschutzziele. Es müssen zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung sowie zur -verlagerung ergriffen werden. Dem Wuppertaler Institut zu Folge müssen die Pkw-Bestände in Städten bis 2030 auf ein Drittel des heutigen Wertes gesenkt und der Autoverkehr halbiert werden, um Klimaneutralität erreichen zu können [1]. In Städten werden hier bereits Rückgänge verzeichnet, im ländlichen Raum ist die Bedeutung des Pkw noch deutlich höher.

Auch kleinere und ländlich gelegene Kommunen müssen sich auf den Weg machen und Lösungen finden, die Verkehrswende zu unterstützen. Das vorliegende Mobilitätskonzept dient als strategisches Planungsinstrument und soll das verkehrsplanerische Handeln in Horstmar langfristig anleiten und ausgestalten.

2. Methodik

2.1. Aufbau der Untersuchung

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts erfolgt in einem in sich kohärenten Aufbau, der als Produkt ein integriertes Handlungskonzept für die Stadt Horstmar entwickeln soll. Dabei wird ein strukturiertes und systematisches Vorgehen verfolgt, das sich aus der Aufnahme des Bestandes und der Grundlagen, der Analyse, der Entwicklung von Zielen und Strategien, der Entwicklung von Maßnahmen und mitunter auch durch Kontrollen und Bewertung (Evaluation) zusammensetzt.

Die nachfolgende Grafik visualisiert in vereinfachter Darstellung den Aufbau des Prozesses. Zeugnis dessen ist auch der Aufbau des vorliegenden Berichts, der den Ablauf des Prozesses dokumentiert.

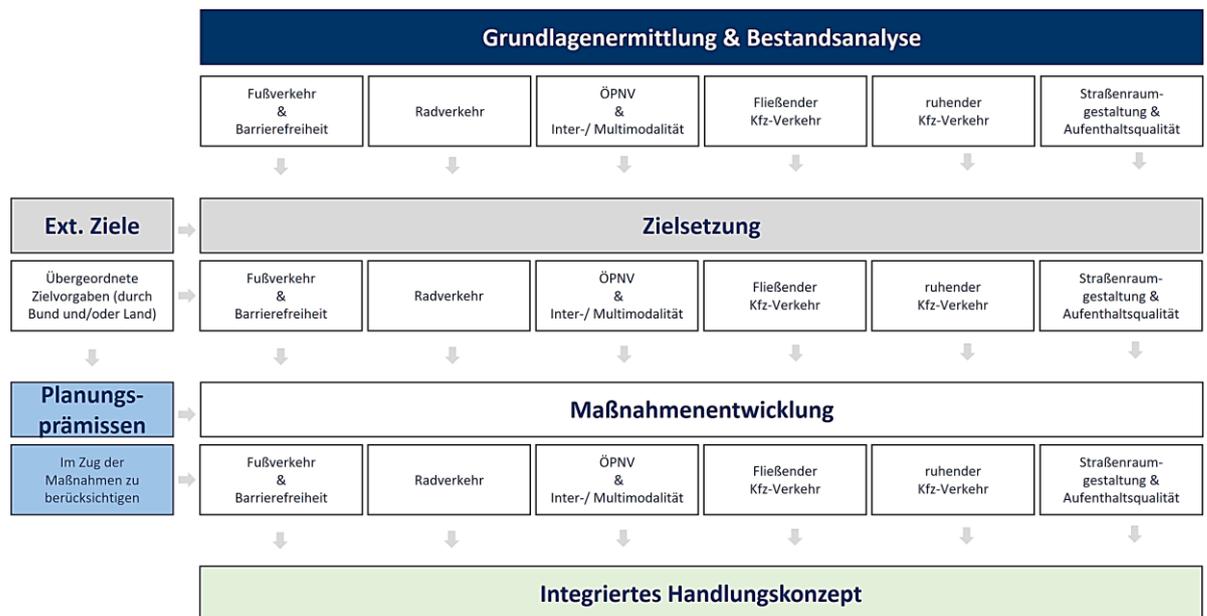


Abbildung 1 - Forschungsdesign und Prozessablauf

2.2. Grundlagenermittlung

Bei der Ermittlung planungsrechtlicher, räumlicher und sonstiger Grundlagen wurden alle vorhandenen Planwerke der Stadt Horstmar mit einbezogen, die bis zum Zeitpunkt der Bearbeitung beschlossen worden sind. Die Übergabe der miteinfließenden Dokumente erfolgte durch die städtische Verwaltung und wurde auf Basis einer DeskResearch ergänzt. Darüber hinaus beinhaltet die Grundlagenermittlung auch bestehende (Vor-)Planungen, politische Anträge sowie Planungen übergeordneter Ebenen. Die Dokumente der nachfolgenden Tabelle bilden den Kern der Grundlagenermittlung. In der Bearbeitung des Prozesses wurde zudem der fachlich aktuelle Stand der Technik zugrunde gelegt. Das betrifft sowohl gängige Richtlinienwerke der Forschungsgemeinschaft für Verkehrs- und Straßenwesen, rechtlich normierte Leitlinien der angewandten Verkehrsplanung, als auch fundierte Erfahrungswerte der Begutachtung.

Planwerk	aus dem Jahr
Integriertes Handlungskonzept Horstmar	2014
Energie- und Klimaschutzkonzept Steinfurter Land	2015
Masterplan Mobilität Kreis Steinfurt	2015
Einzelhandelskonzept für die Stadt Horstmar	2018
3. Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Steinfurt	2018
Radverkehrskonzept Kreis Steinfurt	2020
Masterplan Klimaschutz 2.0 des Kreises Steinfurt [1]	2020
NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen	2022

2.3. Beteiligung

Für das Entwickeln einer bedarfsgerechten, auf die Bedürfnisse der Stadtgesellschaft zugeschnittenen Verkehrsplanung ist das Wissen über das Mobilitätsverhalten, verkehrliche Handlungsmotive und Präferenzen der Bevölkerung erforderlich. Um hierüber Kenntnis zu erlangen, wurde in einem frühen Stadium der Bestandsanalyse ein breit angelegtes, dual aufgebautes Beteiligungsformat durchgeführt.

Dieses beinhaltete im ersten Baustein eine anonyme Umfrage auf Basis von Fragebögen (siehe Abbildung 3). Im Fragebogen wurde der Fokus auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit, -nutzung, das subjektive Sicherheitsgefühl je Verkehrsart und persönliche Wünsche und Ziele für die Mobilität in Horstmar gelegt. Der Fragebogen ist der Anlage dieses Berichts zu entnehmen (Anlage). Im zweiten Baustein wurde auf ein interaktives Kartentool zurückgegriffen (siehe Abbildung 2), in dem die Teilnehmenden Anregungen räumlich verorten konnten. Vom 12.03.2022 bis zum 12.04.2022 wurde der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben, auf einer Internetkarte digitale Stecknadeln zu setzen und mit ihrer Anregung zu versehen. Im Vorgriff auf die Handlungsfelder der Bestandsanalyse konnten dabei Anregungen mit Bezug zum Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und motorisierten Verkehr abgegeben werden.

Für beide Bausteine wurde vornehmlich eine internetbasierte Softwarelösung (siehe Abbildung 4) genutzt und durch ein analoges Angebot, die Umfrage durchzuführen und räumliche Hinweise zugeben, ergänzt. In den Räumlichkeiten des Rathauses wurden dazu an einer Pinnwand bzw. auf Papier die Karte bzw. der Fragebogen zur Verfügung gestellt.

nts
Ingenieurgesellschaft

Umfrage - Mobilitätskonzept
Stadt Horstmar

1. Welchem Geschlecht fühlen Sie sich zugehörig? *

weiblich männlich divers Keine Antwort

2. Wie alt sind Sie? *

unter 18 18-29 30-49 50-69 über 70

3. In welchem Stadtteil von Horstmar wohnen Sie? *

Horstmar
 Leer
 Bauernschaften Aht, Haltern, Niedern, Ostendorf oder Schagern
 Außerorts
 Ich wohne nicht in Horstmar sondern in _____

4. Welche Verkehrsmittel stehen Ihnen in Ihrem Haushalt zur Verfügung?

Fahrrad Elektrofahrrad / Epedelec Lastenrad Scooter / E-Scooter
 Kleinkraftfahrzeug (Mofa) / Roller Auto ÖPNV Traktor

Abbildung 3 - Baustein 1: Umfrage (Auszug)

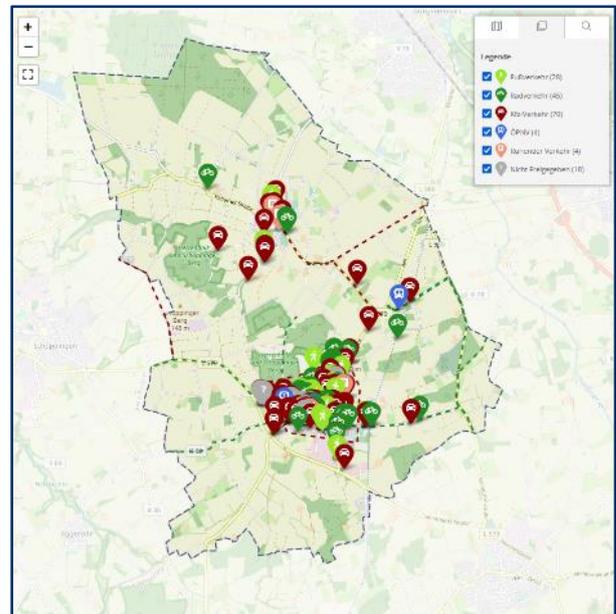


Abbildung 2 - Interaktives Kartentool mit räumlich verorteten, nach Verkehrsmittel getrennten Hinweisen (© teatradeder GmbH)



Abbildung 4 - Startseite Online-Beteiligung zum Mobilitätskonzept Horstmar

Der Rücklauf der Beteiligung beläuft sich auf insgesamt 395 vollwertige Eingaben. Das entspricht rd. 6 % der Bevölkerung in Horstmar. Obwohl das ursprünglich nicht bezweckt war, erreicht die Umfrage damit einen repräsentativen Charakter. Es haben nahezu gleichviele Männer und Frauen teilgenommen. Mit 38 % und 39 % waren die meisten Teilnehmenden zwischen 30 und 49 bzw. zwischen 50 und 69 Jahre alt. Die weiteren Umfrageergebnisse werden ab Kapitel 3.3 erläutert.

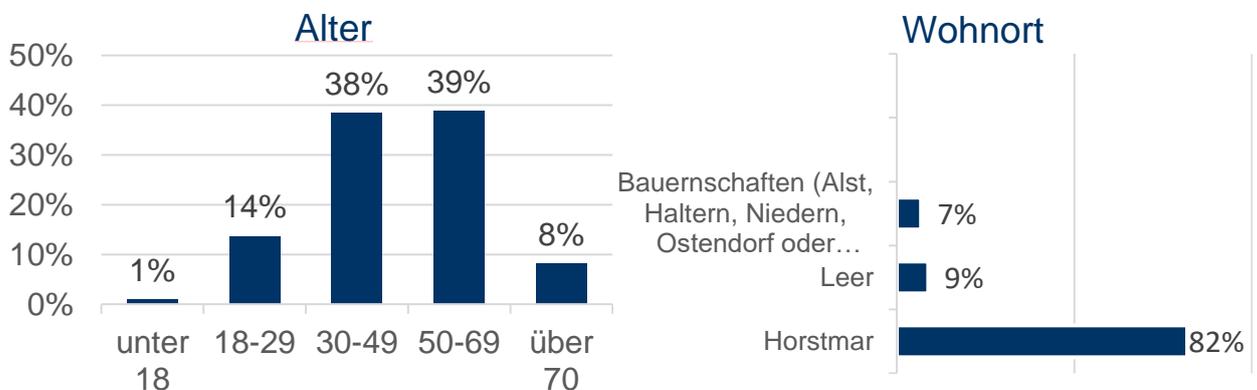


Abbildung 5 - Alters- und Wohnortverteilung der Umfrageteilnehmenden

3. Bestandsanalyse

Die Erfassung des Bestandes erfolgte auf Basis der im vorangegangenen Kapitel erläuterten Methodik. In einem ersten Schritt wurden zunächst im Allgemeinen die räumlichen Bedingungen innerhalb Horstmars, überörtliche Gegebenheiten sowie gesellschaftliche und politische Umstände dokumentiert. Darauf folgend wurden das Mobilitätsverhalten, mobilitätsbezogene Vorstellungen und bekannte Defizite der Verkehrsinfrastruktur durch das Beteiligungsformat ermittelt. Auf Grundlage dessen wurde eine Struktur für die räumliche Begehung entwickelt und diese durchgeführt.

Dem integrierten Ansatz des Mobilitätskonzepts entsprechend ist die Bestandsanalyse in Handlungsfelder aufgeteilt. Hierzu wurden die folgenden Themenfelder definiert:

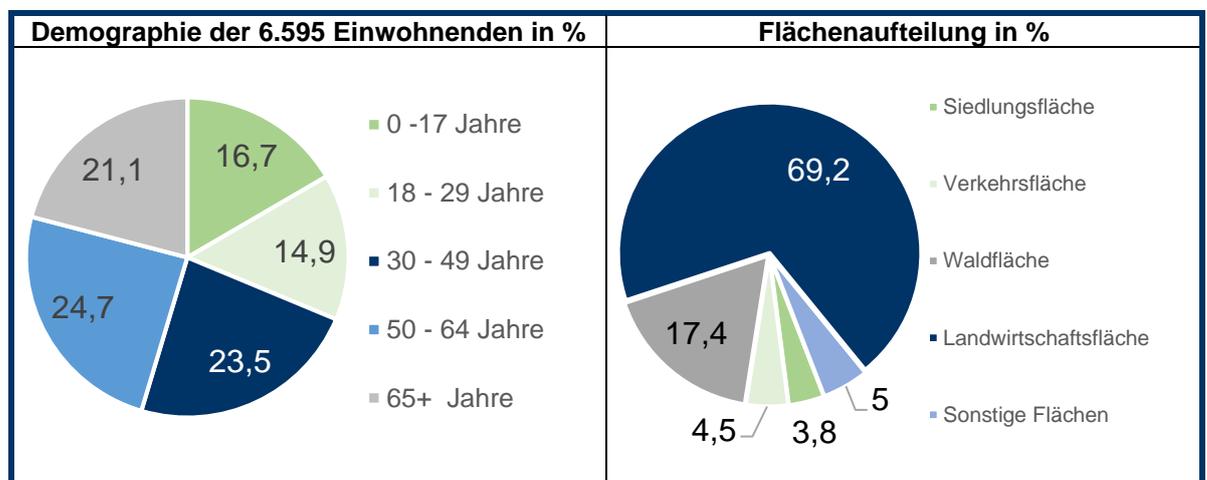
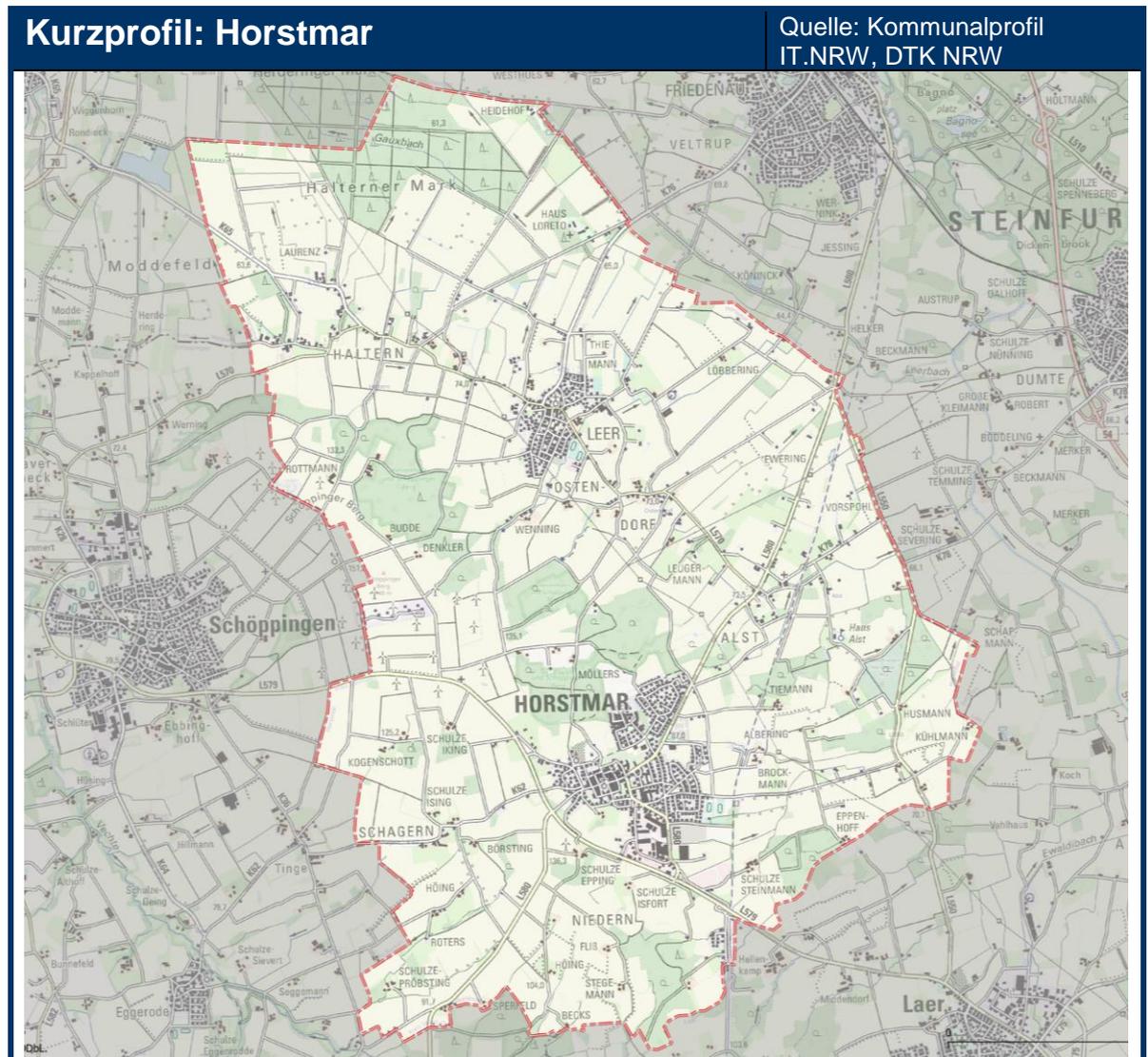
- Allgemeine Rahmenbedingungen Horstmar
- Status quo – Mobilität in Horstmar
- Fußverkehr & Barrierefreiheit
- Radverkehr
- ÖPNV
- Fließender MIV
- Ruhender MIV
- Straßenraumgestaltung & Aufenthaltsqualität

3.1. Allgemeine Rahmenbedingungen Horstmar

Die Stadt Horstmar liegt ländlichen Raum des Kreises Steinfurts. Sie besitzt mit 6.595 Einwohnenden auf rd. 45 km² die Funktion eines Grundzentrums. Den wesentlichen Teil des Stadtgebiets nehmen landwirtschaftliche Flächen ein (rd. 69 %) [1]. Die Siedlungsstruktur gliedert sich in die beiden Ortsteile Horstmar und Leer sowie die Bauernschaften im Außenbereich (u.a. Alst, Haltern, Niedern, Ostendorf, Schagern). In den südlich gelegenen Gewerbegebieten finden sich größere Arbeitgebende mit Schmitz Cargobull, Coppenrath und der Mih GmbH.

Horstmar verfügt im Kern über eine historische Altstadt um den Mittelpunkt Kirchplatz. Die Altstadt wird durch die Innenstadtstraßen an vier Seiten eingerahmt. Dieser Grundriss in Kombination mit der städtebaulichen Gestalt ist innerhalb der Region einzigartig und beinhaltet viel historische sowie erhaltenswerte Bausubstanz. Das gilt für Gebäude wie die sechs erhaltenen Burgmannshöfe ebenso für die Substanz der dort gelegenen Innenstadtstraßen. Zudem verläuft die Ortsdurchfahrt Münsterstraße / Schöppinger Straße quer durch das historische Viereck. Diese wurde wie auch die Ortsdurchfahrt im ca. 3,5 km Luftlinie entfernten Ortsteil Leer (Dorfstraße) im Zuge der letzten Jahre neugestaltet.

Tabelle 1 - Übersicht Stadtgebiet und Rahmendaten Horstmar [1]



Horstmar ist durch einige Landstraßen an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Im Westen der Stadt können mit der BAB 31 und im Osten mit der BAB 1 Autobahnen erreicht werden. Einen schienengebundenen ÖV-Haltepunkt gibt es in Horstmar nicht. Die Stadt ist umgeben von Grundzentren Metelen, Schöppingen, Laer und Rosendahl. Nördlich von Horstmar schließt mit der Stadt Steinfurt und den Stadtteilen Burgsteinfurt und Borghorst eine größere Stadt an das Stadtgebiet an. Zwischen Horstmar und den Nachbargemeinden bestehen nennenswerte Interdependenzen. Dabei überwiegt die Anzahl der Auspendelnden gegenüber der der Einpendelnden (siehe Abbildung 6). Ungefähr 200 bis 500 Menschen pendeln dabei pro Tag nach Steinfurt. Auch mit dem Oberzentrum Münster bestehen Wechselbeziehungen. Dieses stellt mit 500 – 1000 Pendelnden pro Tag das wichtigste Ziel dar. [3]

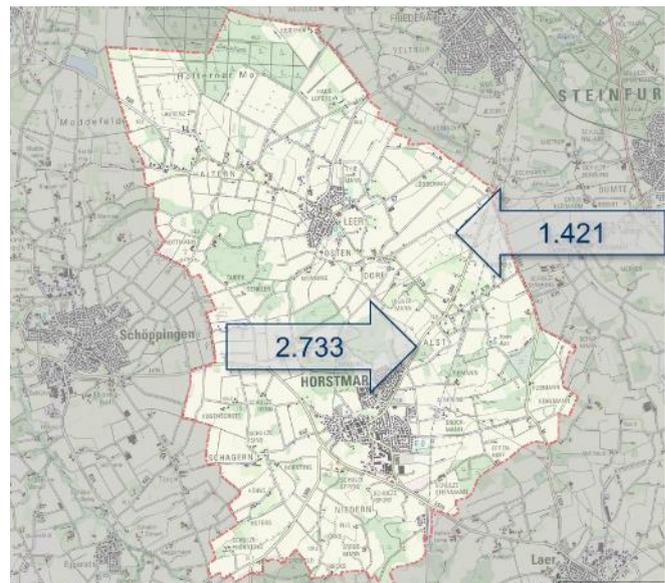


Abbildung 6 - Pendelbewegungen pro Tag Stand 2019 [3]

Der demographische Wandel hat auch vor Horstmar nicht Halt gemacht. Nahezu jeder zweite Einwohnende ist 50 Jahre oder älter. Nichtsdestotrotz geht die Bevölkerungsprognose IT.NRW von einem Zuwachs der Einwohnerschaft von ca. 4 % auf 6.865 Einwohnende bis 2040 aus [2]. Wirtschaftlich ist die Stadt insbesondere im Ortskern von den Herausforderungen des Gewerberückgangs in Innenstädten betroffen.

3.2. Status Quo – Mobilität in Horstmar

Eine eigenständige Untersuchung des Mobilitätsverhaltens der Horstmarer Bevölkerung wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts aus praktischen Gründen nicht durchgeführt. Für eine Einordnung der mobilitätsbezogenen Rahmenbedingungen dient zunächst die Mobilitätsuntersuchung des Kreises Steinfurt. Diese gibt das Mobilitätsverhalten gemeinsam mit den umliegenden Gemeinden Laer, Metelen und Ochtrup an. Abbildung 7 zeigt das Mobilitätsverhalten aus dem Jahr 2011.

Mit Blick auf die Aktualität dieser Kennwerte und die räumliche Eingrenzung ist die Aussagekraft dieser Ergebnisse für die Stadt Horstmar als eher gering einzuschätzen. Trotzdem kann aufgrund dessen davon ausgegangen werden, dass dem motorisierten Individualverkehr große Bedeutung zukommt. Dafür spricht auch Horstmars Lage im ländlichen Raum. Der Anteil des Radverkehrs in den Gemeinden ist verglichen mit dem bundesweiten Durchschnitt der Kategorie „kleinstädtischer, dörflicher Raum

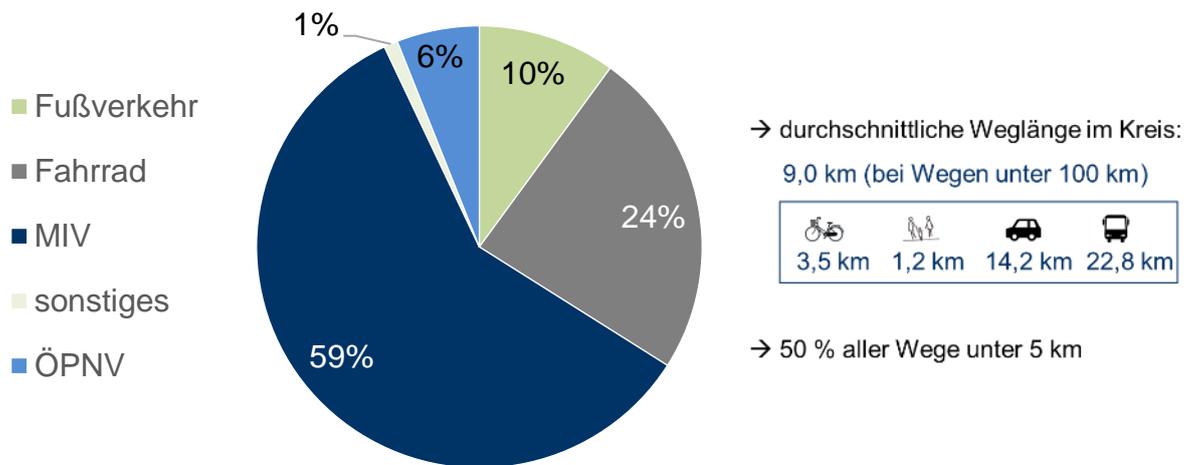


Abbildung 7 - Mobilitätsverhalten der Gemeinden Horstmar, Metelen, Laer & Ochtrup und durchschnittliche Wegelängen im Kreis Steinfurt [17]

in ländlichen Regionen“ bereits auf einem sehr hohen Niveau. Regionaltypisch zeigt sich hier mit 24% im Vergleich zu bundesweiten 7 % [3] eine große Fahrradaffinität. In diesem Zusammenhang eröffnen auch die durchschnittlichen Wegelängen aufgeteilt nach Verkehrsarten im Kreis, dass in Relation zur Gesamtgröße des Stadtgebietes wesentliche Potenziale hinsichtlich der Verkehrsmittel der Nahmobilität vorhanden sind. Der Sektor des Öffentlichen Personennahverkehrs besitzt bis heute keine große Bedeutung in Horstmar.

Da eine vollständige Modal-Split-Untersuchung auf Basis einer Haushaltsbefragung nicht Teil des Mobilitätskonzepts war, wurden als Alternative hierzu die Verkehrsmittelverfügbarkeiten der Horstmarer Bevölkerung durch die Umfrage erhoben. Hierbei zeigt sich neben der erwartungsgemäß hohen Quote an Pkw-Besitzenden auch die bereits angedeutete Fahrradaffinität. Besonders beachtlich ist, dass 52 % der teilnehmenden Haushalte ein Elektro-Fahrrad besitzen. Dies eröffnet für die Horstmarer Bevölkerung ein Verlagerungspotenzial auf das Fahrrad auch im Bereich mittlerer Wegelängen.

Tabelle 2 - Verkehrsmittelverfügbarkeit auf Basis der Umfrage zum Mobilitätskonzept

	97% der teiln. Haushalte besitzen ein Auto
	70% der teiln. Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad
	52% der teiln. Haushalte besitzen ein Elektro-Fahrrad
	33% der teiln. Haushalte besitzen eine ÖPNV-Zeitkarte
	8% der teiln. Haushalte besitzen ein Kleinkraftrad
	5% der teiln. Haushalte besitzen einen Traktor
	2% der teiln. Haushalte besitzen ein Lastenrad

Auffällig ist zudem die vergleichsweise hohe Quote an teilnehmenden Haushalten mit mindestens einer ÖPNV-Zeitkarte. Jeder dritte Haushalt besitzt mindestens ein solches Abonnement. Wenngleich im ländlichen Raum oft grundsätzlich anspruchsvolle Bedingungen für den öffentlichen Verkehr bestehen, lässt dies auf eine große Bereitschaft zur ÖV-Nutzung in Horstmar schließen.

Ausbaufähig ist der Anteil an Lastenradbesitzenden. Durch ein Lastenrad werden auch Einkaufswege und solche für private Erledigungen attraktiv. Da auf diesen Wegen in der Regel Waren transportiert werden müssen, ist für diesen Wegezweck zumeist die Bedeutung des MIV sehr hoch.

Um Kenntnis über die Ziele und Wünsche der Bevölkerung zur verkehrlichen Entwicklung in Horstmar zu erlangen, wurden die Umfrageteilnehmenden ebenfalls gefragt, in welche Richtung sich das städtische Image ihrer Meinung nach entwickeln soll (siehe Abbildung 8). Dabei standen die Antwortmöglichkeiten Fahrradstadt, Stadt des öffentlichen Nahverkehrs, Fußverkehrsstadt und Autostadt zu Wahl. Ein bedeutender Teil der Bevölkerung (45 %) wünscht sich, dass Horstmar zur Fahrradstadt entwickelt wird. Auf Platz 2 rangiert das Image einer Stadt für den öffentlichen Nahverkehr (28 %). Dahinter wollen mehr Menschen Horstmar zu einer Autostadt (17 %) entwickelt sehen als zu einer Fußverkehrsstadt (10 %).

Welches Image bezogen auf die Mobilität soll Horstmar zukünftig haben?

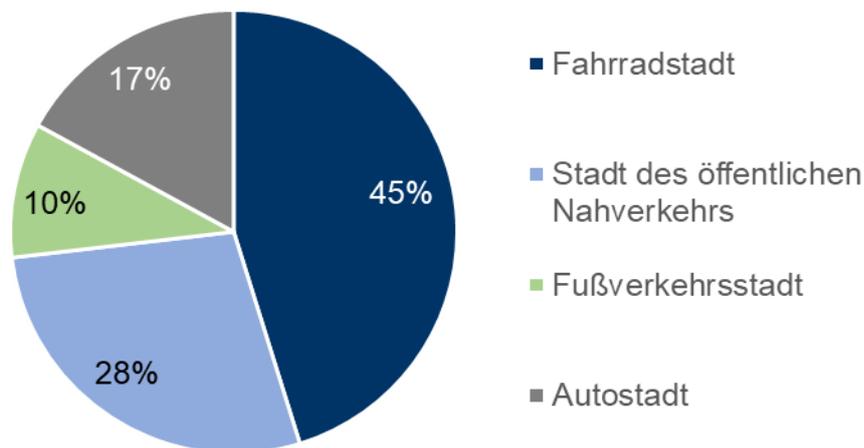


Abbildung 8 - Umfrageergebnisse: künftiges Image

Zu welchen Themen wünschen Sie sich mehr Informationen? (maximal 3 Antworten)

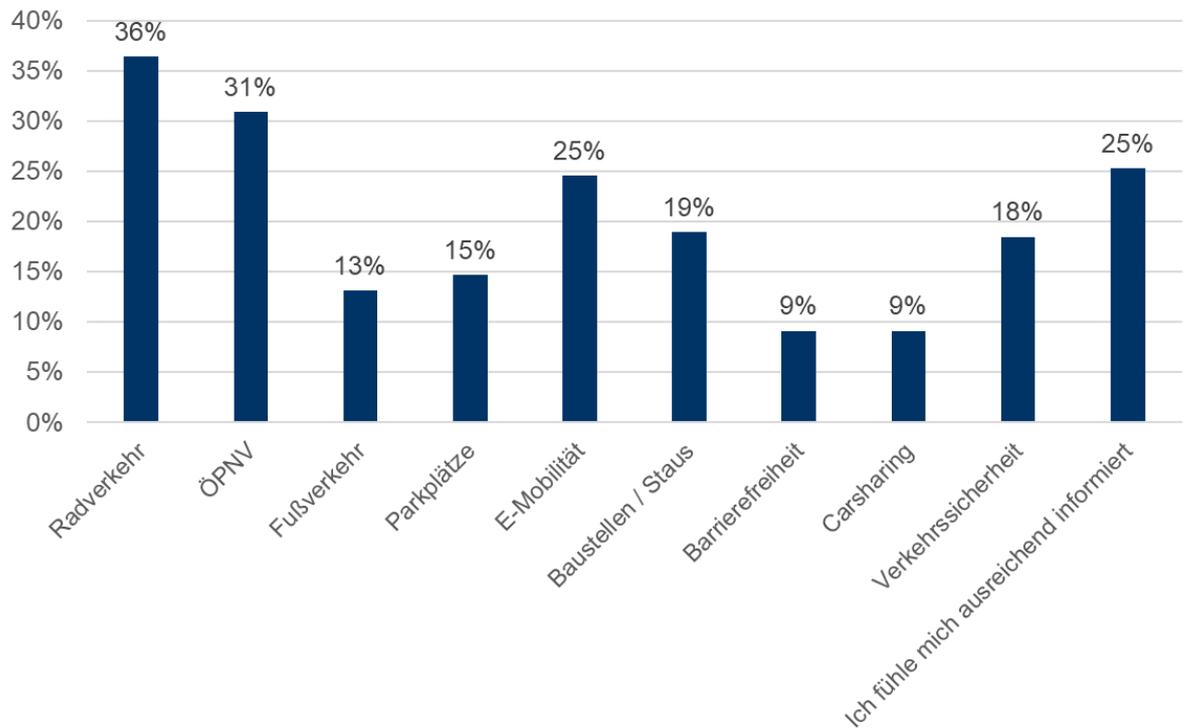


Abbildung 9 - Umfrageergebnisse: Informationslage

In die gleiche Richtung tendieren die Ergebnisse zu der Frage, zu welchen Themen sich die Bevölkerung Horstmars mehr Informationen wünscht (siehe Abbildung 9). Hier rangiert der Radverkehr auf dem ersten Platz (39 %), gefolgt vom ÖPNV (31 %). Auch das Feld der E-Mobilität (25 %) betrifft die Interessenslage der Teilnehmenden.

Im Klimaschutzkonzept von 2015 wurden die CO₂-Emissionen in Horstmar nach Sektoren aufgeteilt ermittelt. Die Übersicht (siehe Abbildung 10) lässt Rückschlüsse auf die aus Gründen des Klimaschutzes erforderlich werdende Antriebswende im motorisierten Verkehr zu und hat einen Einfluss auf den Beitrag, der durch städtische Planung noch zu leisten ist. Hier wird deutlich, dass der Verkehr fasst die Hälfte der jährlichen CO₂-Emissionen in der Stadt ausmacht. Insgesamt wurden im Kreis Steinfurt wie auch in Horstmar die Emissionen zwar seit 2011 leicht reduziert (siehe Abbildung 11), dabei ist der Verkehr jedoch kein maßgeblicher Redundant der Gesamtemissionen. Sein Anteil über diesen Zeitraum ist auf ungefähr dem gleichen Niveau geblieben. Die CO₂-Emissionen pro Kopf sind in Horstmar insgesamt geringer als im bundesweiten Durchschnitt, jedoch muss aus dem hohen Anteil des Sektors Verkehr auch hier der Bedarf einer Reduzierung abgeleitet werden.

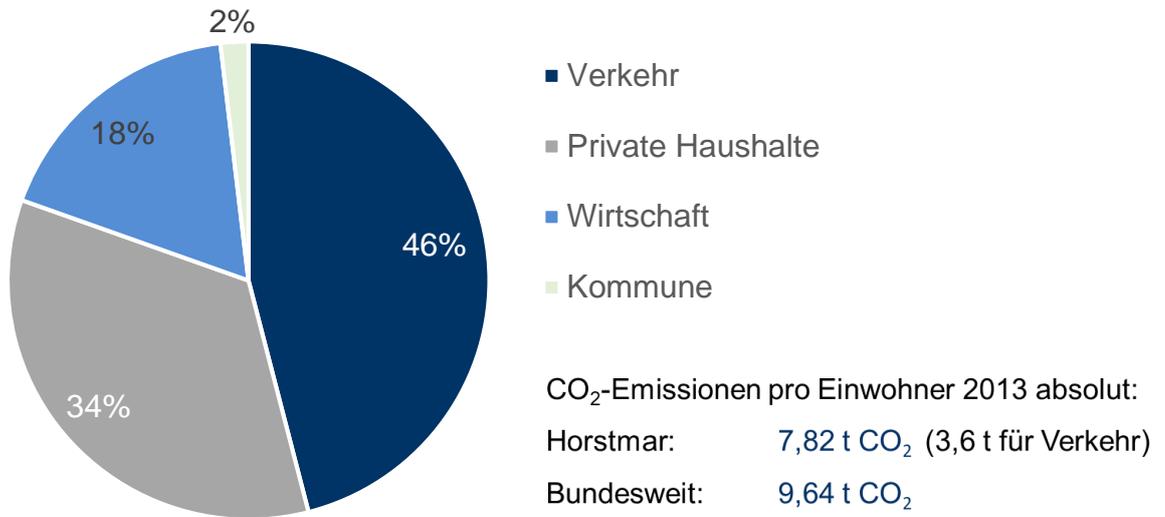


Abbildung 10 - CO₂-Emissionen nach Sektoren [MWh/a] in Horstmar

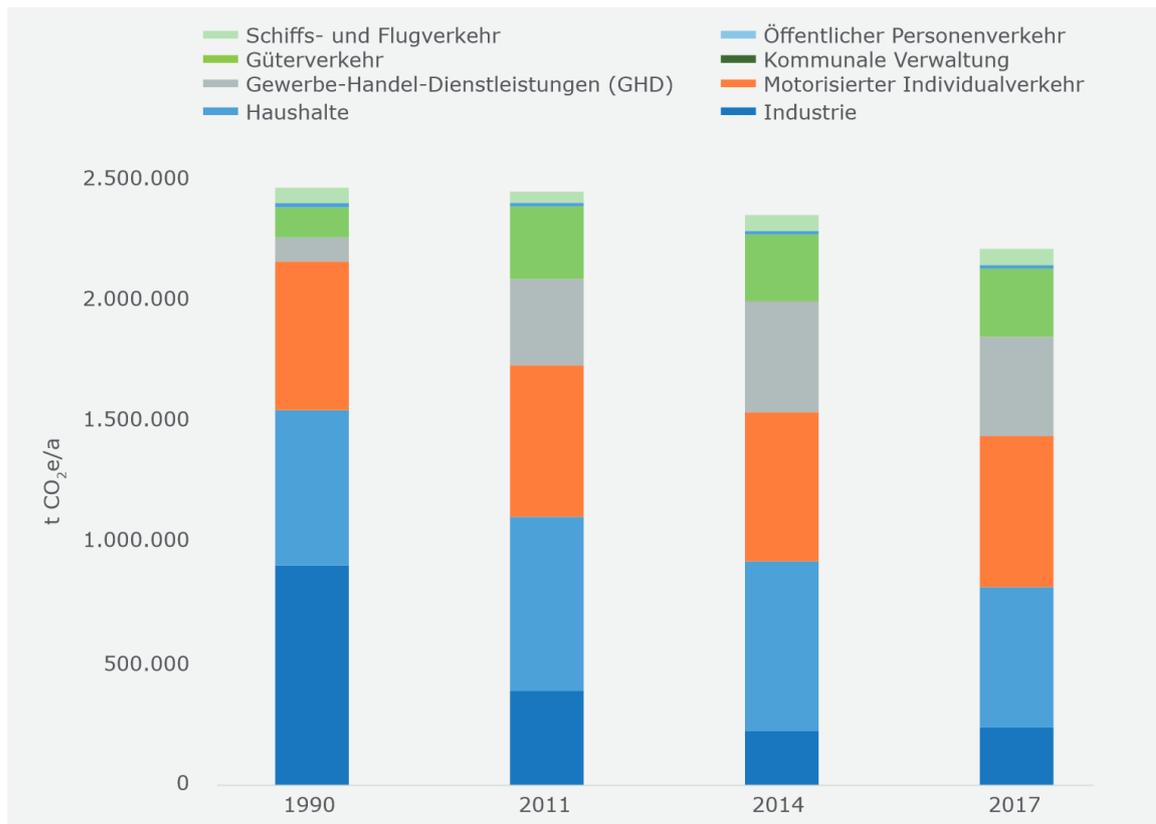


Abbildung 11 - CO₂-Emissionen im Kreis Steinfurt nach Sektoren in den letzten Jahrzehnten [1]

3.3. Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit

Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Somit beinhaltet jede Wegekette, die bspw. mit dem Pkw oder dem ÖPNV gemacht wird, auch Wege zu Fuß. Das Zufußgehen ist die älteste und natürlichste Art der Fortbewegung und somit Kernelement eines gesundheitsschonenden, umweltverträglichen Verkehrssystems. Zufußgehende sind die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Kommt es zu Unfällen, sind sie schnell die Leidtragenden. Sie besitzen demnach ein besonderes Schutzbedürfnis, auch wenn ihnen regelmäßig der geringste Flächenanteil am Straßenraum zugewiesen ist.

Die Anforderung des Fußverkehrs an die Infrastruktur sind vielfältig. Dabei darf niemand von der Nutzung von Gehwegen ausgeschlossen werden. Das gilt gleichermaßen für den „Otto-Normal-Verbraucher“ wie für Senior*innen, Familien mit Kinderwagen, Kinder, Joggende oder mobilitätseingeschränkte Personen. Gerade für Letztere ist die flächendeckende Nutzbarkeit der Infrastruktur besonders wichtig. Für Mobilitätseingeschränkte kann ein kleines Hindernis bereits einen großen Aufwand bedeuten. Im Allgemeinen hat der Fußverkehr, auch aufgrund von Vernachlässigungen durch Planung in den letzten Jahrzehnten, daher besonderen Förderbedarf. Neben der Optimierung der Infrastruktur bedarf es auch einer höheren Gewichtung des Fußverkehrs innerhalb gesamtstädtischer Verkehrssysteme.

Wesentliche Ergebnisse der Beteiligung

Die Umfrage im Rahmen der Beteiligung hat ergeben, dass sich die Horstmarer Bevölkerung im Fußverkehr grundsätzlich sicher fühlt. Mehr als 80 % haben dabei „sicher“ oder „sehr sicher“ angegeben. Darüber hinaus gehende Optimierungsbedarfe werden vor allem im Bereich der Beleuchtung auf Gehwegen und der Befreiung der Gehwege von parkenden Autos gesehen. Auch bei der Errichtung von Querungshilfen sieht die Bevölkerung noch Handlungsbedarf. Im Vergleich zu anderen Verkehrsarten wird die Bedeutung von Handlungen im Bereich des Fußverkehrs jedoch nicht besonders hoch eingeschätzt. Nur 17 % der Befragten gaben an, im Mobilitätskonzept die zentrale Botschaft lesen zu wollen, dass bessere Bedingungen für den Fußverkehr geschaffen werden. Das entspricht Platz 7 von 10.

Wie sehen Sie den Fußverkehr der Zukunft in Horstmar – Welche Prioritäten verfolgen Sie? (maximal 3 Antworten)



Abbildung 12 - Umfrageergebnisse: Prioritäten im Fußverkehr

Die Teilnehmenden hatten zudem die Möglichkeit, eigene individuelle Anregungen zu äußern. Diese wurden zur Aufbereitung thematisch sortiert. Es lassen sich die folgenden übergeordneten Themenblöcke im Bereich des Fußverkehrs bilden: ‚Barrieren und Hemmnisse‘, ‚Konflikte mit dem ruhenden Verkehr‘ und ‚sichere Querungsmöglichkeiten‘. Diese Blöcke waren maßgebend für die Prioritätenbildung in der Bestandsanalyse des Fußverkehrs und der Strukturierung der Begehungen.

Im Folgenden wird eine Auswahl an Anregungen wiedergegeben. Um einen größtmöglichen Praxisbezug herzustellen und die Bedürfnisse der Bevölkerung zu beachten, wurden die gemachten Anregungen neben den räumlich verorteten Defiziten in der Strukturierung der Begehungen innerhalb Horstmars miteingebracht.

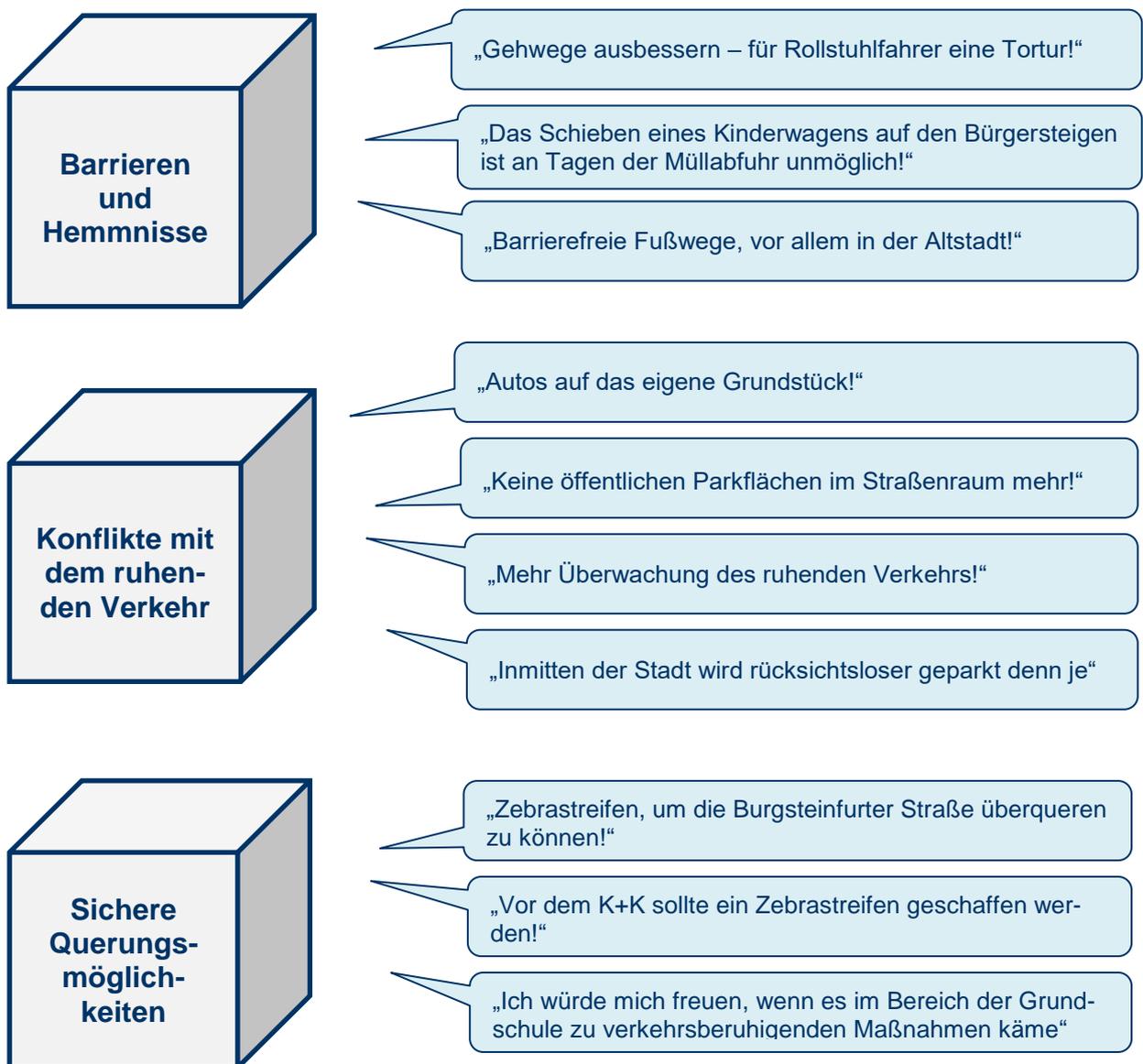


Abbildung 13 - Umfrageergebnisse: Rückmeldungen Fußverkehr Zitate

Struktur

Horstmar weist eine kompakte räumliche Struktur auf. Das gilt für beide Ortsteile, die allerdings aufgrund der räumlichen Distanz zwischen einander fußverkehrstechnisch nicht unmittelbar mit einander verbunden sind. Die Siedlungsbereiche Leer und Horstmar besitzen eine Ausdehnung, die es ermöglicht, nahezu alle Ziele innerhalb zu Fuß zu erreichen. Hierin liegt ein wesentliches Potenzial, da dies bestimmte Wege mit dem motorisierten Verkehr prinzipiell verzichtbar macht. Ein hierarchisches Fußverkehrsnetz gibt es bisher nicht.

Die Fußwegeinfrastruktur ist im Wesentlichen, das heißt in weiten Teilen des Stadtgebietes, in ordentlichem Zustand. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen besteht auch in Wohngebieten, in denen lediglich schmale Fußwege oder Schrammborde vorhanden sind, nicht zwingender Handlungsbedarf. Es wurden jedoch im Rahmen der Begehungen und mit Hilfe der Eingaben der Horstmarer Bevölkerung punktuelle Defizite und Optimierungsbedarfe identifiziert.

Hemmnisse und Barrieren

Eine besondere Problematik für Zufußgehende besteht im historischen Ortskern Horstmars. Hier wird aufgrund der historischen Bausubstanz, der vorhandenen Querschnittsmaße und der grundsätzlichen Freigabe des Straßenraums für den ruhenden Verkehr abseits der Schöppinger Straße / Münsterstraße die Barrierefreiheit nicht gewährleistet. Dies wird im Folgenden anhand von Beispielen erläutert, die sich zu Teilen auch auf weitere Straßen innerhalb des Ortskern übertragen lassen.

Die Kappenbergerstraße ist ein gutes Beispiel für verschiedene Straßen des Ortskerns (siehe Abbildung 14). Die verfügbaren Querschnittsbreiten (ca. 5,5 m bis 6,0 m) sind insgesamt nicht für die Trennung von Fahrbahn und Nebenanlage geeignet. Es sind sogenannte Schrammborde vorhanden, die sich jedoch nicht zum Zufußgehen eignen. Zugleich ist hier jedoch kein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, der das Betreten der Fahrbahn durch Zufußgehende erlauben würde. Dies entspricht zwar bereits dem faktischen Nutzungsverhalten, bei dem Begegnungsfall mit dem Pkw-Verkehr entsteht hierdurch jedoch ein erhebliches Sicherheitsrisiko für ausweichende Zufußgehende. Hinzu kommt, dass die Häuserfluchten in der Kappenbergerstraße direkt an die Baukante heranrücken und somit auch ein subjektives Engegefühl auslösen.

Abbildung 15 zeigt einen Ausschnitt des Querschnitts der Straße Südring im Bereich des Borchorster Hofs. Hier gilt der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich. Der vorhandene Querschnitt zwischen den Grundstücken weist wie in den meisten Straßen südlich der Schöppinger Straße / Münsterstraße in etwa 6,5 m auf. Im Fall des Südrings ist die Nebenanlage durch einen Materialwechsel von der Fahrbahn getrennt. Die vorhandene Pflasterung der nicht separierten Nebenanlage entspricht nicht dem Stand der Technik und ist augenscheinlich historisch gewachsen. Obgleich hieraus ein hoher städtebaulicher Wert hervorgeht, ist die Pflasterung aus Gründen der Barrierefreiheit nicht tauglich. Das Ausweichen auf die Fahrbahn für alle, die auf die Berollbarkeit des Untergrunds oder andere Arten der Barrierefreiheit angewiesen sind, liegt nahe. In Verbindung mit der erlaubten Geschwindigkeit, dem geringen Platz auf der Fahrbahn und der Kurvensituation können hier schnell gefährliche Situationen entstehen.



Abbildung 14 - Ausschnitt Kappenbergerstraße



Abbildung 15 - Ausschnitt Südring

Auch außerhalb des Ortskerns konnten stellenweisen Defizite in der Fußverkehrsinfrastruktur ausgemacht werden. Handlungsbedarf steht grundsätzlich vor allem da, wo dem Fußverkehr eine erhöhte Bedeutung zu kommt, oder er gar keine Führung besitzt und somit wesentlichen Sicherheitsrisiken ausgeliefert ist. Beides ist im Fall der Warnsveldallee zwischen K+K und dem Wohnquartier Erlenstraße der Fall. Hier wurde eine Art Schutzstreifen für den Fußverkehr errichtet (siehe Abbildung 16). Diese Art der Fußverkehrsführung ist weder empfehlenswert noch zulässig. Nach Auskunft der Verwaltung dient er nur als Übergangslösung bis zu Umsetzung der bereits angestellten Planungen für die Warnsveldallee. Diesbezüglich empfiehlt das Mobilitätskonzept die schnellstmögliche Ausführung der Planung.



Abbildung 16 - Ausschnitt Warnsveldallee

Konflikte mit dem ruhenden Verkehr

Der Fußverkehr wird in Horstmar insbesondere im Ortskern weiter durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt. Dafür lassen sich zahlreiche Beispiele finden (siehe Abbildung 17).

Das Parken in den Nebenstraßen der Schöppinger Straße / Münsterstraße erfolgt ungeordnet und zu weiten Teilen so, dass noch genug Platz auf der Fahrbahn ist, den parkenden Pkw mit einem anderen Kfz zu passieren. Was zunächst ordnungsgemäß anmutet, geht jedoch aufgrund der geringen Querschnittsbreiten nur durch das vollständige Beparken der Fußwege und somit in nahezu jedem Fall zu Lasten des Fußverkehrs. Hierin liegt eine große Herausforderung des Mobilitätskonzepts, eine verträgliche Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden zu entwickeln. Die beiden Hauptfaktoren für das Blockieren von Gehwegen, die es im Zuge des Konzepts anzugehen gilt, sind das Fehlverhalten der Nutzenden (Parkenden) und die Optimierung der Steuerung.



Abbildung 17 - Einschränkung des Fußverkehrs: Parken in der Innenstadt

Sichere Querungsmöglichkeiten

Im Rahmen der Beteiligung wurde als dritter Themenblock die Errichtung angemessener Querungshilfen angeregt. Auf Basis dessen wurde das Stadtgebiet nach entsprechenden Schwachstellen und Sicherheitsdefiziten bei Queren von Fahrbahnen untersucht. Das betraf unter anderem auch die Anregungen auf dem Abschnitt Drostenkämpchen am Gymnasium Arnoldinum / Kindergarten St. Josef sowie zum Bereich Schulstraße an der Astrid-Lindgren-Schule. Diese wurden hinsichtlich der Gefahrensituation für den Fußverkehr geprüft.

Beide Straßen befinden sich innerhalb einer Tempo-30-Zone und weisen einen relativ geraden Verlauf mit ausreichenden Nebenanlagen auf. Das Drostenkämpchen hat mit ca. 6,5 m eine etwas breitere Fahrbahn als die Schulstraße mit 5,5 m. Trotz des erhöhten Fußverkehrsaufkommens durch die jeweils vorhandenen Bildungseinrichtungen sind keine erkennbaren Querungshilfen vorhanden. Zu Verkehrsberuhigung sind auf der Schulstraße Baumbeete in regelmäßigen Abständen beidseitig versetzt auf der Fahrbahn. Im Drostenkämpchen wurden hier zwei mobile Baumkübel zur Schaffung einer Engstelle genutzt.

Subsumierend wird der Schluss gezogen, dass in beiden Bereichen aufgrund des geraden Verlaufs der Straßen und der damit einhergehenden Begünstigung erhöhter Geschwindigkeiten sowie wegen der hohen Bedeutung des Fußverkehrs Handlungsbedarf besteht, um das Queren der Fahrbahnen verbessern. Ob und welche Form der Querungshilfe hier Abhilfe schafft, wird im Zug der Maßnahmenentwicklung geklärt.

Eine bedenklichere Situation befindet sich im Bereich des K+K an der Warnsveldallee vor. Die Lage am Knoten Warnsveldallee / Koppelstraße (L580) begünstigt zwar die Erreichbarkeit des Nahversorgers mit dem MIV. Die derzeitige Situation für den Fußverkehr wird jedoch als unzureichend bewertet. Um den Nahversorger aus westlicher bzw. aus nördlicher Richtung zu erreichen, befindet sich eine Querungsmöglichkeit der Koppelstraße am Kreisverkehr Koppelstraße /Eichendorffstraße /



Abbildung 18 - Ausschnitt Drostenkämpchen



Abbildung 19 - Ausschnitt Schulstraße

Fürstenwiese in Form einer Mittelinsel. Eine weitere Möglichkeit liegt nördlich ca. 500 m entfernt in der Zufahrt zum Koppelfeld. Hier wurde eine lichtzeichensignalisierte Fußgängerschutzanlage (FSA) errichtet. Gegenüber der Warnsveldallee verläuft ein inoffizieller Fußweg (Trampelpfad) zum Schwalbenweg. Viele Zufußgehende nutzen diesen Trampelpfad als direkten Weg zum K+K, auch weil sie sich hierdurch ein Zeitersparnis gegenüber dem Umweg über die befestigten Straßen Fürstenwiese und Koppelstraße ergibt.

Der Bewertung durch das Mobilitätskonzept nach stellt dieser Weg eine entscheidende und direkte Erschließung für Fußverkehre aus dem nördlich gelegenen Wohngebiet Fürstenwiese / Im Koppelfeld / Schwalbenweg dar. In Folge dieser Bewertung ist die vorhandene Querungssituation an der Einmündung des Pfades nicht ausreichend. Zufußgehende überqueren hier ungesichert die Koppelstraße. Diese Stelle ist in der Unfalldatenbank der Stadt Horstmar bereits benannt. Darüber hinaus fehlt nach dem Querungsvorgang in der Einmündung der Warnsveldallee linksseitig eine angemessene Nebenanlage und rechtsseitig eine direkte Zuwegung zum gemeinsamen Geh- und Radweg.



Abbildung 20 - Situation Fußverkehr am Knoten Warnsveldallee / Koppelstraße

Gänzlich anders zu bewerten ist die Gestaltung der Ortsdurchfahrt in Leer. Hier wurde im Rahmen einer Straßenbaumaßnahme der Straßenraum der Dorfstraße zwischen Naher Weg und Burgsteinfurter Straße umgestaltet.

Mit Blick auf künftige Maßnahmen verstehen sich die vorgenommenen Änderungen als Musterbeispiel. Die Dorfstraße wird beidseitig von gepflasterten, ausreichend breiten Fußwegen flankiert. Im Bereich der Geschwister-Buller-Straße können Zufußgehende die Dorfstraße in Richtung Kirche auf einem Fußgängerüberweg (FGÜ) queren. Die Tempo-30-Regelung ist zudem der Verkehrssicherheit und dem Komfort für Zufußgehende und Radfahrende beiträglich. Auch die Gestaltung der Separation ist für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, angemessen flach.



Abbildung 21 - FGÜ über die Dorfstraßen im Bereich der Kirche und Ausschnitt Dorfstraße Leer im Knoten Schorlemer Straße

Fazit der Bestandsanalyse im Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit

Entsprechend dem typischen Bild einer kleinen Gemeinde im ländlichen Raum besitzt der Fußverkehr keine allzu große Bedeutung. Das haben auch die Ergebnisse der Beteiligung gezeigt. Die Teilnehmenden haben der Bearbeitung fußverkehrsrelevanter Belange nicht die oberste Priorität beigemessen. Gleichzeitig steht mit dem demografischen Wandel eine gesellschaftliche Entwicklung und Herausforderung an, dem sich die Verkehrsplanung im Sinne von langfristig strategischem Handeln stellen muss. Dies zugrunde gelegt sind die Belange des Fußverkehrs künftig in Abwägungsentscheidungen höher zu gewichten und die Fußwegeinfrastruktur frühzeitig zu verbessern.

Insgesamt ist die Qualität des Fußverkehrs auf das gesamte Stadtgebiet gesehen als ordentlich bewertet worden. Es wurden jedoch einige Schwachstellen identifiziert. Dabei wurden im Wesentlichen Defizite in der Barrierefreiheit festgestellt, die in der Beschaffenheit der Gehwege und in Hindernissen durch den ruhenden Verkehr entstehen. Diesbezügliche Häufungen treten besonders im historischen Viereck auf, wo der Fußverkehr aufgrund der zentrumstypischen Nutzungen eine besondere Bedeutung besitzt. Hier gilt es den Zielkonflikt zwischen dem Erhalt der städtebaulichen Gestalt, die besonders durch die historische Bausubstanz geprägt wird, und der Schaffung einer angemessenen Verkehrsqualität für Zufußgehenden hinsichtlich Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit zu lösen. Als Anknüpfungspunkt und Paradebeispiel wurde die Dorfstraße in Leer vorgestellt, welche die Bedürfnisse des Fußverkehrs angemessen befriedigt.

Handlungsfeld Fußverkehr: Big Points

- Neu gestaltete Ortsdurchfahrt in Leer als **Positivbeispiel**
- Defizite im Kernbereich hinsichtlich der **Barrierefreiheit** aufgrund historischer Bauweise
- **Konflikte** des Fußverkehrs mit ruhendem MIV
- Optimierungsbedarfe hinsichtlich sicherer Querungsmöglichkeiten
- **Keine hohe Priorität** des zukünftigen Fußverkehrs bei den Befragten

3.4. Handlungsfeld Radverkehr

In den letzten Jahren hat das Fahrrad nicht zuletzt durch den Klimawandel und die Corona-Pandemie bundesweit einen Aufschwung erlebt. Dabei ist das Fahrrad die zweite Säule der Nahmobilität neben dem Fußverkehr und gemeinsam mit dem ÖPNV als Hauptbestandteil des Umweltverbundes eine entscheidende Stellschraube für die Veränderung individueller Mobilitätsmuster. Für eine Gemeinde des erweiterten Münsterlandes besitzt Horstmar eine vergleichsweise bewegte Topografie. Nichtsdestotrotz besitzt der Radverkehr hier eine hohe Bedeutung, was durch den Modal-Split-Anteil (24 %) und insbesondere die hohe Fahrrad- (72 %) und Elektro-Fahrrad-Verfügbarkeit (52%) belegt wird (siehe Kapitel 3.2).

Horstmar besitzt räumlich betrachtet gute Voraussetzung für eine gesamtstädtisch fahrradaffine Mobilität. Neben der Topografie sind hier insbesondere räumliche Distanzen ausschlaggebend. In Abbildung 22 liegen um die beiden Ortskerne von Horstmar und Leer jeweils Radien der mittleren Wegelängen für die Verkehrsmittel der Nahmobilität. Gemeinsam bilden die Mittelpunkte ein dualzentrisches Netz, in dem von nahezu jedem anderen Punkt im Stadtgebiet einer der beiden Orte gut erreicht werden kann.

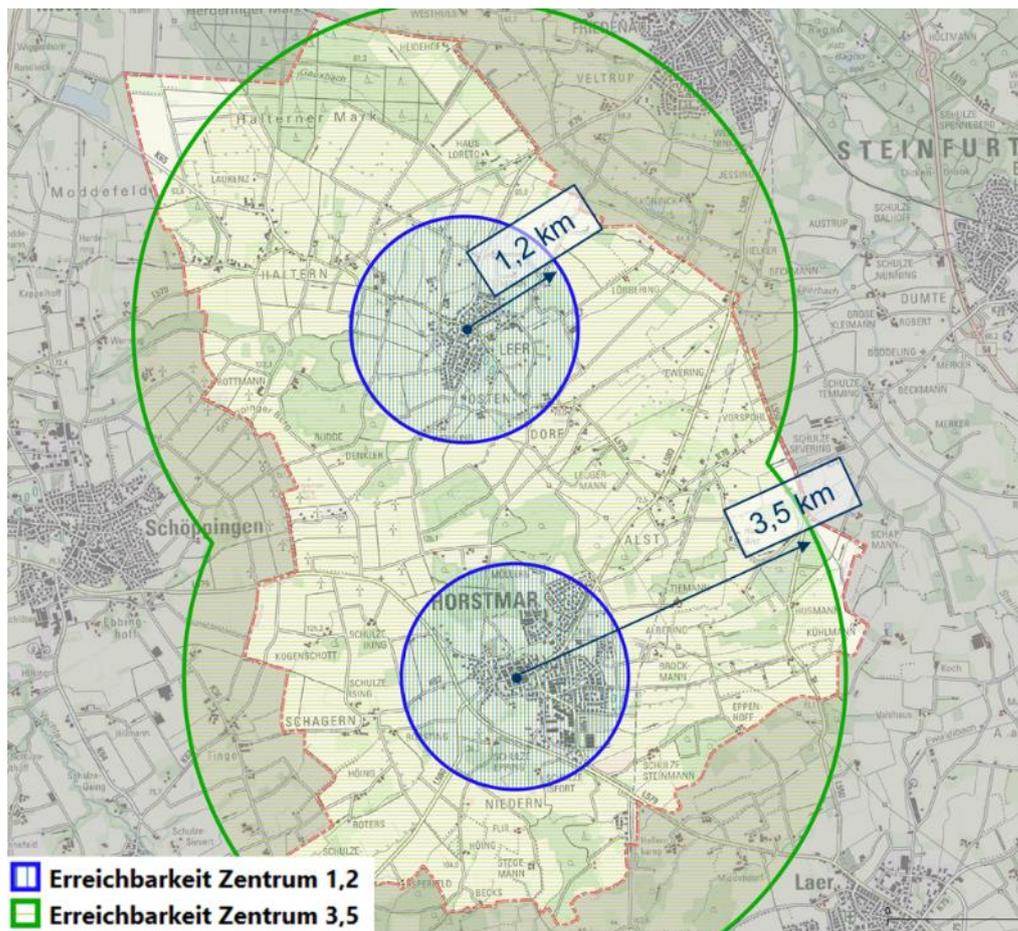


Abbildung 22 - Erreichbarkeit der gedachten Mittelpunkte Horstmar und Leer auf Basis mittlerer Wegelängen für den Fuß- und den Radverkehr

Ein städtisch geplantes Radverkehrsnetz ist derzeit noch nicht vorhanden. Ersatzweise dient als geltender Stand die kreisweite Planung aus dem Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt von 2020. Hierin wird nach Haupt-/Velorouten und Nebenrouten unterschieden. Demnach werden in Horstmar Velo- und / oder Hauptrouten entlang der L570, der L580 und zwischen Bahnhofstraße und Stadtgrenze entlang der L579 geführt. Nebenrouten sind zudem entlang der Burgsteinfurter Straße und dem Naher Weg in Leer sowie entlang der L579 und der K62 vorgesehen. Außerdem besitzt Horstmar mit der durchs Stadtgebiet verlaufenden Radbahn direkte Anbindung an einen hochwertigen Komfort-Radweg. Die Route vernetzt die Region zwischen Rheine und Coesfeld, indem sie zwischen Steinfurt und Billerbeck auf einer ehemaligen Bahnstrecke verläuft. Durch verschiedene, sehenswerte Ziele besitzt sie Tourismuscharakter.

In der Netzbetrachtung wurden Lücken und Optimierungspotenziale identifiziert. Die Art der Routenführung entspricht dem klassischen Vorgehen bei räumlich übergeordneten Planungen, die wichtige Radverkehrsrouten oft aus praktischen Gründen entlang der klassifizierten Hauptstraßen führen. Das ist aus fachlicher Sicht differenziert zu bewerten. Für dieses Vorgehen spricht, dass sie oft direkte Verbindungen darstellen und entlang der Hauptstraßen regelmäßig, jedoch nicht flächendeckend bereits ordentliche Radverkehrsführungen vorhanden sind. Dagegen spricht, dass bei baulichen Änderungen und Aufwertungen die Straßenbaulast nicht in den Händen der Stadt liegt. Außerdem sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen oft auf Basis veralteter Richtlinien und insbesondere zu schmalen Mindestbreiten geplant. Die geringe Fläche, die außerorts häufig noch mit dem Gegenverkehr und dem Fußverkehr geteilt wird, geht in der Regel zu Lasten des Komforts. In diesem Zusammenhang ist zudem die Emissionslage durch Lärm und Abgase, der der Radverkehr hier ausgesetzt ist, anzuführen. Radfahrende fahren in der Regel lieber abseits der Hauptstraßen, wo das subjektive Sicherheitsgefühl größer ist als in direkter Nähe zu stark durch den motorisierten Verkehr belasteten Straßen.

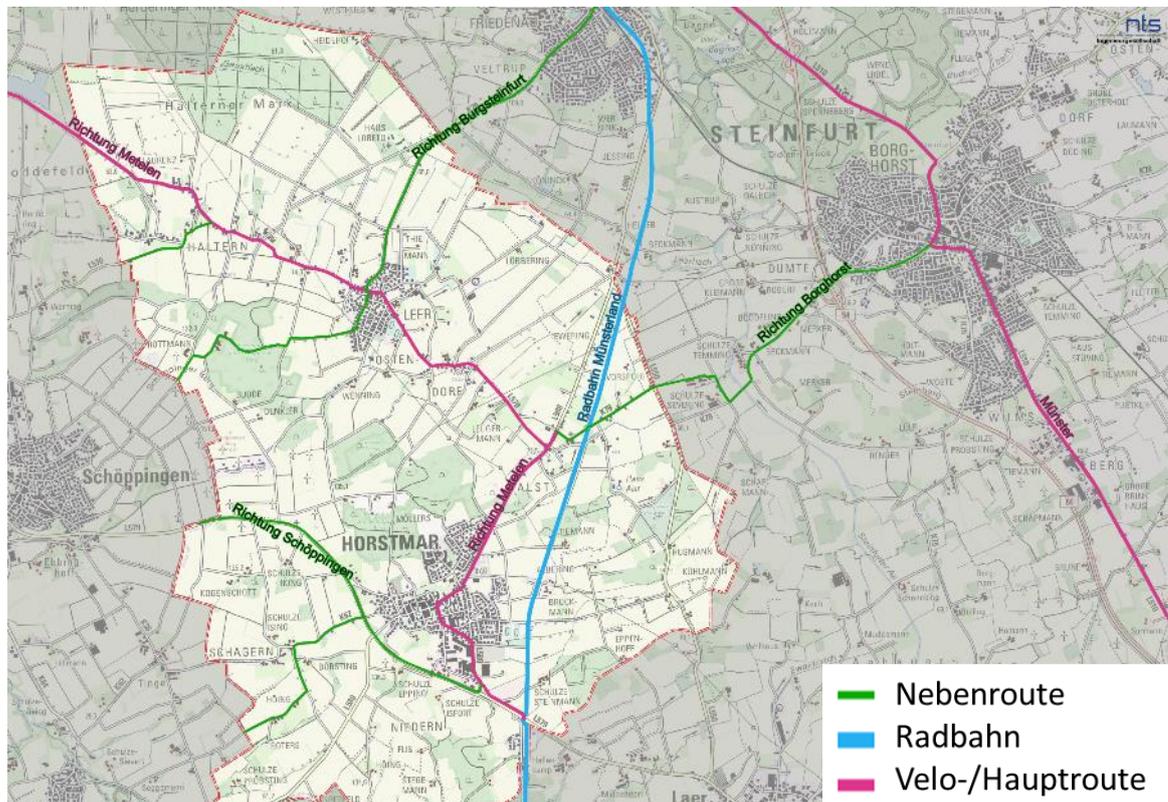


Abbildung 23 - Auszug des geplanten Radverkehrsnetzes des Kreises Steinfurt für Horstmar

Wesentliche Ergebnisse der Beteiligung

Radverkehr soll den Meinungen der Umfrageteilnehmenden nach oben auf der Prioritätenliste stehen. Bei der Frage nach der gewünschten zentralen Botschaft des Mobilitätskonzepts rangiert das Fahrrad auf Platz eins. Mit 39 % wollen mehr als ein Drittel der Teilnehmenden im Konzept lesen, dass bessere Bedingungen für den Radverkehr geschaffen werden. Das zeigt einerseits das Maß an Bereitschaft und den Wunsch, Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen, sowie andererseits, dass die Bedingungen aus Sicht der Nutzenden noch ausbaufähig sind. Hierin liegt vermutlich ein Grund für die im Vergleich zur Fahrradverfügbarkeit eher geringe Fahrradnutzung in Horstmar. Lediglich 38 % der Befragten nutzen ihr Fahrrad wöchentlich oder täglich. Fast genauso viele steigen hingegen fast nie auf das Rad (36 %). Dagegen spricht, dass sich mehr als 70 % der Befragten innerhalb Horstmars sicher oder sehr sicher fühlen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass diesbezügliche Angaben derjenigen, die ihr Fahrrad fast nie nutzen, die Ergebnisse inhaltlich verzerren können. Ein anderer Grund für den hohen Anteil an Geringnutzenden kann die demographische Zusammensetzung der Stichprobe sein, die einen bedeutenden Anteil von Menschen über 50 beinhaltet (47 %, siehe Kapitel 2.3).

Die Umfrageteilnehmenden wurden neben den individuellen Nutzungsmustern auch in Bezug auf eine eigene Prioritäten- setzung für die Radverkehrsplanung befragt. Hier gab der überwiegende Teil mit 71 % an, dem Ausbau des Radwegenetzes prioritäre Bedeutung beizumessen. Aus dieser Aussage können bereits erste Handlungsaufträge für die Verwaltung und das Mobilitätskonzept abgeleitet werden. Abseits dessen wünschen sie die Teilnehmenden den Vorrang gegenüber

Wie oft nutzen Sie das eigene Fahrrad?

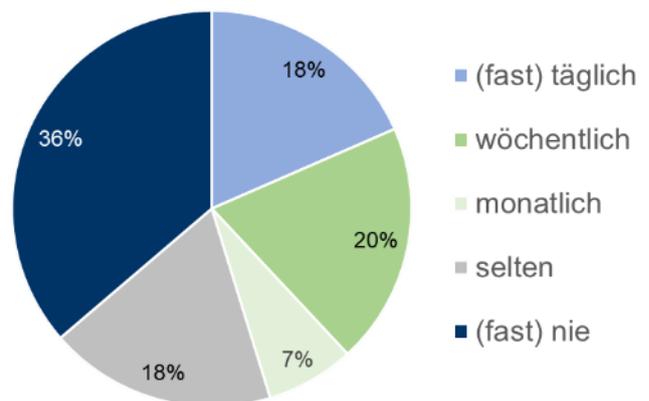


Abbildung 24 - Umfrageergebnisse: Fahrradnutzung

Wie sehen Sie den Radverkehr der Zukunft in Horstmar – Welche Prioritäten verfolgen Sie? (maximal 3 Antworten)



Abbildung 25 - Umfrageergebnisse: Prioritäten im Radverkehr

dem Autoverkehr (36 %) und zudem konkret die Einführung von Fahrradstraßen (30 %). Auch die Errichtung einer Ladeinfrastruktur und die Erweiterung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist für die Bevölkerung relevant.

Die inhaltlichen Anregungen der Umfrageteilnehmenden sind nahezu ausschließlich bereits mit räumlich verorteten Vorstellungen versehen. Diese Wünsche beziehen sich überwiegend auf die Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur. Inhaltlich geht es insbesondere um die Radverkehrsrouten Richtung Borghorst und Eggerode sowie entlang der durch Horstmar verlaufenden Bahnhofstraße / Koppelstraße. Im Folgenden wird eine Auswahl an Anregungen wiedergegeben. Weitere einzelne Anregungen, die in Abbildung 26 nicht mit aufgeführt sind, betrafen Anliegen hinsichtlich Fahrradabstellanlagen oder empfahlen auch, nichts zu verändern.

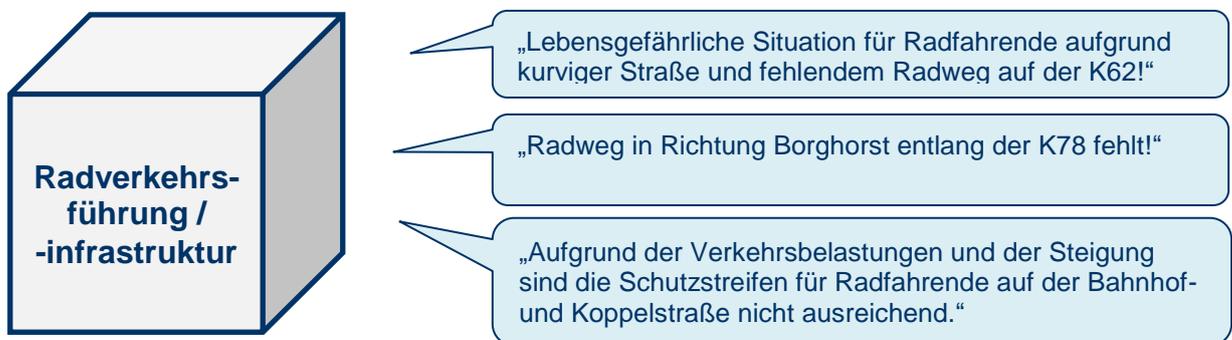


Abbildung 26 - Umfrageergebnisse: Rückmeldungen Radverkehr Zitate

Radverkehrsinfrastruktur

Im Bereich des Radverkehrs ist ein Hauptbestandteil der Analyse die Erhebung der Radverkehrsführungsformen. Dabei wurden alle relevanten Strecken auf Basis des Planungsstands zum Radverkehrsnetz des Kreises Steinfurt erhoben und die Radverkehrsführungen kategorisiert. Abbildung 27 visualisiert die Ergebnisse.

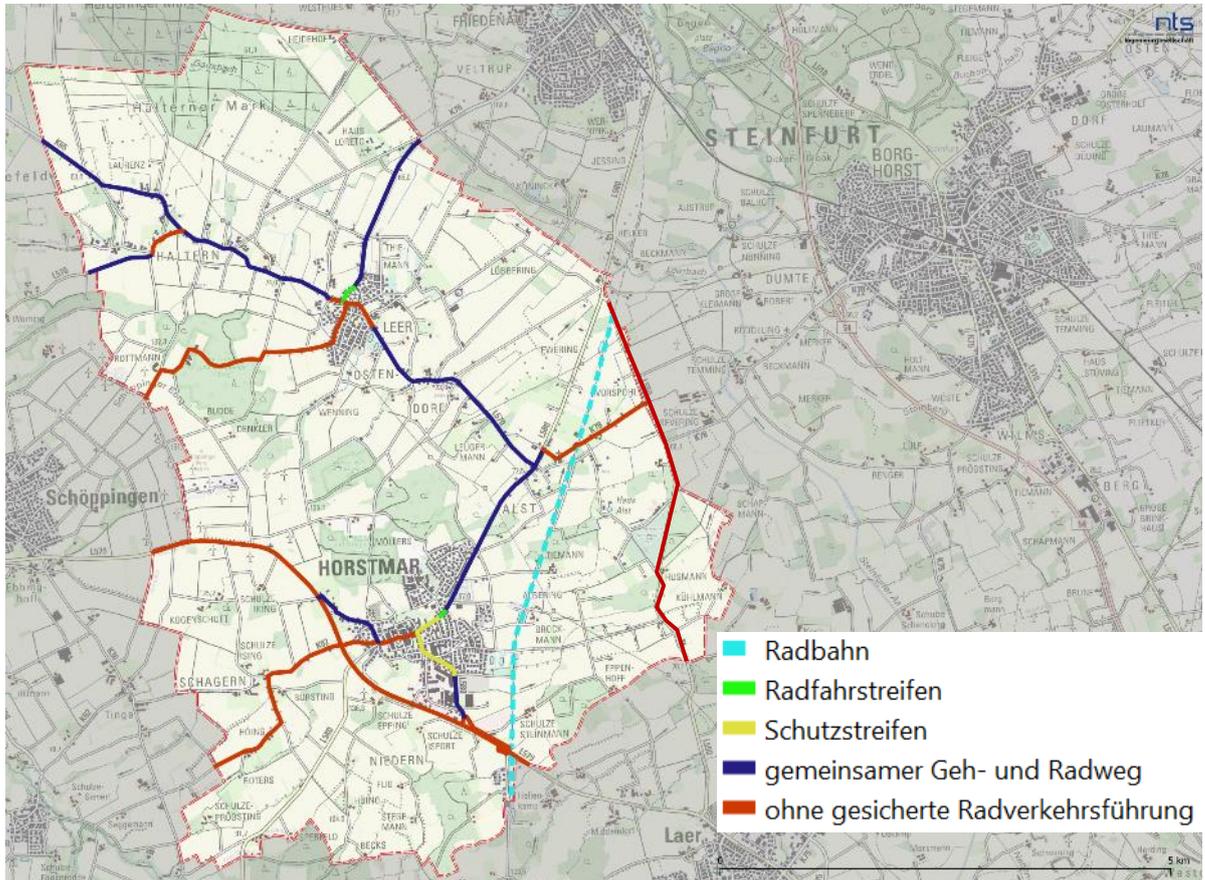


Abbildung 27 - Analyseergebnis: Radverkehrsführungsformen an Strecken des RVK des Kreises Steinfurt

Im Rahmen erster Recherchen zur Radverkehrsinfrastruktur in Horstmar ragt zunächst vor allen anderen Routen die Radbahn Münsterland hervor. Der Radweg zwischen Rheine und Coesfeld stellt auf dem Abschnitt von Rheine bis Billerbeck-Lutum ein Paradebeispiel für die Umnutzung still gelegter Bahntrassen dar. 2013 wurde sie in drei Bauabschnitten fertiggestellt. In Horstmar kann sie seit 2012 vom Radverkehr genutzt werden.

Im gesamten Verlauf besitzt die Strecke eine Breite von mindestens 3 m und ist fahrbahnbegleitend mit durgezogenen Breitstrichen markiert. Darüber hinaus befinden sich in regelmäßigen Abständen Pausenmöglichkeiten und kleinere Servicevorrichtungen wie eine Werkzeug-Steere. Durch den geraden und ebenen Verlauf ohne Steigungen werden Potenziale der ehemaligen Bahnstrecke ausge-

nutzt, die den Radfahrenden hier großen Komfort bieten. Damit ist sie sowohl für Pendelnde in Richtung Steinfurt und Coesfeld als auch für touristische Zwecke sehr attraktiv. Innerhalb von Horstmar ist sie dabei als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt. Hier unterscheidet sich die verkehrsrechtliche Ausweisung bspw. zum Abschnitt in Steinfurt, wo sie als Fahrradstraße und somit an Kreuzungen gegenüber dem motorisierten Verkehr bevorrechtigt geführt wird. Grundsätzlich ist dieses Vorgehen zur Förderung des Radverkehrs empfehlenswert. Auch die überörtliche Vereinheitlichung der verkehrsrechtlichen Ausweisung ist grundsätzlich wünschenswert. Die Stadt Horstmar hat sich jedoch im Rahmen des Planungsprozesses der Radbahn bewusst gegen die Anordnung einer Fahrradstraße entschieden und die Bevorrechtigung der übergeordneten Straßen an Knoten beibehalten. Das ist über den Verlauf durchs Stadtgebiet insgesamt drei Mal der Fall (Niedern / Am Bahnhof, Borghorster Weg, L550). Als Grund für die Entscheidung wurde im Zuge der Abwägung den Belangen der Verkehrssicherheit Vorrang gegenüber dem Komfort eingeräumt. Diese Entscheidung ist aus fachlicher Sicht nachvollziehbar.

Insgesamt ist die Radbahn ein Good-Practice-Beispiel für gelungene, überörtliche Radverkehrsrouten. Die Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs an Kreuzungen ist mit Blick auf die Begründung aus dem Planungsprozess in der Bewertung hinnehmbar. Optimierungsbedarfe bestehen lediglich in der Wegweisung zu Velo- und Nebenrouten und in der Hinführung zur Radbahn innerhalb des Stadtgebiets.



Abbildung 28 - Ausschnitte Radbahn Münsterland

Positiv zu erwähnen sind zudem die Bürgerradwege entlang der L 570. Diese wurden auf Grundlage der Initiative der Anwohnenden in den Bauernschaften Alst, Ostendorf und Haltern geschaffen. Andere Bereiche in Horstmar weisen noch erhebliche Optimierungsbedarfe auf. Der Blick auf Abbildung 27 verdeutlicht, dass zwei Führungsformen innerhalb des Stadtgebiets dominieren. Neben dem hier nicht aufgeführten Mischverkehr in Neben- und Wohnstraßen fahren Radfahrende vor allem auf gemeinsamen Geh- und Radwegen. Außerorts entspricht dies dem gängigen Standard und wird als vorerst ausreichend bewertet. Innerhalb bebauter Bereich betrifft dies Wege entlang der Bahnhofstraße im Bereich des Gewerbegebietes und entlang der Schöppinger Straße zwischen Darfelder Straße und L 579. Da insbesondere in Wohngebieten der Fußverkehr eine größere Bedeutung als außerorts besitzt, sind gemeinsame Geh-/Radweg hier nicht optimal.



Abbildung 29 - Ausschnitt K 62 in Richtung Eggerode



Abbildung 30 - Ausschnitt: Schutzstreifen auf der Bahnhofstraße



Abbildung 31 - Ausschnitt Dorfstraße Leer

Zum wird deutlich, dass auf vielen Strecken noch keine angemessene, gesicherte Radverkehrsführung besteht. Das betrifft bspw. Abschnitte der L 579. Der Radverkehr wird hier auf dem fahrbahnbegleitenden Standstreifen bei hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs geführt. Alternativ besteht die Möglichkeit nördlich des Siedlungsbereichs über das abgesetzte aber parallel verlaufende Antoniuspädchen auf wassergebundener Decke zu fahren. Zwischen der Abfahrt Schulze Inking und der Stadtgrenze und südlich sowie östlich des Siedlungsbereichs besteht diese Möglichkeit jedoch nicht.

Ein weiteres Defizit hinsichtlich einer angemessenen Radverkehrsführung besteht in Leer entlang der Dorfstraße östlich des gedachten Dorfmittelpunktes. Hier fahren Radfahrende zwar auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg, jedoch ist dieser in schlechtem baulichen Zustand (siehe Abbildung 31). Der Komfort für den Rad- und den Fußverkehr sind sehr gering. Mitunter wird hierdurch auch das Ausweichen von Radfahrenden auf die Fahrbahn begünstigt.

Unzureichend ist auch die Situation der Radfahrenden auf der K62 Schagern (siehe Abbildung 29), welche unter anderem im Rahmen der Beteiligung zurückgemeldet wurde. Hier fährt der Radverkehr im Mischverkehr ungesichert. Aufgrund der insgesamt schmalen Querschnittsbreiten, nicht vorhandenen Seitenstreifen und dem kurvigen Verlauf besteht hier ein wesentliches Sicherheitsrisiko. Mit Blick auf die Erreichbarkeit von Eggerode und die Möglichkeit, über Eggerode Schöppingen zu erreichen, stellt dieser Bereich ein wesentliches Defizit dar, für das Handlungsbedarf besteht.

Innerhalb Horstmars stellt die Bahnhofstraße und die Koppelstraße eine wichtige Strecke zur Aufnahme und Bündelung der quartierlichen Radverkehre dar. Hier sind beidseitig Schutzstreifen vorhanden. Schutzstreifen sind für weite Teile der Bevölkerung nicht intuitiv nutzbar, da nur Wenigen die genaue Bedeutung und die Abgrenzung zum Radfahrstreifen klar ist. Zudem wird durch die Möglichkeit des Kfz-Verkehrs, diese im Bedarfsfall zu befahren, das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden geschwächt. In Horstmar nutzen viele Radfahrende ersatzweise die Gehwege.

Entsprechend der Kategorisierung des RVK des Kreises Steinfurts und dem generellen Vernehmen der planerischen Praxis nach werden Schutzstreifen grundsätzlich nicht als erstrebenswerte Radverkehrsführung gesehen. Sie eignen sich jedoch dort, wo aus Platzgründen keine andere Führungsform des Radverkehrs vorgesehen werden kann und die Bedeutung des Radverkehrs gegenüber der des

Kfz-Verkehrs zurücktritt. Die Schutzstreifen entlang der Koppel- und Bahnhofstraße werden daher im Allgemeinen als folgerichtig bewertet. Nichtsdestotrotz kann aufgrund der aufgezeigten Nutzungsmuster der Radfahrenden und vor dem Hintergrund eines besonderen Förderungsbedarfs des Radverkehrs hier ein Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Fahrradabstellanlagen

Zur Förderung des Radverkehrs sollten sichere, komfortable und gut zugängliche Abstellanlagen in ausreichendem Umfang vorhanden sein. Fahrradfahrer erwarten an bedeutenden Zielen und Attraktionen Abstellanlagen, an die sie ihr Fahrrad sicher anschließen können. Mögliche Standorte sind Einkaufsmöglichkeiten, Gaststätten oder Erholungseinrichtungen und ÖPNV-Punkte. Die Anlagen sollten unkompliziert zu handhaben, beschädigungs- und diebstahlsicher und am besten witterungsgeschützt sein, da sie sonst von Nutzern moderner Elektrofahrräder oder anderer hochwertiger Fahrräder wegen der Diebstahlgefahr nicht angesteuert werden.

Je nach Dauer des Abstellvorgangs und Anzahl der Abstellvorgänge entstehen unterschiedliche Anforderungen an die Abstellanlage. Es gibt darüber hinaus heute eine Vielzahl an unterschiedlichen Ausgestaltungen von Abstellanlagen. Anlehnhalter erfüllen die Grundanforderungen bspw. gut, da ein sicherer Stand des Fahrrads ermöglicht wird und an einen Anlehnhalter in der Regel zwei Fahrräder angelehnt werden können. Durch diese Form ist zusätzlich ein guter Diebstahlschutz gewährleistet, da die Fahrräder mit dem Rahmen und mindestens einem Rad an dem Anlehnhalter anschließbar sind. Vorderhalterungen erfüllen die Anforderungen nicht und werden deshalb nicht empfohlen.

Ein planerisches Konzept mit inhaltlichen und räumlichen Leitlinien hinter den Abstellanlagen gibt es in Horstmar nicht. Insgesamt wirkt die Anordnung der Anlehnbügel noch nicht strukturiert und eher punktuell. Trotzdem wurden im Zuge der letzten Jahre hinsichtlich Fahrradabstellmöglichkeiten Fortschritte gemacht. Sowohl in Horstmar als auch in Leer sind im Zuge von Neugestaltungen angemessene Abstellmöglichkeiten für kürzere Parkvorgänge geschaffen worden. Dies ist zum Beispiel im Bereich der Kirchen, am Kalvarienberg in Leer oder an einigen Bushaltepunkten der Fall. Es gibt jedoch einige an Bereichen, an den Ergänzungen sinnvoll sind. So fehlen angemessene Abstellanlagen bspw. im Bereich der Sportplätze oder vor dem Dorfladen in Leer. Auch qualitativ höherwertige Abstellanlagen für längere Parkvorgänge, die bspw. wettergeschützt und abschließbar sind, gibt es noch nicht.



Abbildung 32 - Gute Beispiele Abstellanlagen (links und mittig), Vorderradhalter (rechts) in Horstmar



Abbildung 33 - Optimierungsbedürftige Abstellanlagen am Dorfladen (oben) und an der Kirche (unten) in Leer



Abbildung 34 - Gute Beispiele Abstellanlagen in Leer

Im Zuge der letzten Jahre hat sich die Nutzung von Lastenrädern nach und nach etabliert. Mit Blick auf die Nutzung von Lastenrädern auch als Alternative für Pkws ist davon auszugehen, dass die Entwicklung noch nicht abgeschlossen ist. So wird es auch möglich, größere Einkäufe und Besorgungen mit dem Lastenrad zu erledigen. Hierfür bedarf es jedoch eines veränderten Platzanspruchs beim Abstellen der Räder. Auch in Horstmar fahren bereits private Lastenräder. Die Voraussetzungen an den Nahversorgern sind hierfür noch nicht gegeben.

Sonstige Radverkehrsförderung

Abseits der infrastrukturellen Bedingungen hat Horstmar in den letzten Jahren ebenfalls einiges für die Förderung des Radverkehrs getan. Die Stadt nimmt jedes Jahr an der Aktion Stadtradeln teil. Diese Kampagne des Netzwerk-Klima-Bündnisses hat bereits bundesweit Anerkennung erfahren und wird vielerorts unterstützt. Sie verfolgt das Ziel, in einem vorgegebenen Zeitraum als Gruppe oder als Einzelner möglichst viele Kilometer mit dem Rad zurückzulegen und dabei die individuellen sowie kommunalen CO₂-Emissionen zu reduzieren. In Horstmar haben 2022 insgesamt 101 Radelnde in zwölf Teams teilgenommen und durch eine geradelte Strecke von 18.710 km beachtliche 3 Tonnen CO₂-Ausstoß vermieden.

Im Jahr 2022 wurden zudem private Käufe von Fahrrädern verschiedener Arten durch den Haushalt der Stadtverwaltung gefördert. Beim Kauf eines Fahrrads beim örtlichen Fahrradfachgeschäft wurden

Zuschüsse von bis zu 100 € pro Rad gewährt. Für Elektro-Fahrräder belief sich der Zuschuss auf 250 € und für Elektro-Lastenräder sogar auf 350 €. Auch Kinder und Lastenanhänger wurden gefördert. Damit verfolgte die Stadt sowohl die Stärkung des örtlichen Radverkehrs als auch des ansässigen Einzelhandels. Diese Aktion wird als durchweg positiv und auch über die Grenzen des Mobilitätskonzepts hinweg als gutes Beispiel für andere Kommunen bewertet.

Fazit der Bestandsanalyse im Handlungsfeld Radverkehr

Der Radverkehr besitzt in Horstmar regionaltypisch eine vergleichsweise hohe Bedeutung. Die Stadt hat in den letzten Jahren verschiedene Aktionen zur Förderung des Radverkehrs initiiert und umgesetzt, die dies unterstreichen. Ebenso verdeutlichen die Kennwerte zum radverkehrsbezogenen Mobilitätsverhalten der Horstmarer Bevölkerung die Relevanz des Radverkehrs. Sie lassen jedoch auch gleichermaßen noch Ausbaupotenzial vermuten. Die Art des Rücklaufs der Beteiligung war für die weitere Bearbeitung besonders hilfreich. Anhand dessen konnten frühzeitig konkrete Fragestellungen zu einzelnen Streckenabschnitten, Führungsformen und Bedarfen aufgetan werden. Wenngleich hierfür ursprünglich das interaktive Kartentool vorgesehen war, wurde durch die zusätzlichen individuellen Anregungen die Relevanz einzelner Bereiche verdeutlicht.

Die Radverkehrsinfrastruktur basiert auf dem Planstand der Netzgestaltung durch den Kreis Steinfurt und ist noch nicht umgesetzt bzw. lückenhaft. Das Netz gilt es im weiteren Prozess auf Potenziale und Alternativen zu prüfen und unter Umständen weiterzuentwickeln. Aufgrund der Fokussierung wichtiger Routen auf die klassifizierten Hauptstraßen sind die Velorouten voraussichtlich an vielen Stellen nur unter größtem Kostenaufwand in gewünschter Qualität umsetzbar. Zudem besteht hier eine Abhängigkeit von den jeweiligen Straßenbaulastträgern. Ebenso wurde bei der Begehung offenbar, dass zur Erreichung eines flächendeckenden Netzes noch Optimierungsbedarf bei Radverkehrsführungsformen bestehen. Es fehlen bspw. Radwege zwischen Schöppingen/Eggerode und Horstmar. Mit der Radbahn gibt es jedoch eine qualitativ hochwertige Verbindung in Richtung Süden und ins nördlich gelegene Steinfurt.

Die Qualität der Abstellanlagen in Horstmar ist im Allgemeinen für kurze bis mittellange Abstellvorgänge bereits gut. Hier gibt es lediglich stellenweise Optimierungsbedarfe, vor allem mit Blick auf längere Abstellvorgänge. Auch in der Quantität kann noch etwas getan werden.

Handlungsfeld Radverkehr: Big Points

- **Optimierungsbedarf bei Radweginfrastruktur**
- Velorouten an vielen Stellen noch nicht in gewünschter Qualität umgesetzt
- Radweg zwischen Horstmar und Schöppingen fehlt
- Abstellanlagen quantitativ und qualitativ mit Ausbaupotenzial
- Zukünftiger Radverkehr hat die **höchste Priorität** bei den Befragten

3.5. Handlungsfeld ÖPNV und Inter-/Multimodalität

Der ÖPNV wird in Wissenschaft und Praxis als Rückgrat des Umweltverbundes gesehen. Daher kommt ihm vor dem Hintergrund von klimapolitischen Zielsetzungen, Verkehrsverlagerungsprinzipien und der Mobilitätswende wesentliche Bedeutung zu. Durch die Verlagerung von mehr Wegen auf den öffentlichen Verkehr können Emissionen reduziert und der CO₂-Ausstoß vermindert werden. Dabei hat insbesondere der ländliche, oft autoaffine Raum großes Potenzial, hierzu einen wichtigen Beitrag zu leisten.

Während in Großstädten der ÖPNV bereits mehr und mehr eine wichtige Rolle spielt und der Anteil an Wegen, die unter anderem mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, steigt [6], sind die Herausforderungen im ländlichen Raum nach wie vor groß. Gründe dafür sind der Bevölkerungsrückgang, der demografische Wandel sowie auch der wirtschaftliche Wohlstand unserer Gesellschaft, in dem der Besitz eines privaten Pkw nahezu zum Standard gehört. Ein Grundangebot mit Bus und Bahn bereitzustellen, war für die Verkehrsunternehmen vor Ort oft nur mit hohem Aufwand und vor allem einem großen Zuschussbedarf zu gewährleisten [7]. Der Schlüssel für die zukünftige Planung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum liegt in differenzierten und bedarfsgerechten Bedienangeboten, die untereinander vernetzt sind und auch längere Wegketten ermöglichen. Dabei ist auch die Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln wie öffentlich bereitgestellten Sharing-Angeboten (bspw. Bike- oder E-Roller) hilfreich. Damit der ÖPNV attraktiv und bedarfsgerecht erscheint, können Haltepunkte des ÖPNV als Übergang zu anderen Verkehrsmitteln gestaltet werden, sodass ein intermodales Mobilitätsverhalten gefördert wird. Hiermit sind Verhaltensmuster gemeint, die die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges miteinschließen.

Die Stadt Horstmar stellt sich somit ähnlichen Herausforderungen, wie viele Mittel- und Kleinstädte des ländlichen Raums. Als Hemmnis ist dabei die fehlende Anbindung an den Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) zu sehen. Der ehemalige Bahnhof Horstmar-Laer spielt in der Geschichte Horstmars eine wichtige Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung. Aufgrund der Stilllegung der Bahnlinie

und der Umnutzung zur Radbahn Münsterland steht jedoch auch langfristig fest, dass das Fehlen einer SPNV-Anbindung anderweitig kompensiert werden muss. Über den straßengebundenen ÖPNV wird Horstmar durch zwei Buslinien mit der Region vernetzt. Diese ermöglichen unter anderem die Erreichbarkeit der Bahnhöfe der Nachbargemeinden Legden und Steinfurt.

Wesentliche Ergebnisse der Beteiligung

Der durch die Mobilitätsuntersuchung des Kreises Steinfurt ermittelte Modal-Split-Anteil des ÖPNV von 6 % legt zunächst den Rückschluss nah, dass der ÖPNV in Horstmar keine besondere Rolle spielt. Da hier jedoch die Nutzung der Gemeinden Horstmar, Laer, Metelen und Ochtrup gemeinsam betrachtet wurde, bedarf es einer differenzierteren Betrachtung der Mobilitätskennwerte. Diese können den Ergebnissen der Beteiligung im Rahmen des Mobilitätskonzepts entnommen werden. Hier haben mehr als 50 % der Umfrageteilnehmenden angegeben, den ÖPNV grundsätzlich zu nutzen. Mit 34 % nutzt ein bedeutender Anteil den ÖPNV allerdings nur selten. Die wöchentlich bis täglichen Nutzenden kommen zusammen auf 10 %, ähnlich viele Umfrageteilnehmende fahren monatlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Zusammensetzung der Ergebnisse lässt darauf schließen, dass der grundsätzliche Bedarf sowie die Bereitschaft für ÖPNV-Fahrten vorhanden sind. Mutmaßlicher Weise entspricht das Angebot jedoch nicht den Vorstellungen und Präferenzen der Bevölkerung, weshalb viele den ÖPNV nur selten und mitunter als „letzten Ausweg“ nutzen. Diese These wird durch die Ergebnisse zur gewünschten zentralen Botschaft des Mobilitätskonzepts unterstrichen, in denen 34 % der Befragten die Schaffung besserer Bedingungen für den ÖPNV mit prioritärer Bedeutung sehen.

Wie oft nutzen Sie den ÖPNV?

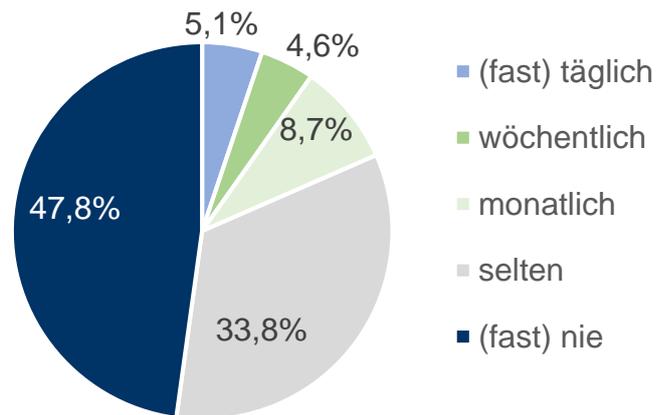


Abbildung 35 - Umfrageergebnisse: ÖPNV-Nutzung

Wie sehen Sie den ÖPNV der Zukunft in Horstmar – Welche Prioritäten verfolgen Sie? (maximal 3 Antworten)

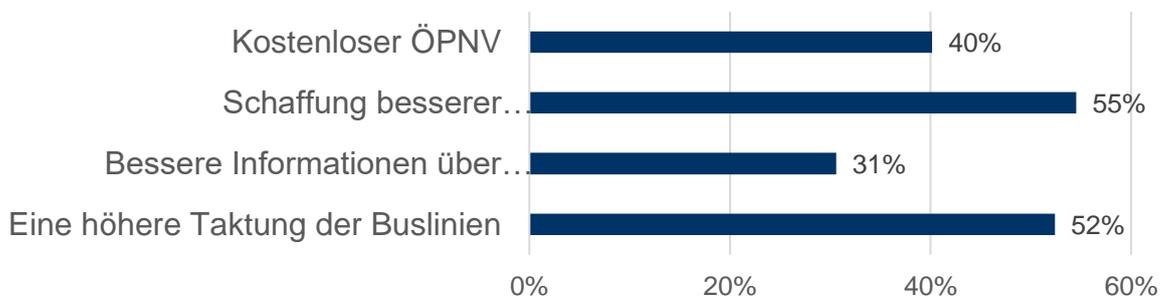


Abbildung 36 - Umfrageergebnisse: Prioritäten im Bereich ÖPNV

Dabei wird insbesondere die Qualität der Verbindungen bemängelt. 55 % der Umfrageteilnehmenden wünschen sich die Schaffung besserer Verbindungen (siehe Abbildung 36) und hier bspw. die Einführung eines Bürgerbusses zwischen Horstmar und Leer. Auch Borghorst ist als wichtiges Ziel mitinbegriffen. An zweiter Stelle und direkt dahinter rangiert der Wunsch nach einer dichteren Taktung der Buslinien. Überraschend ist, dass lediglich 40 % die Priorität verfolgen, einen kostenlosen ÖPNV bereitzustellen. Hier ist die Konzeption der Umfrage von deutlich höheren Werten ausgegangen. Die Ausweitung der Informationslage über Fahrzeiten und Preise besitzt in den Augen der Befragten nur nachgeschaltete Priorität. Weiter wurden auch Antwortmöglichkeiten gewählt, die nicht in Abbildung 36 aufgeführt sind, wie die Einführung der Fahrradmitnahme im ÖPNV (27 %) und die Errichtung von Wetterschutzhäusern (21 %).

Hinsichtlich der inhaltlichen Anregungen wurden die Rückmeldungen auch im Bereich des ÖPNV inhaltlich kategorisiert. Der Großteil der Eingaben aus der Öffentlichkeit zielt dabei entweder auf bessere Verbindungen und Taktungen, teilweise mit konkreten räumlichen Forderungen, oder auf Lage und Ausstattung der Haltestellen ab. Neben einer höheren Taktung, die insbesondere Berufspendelnden zugutekommen soll, ist ein mehrfach genannter Wunsch, die Busfahrzeiten auf den Umstieg zum SPNV in den umliegenden Gemeinden abzustimmen. Konkret betreffen die Anregungen hier bspw. die Zuganbindung in Altenberge oder in Burgsteinfurt. Darüber hinaus wird auch die Verbindung ins Oberzentrum Münster thematisiert. Weitere Eingaben beziehen sich auf derzeit nicht oder nur unzureichend erschlossene Gebiete in den Bauernschaften (bspw. Alst). Hier und im Bereich größerer Wohngebiete fehlen aus Sicht der Bevölkerung teilweise Haltestellen. Auch die Ausstattung der vorhandenen Haltestellen wird inhaltlich angeregt. Dort betreffen die Rückmeldungen vor allem den Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten und Wetterschutzhäusern.

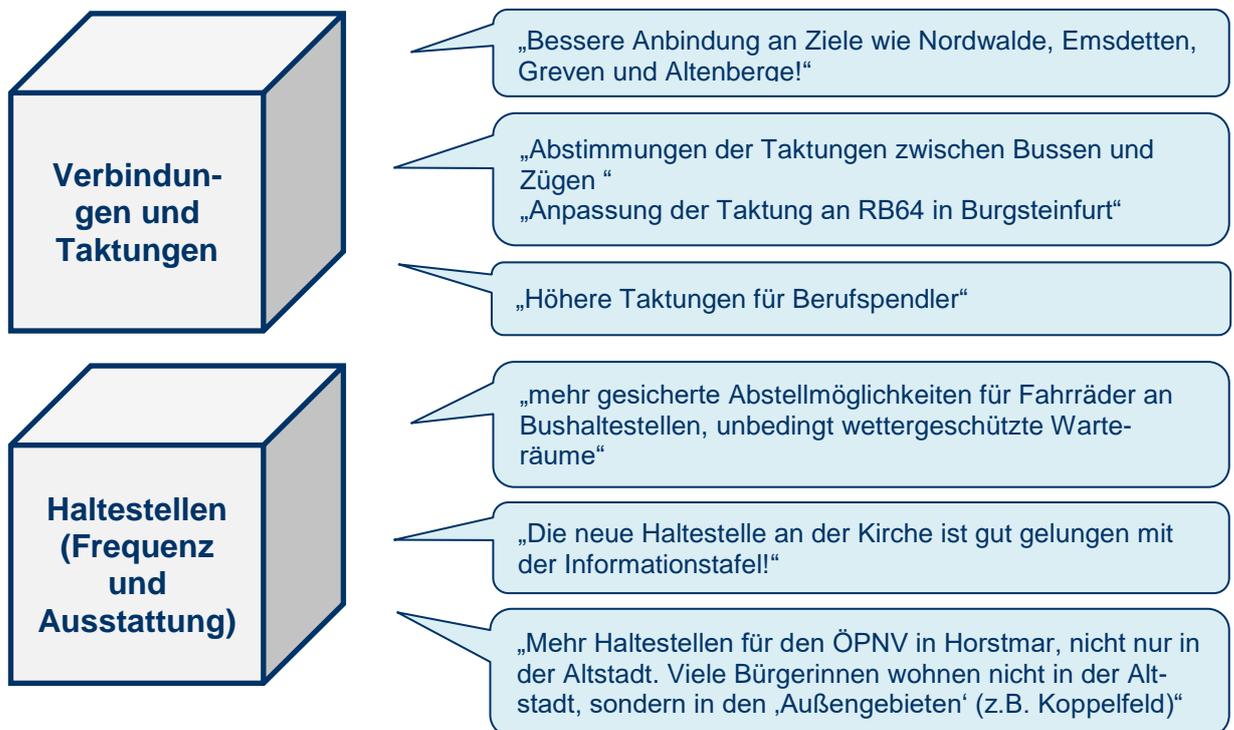


Abbildung 37 - Umfrageergebnisse: Rückmeldungen ÖPNV Zitate

Angebotsstruktur

Im Rahmen kommunaler Planung sollte aus praktischen Gründen zwischen überörtlichem und lokalen ÖPNV-Angebot unterschieden werden. Grundsätzlich unterscheiden sich hier die Handlungs- und Steuerungsspielräume der Kommunen. Mit Blick auf Grund- und Unterzentren kann jedoch regelmäßig davon ausgegangen werden, dass auch bzgl. des stadtweiten ÖPNV-Angebots eine Abhängigkeit zu den regionalen Verkehrsverbänden besteht. In Horstmar ist das der Fall.

Wie zu Beginn dieses Kapitels bereits erwähnt besitzt Horstmar keine SPNV-Anbindung (mehr). Im Umkreis Horstmars liegen mit der Strecke Münster – Gronau / Enschede und der Verbindung Enschede – Dortmund / Essen jedoch attraktive Bahntrassen, die auch zur Vernetzung Horstmars mit regionalen Zielen beitragen. Die größere räumliche Nähe besteht zur Verbindung zwischen Münster und Enschede, welche über die beiden Zustiegspunkte in Borghorst und Burgsteinfurt erreicht werden kann. Hierüber werden die Ziele Rheine, Ahaus und Münster angebunden. Die mittleren Erreichbarkeiten dieser Haltepunkte liegen vom Kern Horstmars aus mit dem Pkw bei ca. 11 Minuten und mit dem Rad bei rund einer halben Stunde. Mit dem Bus ist lediglich der Haltepunkt in Burgsteinfurt in ca. 19 Minuten erreichbar. Aus dem Ortsteil Leer kann die Anbindung Burgsteinfurt vergleichsweise gut erreicht werden. Bei einer zeitlichen Dauer von ca. 16 Minuten gestaltet sich dieser Weg auch für Radfahrende als attraktiv. Die Bahntrasse westlich des Stadtgebiets besitzt abgestufte Bedeutung, kann jedoch über einen Bahnhofhaltepunkt in Coesfeld oder alternativ in Legden erreicht werden.

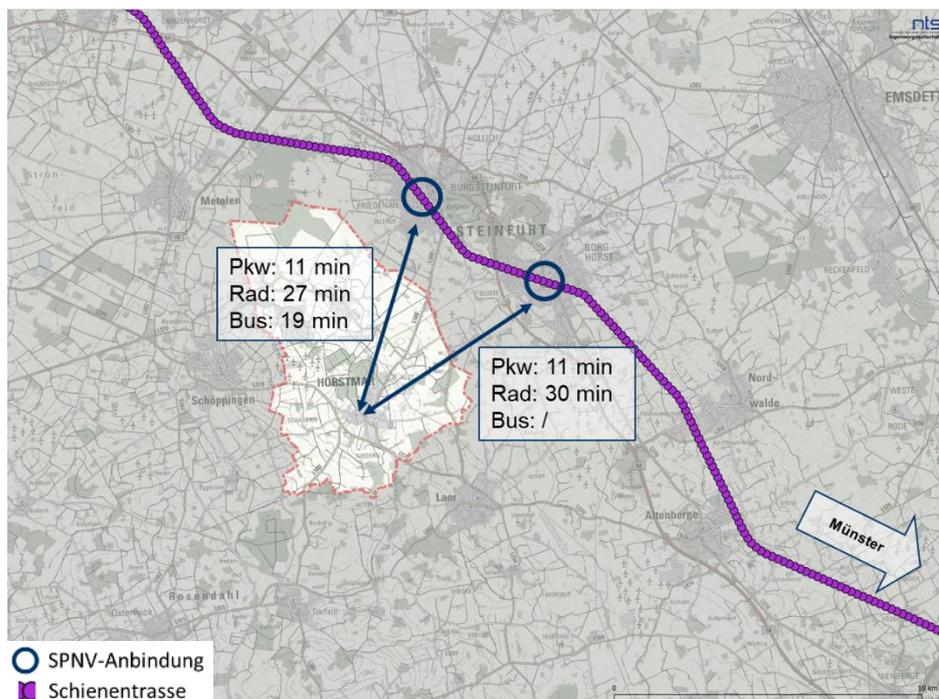


Abbildung 38 - Anbindung an SPNV-Punkte des Umlandes: Horstmar

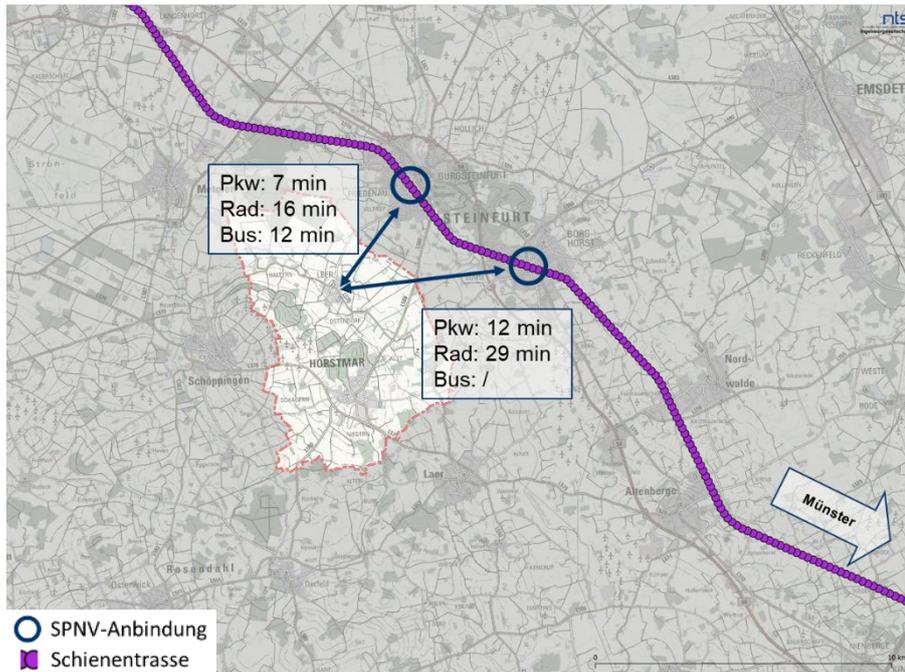


Abbildung 39 - Anbindung an SPNV-Punkte des Umlandes: Leer

Relevante Hauptverbindungen

Der ÖPNV in Horstmar wird durch zwei überörtliche Buslinien ausgefüllt. Das sind die R81, die zwischen Steinfurt-Burgsteinfurt und Coesfeld verkehrt, und die Schnellbuslinie S70/S71 zwischen Vreden und Münster. Die Linienvverläufe innerhalb des Stadtgebietes sind Abbildung 40 zu entnehmen. Zu Nachtzeiten besteht zudem ein Angebot nach Münster und Coesfeld (Linie N6). Für Binnenverkehre mit dem ÖPNV ist vor allem die R81 bedeutsam, da sie in Nord-Süd-Richtung Horstmar und Leer miteinander verbindet. Zudem kann auch die Bauernschaft Alst über diese Linie erreicht werden. In die eine Richtung wird Steinfurt innerhalb von etwas mehr als 10 Minuten aus Leer und 20 Minuten aus Horstmar erreicht. Coesfeld liegt in etwa 30 Minuten entfernt. Die R81 besitzt einen 60-minütigen Grundtakt. Auch die S70 verkehrt einmal pro Stunde. Die Schnellbuslinie durchfährt lediglich den Ortsteil Horstmar und besitzt für die Bevölkerung aus Leer daher nur Relevanz für überörtliche Ziele. Sie ist jedoch die Verbindung ins Oberzentrum Münster, das regulär innerhalb von ca. 45 Minuten erreicht wird.

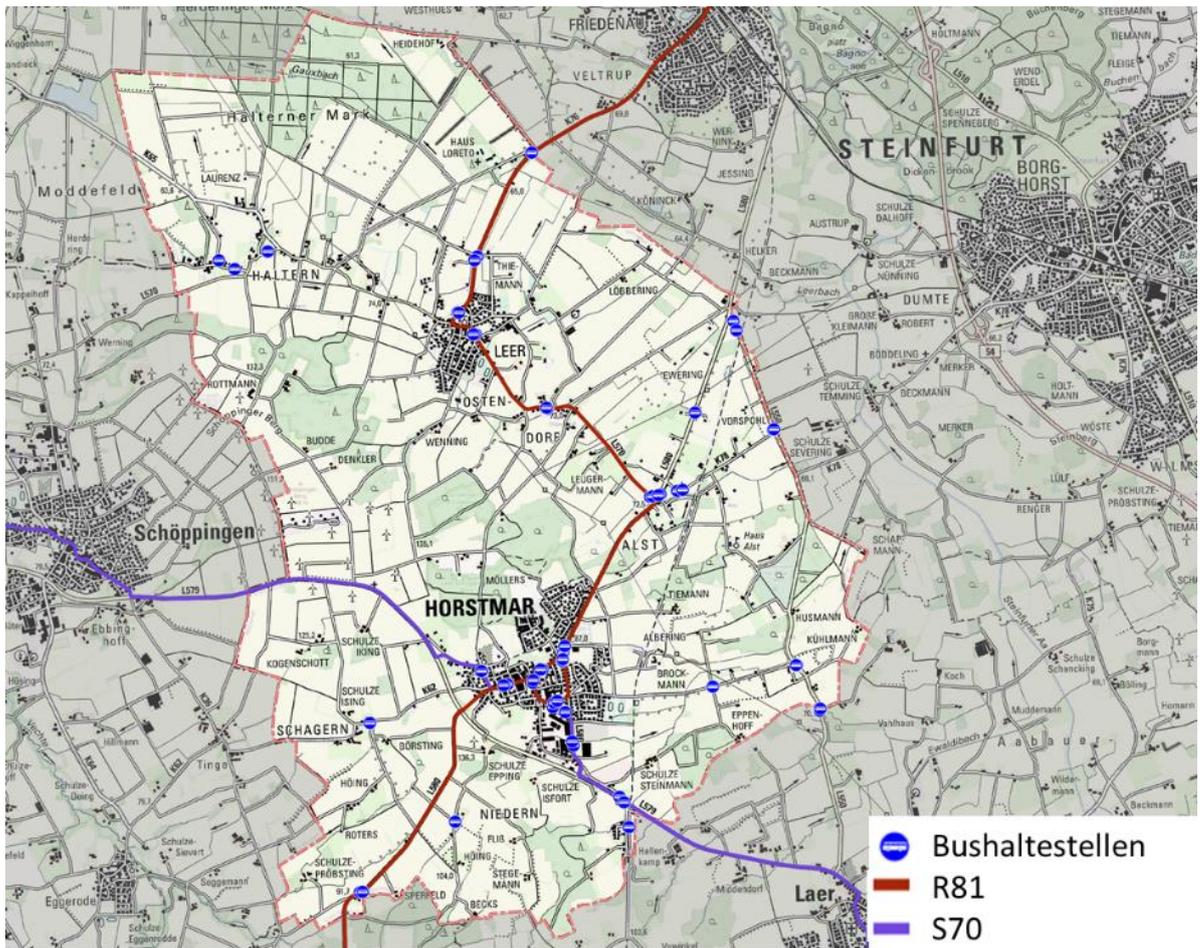


Abbildung 40 - Relevante Linienvverläufe Busverbindung in Horstmar

Beide Buslinien wurden hinsichtlich Qualität der Verkehrsanbindung durch den 3. Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt (2018) evaluiert. Aufgrund der Genauigkeit und des Umfangs dieser Untersuchung wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts von einer guten Bewertungsgrundlage der dort erhobenen Ergebnisse ausgegangen. Die Analyse greift die dortigen Untersuchungen auf und hinterfragt sie unter Umständen. Ebenso spricht für dieses Vorgehen, dass seit 2018 keine nennenswerten Anpassungen am Betrieb der Linien vorgenommen wurde.

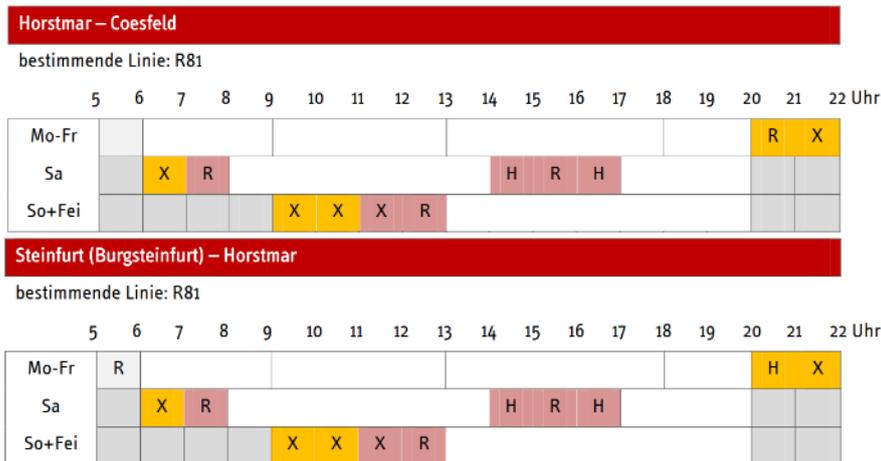


Abbildung 41 - Bewertung der Linie R81 durch den 3. NVP des Kreises Steinfurt [9]

Der Blick auf Abbildung 41 verdeutlicht, dass insbesondere am Wochenende Defizite in der Bedienqualität durch die R81 bestehen. Ein „H“ signalisiert hier Defizite der Bedienung in Hinrichtung, ein „R“ Defizite der Bedienung in Rückrichtung. Ein „X“ steht für Defizite in beiden Richtungen. Bei gelbem Untergrund besteht kein Handlungsbedarf, bei rotem Untergrund sollten Optimierungen vorgenommen werden. Somit besteht insbesondere am Samstagnachmittag Optimierungsbedarf, an Sonn- und Feiertagen ist die Bedienqualität morgens und vormittags unzureichend. Unter der Woche bewertet der Nahverkehrsplan die Bedienqualität als ausreichend, mit Ausnahme der „Schwachlastzeiten“ ab 20 Uhr. Hier wird jedoch kein Handlungsbedarf formuliert.

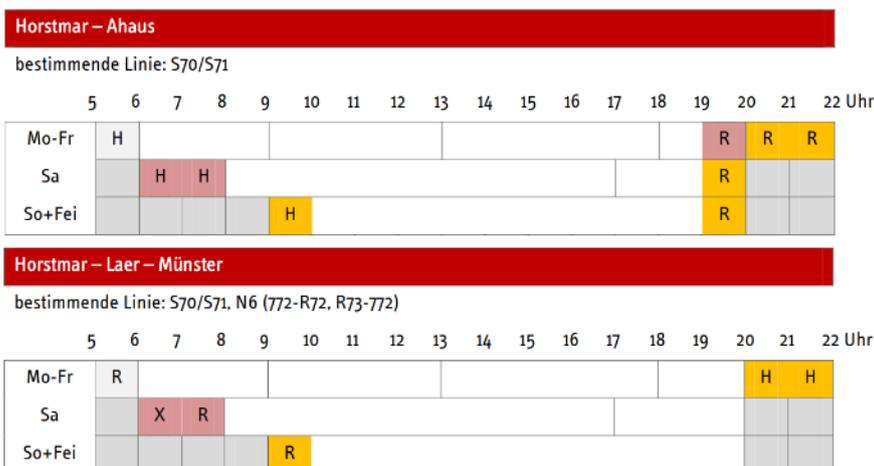


Abbildung 42 - Bewertung der Linie S70/S71 durch den 3. NVP des Kreises Steinfurt [9]

Für die Schnellbuslinie S70 werden ebenfalls vorrangig während der Tagesrandzeiten Defizite in der Bedienqualität identifiziert. Das gilt bspw. werktags ab 19 Uhr. Handlungsbedarf besteht laut dieser

Untersuchung insbesondere am Samstagmorgen. Zu den Hauptverkehrszeiten werktags und über den Tag verteilt am Wochenende ist die Qualität laut dieser Untersuchung insgesamt ausreichend.

Das Auftreten von Defiziten dieser Art ist sowohl für die R81 als auch für die S70/S71 auf systematische Defizite zurückzuführen. Das Angebot wird zu den Tagesrandzeiten und am Wochenende frühzeitig ausgedünnt bzw. ausgesetzt. Für eine Ortskategorie des ländlichen Raums und in Anbetracht der bevölkerungsmäßigen Größe Horstmars kann das Angebot jedoch zunächst als ordentlich bewertet werden.

Auf Basis subjektiver Eindrücke, die sowohl im Rahmen der Beteiligung während des Mobilitätskonzepts gesammelt wurden, als auch fortwährend an die Verwaltung herangetragen werden, ist die vorweggenommene Bewertung unter Umständen nach unten zu korrigieren. Insgesamt geht die Resonanz aus der Bevölkerung eher in die Richtung, dass das Angebot nicht ausreichend ist. Dabei wird besonders oft genannt, dass die Busse insbesondere in den Hauptverkehrszeiten morgens sowie mit Abstrichen auch nachmittags überfüllt und infolge dessen auch regelmäßig verspätet sind. Darüber hinaus bewertet der NVP die meisten Verbindungen auf Grundlage einer Mindestbedienung im 60-Minuten-Takt. Dies ist aus Praktikabilitätsgründen und der faktisch schwierigen und kostenintensiven Umsetzbarkeit von dichteren Takten in peripheren Gebieten nicht zu beanstanden. Nichtsdestotrotz wird ein 60-Minuten-Takt aus fachlicher Sicht kaum als ausreichendes Angebot verstanden, vor allem dann, wenn der ÖPNV als echte Alternative zur privaten Pkw-Nutzung entwickelt werden soll. Diesen Grundgedanken folgend besitzt die Bedienqualität des ÖPNV in Horstmar noch Optimierungspotenzial.

Da die Linienführung der S70 lediglich durch Horstmar und nicht durch Leer verläuft, sind Einwohnende des Ortsteils Leer zum Erreichen dieser wichtigen Verbindung auf andere Verkehrsmittel oder Buslinien angewiesen. Dabei stellt der Umstieg zwischen R81 (läuft durch Leer und Horstmar) und der S70 aufgrund der einzukalkulierenden Umsteigezeit jedoch keine echte (attraktive) Alternative dar. Beide Buslinien befolgen Fahrpläne, die eine Umsteigezeit von minimal 25 Minuten zwischen den Linien folgern. Einwohnende, die bspw. die S70 in Richtung Münster nutzen wollen und mit der R81 von Leer nach Horstmar fahren, warten mitunter 30 Minuten in Horstmar. Ein wesentliches Problem für die Attraktivität des ÖPNV in Horstmar wird daher auch in der fehlenden Abstimmung der Fahrzeitenpläne beider Buslinien gesehen.

Haltestellen: Netzabdeckung und Ausstattung

Im Rahmen der Beteiligung ist das Thema Haltestellen als wichtiger Aspekt für die Bearbeitung im Mobilitätskonzept dargestellt worden. Auch unabhängig davon stellen die Erreichbarkeit und die Gestaltung von Haltestellen einen maßgeblichen Faktor für das Maß an ÖPNV-Nutzung dar.

Innerhalb von Horstmar befindet sich die Mehrzahl der Haltestellen entsprechend den Linienverläufen der bestehenden Buslinien entlang der Hauptverkehrsachsen. Hinzu kommen einige weitere Haltestellen in den Außenbereichen, von denen der Großteil an Haltestellen jedoch lediglich im Rahmen des Schulbussystems bedient wird. Das gilt bspw. für Haltepunkte in den Bauernschaften Haltern, Alst oder Niedern.

Um die Netzabdeckung des Stadtgebiets zu untersuchen, kann um jede Haltestelle ein Radius gelegt werden, der die Erreichbarkeit der Haltestelle für die angrenzenden Grundstücke prüft. Wie weit eine Haltestelle entfernt sein darf, damit sie noch gut zu erreichen ist, kann subjektiv unterschiedlich bewertet werden. Dabei gehen verschiedene Quellen je nach räumlichem Zusammenhang und der Bebauungsdichte der Umgebung von unterschiedlichen Entfernungen aus. Im Rahmen des Nahverkehrsplans [8] wird die Erreichbarkeit einer Haltestelle dann als gegeben bezeichnet, wenn sie nicht weiter als 400 Meter entfernt liegt. Andere Quellen sehen 300 oder 500 Meter als hinnehmbar an. Für die Untersuchung durch das Mobilitätskonzept wurde eine Länge von 500 Metern gewählt, um nur die Defizite aufzudecken, die unstrittig sind.

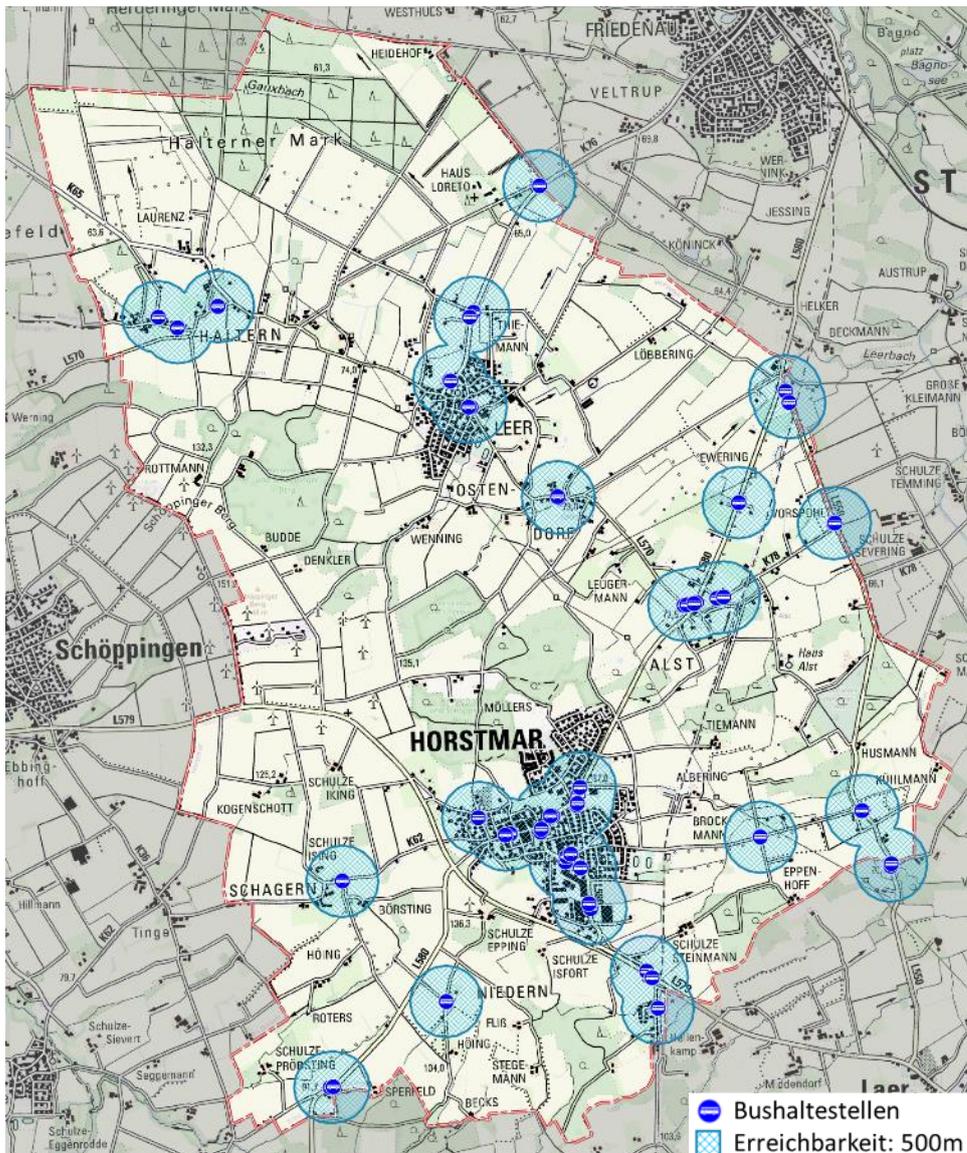


Abbildung 43 - Netzabdeckung Haltestellen im Stadtgebiet

Bei der Betrachtung von Abbildung 43 werden einige nicht abgedeckte Gebiete offen gelegt. Relevant sind besonders die Quartiere innerhalb des direkten Siedlungsbereichs, die nicht innerhalb von 500 Metern eine Haltestelle erreichen können, da die vollständige Netzabdeckung auch für den Außenbereich grundsätzlich nicht darstellbar ist. Innerhalb des Siedlungsbereichs besteht eine Netzlücke im östlichen Stadtgebiet im Bereich des Borghorster Wegs / Gerhardt-Hauptmann-Straße / Berliner Straße der Fall. Wesentlicher Hintergrund ist hier die Randlage innerhalb des Siedlungsbereichs und die relative Entfernung zur Koppel-/Bahnhofstraße, über die die Buslinien verkehren. Ein noch größerer defizitärer Bereich liegt nördlich des Ortskerns. Hier sind weite Teile des (Neu-)Baugebiets Koppelfeld nicht durch eine Haltestelle angebunden. Es besteht dringender Optimierungsbedarf. Aufgrund der direkten Nähe zur Hauptstraße L580 sollte Abhilfe hier gut umsetzbar sein. Auch in Leer kann nicht von jedem Wohnstandort aus eine Haltestelle im Rahmen einer zumutbaren Entfernung erreicht werden. Vor allem südlich gelegene Grundstücke liegen mehr als 500 m von der Dorfstraße mit der Haltestelle Dorfplatz entfernt.

Neben der Anzahl und der Lagerrelation der Haltestellen wurde auch die Ausstattung der Haltestellen untersucht. Der Bedarf wird durch übergeordnete Planwerke, die Haltestellen vordergründig auch auf



Abbildung 44 Haltestellen mit Optimierungsbedarf: Oben Münsterter, unten Abzweig Gewerbegebiet

Abbildung 45 - Gute Beispiele für Ausstattung von Haltestellen: Oben Hagenstiege, unten Kirche

die Barrierefreiheit hin untersuchen, sowie die Zielvorstellungen der Bevölkerung abgeleitet. Dabei sind sowohl weniger angemessene Beispiele (siehe Abbildung 44) als auch Positivbeispiele (siehe Abbildung 45) gefunden worden. Hervorzuheben ist die zentrale Haltestelle Kirche an der Schöppinger Straße in Horstmar. Diese wurde im Zuge der Sanierung der Ortsdurchfahrt mit umgebaut. Hier finden sich angemessene Hochborde, taktile Elemente, Sitzgelegenheiten, Mülleimer, Wetterschutz und eine digitale Informationsanzeige. Zu bemängeln ist lediglich, dass hier nicht beidseitig der Fahrbahn aufgerüstet wurde. Mobilitätseingeschränkte Personen aus Richtung Münster, die in Horstmar aussteigen wollen, sehen sich noch mit einer Haltestelle ohne Sicherstellung der Barrierefreiheit konfrontiert. Ähnlich gute Voraussetzungen bestehen an der Hagenstiege, wo sich neben beidseitig vorhandenen Hochborden auch Anlehnbügel zum Abstellen von Fahrrädern finden. Wenngleich für einen längeren Parkvorgang im Bereich von Haltestellen Anlehnbügel nicht allen Anforderungen an die Qualität der Abstellanlage entsprechen, wird der Grundgedanke, die Intermodalität bzw. den Umstieg zwischen Fahrrad und Bus zu fördern, als grundsätzlich positiv bewertet. Mit der Haltestelle Münstertor und Abzweig Gewerbegebiet sind jedoch ebenso Negativbeispiele vorhanden, bei denen es an elementaren Grundausrüstungsmerkmalen wie einem Wetterschutz und Sitzgelegenheiten fehlt. Diese stehen exemplarische für einige weitere Haltepunkte im Stadtgebiet.

Sonstiges

Sharingsysteme für Autos oder Fahrräder und Elektro-Kleinstfahrzeuge (bspw. E-Scooter) gibt es in Horstmar nicht. Diese sogenannten Formen der neuen Mobilität sind grundsätzlich eher urbane Phänomene, finden jedoch in der jüngeren Vergangenheit nach und nach auch im ländlichen Raum Anwendung. Diesbezüglich gilt es im Rahmen des Konzepts zu prüfen, ob diese Dinge auch für Horstmar infrage kommen. Darüber hinaus gibt es einen Mitfahrerparkplatz am Lidl an der Bahnhofstraße. Solche Vorrichtungen eignen sich gut, um Fahrten mit dem Pkw einzusparen, indem sich zwei Parteien am Parkplatz treffen und von dort aus eine Fahrgemeinschaft bilden. Ein solches Angebot könnte mitunter noch stärker beworben werden, damit es mehr Zufluss erhält.

Intentional gehen Mitfahrerhaltestellen in eine ähnliche Richtung. Diese verfolgen das Ziel, dass Personen mit Mobilitätseinschränkung hier eine Gelegenheit finden sich niederzulassen und von freundlichen Pkw-Führenden gesehen und mitgenommen werden. Eine solche ist bspw. am K+K an der Warnsveldallee vorhanden (siehe Abbildung 46). Aus fachlicher Sicht sind Mitfahrerhaltestellen jedoch nur in einem flächendeckenden Netz sinnvoll, sodass auf Hin- und



Abbildung 46 - Mitfahrerbank am K+K, Warnsveldallee

Rückweg, bspw. zu Erledigung von Einkäufen oder Besorgungen, ein solches Angebot geschaffen wird. Demnach sind diese Bänke folgerichtig auch in Wohngebieten zu errichten.

Fazit der Bestandsanalyse im Bereich ÖPNV und Inter-/Multimodalität

Der ÖPNV in Horstmar wird im Wesentlichen durch die beiden Buslinien R81 und S70 gestellt. Eine direkte Bahnanbindung gibt es nicht. Hier können ersatzweise zwei Haltepunkte in Steinfurt erreicht werden. Formen der neuen Mobilität spielen in Horstmar (noch) keine Bedeutung.

Die Bedienqualität durch die Buslinien wird im Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt insgesamt als gut bewertet. Defizite werden lediglich in den Tagesrandzeiten und am Wochenende festgestellt. Mit Blick auf die Eingaben der Bevölkerung ist das Angebot der Beurteilung dieser Bestandsanalyse folgend jedoch eher nicht ausreichend. Der vorhandene 60-Minuten-Grundtakt entspricht zwar der gängigen Praxis in vergleichbaren ländlichen Raumkategorien, wird jedoch aus fachlicher Sicht gerade mit Blick auf die anvisierte Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV nicht als bedarfsgerechtes Angebot eingestuft. Hinzu kommt, dass Busse in wichtigen Hauptverkehrszeiten oft überfüllt und daher verspätet sind. Somit wird auch die Möglichkeit, Fahrräder zu transportieren verwehrt. Aufgrund der spezifischen Linienverläufe und Fahrzeitpläne entstehen zwischen den beiden Linien erhebliche Wartezeiten beim Umstieg, die insbesondere für Einwohnende von Leer, die die S70 nach Münster oder Vreden nutzen wollen, zu einem echten Hemmnis werden. Einzelne Teile des Siedlungsbereichs sind zudem nicht angemessen durch Haltestellen angebunden. Auch hinsichtlich der Ausstattung der Haltestellen bestehen an vielen Punkten noch nennenswerte Optimierungsbedarfe.

Der ÖPNV spielt in den Interessen der Bevölkerung eine große Rolle. Das haben verschiedene Ergebnisse der Beteiligung gezeigt. Die Qualität des Angebots entspricht der potenziellen Nachfrage demnach noch nicht.

Handlungsfeld ÖPNV und Inter-/Multimodalität: Big Points

- **Keine direkte Bahnanbindung**
- Quantitativ **unzureichende Busanbindung**
- Optimierungsbedarf an Haltestellen (Wetterschutz, Barrierefreiheit u.ä.)
- Einzelne Gebiete nicht vom ÖPNV abgedeckt (**Netzlücken**)
- Zukünftiger ÖPNV besitzt **hohe Priorität** bei den Befragten
- Geteilte Mobilität spielt bisher keine Rolle

3.6. Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr

Das Auto ist im Zuge aller verkehrsplanerischen Maßnahmen, Konzepte und Planwerke das am meisten kontrovers diskutierte Verkehrsmittel. Hier treffen regelmäßig verhärtete Fronten aufeinander. Argumentativ stehen dabei in der Regel der Umwelt- und Klimaschutz, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit auf der einen und Flexibilität, Bequemlichkeit und vor allem die Freiheit zur persönlichen Entfaltung im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl auf der anderen Seite. Da in Deutschland wie in vielen anderen Ländern der westlichen Welt jahrzehntelang autogerecht geplant wurde, folgt aus der Stärkung und Förderung anderer Verkehrsmittel heute in der Regel eine Schwächung des Autoverkehrs. In der Gestaltung des Straßenraums und der quantitativen Flächenverteilung dominiert der Autoverkehr nach wie vor, und das besonders im ländlichen Raum.

Straßennetz, Unfallgeschehen und Belastungen

Das Kfz-Hauptstraßen-Netz ist in Horstmar nicht durch die städtische Planung direkt definiert. Es wird jedoch faktisch durch einige klassifizierte Landesstraßen gebildet, die Horstmar mit der Region vernetzen. Das sind die

- L 580,
- L 579,
- die L 570 und
- die L550.

Diese Straßen tragen die wesentlichen Verbindungsfunktionen und sind gedacht, um die örtlichen und überörtlichen Verkehre zu bündeln. Mit der L 570 läuft eine Landesstraße als Ortsdurchfahrt durch Leer, mit der L 580 (in diesem Bereich Bahnhof- bzw. Koppelstraße) eine weitere durch Horstmar. Die L 579 fungiert als tangentielle Ortsumfahrung und soll überörtliche Durchgangsverkehre, die aus Westen kommen und bspw. in Richtung Steinfurt fahren, südlich des Siedlungsbereichs auf die L 580 leiten.

Weitere verkehrswichtige Straßen, auf denen ebenfalls die Verbindungsfunktion gegenüber der Erschließungsfunktion überwiegt, sind die

- K 62 (Eggeroder Straße),
- K 78 in Richtung Borghorst,
- K 76 Burgsteinfurter Straße,
- K 65 in Richtung Metelen,
- die Darfelder Straße und
- die Schöppinger Straße bis zur Kreuzung Darfelder Straße.

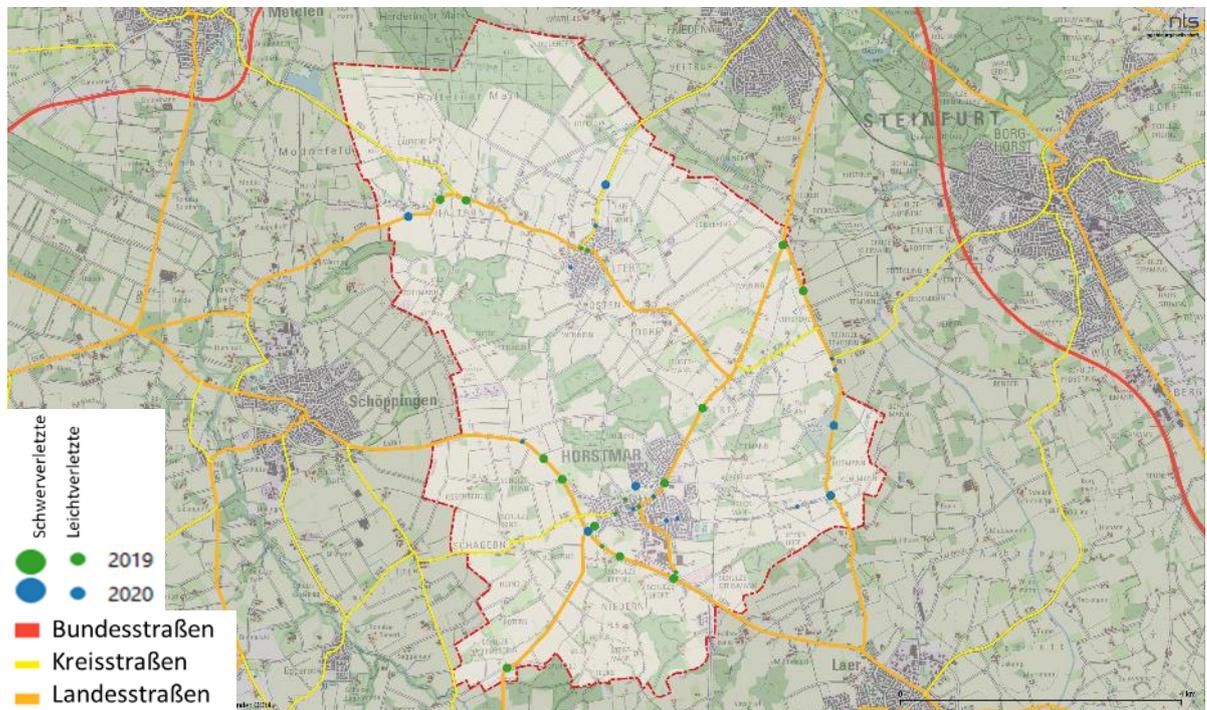


Abbildung 47 - Straßennetz und Unfälle 2019 / 2020

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die Unfalldaten untersucht, um mögliche Gefahrenstellen und Häufungspunkte zu identifizieren. Zur Verfügung standen die Daten aus den Jahren 2019 und 2020. Diese sind in Abbildung 47 dargestellt. Die Unfallanalyse wird durchgeführt, um zu prüfen, ob der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen wird. Ziel ist es, Schwächen innerhalb des Verkehrssystems aufzudecken, neuralgische Punkte zu identifizieren und zwingende Handlungsbedarfe abzuleiten. Im Jahr 2019 wurden in Horstmar insgesamt 21 Unfälle polizeilich erfasst, davon 4 Unfälle mit Radfahrenden und 2 Unfälle mit Zufußgehenden. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 19 Unfälle erfasst, 2 unter Beteiligung mit Radfahrenden und ein Unfall mit Zufußgehenden. Lediglich ein Bereich wurde dabei mehrfach erfasst. Der Knoten Bahnhofstraße / L 579 wird mit insgesamt zwei Unfällen im Jahr 2019 geführt, einer mit Schwerverletzten, einer mit Leichtverletzten. Darüber hinaus konnten keine nennenswerten Auffälligkeiten festgestellt werden.

Wesentliche Ergebnisse der Beteiligung

Die Mobilitätskennwerte zeigen in Horstmar eine Dominanz des Pkw. 2011 lag der Modal-Split-Anteil bei 59 %. Vor allem auf längeren Wegen ist der motorisierte Verkehr hier noch das entscheidende Verkehrsmittel. Das hängt auch mit den Bedingungen im ÖPNV zusammen. 72 % der Befragten nutzen ihr Auto (fast) täglich. Im Gegensatz dazu sind es lediglich 8 %, die nur selten oder (fast) nie ein Auto nutzen. Diese Tendenz verdeutlicht sich auch in der Pkw-Verfügbarkeit. Im Durchschnitt besitzen mehr als 9 von 10 Haushalten mindestens einen privaten Pkw (siehe Kapitel 3.2). Deutschlandweit geht der Trend zudem mehr in Richtung Zweitwagen als zum eventuellen Verzicht auf einen Pkw.

Wie oft nutzen Sie das eigene Auto?

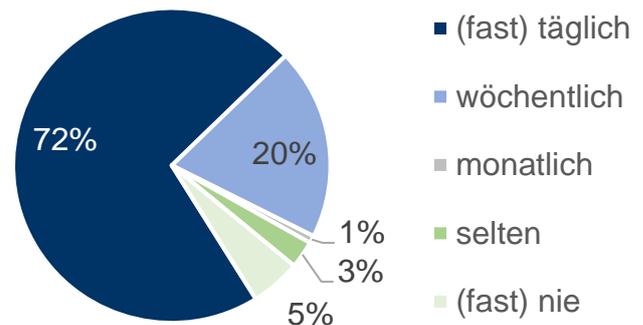


Abbildung 48 - Umfrageergebnisse: Nutzung Pkw

Hinsichtlich der Frage, welche zentralen Botschaften das Mobilitätskonzept entwickeln soll, gehen die Rückmeldungen zum motorisierten Verkehr in verschiedene Stoßrichtungen. 18 % der Befragten wollen im Konzept gerne lesen, dass grundsätzlich bessere Bedingungen für den Autoverkehr geschaffen werden. Das entspricht im Ranking zu dieser Frage dem Platz 6 von 10. Gegensätzlich dazu wollen 30 % lesen, dass der Autoverkehr auf einen stadtverträglichen Umfang reduziert wird. Diese Antwort rangiert auf Platz 4. Anhand dieser Ergebnisse zeigen sich unterschiedliche Haltungen hinsichtlich des künftigen Umgangs mit dem fließenden Kfz-Verkehr innerhalb von Horstmar.

Wie sehen Sie den Autoverkehr der Zukunft in Horstmar – Welche Prioritäten verfolgen Sie? (maximal 3 Antworten)

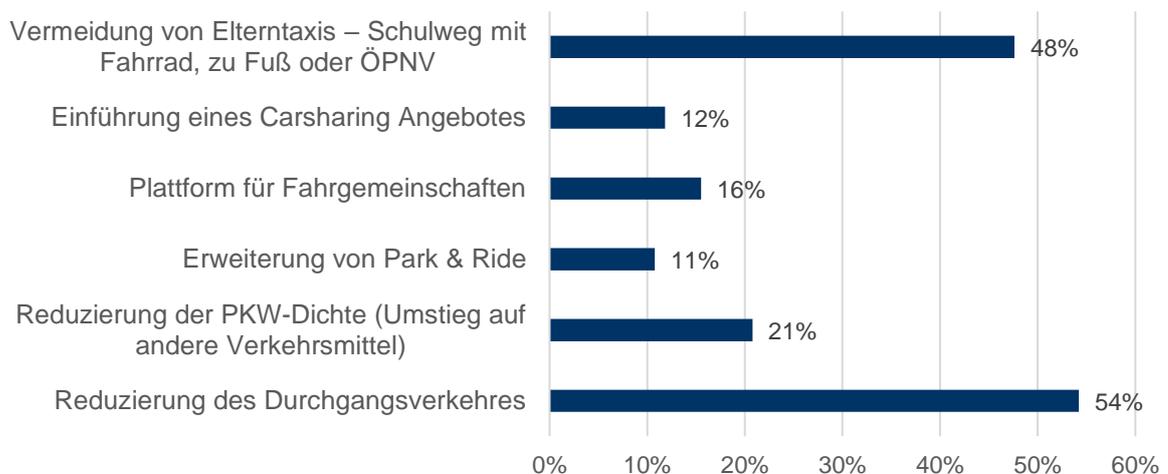


Abbildung 49 - Umfrageergebnisse: Prioritäten im fließenden Kfz-Verkehr

Mit Blick auf die Prioritätensetzung im Handlungsfeld des fließenden motorisierten Verkehrs verfolgen die Umfrageteilnehmenden insbesondere zwei Ziele. 48 % der Befragten sehen das Phänomen der Elterntaxis als ein Problem an, das künftig vermieden werden sollte. Damit trifft ein generell wahrnehmbarer Trend auch auf Horstmar zu. Deutschlandweit wird in den letzten Jahren das Phänomen erfasst, dass Zufahrtsstraßen zu Schulen in den Morgen- wie in den Mittagsstunden durch eine Vielzahl an Bring- und Holverkehren stark belastet werden [9]. Da sich die Verkehre auf enge Zeiträume begrenzen, ist hier die Belastung besonders hoch und es kommt zu Staus und verkehrlichen Problemen. Den Ergebnissen der Beteiligung folgend besteht dieses Problem auch in Horstmar. Noch mehr Zuspruch hat jedoch die prioritäre Bearbeitung der Reduzierung des Durchgangsverkehrs bekommen, welche im Folgenden nochmal detailliert thematisiert wird. Weitere Bedeutung kommt in den Augen der Bevölkerung den Themen Reduzierung der Pkw-Dichte, Car-Sharing, Fahrgemeinschaften und Park & Ride zu.

In Bezug auf inhaltliche Anregungen hat die Umfrage hier im Besonderen abgefragt, welche Gründe die Horstmarer Bevölkerung dazu bringen würde, den eigenen Pkw seltener zu nutzen. Demnach stellt dieser Themenbereich einen Gliederungsblock der inhaltlichen Anregungen dar. Darüber hinaus wurden vor allem Durchgangsverkehre (im Ortskern) thematisiert. Hier zeigen sich erneut verschiedene Meinungshaltungen. Während einige sich eine besser Durchfahrbarkeit des Ortskerns wünschen, sehen anderen den Durchgangsverkehr als Defizit an. Zusätzlich wurden die teilweise gefahrenen Geschwindigkeiten in Wohngebieten bemängelt.



„Bessere ÖPNV-Anbindung, kostengünstigere ÖPNV-Gestaltung“

„Einkaufsmöglichkeiten in der Innenstadt“

„Das Auto kann nicht (noch) seltener genutzt werden“

„Bessere Radwege“



„In der Conrad-Bispinck-Straße spielen viele Kinder und es wird oft zu schnell und rasant um die Kurven gefahren“

„Die Schikanen auf der Darfelder Straße haben zur Folge, dass viel gebremst und angefahren wird. Verkehrsberuhigung wäre besser“

„Begrenzung auf 30 km/h im Bereich Koppelstraße“

„Im Baugebiet Nieland wird sich nicht an die Verkehrsberuhigung gehalten“

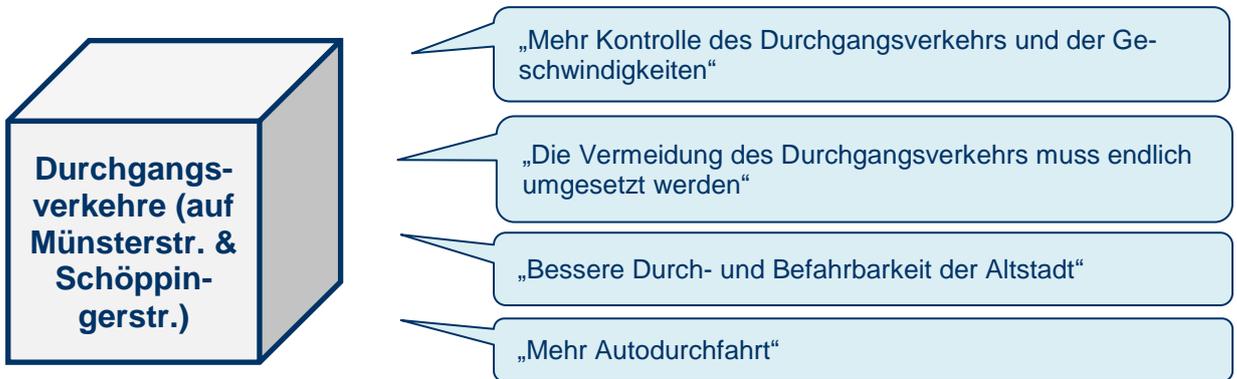


Abbildung 50 - Umfrageergebnisse: Rückmeldungen fließender Kfz-Verkehr Zitate

Geschwindigkeiten und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Auf den Hauptstraßen in Horstmar darf innerhalb des Siedlungsbereichs Tempo 50 km/h gefahren werden, außerhalb teilweise auch schneller. Abseits der Hauptstraßen wird der Verkehr auf allen Nebenstraßen mit höchstens Tempo 30 km/h geführt (siehe Abbildung 51). Einige Bereiche sind zudem weiter verkehrlich beruhigt. Das betrifft unter anderem die Wohngebiete Im Stadtesch, am Theodor-Crins-Weg und an der Thomas-Mann-Straße. In Leer ist das lediglich die Geschwister-Buller-Straße zwischen Dorfstraße und Gartenstraße. Hier entstehen jedoch derzeit neue Baugebiete wie Im Lau

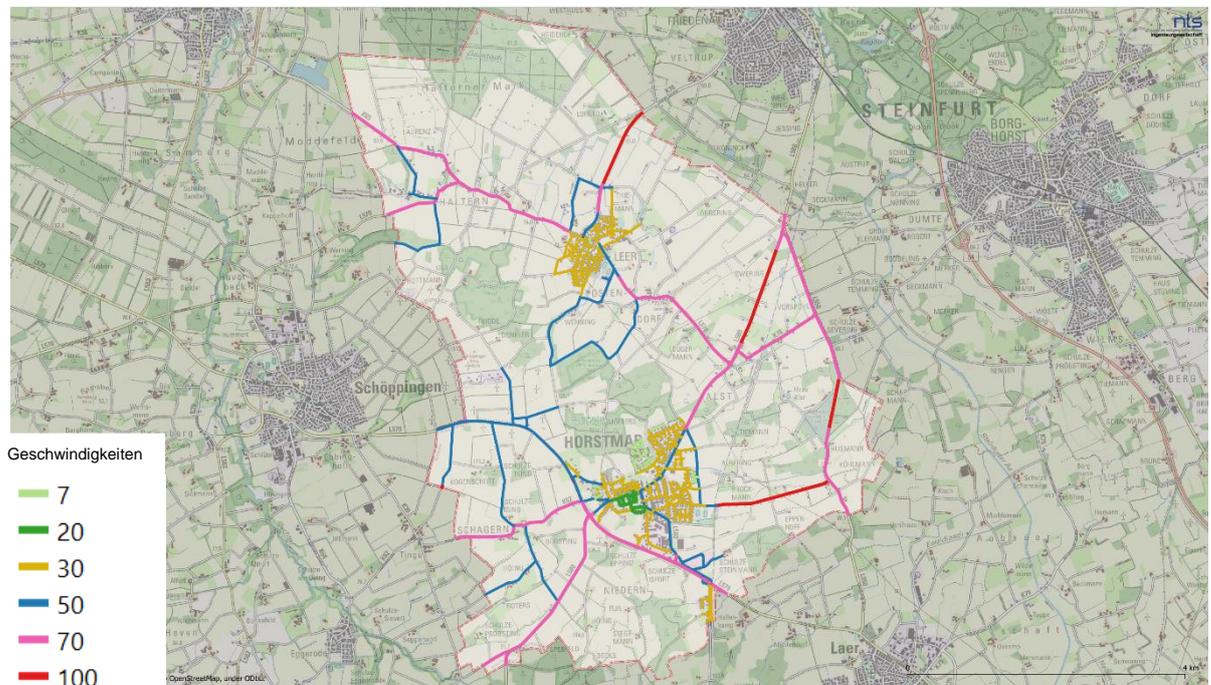


Abbildung 51 - Temporegelungen im Stadtgebiet

und Dorfesch, welche ebenfalls verkehrsberuhigt entwickelt werden. Innerhalb des historischen Vierecks ist südlich der Münsterstraße / Schöppinger Straße ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen.

Im Rahmen der Beteiligung sowie als Rückschlüsse aus der Bestandsanalyse wurden verschiedene Bereiche in den Fokus genommen und hier eine verkehrliche Beruhigung angeregt. Das betrifft westlich des Horstmarer Ortskerns die Darfelder Straße und die Eggeroder Straße. Beide Straßen sind in Teilen anbaufrei und befinden sich im weiteren Verlauf dann innerhalb des Siedlungsbereichs. Auch auf der Bahnhofstraße / Koppelstraße haben Einwohnende die verkehrliche Beruhigung auf Tempo 30 km/h angeregt. Hier gilt es die Ansprüche des motorisierten Verkehrs mit denen der anderen Verkehrsteilnehmer abzuwägen. Innerhalb Horstmars besitzt die Koppelstraße / Bahnhofstraße jedoch eine wichtige verkehrliche Funktion und sammelt sowohl Binnen- als auch überörtliche Verkehre. Ähnliches gilt auch für die Dorfstraße in Leer, die als Ortsdurchfahrt fungiert, gleichermaßen jedoch auch wichtige Bedeutung für Zufußgehende und Radfahrende besitzt. Auch hier ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Rede.

Mit Blick auf die Quantität an verkehrsberuhigten Bereichen besteht hier noch Steigerungspotenzial innerhalb der Wohngebiete. Die angeregten Bereiche zur Verkehrsberuhigung sind im Einzelfall abzuwägen. Insgesamt sind die vorgesehenen Tempo-Regelungen angemessen und es konnten keine Bereiche identifiziert werden, in denen dringender Handlungsbedarf besteht.

Die Stadt Horstmar hat zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten innerhalb der letzten Jahre verschiedene Maßnahmen ergriffen. Eine davon ist die Einrichtung von Geschwindigkeitstafeln, auch Tempo-Smileys genannt. Insgesamt finden sich sieben fest installierte Tafeln an den Ortseingängen, vier in Horstmar und drei in Leer. Zusätzlich wurden zwei weitere temporäre Tafeln erworben, die in sensiblen Bereichen aufgestellt werden können. Dies geschieht bspw. im Bereich von Schulen.

Im Bereich von fußverkehrsintensiven Einrichtungen wurden im Zuge der Begehungen verschiedene bauliche Vorrichtungen festgestellt, die der Einhaltung geringer Geschwindigkeiten in diesen Bereichen Rechnung tragen sollen. In der Regel sind das Plateau-Aufpflasterungen oder modale Filter



Abbildung 52 - Geschwindigkeitstafel am Ortseingang Eggeroder Straße (K 62)



Abbildung 53 - Geschwindigkeitstafel am Gymnasium Arnoldinum

wie Baumbeete oder Freiburger Kegel. Diese Maßnahmen eignen sich gut, um bei geraden Straßenverläufen, die rasantes Fahren begünstigen, die Geschwindigkeit zu drosseln.



Abbildung 54 - Plateauaufpflasterung an der Astri-Lindgren-Schule Leer



Abbildung 55 - versetzte Baumkübel als geschwindigkeitsdämpfende Elemente im Bereich St.-Josef-Kinderergarten / Gym. Arnoldinum Horstmar

Durchgangsverkehre im Ortskern

Als ein besonders wichtiger Aspekt, der im Rahmen des Mobilitätskonzepts zu bearbeiten ist, wurde sowohl durch die Verwaltung als auch durch die Bevölkerung die bestehende Verkehrsbelastung innerhalb des Ortskerns Horstmars angeregt. Hier wird eine Vielzahl von ortsfremden Verkehren wahrgenommen, die sich nicht an die bestehende Verkehrsregelung halten. Dabei stehen besonders die Schöppinger Straße und die Münsterstraße sowie die Spinnbahn und die Stadtstiege im Zentrum der Beobachtung.

Beide Strecken sind eine mögliche Abkürzung durch den Ort, um in Ost-West-Richtung oder umgekehrt Horstmar zu durchfahren. Pendelnde aus dem Kreis Borken und hier besonders aus den Gemeinden Schöppingen und Ahaus bevorzugen mitunter die Ortsdurchfahrten, um Ziele im Osten Horstmars wie Burgsteinfurt oder Borghorst zu erreichen. Dies verschafft gegenüber der Strecke über die klassifizierten Hauptstraßen L 579 und anschließend über die Bahnhofstraße je nach Verkehrsbelastung eine Ersparnis von wenigen Minuten.

Die Nutzung dieses Schleichwegs ist jedoch für Durchgangsverkehre nicht freigegeben. Sowohl für die mittlere Ortsdurchfahrt Schöppinger Straße / Münsterstraße als auch für die inoffizielle Ortsumfahrung Spinnbahn / Stadtstiege sind Anlieger-Frei-Regelungen ausgewiesen (siehe Abbildung 56). Die Zufahrt ist somit lediglich den Anwohnenden und Besuchenden sowie im Bereich der Schöppinger Straße / Münsterstraße auch für den Linienverkehr freigegeben. Anlieger-frei-Regelungen leiden grundsätzlich an der fehlenden Kontrolle, ihre Wirkung vollumfänglich zu entfalten. Oft funktioniert

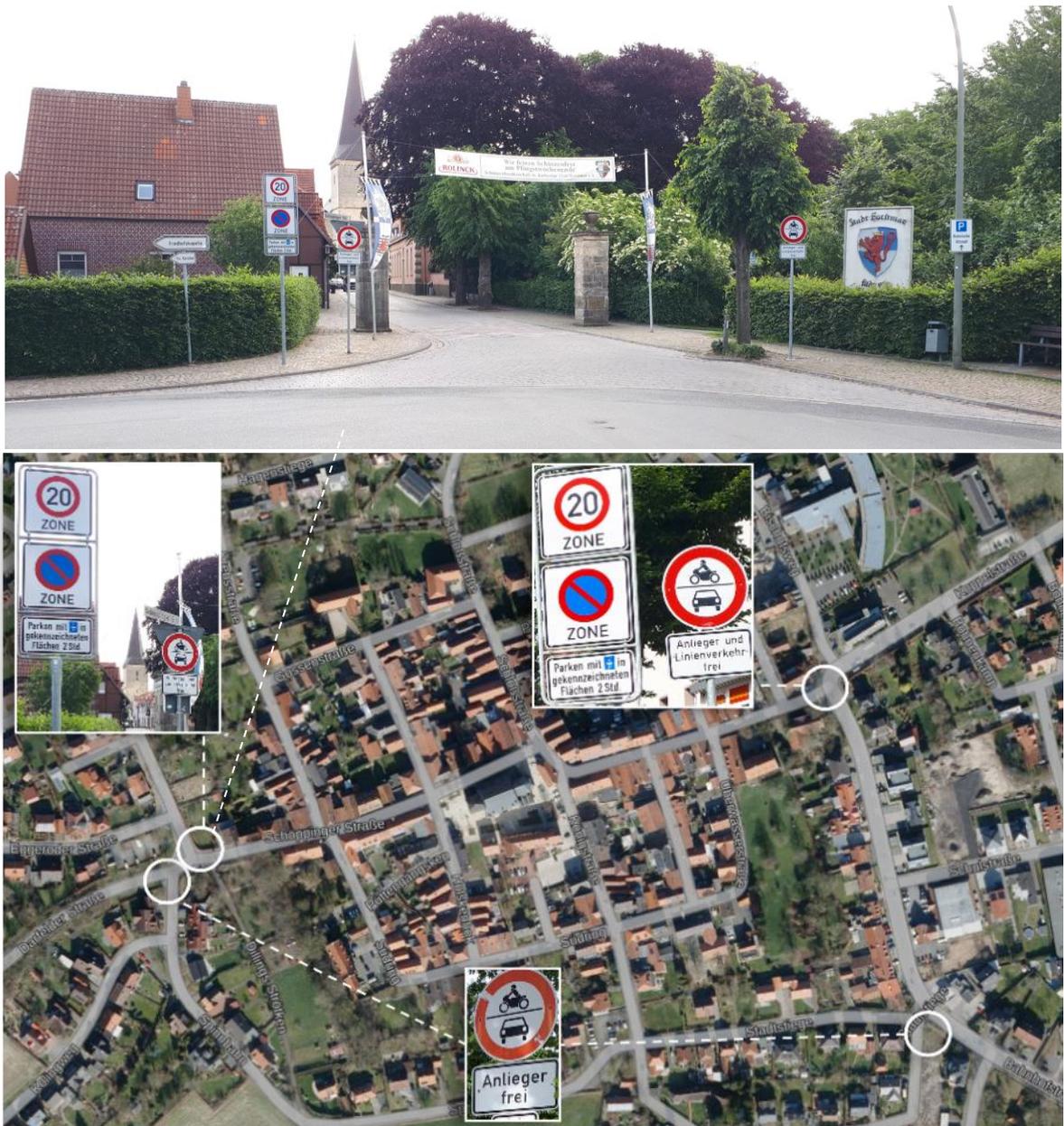


Abbildung 56 - Übersicht Ortskern mit Anlieger-frei-Regelungen für Schöppinger Straße / Münsterstraße und Spinnbahn / Stadtstiege

diese Art von Ausschlussregelung nur in Kombination mit regelmäßigen, „abschreckenden“ Kontrollen des fließenden Verkehrs durch die Polizei.

Das Problem der Durchgangsverkehre im Ortskern ist schon seit längerer Zeit ein entscheidender Punkt im öffentlichen Stadtdiskurs. Von einer möglichen Unterbindung der Durchgangsverkehre wird sich eine wesentliche Steigerung der Attraktivität des Ortskerns sowie der Wohn- und Lebensqualität innerhalb des Siedlungsbereichs versprochen. Bereits 2017 wurden verschiedene Lösungen für die Regelung der Verkehrssituation diskutiert und im Rahmen eines Bürgerentscheids durch die Bevölke-

rung eruiert. Dabei standen eine Vollsperrung der Ortseinfahrt am Darfelder Hügel, eine Einbahnstraßenregelung oder eine Beibehaltung der derzeitigen Situation zur Wahl. Am Ende des Entscheids stimmte die Mehrzahl der Bevölkerung jedoch dafür, keine Veränderung herbeizuführen.

Die Durchgangsverkehre haben sich dem Vernehmen nach seit dem Bürgerentscheid 2017 nicht reduziert. Daher erfolgt durch das nun erarbeitete Mobilitätskonzept eine neue Bewertung der Situation. Um die Verkehrsbelastung und insbesondere den Anteil an Durchgangsverkehren valide zu bestimmen, wurde am 23.08.2022 zwischen 06:00 und 10:00 Uhr sowie zwischen 15:00 und 19:00 Uhr eine Erfassung des Durchgangsverkehrs durchgeführt. Hierzu wurden insgesamt 4 Zählstellen vorgesehen, jeweils an den Einmündungen der Stadtstiege und der Münsterstraße in die Bahnhofstraße sowie auf der anderen Seite am Darfelder Hügel (siehe Abbildung 57).



Abbildung 57 - Zählstellen zur Erfassung des Durchgangsverkehrs auf der Schöppinger Straße / Münsterstraße sowie auf der Spinnbahn / Stadtstiege

Die Erhebung wurde durch die Erfassung der Kennzeichen inklusive des Zeitpunkts der Einfahrt sowie der Ausfahrt notiert. Die Zeitpunkte wurden innerhalb von Korridoren à 10 Minuten erhoben. Zur Wahrung des Datenschutzes wurden bei den Kennzeichen lediglich die variablen Buchstaben und Ziffern, jedoch nicht die Ortskennung notiert. Dabei wurde nicht zwischen Schwerlastverkehr und sonstigen Kfz unterschieden. Der Busverkehr wurde nicht mit aufgenommen.

Der Auswertung der erhobenen Daten erfolgte softwarebasiert. Hier lag die Annahme zugrunde, dass jedes Kfz, welches nicht innerhalb von 10 Minuten sowohl an der Einfahrt zum Ortskern als auch an der Ausfahrt aus dem Ortskern notiert wurde, ein Anliegen innerhalb des Ortskerns hatte und somit durchfahrtsberechtigt gewesen ist. Bei Kfz, die innerhalb eines 10-minütigen Korridors an zwei Zählstellen erfasst wurden, wird davon ausgegangen, dass diese kein Anliegen hatten. Diese werden demnach als Durchgangsverkehr gewertet. Dieses Vorgehen wurde sowohl für die Strecke Spinnbahn /

Stadtstiege als auch im Bereich Schöppinger Straße / Münsterstraße verfolgt. Die Ergebnisse werden in übersichtlicher Form in Tabelle 3 wiedergegeben.

Tabelle 3 - Auswertung der Erhebung zum Durchgangsverkehr innerhalb des Ortskerns

	06:00 – 10:00 Uhr			15:00 – 19:00 Uhr		
	Kfz Gesamt	Kfz Durch- gangs- verkehr	% Durch- gangs- verkehr	Kfz Gesamt	Kfz Durch- gangs- verkehr	% Durch- gangs- verkehr
Schöppinger Straße / Münsterstraße: West nach Ost (1 zu 2)	347	142	35 %	471	223	47 %
Schöppinger Straße / Münsterstraße: Ost nach West (2 zu 1)	256	158	62 %	346	216	32 %
Spinnbahn / Stadtstiege: West nach Ost (3 zu 4)	120	24	20 %	180	43	24 %
Spinnbahn / Stadtstiege: Ost nach West (4 zu 3)	54	11	20 %	83	34	41 %

Die Ergebnisse der Tabelle 3 legen den eindeutigen Rückschluss nahe, dass die Verkehrsbelastung auf der Schöppinger Straße / Münsterstraße zu wesentlichen Anteilen durch den unberechtigten Durchgangsverkehr bestimmt werden. Insbesondere in den Morgenstunden nutzen besonders viele Kfz die Strecke als Ortsdurchfahrt in der Fahrtrichtung von Osten nach Westen (62 %). Die dort insgesamt vorliegenden Belastungen innerhalb des Untersuchungszeitraum (256 Kfz) werden grundsätzlich als nicht besonders hoch eingeschätzt. Dies relativiert sich jedoch vor dem Hintergrund, dass der Ermittlung des Durchgangsverkehrsanteils nach rund zwei von drei Pkw gegen die geltenden Verkehrsregeln (Anlieger-frei-Regelung) verstoßen. Durch diese Art der Betrachtung wird verdeutlicht, dass die geltende Regelung nicht die gewünschte Wirkung entfaltet. In den Nachmittag- / Abendstunden liegt die insgesamt ermittelte Belastung auf der Schöppinger Straße / Münsterstraße erwartungsgemäß höher als morgens. Es fahren mehr Fahrzeuge von Westen aus in den Ortskern ein als von Osten aus. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist im Vergleich gesunken. Trotzdem wird verglichen mit den Morgenstunden in entgegengesetzter Richtung (West nach Ost) rund jedes zweite Kfz als Durchgangsverkehr eingestuft (47 %). Auch diese Werte unterstreichen die fehlende Steuerungswirkung der Anlieger-frei-Regelung.

Zudem fällt bei der Betrachtung der Ergebnisse auf, dass sowohl die Verkehrsbelastungen als auch der Anteil am Durchgangsverkehr auf der Spinnbahn insgesamt deutlich geringer ist. Die Gesamtbelastung ist in der Fahrtrichtung Westen nach Osten sowohl morgens als auch abends deutlich höher. Dem gegensätzlich wurde der höchste Durchgangsverkehrsanteil in Fahrtrichtung Westen in den Abendstunden ermittelt (41 %).

Fazit der Bestandsanalyse im Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr

Die Bedeutung des Autoverkehrs ist in Horstmar erwartungsgemäß hoch. Das zeigen sowohl die Mobilitätskennwerte früherer Untersuchungen als auch die Umfrageergebnisse im Rahmen des Mobilitätskonzepts. Aufgrund schlechterer Erreichbarkeiten von Zielen und der damit verbundenen größeren Abhängigkeit vom Pkw ist das typisch für kleinere Gemeinden im ländlichen Raum. Während Teile der Bevölkerung den Trend der Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund aufgenommen zu scheinen haben, hat sich ein beträchtlicher Teil der Umfrageteilnehmenden auch bessere Bedingungen für den motorisierten Verkehr gewünscht. Größer ist jedoch der Anteil an Umfrageteilnehmenden, die dem Auto nicht in jeder Situation den Vorrang einräumen wollen. Gründe dafür, den privaten Pkw häufiger stehen zu lassen, sehen die Umfrageteilnehmenden dann, wenn bessere Bedingungen für den ÖPNV und den Radverkehr geschaffen werden.

Die Geschwindigkeitsregelungen innerhalb des Stadtgebietes werden im Allgemeinen als angemessen beurteilt. Abseits der Hauptverkehrsstraßen gilt bereits nahezu flächendeckend Tempo-30 und in Teilen auch Schrittgeschwindigkeit. In fußverkehrsintensiven Bereichen wie in der Nähe von Schulen sowie an den Ortseingängen sind zudem geschwindigkeitsdämpfende Elemente erhoben worden. Aus der Bevölkerung wird jedoch zurückgemeldet, dass das Fahrverhalten nicht immer den vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten entspricht.

Eine wesentliche Konfliktsituation besteht im Altstadtbereich bezüglich des Durchgangsverkehrs. Die durchgeführte Erfassung hat ermittelt, dass die vorherrschende Anlieger-frei-Regelung nicht die gewünschte Wirkung entfaltet und insbesondere die Strecke Schöppinger Straße / Münsterstraße als beliebte Abkürzung für Durchgangsverkehre genutzt wird. Dies steht im Widerspruch zur angestrebten Beruhigung und Aufenthaltsqualität im Ortskern Horstmar. Die Lösung dieser Problemlage wird als Schlüsselthema im Rahmen des Mobilitätskonzepts eingestuft.

Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr: Big Points

- Hohe **Pkw-Affinität der Bevölkerung** als mögliche Folge der ländlichen Struktur
- Konfliktsituation im **Altstadtbereich** bezüglich des **Durchgangsverkehrs**
 - Derzeitige Verkehrsregelung erzielt nicht den gewünschten Effekt
- Wohnquartiere sind **überwiegend verkehrsberuhigt**, Fahrverhalten entspricht dem jedoch nicht immer
- Geschwindigkeiten können abseits des Vorbehaltsnetz ggf. weiter reduziert werden

3.7. Handlungsfeld ruhender Kfz-Verkehr

Dem Umgang mit dem ruhenden Verkehr wird für das Gelingen der Verkehrswende große Bedeutung beigemessen [10]. Zudem kommt dem (inner-)städtischen Parkraumbewirtschaftung große Bedeutung für die Attraktivität von Einkaufs- und Arbeitsstandorten zu. Das gilt in Horstmar wie auch grundsätzlich. Die Verfügbarkeit eines Stellplatzes am jeweiligen Ziel, die Art der Bewirtschaftung sowie die erforderlichen Kosten beeinflussen maßgeblich die Wahl des Verkehrsmittels. Über den Umfang der ausgewiesenen Stellplatzflächen und die Bewirtschaftung können Gemeinden dementsprechend nicht nur das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung beeinflussen, sondern auch die Verkehre im Stadtgebiet steuern und bestenfalls reduzieren.

Wesentliche Ergebnisse der Beteiligung

Reduziert auf die Ergebnisse zum ruhenden Kfz-Verkehr bezieht sich die Resonanz der Umfrageergebnisse vor allem auf eine stärkere Steuerung und Kontrolle des ruhenden Verkehrs (siehe Abbildung 58). Ursache sind hier naheliegender Weise die bereits skizzierten Konflikte mit dem Fußverkehr wie die Hemmnisse, die aus der derzeitigen Situation des ruhenden Verkehrs bezüglich der Qualität des öffentlichen Raums resultieren. Dabei legen 41 % der Befragten die Priorität in der künftigen Planung des motorisierten Verkehrs auf die Kontrolle des ruhenden Verkehrs. Ein weiteres wichtiges Anliegen der Bevölkerung ist darüber hinaus der Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos. Eine gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung halten nur 4 % der Umfrageteilnehmenden für erstrebenswert.

Wie sehen Sie den Autoverkehr der Zukunft in Horstmar – Welche Prioritäten verfolgen Sie? (maximal 3 Antworten)

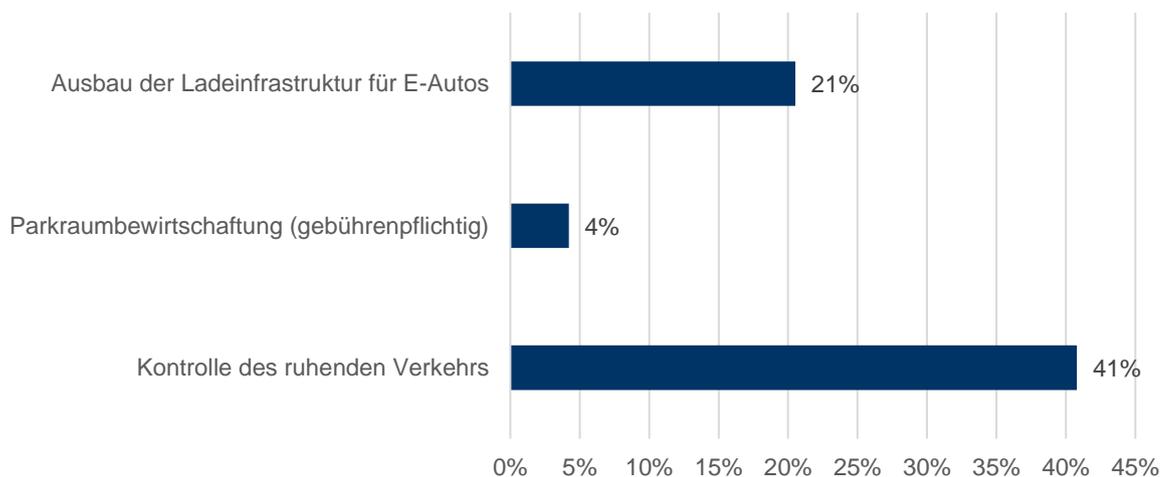


Abbildung 58 - Umfrageergebnisse: Prioritäten im ruhenden Verkehr

Die inhaltlichen Rückmeldungen zum Handlungsfeld ruhender Kfz-Verkehr konkretisieren die bereits aufgezeigte Tendenz der Prioritätensetzung. Bei der Auswertung der Anregungen wird offensichtlich, dass der ruhende Verkehr einen wesentlichen Konfliktherd im öffentlichen Raum darstellt. Daraus leitet sich bei den Befragten der Wunsch nach einer effektiveren Steuerung und verstärkten Kontrollen ab. Dabei werden das Parken in öffentlichen, unter anderem zentral gelegenen Räumen und mögliche Maßgaben einer künftigen Parkraumbewirtschaftung thematisiert. Zudem werden ebenfalls konkrete Bereiche genannt, in denen es offenbar zu wiederholten Parkverstößen kommt oder in denen die vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichend sind.

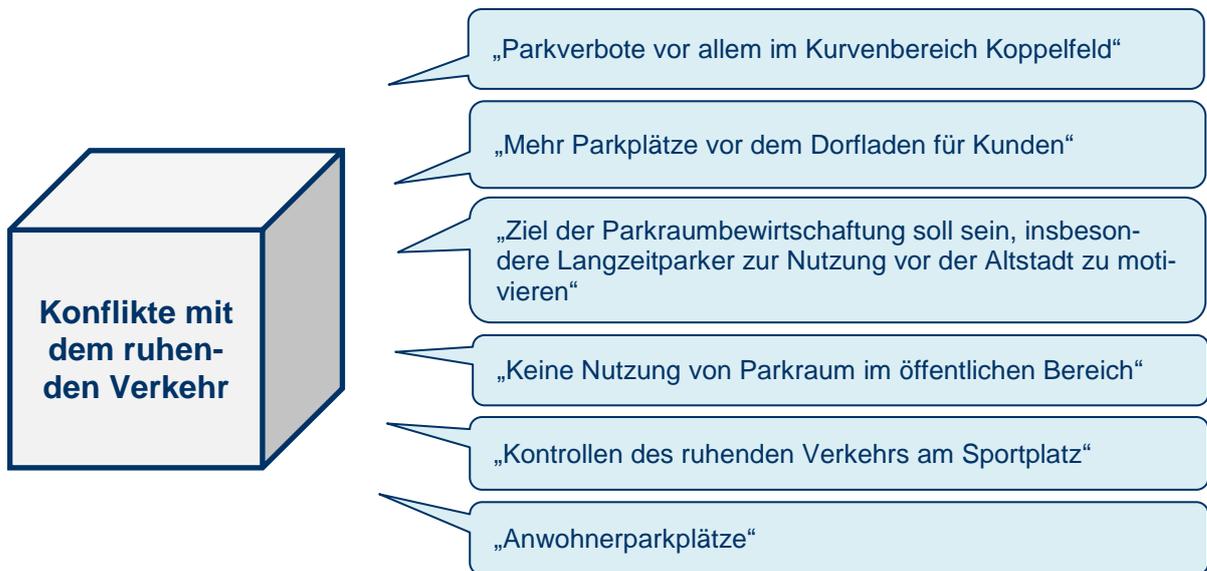


Abbildung 59 - Umfrageergebnisse: Rückmeldungen ruhender Verkehr Zitate

| Die Antriebswende im Verkehr besitzt große Bedeutung für das Erreichen von Klimaschutzziele. Demzufolge stehen Städte vor der Herausforderung, die notwendigen Rahmenbedingungen hinsichtlich Ladeinfrastrukturen zu schaffen. Horstmar hat sich hier bereits auf den Weg gemacht und einige öffentliche Bereiche mit Ladvorrichtungen ausgestattet. Neben zwei Stellplätzen mit Ladesäulen am Stadtwall finden sich des Weiteren Vorrichtungen an der Schule in Leer sowie auf dem Parkplatz der Stadtverwaltung / Königsstraße.

Pkw werden innerhalb der Wohngebiete Horstmars grundsätzlich auf den privaten Grundstücken geparkt. Bedingt durch die hohe Pkw-Verfügbarkeit pro Haushalt und den unterschiedlichen Wohnformen (Ein- und Mehrfamilienhäuser) wird jedoch genauso der öffentliche Straßenraum für das Parken genutzt. Dabei bietet der Straßenraum der wenig belasteten Wohnstraßen in der Regel ausreichend Raum, um auch Flächen für den ruhenden Verkehr bereitzustellen. Das gilt für die Wohngebiete



Abbildung 60 - E-Ladevorrichtung an der Schule in Leer



Abbildung 61 - E-Ladevorrichtung auf dem Parkplatz der Stadtverwaltung

Horstmars gleichermaßen wie für die Leers. Aus der Bevölkerung wurden jedoch Anregungen aufgenommen, dass das Abstellen von größeren Fahrzeugen (bspw. Sprinter oder andere Formen von Betriebsfahrzeugen) stellenweise zu Problemen führt.

Parken im historischen Viereck

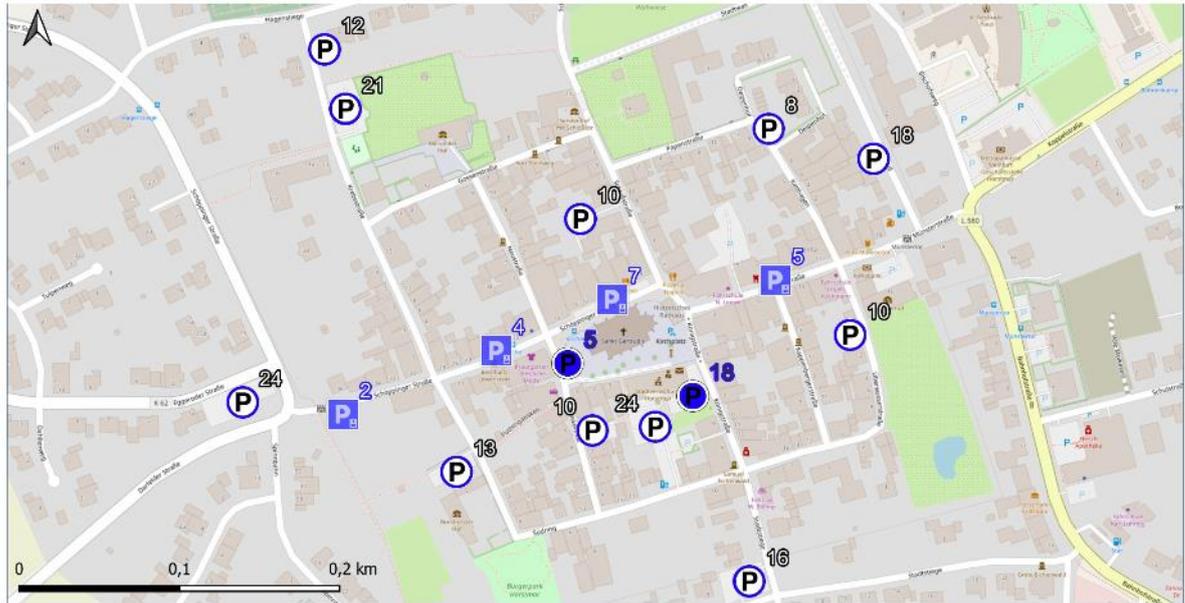
Besondere Bedeutung besitzt die Parkplatzsituation innerhalb des Ortskerns. In den Vorgesprächen zum Mobilitätskonzept mit der Verwaltung wurden einige Probleme angeregt, die aus dem Straßenraumparken resultieren. Auch aufgrund der Eingaben aus der Öffentlichkeit und der Eindrücke aus Begehungen und Erhebungen kommt die vorliegende Begutachtung zu dem Schluss, dass das Parken im historischen Viereck qualitativ und quantitativ untersucht werden muss.

Die Erkenntnis über die vorhandenen Kapazitäten für den ruhenden Verkehr und die jeweilige Auslastung fundiert das weitere Vorgehen im Rahmen des Mobilitätskonzepts. Somit wird eine Grundlage für die Entwicklung von Zielsetzungen und Maßnahmen im Hinblick auf den künftigen Umgang mit Parkraum geschaffen. Horstmar weist einige zentral gelegene Sammelstellplätze auf (siehe Abbildung 62), die mitunter innerhalb des historischen Vierecks aber auch in direkter Nähe dazu liegen. Dies betreffend wurden die Kapazitäten auf den Sammelparkplätzen und die Auslastung im Straßenraum durch eine Erhebung vor Ort am 30.05.2022 erfasst. Insgesamt werden im Ortskern Horstmars 205 öffentliche Stellplätze auf Sammelparkplätzen und im Straßenraum an der Schöppinger Straße / Münsterstraße ausgewiesen. Davon sind 41 Stellplätze über eine Parkscheibenregelung bewirtschaftet, die restlichen 166 sind nicht bewirtschaftet.



Übersicht Parkplätze Horstmar

Kartengrundlage: © openstreetmap
 Datengrundlage: nts Ingenieurgesellschaft mbH
 Datum: März 2023
 Bearbeiter: Pleper
 nts Ingenieurgesellschaft



- Sammelparkplätze (unbewirtschaftet)
- Stellplätze im Straßenraum (Parkscheibe)
- Sammelparkplätze (Parkscheibe)

Abbildung 62 - Übersicht Sammelparkplätze und markierte Straßenraumstellplätze inklusive Kapazität (hochgestellt)

Zudem wird auch der Straßenraum im Ortskern durch den ruhenden Verkehr genutzt. Mit Einfahrt ins historische Viereck beginnt eine eingeschränkte Halteverbotszone. Diese wird über die Verkehrszeichen 290.1 zu Beginn der Schöppinger Straße am Darfelder Hügel sowie am Anfang der Münsterstraße signalisiert. Durch das entsprechende Zusatzzeichen ist es erlaubt, auf der Hauptstraße innerhalb der gekennzeichneten Flächen zu parken. Die eingeschränkte Halteverbotszone wird für die abfließenden Nebenstraßen aufgehoben, sodass das Parken hier nicht grundsätzlich verboten wird. Daher werden nahezu allen Nebenstraßen auch beparkt (siehe Abbildung 63).



Abbildung 63 - Parken in öffentlichen Straßenräumen des historischen Vierecks

Durch die Aufhebung der eingeschränkten Halteverbotszone gelten dort die grundsätzlichen Vorgaben der StVO für den ruhenden Verkehr. Hier ist § 12 einschlägig, in dem die Zulässigkeit von Halte- und Parkvorgängen definiert wird (siehe Abbildung 64). Dabei ist zu beachten, dass nach gängigem Rechtsschluss die Zulässigkeitskriterien für Haltevorgänge ebenso für Parkvorgänge gelten, da Parkvorgänge eine Form der Haltevorgänge darstellen. Mit Blick auf die Inhalte der StVO und die verfügbaren Querschnittsmaße in den meisten Nebenstraßen ist stark zweifelhaft, ob sich Straßen wie bspw. Gossenstraße, Neustraße, oder Kappenbergstraße grundsätzlich eignen, um dort im Straßenraum zu parken. Die meisten Nebenstraßen weisen eine Breite von ca. 5,5 – 7 m zwischen den Häuserfluchten auf. In Kombination mit den geltenden Verkehrsregelungen (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich oder Tempo-30-Zone) innerhalb des historischen Vierecks sind die Straßenräume nicht dafür ausgelegt, sowohl fließende motorisierte Verkehre, den Fuß- sowie Radverkehr und gleichzeitig Flächen für den ruhenden Verkehr zu beinhalten.

Zudem entstehen aus dem Beparken der Straßenräume Defizite in der Verkehrssicherheit insbesondere für Zufußgehende (siehe Kapitel 3.3). Auch die negativen Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität sind spürbar.

§ 12 StVO Halten und Parken

Absatz 1:

Das Halten ist unzulässig

1. an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen,
2. im Bereich von scharfen Kurven,
3. auf Einfädelungs- und auf Ausfädelungstreifen,
4. auf Bahnübergängen,
5. vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten.

Absatz 2:

Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.

Absatz 3:

Das Parken ist unzulässig

1. vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten,
2. wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert,
3. vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber,
4. über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung [...] das Parken auf Gehwegen erlaubt ist.
5. vor Bordsteinabsenkungen.

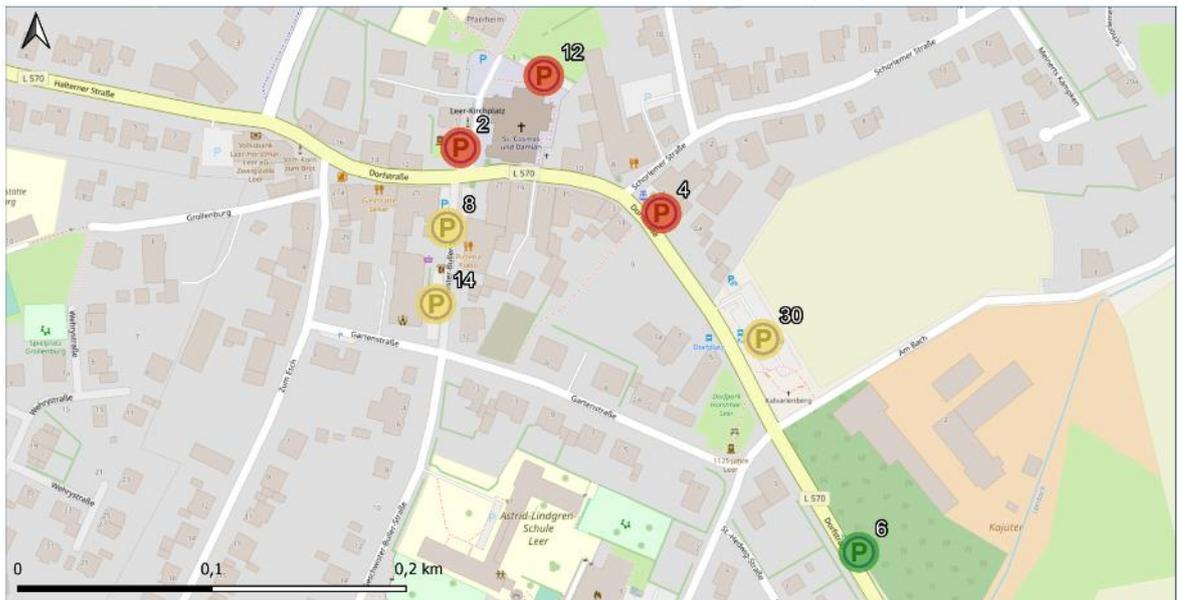
Abbildung 64 - Auszug aus der Straßenverkehrsordnung zu Halte- und Parkvorgängen [12]

Auslastung der Sammelparkplätze und markierten Stellplätze im historischen Viereck

Im Mai 2022 wurde neben der Zählung der vorhandenen Kapazitäten für den Ortsteil Leer bereits die Auslastung erhoben. Dafür sprach die einfache Umsetzbarkeit aufgrund der geringen Anzahl an öffentlichen Parkflächen. Dabei konnten ausreichende Erkenntnisse gesammelt werden. Die Nachfrage nach Parkraumangebot ist in Leer deutlich geringer als in Horstmar. Zudem entstehen aus dem Parken keine so wesentlichen Problemstellungen für andere Verkehrsteilnehmende wie im Ortskern Horstmars. Insgesamt verdeutlicht die Erhebung, dass das Angebot in Leer entsprechend der Nachfrage nach Parkraum angemessen ist und noch Kapazitätsreserven vorhanden sind(siehe Abbildung 65).

Übersicht und Auslastung Parkplätze Leer

Kartengrundlage: © openstreetmap
 Datengrundlage: nts Ingenieurgesellschaft mbH
 Datum: März 2023
 Bearbeiter: Pieper

 Sammelparkplätze (unbewirtschaftet)  stark ausgelastet (>90%)  mittel ausgelastet (50-89%)  gering ausgelastet (<50%)

Abbildung 65 - Übersicht Parkplatzstandorte: Kapazität (hochgestellt) und Auslastung in Leer

Dem folgend und die bis dahin gesammelten Erkenntnisse zugrunde gelegt, wurde sich im weiteren Verlauf dazu entschieden, für den Bereich Horstmar Ortskern und erweiterter Ortskern eine tiefergehende Untersuchung durchzuführen.

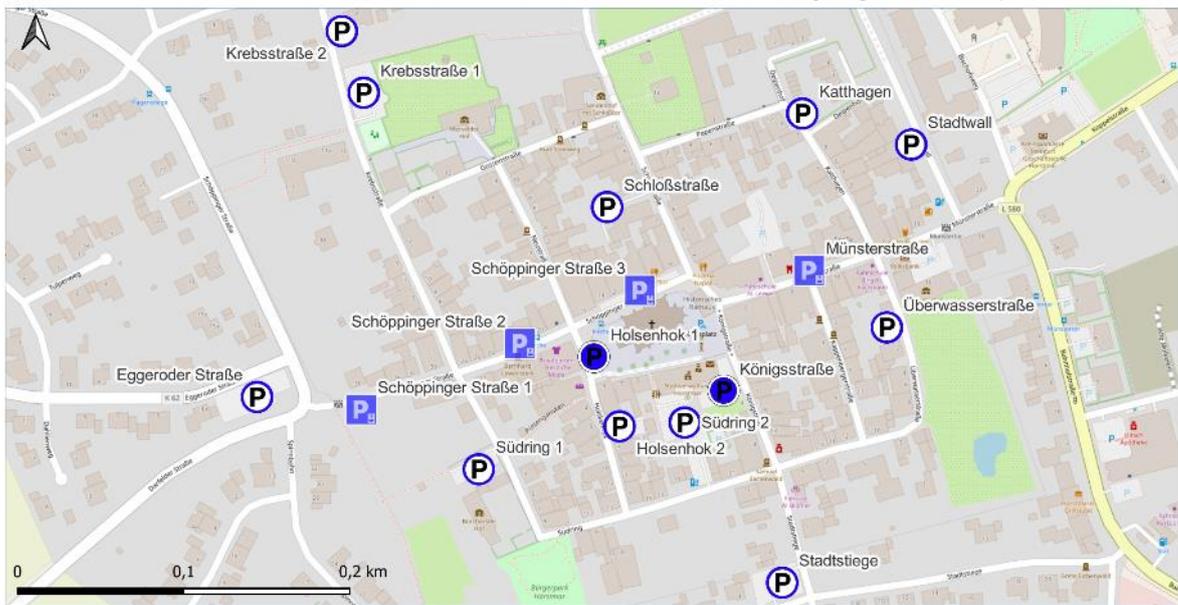
Am 25.08.2023 wurden daher in den Zeiträumen 05:00 bis 06:00 Uhr sowie im halbstündigen Intervall zwischen 09:00 und 11:00 Uhr die besetzten Stellplätze gezählt. Dem liegt die Annahme zugrunde, dass Bewohnende ihren Pkw zwischen 05:00 – 06:00 Uhr in der Mehrzahl der Fälle nicht nutzen und

parken. Durch dieses Vorgehen sollte auch Kenntnis darüber erlangt werden, wie groß die Nachfrage durch Bewohnende und eventuelle Besuchende der Anliegenden des Ortskerns ist. Dabei waren alle Parkplatzstandorte aus Abbildung 62 Bestandteil der Untersuchung.

Zur besseren Strukturierung der Auswertung wurden die Sammelparkplätze entsprechende der zufließenden Straßen benannt. Die Namensgebung wird in Abbildung 66 verortet. Die Auslastungen der Standorte in den Zeiträumen 05:00 bis 06:00 Uhr und 10:30 bis 11:00 Uhr werden prozentual in Abbildung 67 visualisiert und gegenübergestellt.

Übersicht und Benennung Parkplätze Horstmar

Kartengrundlage: © openstreetmap
 Datengrundlage: nts Ingenieurgesellschaft mbH
 Datum: März 2023
 Bearbeiter: nts Ingenieurgesellschaft Pieper



- Sammelparkplätze (unbewirtschaftet)
- Sammelparkplätze (Parkscheibe)
- Stellplätze im Straßenraum (Parkscheibe)

Abbildung 66 - Benennung der Sammelparkplätze in Horstmar

Ein Sammelparkplatz wird in der fachlichen Betrachtung dann als vollständig ausgelastet betrachtet, wenn mindestens 90 % der Stellplätze besetzt sind. Volle Auslastung wurde vormittags lediglich im Bereich des Südtrings 2 erreicht, auf dem zu dieser Zeit vorwiegend Beschäftigte der Stadtverwaltung parken. Nah an die 90 % kommt die Auslastung auf den Parkplätzen Stadtstiege und Südtring 1 im Zeitraum zwischen 10:30 und 11:00 Uhr. Alle anderen Sammelparkplätze bewegen sich in diesem Zeitraum unterhalb der 75 % Auslastung. Die Betrachtung der Abbildung 67 verdeutlicht auch, dass die Auslastung vormittags insgesamt höher ist als nachts. Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass die Sammelstellplätze insbesondere durch Beschäftigte, die in Horstmar arbeiten und mit dem Pkw anreisen, genutzt werden. Die Auswertung zeigt insgesamt, dass sowohl nachts als auch vormittags ausreichend Kapazitätsreserven auf den Sammelstellplätzen in Horstmar vorhanden sind.

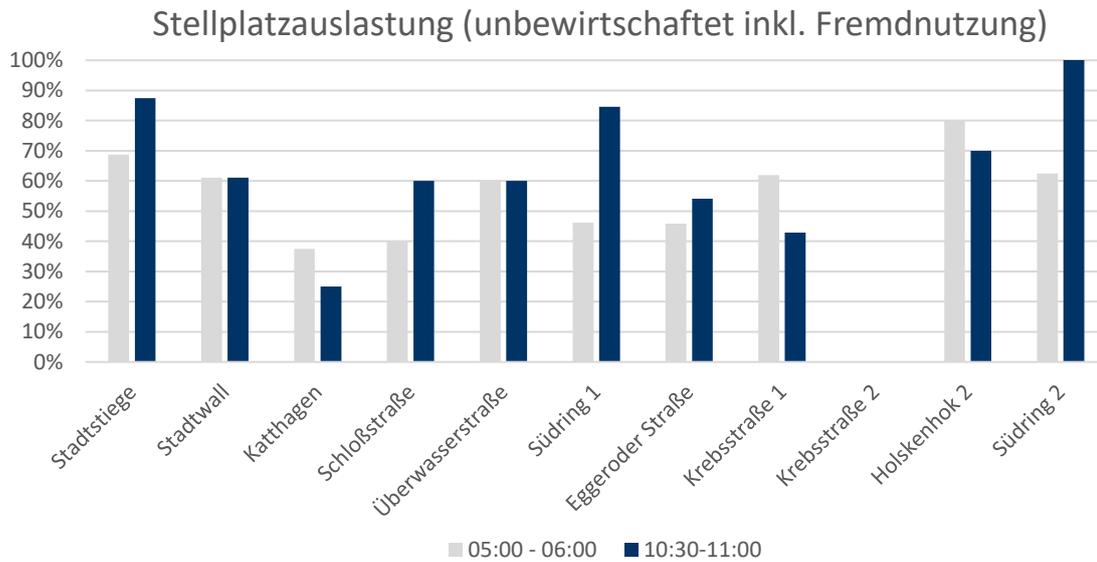


Abbildung 67 - Auslastung Sammelparkplätze in Prozent, 25.08.2022 um 05 - 06 Uhr und um 10:30 - 11 Uhr

Auffällig ist, dass die Auslastung offenbar in Abhängigkeit zur Entfernung des Parkplatzes zum gedachten Mittelpunkt des historischen Vierecks (Kirche) steht und mit steigender Entfernung abnimmt. Dafür sprechen die Auslastungsgrade der Standorte Krebsstraße 1 und Krebsstraße 2, Katthagen sowie Eggeroder Straße. Eine Ausnahme in dieser Tendenz bildet die Stadtstiege, die vormittags nahezu vollausgelastet ist. Im Zuge der Erhebung wurde festgestellt, dass die Kapazität einiger Sammelparkplätze teilweise durch Zweckentfremdung oder eine missbräuchliche Nutzung reduziert wird. So wurden abgemeldete Pkw, die Besetzung durch Wohnwagen, Nutzung der öffentlichen Parkplätze als Unterbringung für betriebliche Pkw und Anhänger oder für Glas- und Altkleidercontainer festgehalten (siehe Abbildung 68). Das ist insbesondere am Standort der Stadtstiege der Fall. Mit Blick auf die insgesamt vorhandenen Kapazitäten und eine mögliche Verlagerung von parkenden Pkw aus dem Straßenraum auf die Sammelparkanlagen sollte die vorhandenen Kapazitäten aus Sicht dieser Beurteilung nicht durch Zweckentfremdung und Missbrauch geschmälert werden.



Abbildung 68 - Zweckentfremdung und missbräuchliche Nutzung öffentlicher Parkplätze durch abgemeldete Pkw, Wohnwagen, Container und Anhänger (links Eggeroder Straße, Mitte Krebsstraße, rechts Stadtstiege)

Zur besseren Übersichtlichkeit wurden die Auslastungsgrade in Bewertungsstufen eingeteilt. Unterhalb der Vollauslastung (< 90 %) werden Auslastungsgrade von 50 bis 89 % als mittel ausgelastet und unter 50 % als gering ausgelastet bewertet. Die gestaffelten Auslastungen je Sammelparkplatz werden für den Zeitraum 10:30 bis 11:00 Uhr in Abbildung 69 visualisiert. Hier wurde die größte Auslastung über den Untersuchungszeitraum erfasst. Durch die Visualisierung in Bewertungsstufen wird die bereits aufgezeigte Tendenz, dass die Auslastung mit steigender Entfernung zum Mittelpunkt des historischen Vierecks abnimmt, auch visuell bestätigt.

Die Auslastung zwischen 05:00 und 06:00 Uhr skizziert hingegen ein anderes Bild. Hier liegt die Belastung auf vielen Sammelparkplätzen unter 50 % und insgesamt deutlich niedriger (siehe Abbildung 70). Dabei sind keine räumlich-strukturellen Muster zu erkennen, die Rückschlüsse auf die Nutzung der Parkplätze durch Anwohnende zulassen. Auffällig ist jedoch, dass hier auch mittlere Auslastungen im Bereich der straßenbegleitenden, markierten Kurzzeit-Stellplätze erhoben wurde. Dies lässt vermuten, dass Anwohnende aufgrund der fehlenden Kontrolle zu Nachtzeiten und einer möglichen Nähe der Stellplätze zum jeweiligen Wohnstandort auch diese Stellplätze über die gesamte Nacht benutzen.

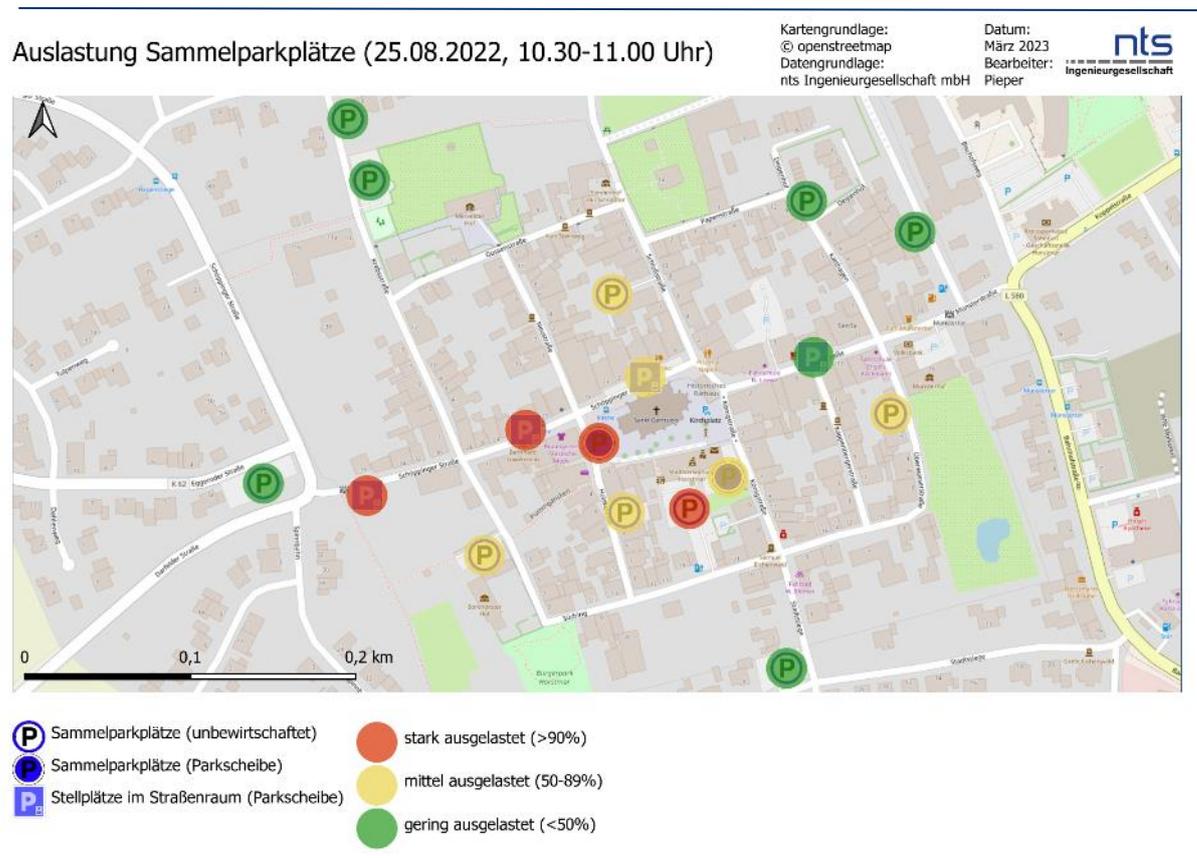
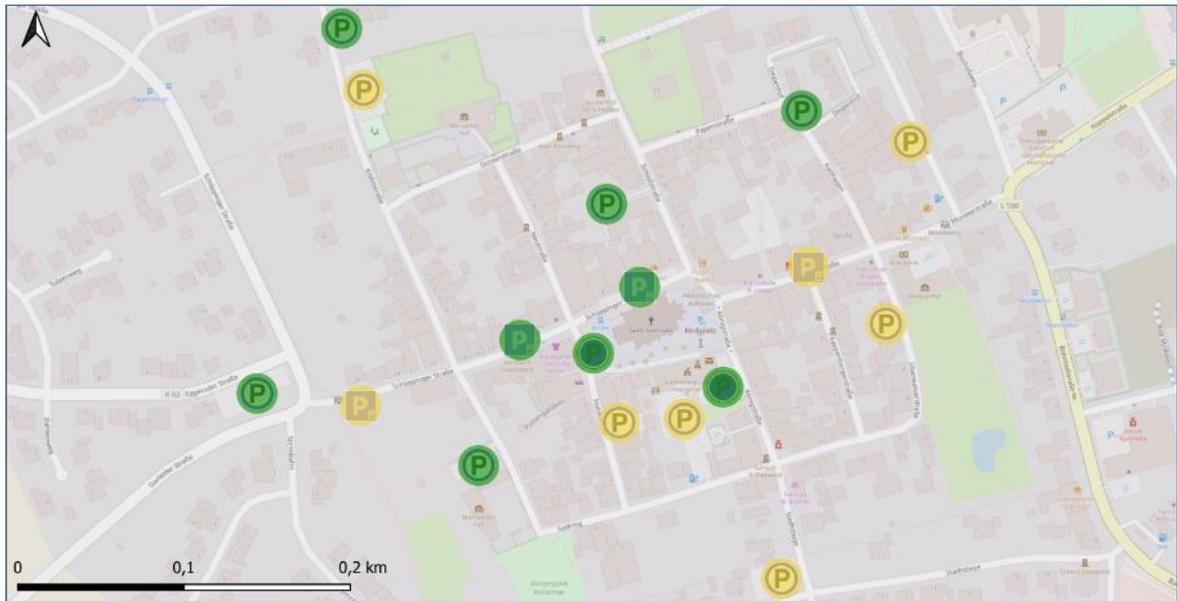


Abbildung 69 - Auslastung Sammelparkplätze in Bewertungsstufen stark, mittel und gering 10.30 – 11 Uhr

Auslastung Sammelparkplätze (25.08.2022, 05.00-06.00 Uhr)

Kartengrundlage:
© openstreetmap
Datengrundlage:
nts Ingenieurgesellschaft mbH

Datum:
März 2023
Bearbeiter:
Pieper



- P Sammelparkplätze (unbewirtschaftet) ● stark ausgelastet
- P Sammelparkplätze (Parkscheibe) ● mittel ausgelastet
- P Stellplätze im Straßenraum (Parkscheibe) ● gering ausgelastet

Abbildung 70 - Auslastung Sammelparkplätze in Bewertungsstufen stark, mittel und gering 05 - 06 Uhr

Die bereits angesprochene Nutzung des Straßenraums zum Parken durch Anwohnenden und Besuchende ist für die Erkenntnis über die Verhaltensmuster der Pkw-Nutzenden ebenso relevant. Daher wurden die Straßen innerhalb des historischen Vierecks über alle Untersuchungszeiträume der Erhebung miterfasst. Hieraus sollen mögliche Zielstellungen und potenzielle Maßnahmen zur Verlagerung von Straßenraumstellplätzen abgeleitet werden können. Da durch die fehlende Auszeichnung von Stellplätzen und der somit unbestimmten Gesamtkapazität je Straße eine Ermittlung des Auslastungsgrads in Bewertungsstufen oder anteilig (in Prozent) nicht zielführend ist, konnte lediglich die absolute Anzahl an parkenden Kfz erfasst werden. Die Ergebnisse werden in Abbildung 71 aufgezeigt.

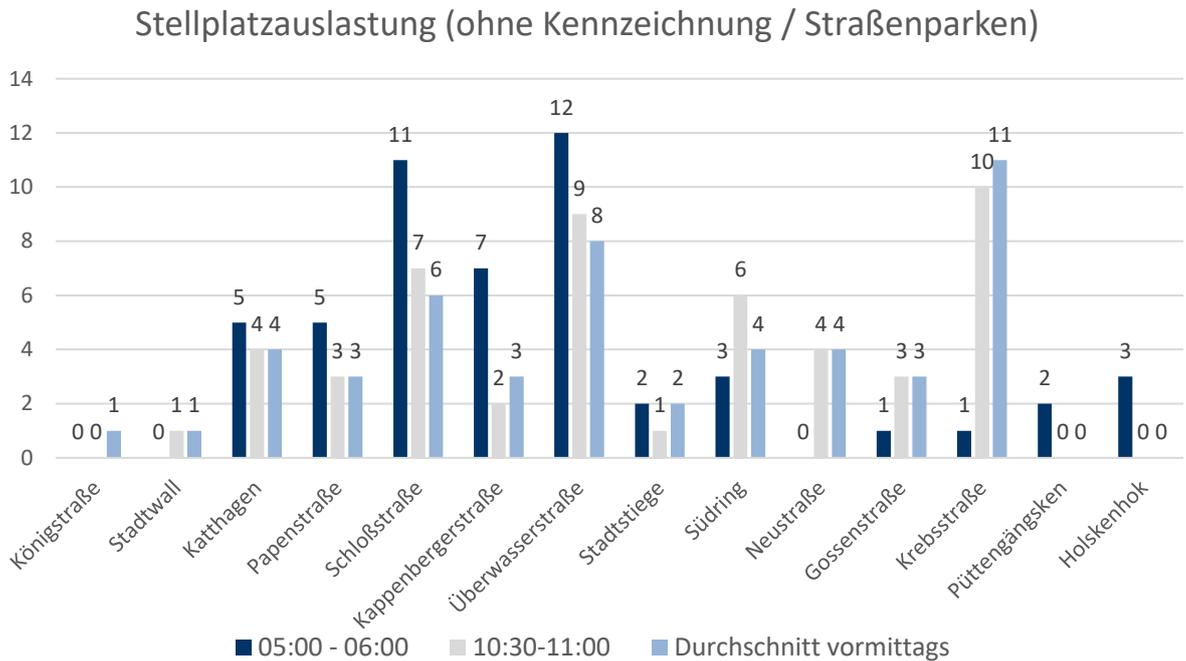


Abbildung 71 - Erhebung Straßenparken: Anzahl abgestellter Kfz je Straße im historische Viereck

Abbildung 71 visualisiert die gezählten abgestellten Kfz für die Zeiträume 05:00 bis 06:00 Uhr, 10:30 bis 11:00 Uhr und den Durchschnitt der halbstündigen Untersuchungszeiträume zwischen 09:00 und 11:00 Uhr. Es lassen sich verschiedene Muster erkennen, die das Straßenparken in der Innenstadt in eine ganzheitliche Perspektive einordnen. Zunächst wird deutlich, dass mit Ausnahme der Krebsstraße und der Kappenbergstraße die Auslastung vormittags innerhalb des Zeitraums 10:30 bis 11:00 Uhr in der Regel am höchsten liegt. Das gilt somit für Straßenparken und die Nutzung von Sammelparkplätzen gleichermaßen.

In den Straßen Katthagen, Papenstraße, Schloßstraße, Kappenbergerstraße, Überwasserstraße, Püttengängsken und Holskenhok parken zwischen 05:00 und 06:00 Uhr mehr Kfz als im sonstigen Untersuchungszeitraum. Hieraus lässt sich schließen, dass diese Straßenzüge besonders durch Bewohnernde zum Parken genutzt werden. In nahezu allen Straßen ist im Vergleich zur Belastung nachts auch die Belastung tagsüber beträchtlich. Ausnahmen bilden hier das Püttengängsken und der Holskenhok, die tagsüber nicht beparkt werden sowie die Königstraße und der Stadtwall, wo lediglich vereinzelt abgestellte Pkw vorgefunden wurden.

Besonders hoch ist die Belastung nachts auf der Schloßstraße und der Überwasserstraße. Um die Anzahl der abgestellten Kfz in eine Relation zu setzen, wurde die Länge der Straßen überschlägig gemessen und ins Verhältnis zur Gesamtlänge der parkenden Kfz gesetzt. Dem liegt die Annahme zugrunde, dass ein Parkplatz ca. 6 Meter lang ist. Dem folgend sind in der Schloßstraße mit insgesamt 11 abgestellten Kfz 66 Meter der Straße einseitig durch ruhenden Verkehr belegt. Das entspricht rund

50 % der straßenseitigen Gesamtlänge. In der Überwasserstraße ist nachts rund 40 % des Straßenraums belegt. Auch die Kappenberger Straße weist diesbezüglich einen ähnlich hohen Wert auf.

Vormittags wurden besonders hohe Belastungen in den Straßen Überwasserstraße und Krebsstraße festgestellt. Hier stehen im Durchschnitt rund 10 Fahrzeuge. Vormittags wesentlich stärker durch den ruhenden Verkehr belastet sind zudem die Gossenstraße und die Neustraße.

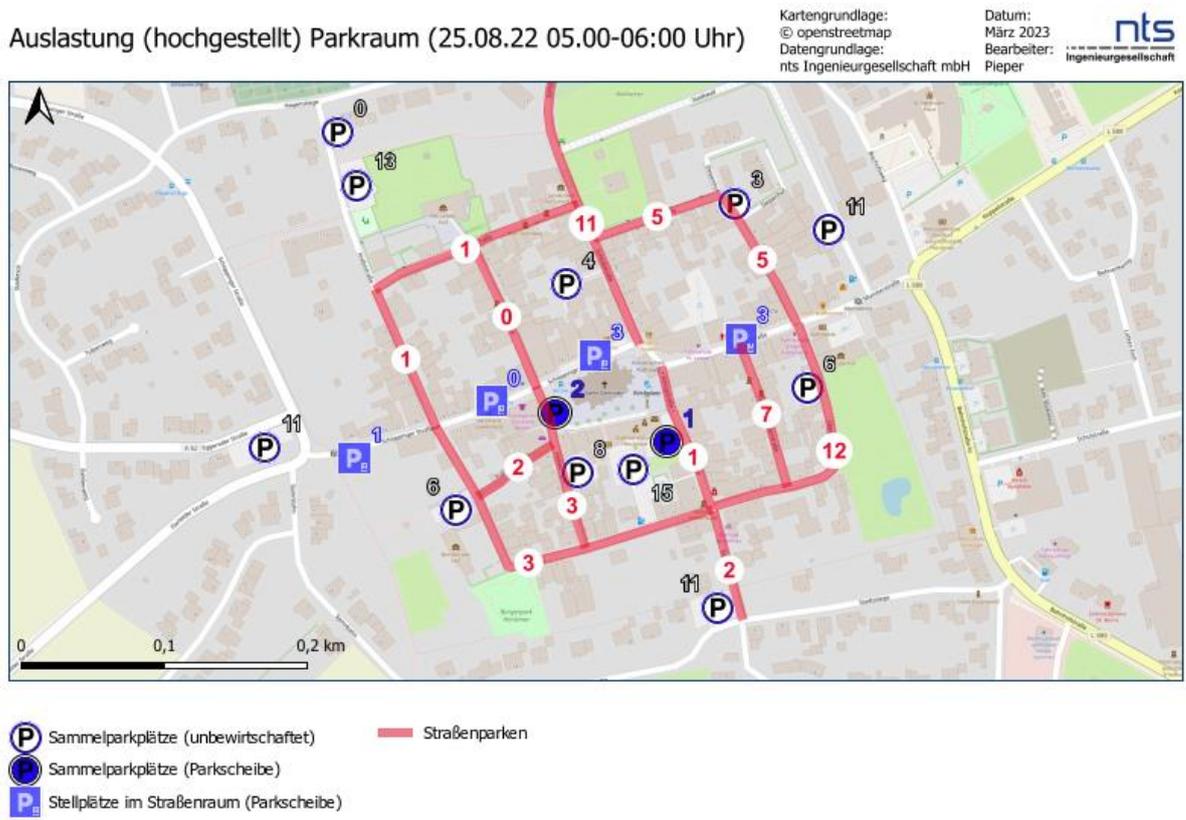


Abbildung 72 - Auslastung Parkraum im historischen Viereck 05 - 06 Uhr

Stellplatzsatzung

Im Handlungsfeld ruhender Verkehr wird auch der Umgang mit Parkraum bei Neuentwicklungen innerhalb Horstmars betrachtet. Eine wichtige Steuerungsmöglichkeit für die Stadt, die Entwicklung des ruhenden Verkehrs im Neubau und bei der Umnutzung bestehender Gebäude zu beeinflussen, besteht in der Möglichkeit vom landesbaurechtlichen Stellplatznachweis abzurücken. Es ist ausdrücklicher Wille des Gesetzgebers, dass die Kommunen eigene Stellplatzsatzungen erlassen. Eine Stellplatzsatzung entwickelt als rechtsverbindliches Ortsrecht bindende Wirkung bei städtebaulichen Entwicklungen. Sie ist das geeignete Instrument, um die Herstellungspflicht für Stellplätze sowie für Fahrradabstellanlagen zu definieren und darüber hinaus den Bedarf des Umfangs dieser Anlagen anhand von Kennwerten festzulegen. Vom vorgeschriebenen Stellplatznachweis je Wohneinheit kann auf

Grundlage einer solchen Satzung durch flankierende Maßnahmen im Bereich der Mobilität abgewichen werden. Auf Basis dessen bestehen Steuerungsmöglichkeiten bei der Wohnbauentwicklungen von Anfang an und das Mobilitätsverhalten künftiger Bewohnender kann beeinflusst werden.

Eine solche Satzung gibt es in Horstmar Stand noch nicht. Es ist lediglich eine Ablösesatzung aus dem Jahr 1992 vorhanden, die die Höhe von Ablösebeträgen für den Stellplatznachweis festlegt. Hieraus geht keine Steuerungsmöglichkeit für das Mobilitätsverhalten von Nutzenden und Anwohnenden hervor.

Fazit der Bestandsanalyse im Bereich ruhender Kfz-Verkehr

Als wesentliche Essenz der Untersuchung ist deutlich geworden, dass der ruhende Verkehr in Horstmar weitestgehend ungeordnet ist. Innerhalb der Wohngebiete kommt es hier nur vereinzelt zu Problemen, vor allem dann, wenn größere Kfz im Straßenraum abgestellt werden. Eine beträchtlichere Beeinträchtigung bringt der ruhende Verkehr im historischen Viereck und der Altstadt mit sich. Der künftige Umgang mit dem ruhenden Verkehr ist der Bevölkerung ein großes Anliegen.

Alle öffentlichen Parkplätze in Horstmar sind kostenfrei. Bewirtschaftet werden nur einige wenige Stellplätze über eine Parkzeitregelung. Die Dimensionierung der Parkraumkapazitäten auf den Sammelparkplätzen ist insofern angemessen, als dass die innerhalb des historischen Vierecks gelegenen Standorte tagsüber alle zu mehr als 50 % ausgelastet sind. Lediglich der Parkplatz hinter dem Rathaus (Südring 2) erreicht die Vollaustattung. Darüber hinaus sind mit Ausnahme der sehr kleinen Parkraumstandorte innerhalb des Untersuchungsgebiets (markierte Straßenraumstellplätze auf der Münsterstraße / Schöppinger Straße und Parkplatz am Holskenhok gegenüber dem Bäcker) auf allen weiteren Sammelparkplätzen Kapazitätsreserven vorhanden. In besonderem Maße gilt das für die untersuchten Standorte außerhalb des Vierecks wie bspw. Krebsstraße, Eggeroder Straße, Stadtstiege und Stadtwall.

Viele Kfz werden anstatt auf den Sammelparkplätzen im Straßenraum abgestellt. Das beeinträchtigt neben der Aufenthaltsqualität die Verkehrssicherheit für Zufußgehende sowie die Anfahrbarkeit der Grundstücke für Rettungsfahrzeuge und Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung. Hieraus folgt, dass in einigen Straßen aufgrund der sehr schmalen Breiten Aufstellflächen für Feuerwehrfahrzeuge mutmaßlich nicht gewährleistet werden können. In diesen Bereichen sind die Sicherheitsbedenken demnach besonders groß. Zusammenfassend wird festgehalten, dass alle Straßen abseits der Schöppinger Straße / Münsterstraße vom Straßenparken betroffen sind und hierdurch die Qualität des öffentlichen Raums beeinträchtigt wird.

Als Faktoren für das Straßenparken sind im Rahmen des Prozesses verschiedene Hintergründe identifiziert und durch die Verwaltung oder die Politik an die Begutachtung herangetragen worden. Einige Teilabschnitte der Nebenstraßen innerhalb der Altstadt stehen im Eigentum der Anwohnenden. Die Stadt besitzt hier lediglich grundbuchrelevante Nutzungsrechte und Dienstbarkeiten. Hieraus leiten

Anwohnende mutmaßlich einen gewissen Anspruch ab, den knapp bemessenen Raum vor der Haustür als Stellplatz nutzen zu dürfen, auch wenn das die verbleibende Restbreite erheblich reduziert. Weiter wären für eine Verlagerung des Straßenparkens auf öffentliche Sammelparkanlagen Fußwege der Nutzenden zwischen Stellplatz und Ziel (Wohnstandort) erforderlich. Auch aufgrund fehlender Kontrollen wählen viele Nutzende daher die nicht zwingend rechtmäßige, aber dafür bequemere Parkmöglichkeit.

Handlungsfeld ruhender Kfz-Verkehr: Big Points

- **Gutes Angebot an Parkflächen** im Ortskern für Kunden
- Parken im Straßenraum führt zu **Konflikten** mit dem Fußverkehr und zu einer Beeinflussung der Sicherheit
- **Mehr Parkraum-Kontrollen** gewünscht
- Kapazitäten auf öffentlichen Parkflächen grundsätzlich auch für Bewohnende vorhanden
- Probleme: missbräuchliche Nutzung, geringe Akzeptanz gegenüber Fußwegen zwischen Pkw und Wohnort, Gehwege im Privateigentum
- Alle öffentlichen Parkplätze sind **kostenlos**, nur wenige bewirtschaftet

3.8. Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität

Das öffentliche Leben einer Stadt findet vorrangig auf ihren Straßen und Plätzen statt. Die Gestaltung bestimmt, wie intensiv und zu welchem Zweck sie genutzt werden. Auch für die individuelle Bewertung der Räume ist die Art der Gestaltung maßgeblich. Dabei kann die Bewertung je nach Perspektive der Nutzenden stark variieren.

Da die Flächenverfügbarkeit in Horstmar begrenzt ist, konkurrieren verschiedene Nutzungen um die knappe Ressource Raum. Das gilt für den Straßenraum insbesondere im Ortskern. Eine qualitativ hochwertige Gestaltung versucht die Ansprüche der verschiedenen Verkehrsmittel an den verfügbaren Straßenraum bestmöglich miteinander in Einklang zu bringen. Während hier lange Zeit insbesondere der Kfz-Verkehr im Fokus der Planungen stand, kommt den anderen Verkehrsarten in den letzten Jahren berechtigterweise ein größerer Stellenwert zu. Das Tätigkeitsfeld Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität lässt sich demnach nicht klar von verkehrsmittelbezogenen Handlungsfeldern, die im Rahmen des Mobilitätskonzepts definiert wurden, abgrenzen. Es ist als Querschnittsbereich zwischen allen Handlungsfeldern zu verstehen. Insbesondere mit Blick auf den Fußverkehr in Innenstädten und verdichteten Bereichen wird das Level an Aufenthaltsqualität gleichermaßen als Planungsprämissen wie als Indikator für eine ausgewogene und ansprechende Straßenraumgestaltung gesehen.

Dem Straßenraum werden in der Anwendungspraxis sowie in der Wissenschaft für gewöhnlich verschiedene Funktionen zugeordnet. Von diesen ist die verkehrstechnische Erschließungs- und / oder Verbindungsfunktion der begrifflichen Bedeutung nach die vermutlich offensichtlichste. Straßen sind Teil von Verkehrsnetzen und besitzen die Anforderung, individuelle Ortsveränderungen zu ermöglichen und Ziele zu erreichen. Grundsätzlich gilt diese Anforderung für alle Verkehrsarten, wenngleich oft vor allem die Funktionalität für den motorisierten Verkehr in den Vordergrund gestellt wird. Neben den verkehrlichen Ansprüchen werden jedoch auch weitere Funktionen einer Straße relevant. Als Hauptbestandteil des öffentlichen Raums werden Straßenräume auch als Treffpunkte, Orte der Begegnung, der Interaktion und des Aufenthalts genutzt. Die soziale bzw. soziokulturelle Funktionsfähigkeit von Straßenräumen wird daher besonders in Zentren und Innenstädten bedeutsam. Straßen sind kulturelle Aktionsräume, in denen umfangreiche Kommunikations- und Aneignungsprozesse stattfinden. Eine wichtige Rolle spielt des Weiteren die ökologische Funktion von Straßenräumen. Zunächst besitzt die ökologische Gestaltung mit Grünflächen, Pflanzen und Bäumen Einfluss auf das subjektive Level an Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig können so Mikroklima, die kleinräumige Ökologie und der Wasserhaushalt beeinflusst werden. Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und der notwendig gewordenen Klimafolgenanpassung hat die ökologische Funktion von Straßen zuletzt an Bedeutung gewonnen.

Aus den aufgeführten Funktionen ergeben sich unterschiedliche Ansprüche und Anforderungen an die Gestaltung öffentlicher Straßenräume. Je nach Zweck, Dimensionierung, Lage und angrenzenden Nutzungen der jeweiligen Straße überwiegen Funktionen gegenüber anderen. Es gilt, die aufgeführten Funktionen bei der Gestaltung in Einklang zu bringen. Die Anforderungen stehen dabei aufgrund komplexer Wechselbeziehungen untereinander in einem Spannungsverhältnis. Daher müssen Funktionen

oft gegen einander abgewogen und unterschiedlich gewichtet werden. Grundsätzlich wird die Aufenthaltsqualität durch die Art der Straßenraumgestaltung und die Gewichtung der unterschiedlichen Funktionen bestimmt. Während ein hoher Grad an Sozialität und Ökologie die Aufenthaltsqualität steigern, übt die verkehrliche Funktion gerade im Hinblick auf motorisierte Verkehre eher negativen Einfluss auf die subjektive Bewertung der Qualität öffentlicher Räume aus.

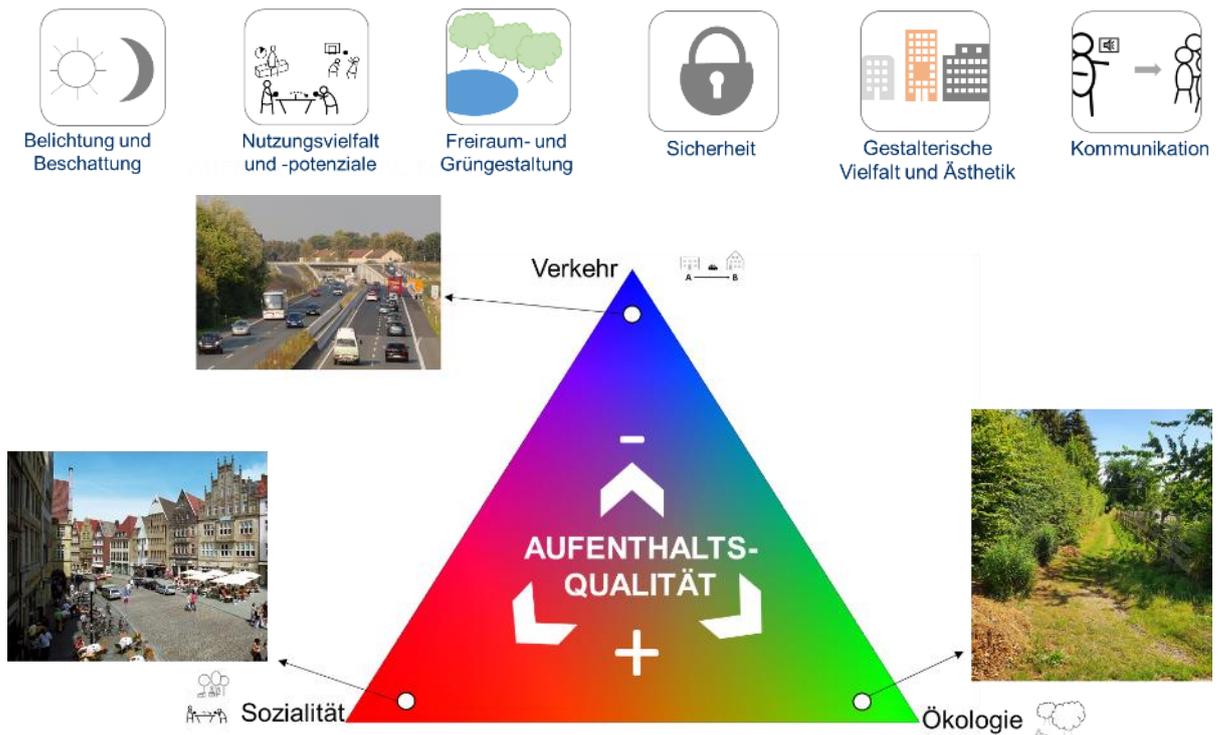


Abbildung 73 - Funktionales Spannungsfeld der Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität

Wesentliche Erkenntnisse der Beteiligung

Hinsichtlich des Handlungsfelds Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität wurde die Beteiligung vordergründig auf den Ortskern bezogen. Als gedachter Mittelpunkt des Siedlungsbereichs und Ankerpunkt mit einigen Einzelhandelstreibenden und Gastronomiebetrieben ist dies der Bereich, in dem das Verweilen und der Aufenthalt von Menschen planerisch besonders erwünscht ist. Eine Förderung der Verweildauer von Besuchenden im Ortskern steigert unter anderem auch den wirtschaftlichen Umsatz der dortigen Gewerbe. Mit einigem Abstand verfolgend die Umfrageteilnehmenden in Horstmar zwei Ziele für diesen Bereich. Grundsätzlich sehen rund 62 % den Bedarf, die Aufenthaltsqualität zu stärken (siehe Abbildung 74). Mehr als ein Drittel der Befragten (36 %) erwarten dies auch als zentrale Botschaft des Mobilitätskonzepts. 60 % halten zudem die Vergrößerung der Außengastronomie für erstrebenswert. Gastronomische Aufstellflächen stehen in direktem Zusammenhang mit dem

Level an Aufenthaltsqualität. Einerseits beeinflussen sie unmittelbar die Verweildauer innerhalb von Zentren und andererseits werden Angebote zu Konsum und Verzehr als ausschlaggebende Faktoren für positiv konnotierte, belebte Räume verstanden. Gerade vor dem Hintergrund des Strukturwandels im Bereich des Einzelhandels kommt gastronomischen Angeboten künftig große Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit von Zentren zu.

Außerdem sehen rund 43 % der Befragten auch das gute Miteinander unter allen Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum als wichtiges Ziel für die Altstadt an. Hieraus lässt sich der Rückschluss ziehen, dass hier Optimierungsbedarf besteht. Nachrangige Bedeutung werden auch weiteren Fahrradabstellanlagen innerhalb der Innenstadt und der Verlagerung von Pkw-Stellplätzen aus der Innenstadt heraus beigemessen.

Welche Ziele verfolgen Sie für die Altstadt von Horstmar? (maximal 3 Antworten)

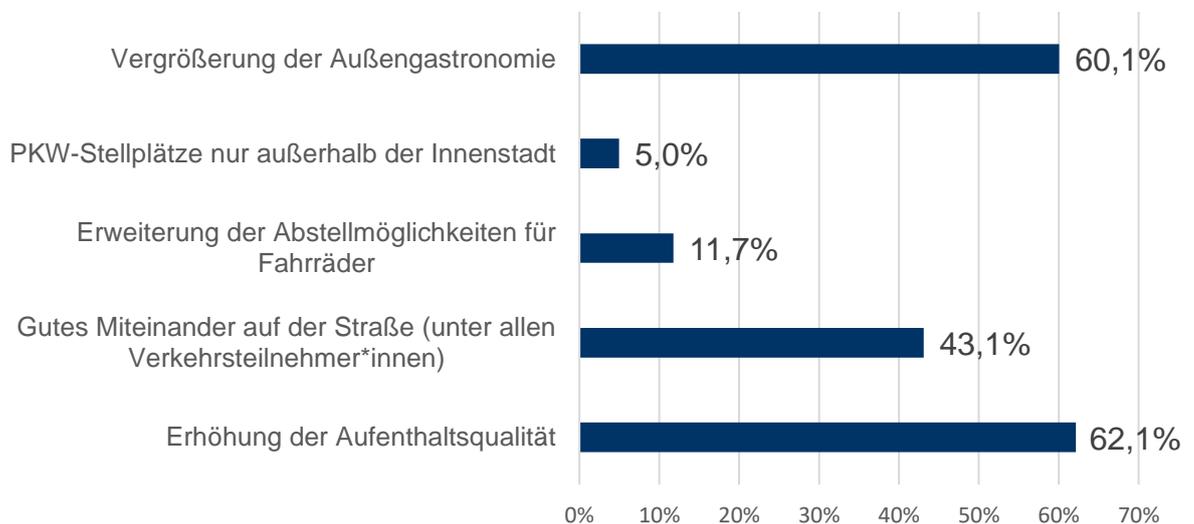


Abbildung 74 - Umfrageergebnisse: Ziele für die Altstadt Horstmar

Historische Bausubstanz und kleinstädtischer Charakter

Der Ortskern Horstmars ist überwiegend durch seine historische Bausubstanz geprägt. Herausragende städtebauliche Elemente wie die Kirche, das alte Rathaus oder einige Burgmannshöfe verkörpern die Geschichte der Stadt. Die Denkmäler erzeugen ein identitätsstiftendes Stadtbild. Dichte Blockbebauung, die in der Regel höchstens zweigeschossig ist, ergänzt die städtebauliche Struktur.

Die Straßen der Innenstadt fügen sich in das skizzierte Stadtbild gut ein. Nahezu alle Straßen der Innenstadt sind gepflastert, in Teilen auch mit historischen, jedoch nicht barrierefreien Kopfsteinpflaster. In den Nebenstraßen sind vereinzelt Stadtbäume integriert, die in der Regel durch begehbare Baumscheiben eingefasst sind. Die Separation der Nebenstraßen ist durch Entwässerungsrinnen und Gestaltungswechsel in der Art der Pflasterung ausgestaltet.

Auf der Hauptstraße Schöppinger Straße / Münsterstraße sind die Nebenanlagen durch einen flachen Bord separiert. Die Schöppinger Straße ist im Bereich der Kirche gemeinsam mit dem Kirchplatz neu umgestaltet worden. Die Gestaltung ist ansprechend. Die Nebenanlagen sind mit 1,75 bis 2,5 Meter angemessen dimensioniert. Einige Punkte sollten bei künftigen Neugestaltungen jedoch berücksichtigt werden. Es wurden neue Bäume straßenseitig gepflanzt, deren Anzahl zu Lasten einiger straßenbegleitender Stellplätze hätte höher ausfallen können. Auch der Versiegelungsgrad auf dem Kirchplatz ist relativ hoch. Es wurden ansprechende, verrückbare Sitzgelegenheiten, die in Teilen aus Holz bestehen, aufgestellt.

Umgeben wird das historische Viereck von einem grünen Band, der ehemaligen Wallanlage. Hier fin-



Abbildung 75 - Ortsdurchfahrt Schöppinger Straße und Sitzgelegenheiten auf dem Kirchplatz St. Gertrudis

det sich der Großteil des innerstädtischen Baumbestandes. Weitere wichtige innerstädtische Grünbereiche sind der Bürgerpark am Südring sowie kleinere, naturbelassene Flächen, die durch MIV-unabhängige Fußwege durchzogen werden.

Im Rahmen der Begehungen sind weitere Bereiche aufgefallen, die in der Dokumentation positiv herausgestellt werden. Kleinere Radverkehrs-Rastplätze wie an der L 570 im Bereich Ostendorf bieten



Abbildung 76 - von links nach rechts: Bischofsweg, Stadtwall, Allee entlang der Wallwiese, Bürgerpark am Südring

ansprechende Verweilmöglichkeiten. Hier sind Sitzmöglichkeiten mit natürlichen Materialien geschaffen und es sind Anlehnbügel errichtet worden. Solche Gelegenheiten fördern im Allgemeinen den Radverkehr sowohl im Bereich des Radtourismus als auch grundsätzlich auf mittleren und längeren Wegstrecken, auf denen Pausen wahrscheinlicher werden.

Innerhalb verkehrsberuhigter Bereiche obliegt die Gestaltung aufgrund der überwiegenden Aufenthaltsfunktion gegenüber der verkehrlichen Funktion besonderen Anforderungen. Im Wibbeltweg wurde durch die Integration von bepflanzten Baumbeeten eine Torsituation zu Beginn des Bereichs geschaffen, die als verkehrsdämpfende Filter genutzt werden. Der Bereich ist im Querschnitt niveaugleich ausgebaut. Im weiteren Verlauf werden versetzte Baumbeete in Kombination mit Parkständen zur weiteren Verkehrsberuhigung genutzt. Insgesamt begünstigt die Gestaltung niedrige Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs und unterstützt die überwiegende Aufenthaltsfunktion des Straßenraums.



Abbildung 77 - Rastplatz des Radverkehrs an der L 570 (links) und verkehrsberuhigter Bereich im Wibbeltweg (rechts)

Einfluss der verkehrlichen Rahmenbedingungen

Die Qualität des öffentlichen Raums und das Level an Aufenthaltsqualität werden wie oben erläutert durch die verkehrlichen Rahmenbedingungen mitbestimmt. Dabei übt motorisierter Verkehr grundsätzlich negativen Einfluss auf die subjektive Bewertung des öffentlichen Raums aus. Das gilt sowohl für den fließenden wie den ruhenden Verkehr. Durch hohe Verkehrsbelastungen steigt die Emissionslage bezüglich Abgasen und Lärm. Beide Aspekte werden dem Vernehmen nach als Hemmnis für das Verweilen und den Aufenthalt gesehen. Außerdem sinken durch steigende Verkehrsbelastungen auch das subjektive wie das objektive Sicherheitsempfinden der anderen Verkehrsteilnehmenden.

Weiter wird die Verkehrssicherheit von insbesondere Zufußgehenden durch abgestellte Pkw reduziert, indem Sichtbeziehungen und Platzverhältnisse des verfügbaren Straßenraums eingeschränkt werden.

Hinzu kommt der Platzbedarf des ruhenden Verkehrs, der die Gestaltung der Straßenräume mit anderen, ästhetisch ansprechenderen Elementen verhindert. Es bestehen außerdem wesentliche Auswirkungen auf die kleinklimatische Situation in Straßen. Durch viel ruhenden Verkehr heizen sich Räume erheblich schneller auf.

Eine hohe Frequentierung durch die Nahmobilität wird hingegen regelmäßig und bis zu einem gewissen Maß als positiver Faktor verstanden. Belebte Räume, in denen viele Zufußgehende verkehren und die mit dem Fahrrad erreichbar sind, werden nicht nur gerne besucht, sondern besitzen auch eine größere Anziehungskraft für Gewerbetreibende und Gastronomie. Durch deren Ansiedlung kann die Frequentierung weiter gesteigert werden und der Effekt reproduziert sich. Es darf jedoch nicht zu einer Überfüllung von Räumen kommen. Auch zu viel Radverkehr, bspw. auf Fahrradstraßen im Bereich wichtiger Alltagsverbindungen, kann dazu führen, dass Zufußgehende diese Bereiche wieder verstärkt meiden. Ähnliches gilt für den ruhenden Radverkehr. Zahlreiche, ungeordnet abgestellt Fahrräder beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität und sollten daher grundsätzlich durch angemessene Abstellanlagen gesteuert und geordnet werden.

Im Ortskern Horstmars wird sowohl die Belastung durch den ruhenden als auch durch den fließenden Kfz-Verkehr als zu groß und mit wesentlichen Beeinträchtigungen auf die Aufenthaltsqualität bewertet. Dies wurde in den entsprechenden Kapiteln ausgeführt (siehe Kapitel 3.6 & Kapitel 3.7). Um eine ansprechende Straßenraumgestaltung zu erreichen und die Aufenthaltsqualität nachhaltig zu steigern, werden der Umgang mit dem ruhenden Verkehr sowie mit dem motorisierten (Durchgangs-)Verkehr als richtungsweisend betrachtet.

Fazit der Bestandsanalyse im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität

Die Beteiligung hat gezeigt, dass die Steigerung der Aufenthaltsqualität im Ortskern Horstmar der Horstmarer Bevölkerung ein großes Anliegen ist. Positive Effekte erhoffen sich die Befragten vor allem durch eine verstärkte Ansiedlung von Gastronomie. Hierfür gilt es jedoch zunächst die Rahmenbedingungen zu schaffen, Aufstellflächen im Außenbereich bereitzustellen und die Verkehrsbelastungen zu senken.

Die Straßenraumgestaltung sieht sich mit der Herausforderung konfrontiert, verschiedene Ansprüche und zahlreiche Anforderungen untereinander abzuwägen und in sich zu vereinen. Dabei wird oft die verkehrliche Funktion von Straßenräumen in den Vordergrund gestellt und bei der Dimensionierung die jeweiligen verfügbaren Flächen der motorisierte Verkehr höher gegenüber den anderen Verkehrsarten gewichtet. Hieraus resultieren dann wesentliche Beeinträchtigungen der Ästhetik und der Aufenthaltsqualität. Je größer die verkehrliche Funktion gewichtet wird, desto weniger Platz verbleibt für eine angemessene Grün- und ansprechende, sozialitätsfördernde Gestaltung.

Innerhalb des zentralen Bereichs in Horstmar wurden verschiedene positive Elemente im Bereich der Straßenraumgestaltung identifiziert. Hervorzuheben ist der umgestaltete Kirchplatz und der neue Abschnitt der Schöppinger Straße. In den abfließenden Nebenstraßen ist der Straßenraum durch die historisch anmutende Beschaffenheit der Pflasterung geprägt, die einen traditionell historischen Eindruck erweckt. Auch außerhalb des Ortskerns können positive Beispiele hervorgehoben werden. Stellenweise gibt es jedoch noch Optimierungsbedarfe. Negativ werden die Einflüsse des ruhenden und des fließenden, motorisierten Verkehrs befunden, welche das Level an Aufenthaltsqualität derzeit wesentlich reduzieren.

Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Aufenthaltsqualität: Big Points

- Qualitätsvoll und **ansprechend gestaltete Ortskerne**
- Grüngestaltung und **Stadtgestaltung auf hohem Niveau**, stellenweise mit Optimierungsbedarf
- Hohe städtebauliche Aufenthaltsqualität wird durch **Durchgangsverkehr** und ruhenden Verkehr gemindert

4. Zielentwicklung

Die Entwicklung von Zielsetzungen ist eine entscheidende Komponente von Mobilitätskonzepten. Entsprechend des langfristig angelegten Charakters des Mobilitätskonzepts als strategisches Planungsinstrument stehen die Ziele im zeitlichen sowie im inhaltlich-strukturellen Zentrum des Prozesses (siehe hierzu auch Kapitel 0, Abbildung 1).

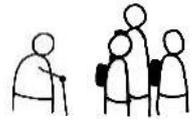
Bei der Entwicklung von verkehrsplanerischen Zielsetzungen sind die jeweiligen Nutzeransprüchen zusammenzustellen und in Gänze zu berücksichtigen. Oft stehen diese in Konflikt miteinander und sind untereinander abzuwägen. Zumeist stehen die Ansprüche des Einzelnen mit denen der Allgemeinheit in Konflikt. Ziel des Einzelnen ist es, möglichst schnell, kostengünstig, zuverlässig und mit dem Verkehrsmittel seiner Wahl die beabsichtigten Wege zu bewältigen. In diesem Fall entspricht eine gute Erreichbarkeit einer positiven Bewertung der Verkehrsqualität und somit der Zielerreichung. Dem steht jedoch die Verträglichkeit des jeweiligen zurückgelegten Weges des Einzelnen mit Wegen der anderen Verkehrsnutzenden – das heißt der Allgemeinheit – sowie dem Wunsch nach gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen gegenüber. Hier ist vor allem eine hohe Verkehrssicherheit für die aktiven Nutzenden, sowie darüber hinaus die emissionsparende Abwicklung des Verkehrs zugunsten aller aktiven und passiven Nutzenden sowie der Umwelt gemeint.

Im besten Fall können alle Ansprüche miteinander vereint werden. Es ergeben sich jedoch regelmäßig Konflikte, bei denen die Ansprüche des Einzelnen zu Lasten der Ansprüche der Allgemeinheit zurückgestellt werden. Im Sinne einer sozialgerechten Mobilität und gleichberechtigten Teilhabe sollte hier grundsätzlich das größere Wohl im Blick behalten werden und im Zweifelsfall zugunsten der Allgemeinheit entschieden werden. Diese Maxime wurde bei der Zielentwicklung verfolgt.

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse und der dort herausgearbeiteten „Big Points“ wurden im Rahmen des Erarbeitungsprozesses zum Mobilitätskonzept Ziele definiert, die sich in die Handlungsfelder der Bestandsanalyse einordnen. Diese Ziele sollen langfristig die verkehrspolitische und verkehrsplanerische Leitlinie für zukünftiges Handeln der Stadt Horstmar darstellen. Dabei leiten auch übergeordnete, verbindlich zu beachtende Vorgaben die Zielsetzung. Übergeordnet steht vor allem der Klimaschutz. Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz müssen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis zum Jahr 2030 auf 85 Mio. t sinken – im Vergleich zum Jahr 2021 bedeutet dies eine Reduzierung um rund 43 % (63 Mio. t) innerhalb von 9 Jahren [11].

Die Ziele wurden in einem gemeinsamen Workshop von der Begutachtung und dem Mobilitätsausschuss der Stadt Horstmar „vom leeren Blatt aus“ erarbeitet. Dieses Vorgehen wurde bewusst gewählt und lediglich durch das Aufgreifen wichtiger Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse ergänzt sowie durch verbindliche Vorgaben übergeordneter Stellen (Bund und Land) geleitet, um losgelöst von individuell-subjektiven Wertvorstellungen und Grenzen der Umsetzbarkeit zu denken. Es wurden konkrete Zielformulierungen beraten und diskutiert. Schlussendlich konnte ein gemeinsamer Konsens über die im Folgenden aufgeführten Ziele gefunden werden.

Ziele im Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit



(FB1) Die Nahmobilität in der Altstadt soll gestärkt werden.

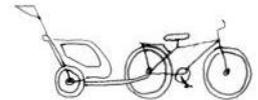
(FB1a) Hierzu sind Engstellen für den Fußverkehr in der Altstadt, insbesondere an der Münsterstraße / Schöppinger Straße abzubauen.

(FB2) Die Barrierefreiheit der Fußwegeinfrastruktur wird sukzessive hergestellt.

(FB2a) Es sollen wichtige Routen innerhalb der Altstadt, beispielsweise auf Basis von verkehrsintensiven Einrichtungen, definiert werden, auf denen die Barrierefreiheit priorisiert ausgebaut wird.

(FB3) Vor verkehrsintensiven Einrichtungen wie Nahversorgern, Bildungseinrichtungen oder Ähnlichem sind sichere Querungsmöglichkeiten herzustellen.

Ziele im Handlungsfeld Radverkehr



(R1) Auf Basis der bestehenden Planungen des Kreises und der vorhandenen Infrastruktur wird ein hierarchisches Radwegnetz (weiter-)entwickelt, welches sowohl den Ortsverkehr, die Kommunen in direkter Nachbarschaft sowie wichtige Ziele in der Region berücksichtigt. Im Zuge dessen sind Netzlücken im Bestand zu schließen.

(R1a) Priorität bei der Umsetzung besitzen diesbezüglich die Verbindungen nach Schöppingen und Eggerode.

(R1b) Die Qualität der Beschilderung im Bestand soll ausgebaut werden.

(R2) Quantität und Qualität der Fahrradabstellanlagen sollen ausgebaut werden.

(R2a) Es gilt insbesondere dort qualitativ hochwertige Abstellanlagen zu schaffen, an denen Fahrräder länger geparkt werden. Das gilt beispielsweise für höher frequentierte ÖPNV-Haltepunkte.

Ziele im Handlungsfeld ÖPNV und Inter- / Multimodalität



(ÖM1) Die Stadt setzt sich bei den Verkehrsverbänden dafür ein, dass die Qualität der ÖPNV-Anbindung mindestens gehalten und im besten Fall ausgebaut werden kann.

(ÖM1a) Vorrangiges Ziel ist es, die bestehenden Verbindungen in und durch Horstmar besser aufeinander abzustimmen, um Umsteigezeiten zu verkürzen.

(ÖM2) Netzlücken im Bediengebiet sollen abgebaut werden.

(ÖM3) Angebote zur Förderung von Inter- und Multimodalität sind zu prüfen und zu entwickeln.

(ÖM3a) Der Aufbau von Mobilstationen soll unter anderem als Schnittstelle zum ÖPNV vorangetrieben werden.

(ÖM3b) Es soll ein bedarfsgerechtes Angebot von geteilter Mobilität (wie z.B. Car- und Lastenrad-Sharing) geschaffen werden.

Ziele im Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr



(KF1) Der Durchgangsverkehr in der Altstadt soll unterbunden werden.

(KF2) Der Kfz-Verkehr ist auf das Vorbehaltsnetz zu beschränken.

(KF3) Die Verkehrsberuhigung in Horstmar soll vorangetrieben werden.

(KF3a) Zusätzlich soll durch Information und Kommunikation die Bevölkerung für die Verkehrsberuhigung sensibilisiert werden.

(KF3b) Zur Beeinflussung des Fahrverhaltens sind in entsprechenden Bereichen bauliche Maßnahmen zu ergreifen.

Ziele im Handlungsfeld ruhender Kfz-Verkehr



(KR1) Der ruhende Verkehr im öffentlichen Straßenraum der Altstadt soll reduziert werden. Hierfür ist ein Parkraumkonzept zu entwickeln, das ihn sortiert, ordnet und verlagert.

(KR1a) Dabei sollen Dauerparker wie Beschäftigte eher außerhalb parken.

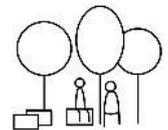
(KR1b) Anwohnenden wird grundsätzlich ermöglicht, Fahrzeuge auch im Altstadtbereich abzustellen. Die Zweitwagen der Anwohnenden sollen jedoch außerhalb der Innenstadt abgestellt werden.

(KR1c) Hierfür gilt es durch Kommunikation und Information Akzeptanz dafür zu schaffen, auch kleinere Fußwege zwischen Wohnstandort und Pkw-Stellplatz in Kauf zu nehmen.

(KR2) Ergänzend zur Entwicklung des Parkraumkonzeptes sind die Kontrollen des ruhenden Verkehrs zu verstetigen.

(KR3) Zur Reduzierung von verpflichtend nachzuweisenden Stellplätzen im Neubau ist eine örtliche Stellplatzsatzung zu beschließen.

Ziele im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Aufenthaltsqualität



(AU1) Die Aufenthaltsqualität in der Altstadt soll weiter gestärkt werden.

(AU2) Der Flächenanspruch des Kfz-Verkehrs soll reduziert werden, um Flächenpotenziale für gastronomische Angebote und Grüngestaltung zu schaffen.

5. Planungsprämissen

Auf Basis der entwickelten Ziele sowie übergeordneten, politischen Vorgaben werden im Folgenden Prämissen formuliert, die im Rahmen des verkehrspolitischen und –planerischen Handelns der Zukunft zu beachten sind.

Menschen legen heutzutage nicht mehr Wege zurück, als sie dies vor 10, 20 oder 30 Jahren getan haben. Jedoch sind die Strecken deutlich länger geworden [11]. Folgen dessen sind unter anderem der Zuwachs an motorisiertem Verkehr und mehr Emissionen. Die Verkehrsbelastungen nehmen zu, Reisezeiten werden länger, die Möglichkeit zur Freizeitnutzung reduziert sich. Schließlich werden Lebensqualitäten reduziert. Mit den passenden Angeboten ist es jedoch möglich, die nachhaltige Mobilität zu fördern, die zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung beiträgt. In Kombination mit der Verkehrsberuhigung wird so ein sicheres, qualitativ hochwertigeres und gesundheitsschonendes Leben der Horstmarer Bevölkerung gefördert.

Das Prinzip der **Verkehrsverlagerung, -vermeidung und -beruhigung** ist ein elementarer Bestandteil jedes nachhaltigen Verkehrskonzepts. Eine zeitgemäße und zukunftsfähige Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung versucht daher grundsätzlich, ‚Verkehrsaufwand‘ einzusparen. Der Masterplan Mobilität sieht den zwingenden Bedarf, dass das verkehrspolitische Handeln der Zukunft die dringend erforderlichen Veränderungsprozesse fördert, welche aufgrund der aktuellen globalen und gesellschaftlichen Entwicklungen durch Wissenschaft und Praxis als unumgänglich gesehen werden. Das betrifft konkret den demographischen Wandel und den Klimawandel. Infolge einer immer älter werdenden Bevölkerung und zunehmenden Extremwetter- und Hitzeereignissen verändert sich das Gefüge aus Anforderungen an den öffentlichen Raum und die Verkehrsinfrastruktur. Gerade in der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung müssen daher neue Wege gegangen werden. Hierzu bedarf es Überzeugung, Mut und Durchhaltevermögen bei den verantwortlichen Agierenden.

Mit Blick auf die Notwendigkeit von zu ergreifenden Maßnahmen in Folge des Klimawandels bedarf es künftig der verstärkten **Integration von Grünelementen** in öffentliche Straßenräume. Um Hitzeinseln vorzubeugen und Kühlungseffekte zu aktivieren, sollen mehr Retentionsflächen und schattenspendende Bäume Eingang in die Straßenraumgestaltung finden. Besonderer Handlungsbedarf besteht in den verdichteten Bereichen, in denen die Anzahl an Bäumen auch auf privaten Flächen vergleichsweise eher niedrig und das Risiko der Aufheizung in den Sommermonaten ausgesprochen groß ist. Um wirkungsmächtige Effekte zu erzielen, muss dabei sowohl die quantitative Anzahl an Bäumen erhöht, als auch über die Art und Gattung der Bäume nachgedacht werden. Der klassische Stadtbaum bedarf in der Regel zunächst viele Jahre des Wachstums und der Pflege, bevor

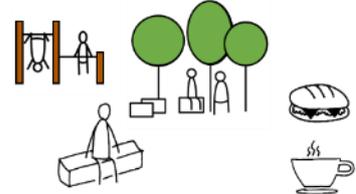


Der Handlungsbedarf besteht in den verdichteten Bereichen, in denen die Anzahl an Bäumen auch auf privaten Flächen vergleichsweise eher niedrig und das Risiko der Aufheizung in den Sommermonaten ausgesprochen groß ist. Um wirkungsmächtige Effekte zu erzielen, muss dabei sowohl die quantitative Anzahl an Bäumen erhöht, als auch über die Art und Gattung der Bäume nachgedacht werden. Der klassische Stadtbaum bedarf in der Regel zunächst viele Jahre des Wachstums und der Pflege, bevor

er einen nennenswerten Schattenwurf entwickelt. Hinzu kommt, dass je größer der Baum und die Baumkrone ist, desto höher ist sein Potenzial, CO₂ abzubauen.

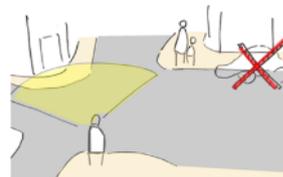
Eine veränderte Grüngestaltung erhöht gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Neben den ökologischen Funktionen sollen auch die soziokulturellen Zwecke von Straßenräumen wieder vermehrt in den Vordergrund gestellt werden. Nicht zuletzt durch die Begleiterscheinungen der Corona-Pandemie hat sich die Betrachtung des öffentlichen Raums ein Stück weit gewandelt. Straßen und Plätze werden wieder vermehrt als Orte der Begegnung und der sozialen Interaktion gesehen. Eine entsprechende Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, visuell ästhetischem Stadtmobiliar, Spiel- und Betätigungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche, Urban Gardening, gastronomischen Aufstellflächen und Ähnliches führen zu höherer Aufenthaltsqualität und Verweildauer, zu einer höheren Frequentierung und so auch zu ökonomischen Potenzialen für Handeltreibende. Begünstigend auf die Aufenthaltsqualität wirkt sich zu dem eine Verkehrsberuhigung innerhalb von Quartieren und besiedelten Bereichen aus.

Stärkung von sozialen Funktionen des öff. Raums

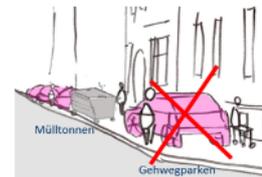


Die Verkehrswende gelingt nur, wenn sich das individuelle Mobilitätsverhalten weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zu einer verstärkten Nutzung des Umweltverbundes ändert. Darin sind sich Wissenschaft, Praxis und auch weite Teile der Bevölkerung einig. Für kürzere und mittlere Wege sind hier die Verkehrsmittel der Nahmobilität von Bedeutung. Da viele Jahre lang Verkehr immer unter der Prämisse der Flüssigkeit und Effizienz des motorisierten Individualverkehrs geplant wurde, finden der Fuß- und der Radverkehr jedoch vielerorts nicht hinreichende Bedingungen vor. Dies verdeutlichen auch die durchschnittlichen Aufteilungen von historisch gewachsenen Straßenräumen (siehe u.a. Kapitel 3.3). Daher bedarf es heute auch in Horstmar planerischer und politischer Antworten, die eine Gegenentwicklung hierzu in die Wege leiten. Darauf fußt, dass die Verkehrsplanung der Zukunft die Nahmobilität ins Zentrum der Überlegungen stellt.

Fördermaßnahmen für die Nahmobilität



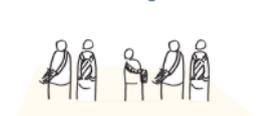
1. Gute Sichtverhältnisse



4. Freie Gehwege / Ohne Hindernisse



2. Beleuchtung



5. Breitere Wege



3. Querungshilfen

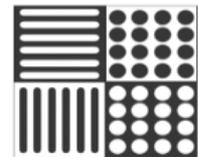


6. Fahrradstraßen

Bei solchen und anderen Planungen sollte zudem sichergestellt werden, dass Verkehrsinfrastrukturen für alle sicher und komfortabel nutzbar (gemacht) werden. Die Herstellung der Barrierefreiheit im gesamten Stadtgebiet ist eine anspruchsvolle und gleichermaßen unverzichtbare Daueraufgabe der Planung. Dabei kann die Befolgung von grundlegenden Prinzipien die gleichberechtigte Teilhabe an der Mobilität sicherstellen.

Das **Zwei-Sinne-Prinzip** sollte künftig auf allen wichtigen Routen des Fußverkehrs, an fußverkehrsintensiven Einrichtungen, Querungsstellen und sonstigen Punkten mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen verfolgt werden. Durch die Anbringung verschiedener taktiler Elemente auf dem Boden, die die Sehgeschädigten mittels eines Gehstocks ertasten, werden sie so auf Hindernisse hingewiesen. So können Sicherheitsrisiken minimiert werden.

2-Sinne-Prinzip



Die Verwendung visueller, akustischer und taktiler Kontraste führt den Gedanken des Zwei-Sinne-Prinzips fort. Demnach müssen alle Informationen im Straßenraum nicht nur über zwei Sinne erfasst werden können, sondern auch visuell, akustisch oder taktil klar von der räumlichen Umgebung trennbar sein.

Das **Fuß- und Roll-Prinzip** bezieht sich darauf, Wegstrecken stufenlos zu gestalten, sodass sie sowohl klassisch zu Fuß, als auch beispielsweise mit Rollatoren oder Rollstühlen befahren werden können. Dieses Prinzip kommt dabei nicht nur dauerhaft gehbehinderten Personen zugute, sondern kann auch grundsätzlich gesunden Personen von Nutzen sein.

Zudem sollten Informationen innerhalb des Straßenraums durch eindeutig interpretierbare Symbole oder in **leicht verständlicher Sprache** formuliert sein. So wird auch Menschen mit kognitiven Behinderungen oder Lerneinschränkungen Rechnung getragen. Das gilt beispielsweise für Wegweisungen oder verkehrstechnische Symbolisierungen.

Die Gestaltung neu geplanter Straßen ist in Deutschland gemäß den gängigen Regelwerken vorzunehmen. In der RAS06 wird eine die Nahmobilität begünstigende Entwurfsmethodik empfohlen. Hier ist das Prinzip der **Planung ‚von außen nach innen‘** angewandt, sodass zunächst die Bemessung der erforderlichen Randnutzungen und der Flächen für Fuß- und Radverkehr vorsieht. So ergibt sich die notwendige Seitenraumbreite, die die mögliche Fahrbahnbreite bestimmt. Wird diesem Paradigma gefolgt, werden umgestaltete und neu entworfene Straßenräume zukünftig immer die erforderlichen Mindestbreiten für Geh- und Radwege erfüllen. Zudem ist zu beachten, dass die RAS06 sich derzeit in der Überarbeitung befindet. Es ist davon auszugehen, dass sich hier die Querschnittsmaße auf Routen außerhalb des Kfz-Zielnetzes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs verschieben werden. Dies zugrunde gelegt bedarf es künftig auch einer größeren Dimensionierung der Nebenanlagen (Geh- und Radwege) zur Förderung der Nahmobilität.

Im Bestand ist die Neuaufteilung entsprechend dieser Vorgaben in der Regel nicht zielführend umsetzbar oder nur mit großem Aufwand zu bewerkstelligen. Für die Schaffung von Grünflächen, das Aufstellen von Stadtmobiliar und die Umverteilung von Flächen zugunsten der Nahmobilität benötigt es jedoch Platz. Ansatzpunkt zur Schaffung neuer Flächenpotenziale in Bestandsstraßen in Horstmar soll insbesondere der ruhende Verkehr sein. Hintergrund dessen ist, dass parkende Pkw im Vergleich

zu anderen Elementen des öffentlichen Straßenraums ein besonders schlechtes Raum-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Das belegen verschiedene Studien. Demnach werden Pkw in Deutschland im Durchschnitt nur eine Stunde am Tag genutzt [12]. Zudem werden gut 40 % der Pkw an einem durchschnittlichen Tag gar nicht genutzt [13]. Gerade in Städten und dicht bebauten Bereichen werden so wertvolle Flächen dauerhaft blockiert. Diese sollen zukünftig im Bedarfsfall durch die Umgestaltung und Umverteilung wieder mehr anderen Zwecken zur Verfügung gestellt werden.

Ferner sollte der Flächenanspruch des ruhenden Verkehrs im Neubau auf ein Minimum reduziert werden. Das heißt, dass künftig die Anzahl an Stellplätzen innerhalb des Straßenraums so gering wie möglich gehalten werden sollte. Dabei können Planungen helfen, die den notwendigen ruhenden Verkehr eines Quartiers dezentral auf dafür vorgesehenen Flächen bündeln oder unterirdisch Stellplätze vorsehen. Diesbezüglich sollten verbindliche Vorgaben im Rahmen der Stellplatzsatzung gemacht werden.

EXKURS**E-Klima 2022****Empfehlung zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen [14]**

Für die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums wird sich regelmäßig an den Entwurfsregelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bedient. Diese stellen für die Planung den Stand der Technik dar und sind verbindlich anzuwenden. Viele dieser Regelwerke wurden zu Beginn des 20. Jahrhunderts oder in den sogenannten Nuller-Jahren veröffentlicht. Aufgrund des rasanten Wandels, in dem sich die Themenfelder Verkehr und Mobilität derzeit befinden, wird die Aktualität der Regelwerke in Fachkreisen kontrovers diskutiert. Damit einher geht eine Debatte um das rechtliche Instrumentarium zur Verkehrsplanung (StVO), das sehr stark auf die vorhandene verkehrliche Nachfrage ausgelegt ist. Der Trend der letzten Jahre geht jedoch mehr in Richtung planerischer Vorstellungen, die über das Angebot von verkehrlicher Infrastruktur Mobilitätsmuster und Verkehrsnachfragen beeinflussen. Damit sollen übergeordnete Zielsetzungen schneller erreicht werden können. Hierfür fehlen jedoch oft noch die rechtlichen Spielräume.

Durch eine veränderte Verkehrsstruktur im Allgemeinen, aber auch um den Belangen des Klimaschutzes gerecht zu werden, überarbeitet die FGSV zurzeit die wesentlichen Grundregelwerke wie die RAST, die EAR, die ERA und die EFA. So sollen künftig die Belange der Verkehrsträger des Umweltverbunds im Fokus stehen. Dazu gehört die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Auch der Öffentliche Verkehr soll stärker bevorzugt werden.

Um einen ersten Aufschlag in Richtung Klimaschutz zu machen, hat die FGSV im Oktober 2022 die E-Klima (die Empfehlung zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen) veröffentlicht. Diese Publikation dient zunächst dazu, Handlungsfelder aufzuzeigen, die in den verschiedenen Regelwerken überarbeitet werden müssen. Die im Rahmen dessen veröffentlichten Steckbriefe sind als Ergänzung zu den Regelwerken gedacht und sollen dazu dienen, erste Ansätze zu zeigen, die schon heute Anwendung finden können, noch bevor die Regelwerke vollständig überarbeitet sind. Im Folgenden werden zur Verdeutlichung einige Inhalte wiedergegeben.

Im Radverkehr müssen bspw. Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen nun deutlich breiter angelegt werden. Das in der ERA vorgegebene Regelmaß wird nun zum Mindestmaß für Radverkehrsanlagen. Bei Stellplätzen des ruhenden Verkehrs müssen zukünftig 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu allen Führungsformen des Radverkehrs angelegt werden. Dies gilt auch für Schutzstreifen im Mischverkehr.

Auch die EAR sieht neue Empfehlungen für Stellplätze an Straßen vor. Hier gilt der Grundsatz so wenig Flächen wie möglich für Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum einzunehmen. Die so eröffneten Potenziale sollen zu Gunsten von Flächen für Retention und dezentraler Entwässerung genutzt

werden. Darüber hinaus soll der Verkehrsraum vermehrt auch für den Aufenthalt oder die Bereitstellung von umweltfreundlichen Modi dienen. Eine Verringerung des Aufheizens von Straßenräumen und damit auch von Städten soll hier einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Auch für die RAST werden im entsprechenden Steckbrief erste Parameter angepasst, die noch vor Veröffentlichung der überarbeiteten Version umzusetzen sind. So sind generell die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs gegenüber den Belangen des Kfz-Verkehrs zu priorisieren. Weitere Themen sind die Umsetzung von Verkehrsberuhigung, der Entwicklung autofreier/ autoarmer Stadtquartiere sowie der Förderung von umweltfreundlichen Modi. Auch neue Werkzeug der StVO sollen beim Entwurfsvorgang Berücksichtigung finden. Hierzu gehören beispielsweise die Bevorrechtigung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb, Fahrradzonen oder neue Einsatzkriterien für Fahrradstraßen.

Die Veröffentlichung der E-Klima zeigt, dass sich die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren stark verändern werden. Als Reaktion auf eine jahrzehntelang erfolgte autogerechte Planung ist der Handlungsbedarf hinsichtlich Klimaschutz und Klimafolgenanpassung groß. Dies muss im privaten Raum gleichermaßen wie im öffentlichen Raum umgesetzt werden. Wesentlicher Punkt der E-Klima ist die Förderung des Umweltverbunds. So soll in den technischen Regelwerken die Grundlage zur Verkehrs- und Energiewende gemacht werden, die es dann durch die Praxis umzusetzen gilt.

6. Literaturverzeichnis

- [F. Rudolph, T. Koska und C. Schneider, „Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO2-
1 freier Mobilität bis 2035.“ Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie gGmbH, 2017.
]
- [Amt für Klimaschutz und Nachhaltigkeit Kreis Steinfurt, „Masterplan Klimaschutz 2.0,“
2 [https://www.kreis-
steinfurt.de/kv_steinfurt/Kreisverwaltung/%C3%84mter/Amt%20f%C3%BCr%20Klimaschutz%20u
nd%20Nachhaltigkeit/energieland2050%20e.%20V./Service/Informationsmaterial/Masterplan_2_
0_Abschlussbericht.pdf](https://www.kreis-steinfurt.de/kv_steinfurt/Kreisverwaltung/%C3%84mter/Amt%20f%C3%BCr%20Klimaschutz%20u
nd%20Nachhaltigkeit/energieland2050%20e.%20V./Service/Informationsmaterial/Masterplan_2_
0_Abschlussbericht.pdf), 2020.
]
- [Statistisches Landesamt für Information und Technik Nordrhein-Westfalen, „Kommunalprofil Stadt
3 Horstmar,“ 2022.
]
- [Statistisches Landesamt für Information und Technik Nordrhein-Westfalen, „Pendlerströme,“
4 2019.
]
- [Statistisches Landesamt für Information und Technik NRW, „Bevölkerungsvorausberechnung
5 2021 - 205 nach Geschlecht,“
]
- [[https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online?operation=abrufabelleBearbeiten&levelindex
=1&levelid=1677665057264&auswahloperation=abrufabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlv
erzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&code=12422-01i&auswahltext=&](https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online?operation=abrufabelleBearbeiten&levelindex=1&levelid=1677665057264&auswahloperation=abrufabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlv
erzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&code=12422-01i&auswahltext=&)
]
- [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Mobilität in Deutschland - MiD:
6 Ergebnisbericht,“ 2017.
]
- [G.-A. Ahrens, „Sonderauswertung zum Forschungsprojekt "Mobilität in Städten - SrV 2013".,“
7 [https://tudresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/2013/uebersichtsseite/SrV2013_Stadt
gruppe_SrV-Staedtepegel.pdf?lang=de](https://tudresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/2013/uebersichtsseite/SrV2013_Stadt
gruppe_SrV-Staedtepegel.pdf?lang=de), 2013.
]
- [Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), „Positionspapier Gute Mobilität in ländlichen
8 Räumen - Gemeinwohlorientierung und Lebensqualität vor Ort,“ [https://www.vdv.de/18032020-
vdv-positionspapier-gute-mobilitaet-in-laendlichen-raeumen-vdv.pdf](https://www.vdv.de/18032020-
vdv-positionspapier-gute-mobilitaet-in-laendlichen-raeumen-vdv.pdf), 2020.
]
- [Mathias Schmechting NahverkehrsConsult & plan:mobil, „3. Nahverkehrsplan Kreis Steinfurt.
9 Endfassung nach Beschluss des Kreistags vom 05.11.2018,“ Kassel, 2018.
]
- [A. Reidl, „Nicht nur Eltern müssen sich ändern. Online-Artikel,“ Zeit Online,
1 [https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-09/elterntaxi-schulweg-verkehr-kinder-
0-grundschule?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F](https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-09/elterntaxi-schulweg-verkehr-kinder-
0-grundschule?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F), 2022.
]
- [K. Frey, A. Bruger, K. Dziekan, C. Bunde und B. Lünenbürger, „Verkehrswende für alle. So
1 erreichen wir eine sozial gerechte und umweltverträgliche Mobilität.“ Umweltbundesamt, Dessau-
1 Roßlau, 2020.
]
- [Umweltbundesamt, „Klimaschutz im Verkehr,“ [https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-
1-laerm/klimaschutz-im-verkehr#rolle](https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-
1-laerm/klimaschutz-im-verkehr#rolle), 2022.
2
]
- [F. Stroh, C. Heydkamp und A. Wendnagel-Beck, „Die Zukunft des Straßenraums im Quartier - an
1 der Schnittstelle von Technologieinnovation, Mobilität und Ressourceneffizienz,“ 2020.
3
]

[Umweltbundesamt, „Car-Sharing,“ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-1-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing>, 2022.

4

]

[BMVI, „Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen, Struktur, Trends,“ http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf, 2019.

]

[FGSV, „Empfehlungen zur Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards & Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei Planung, Entwurf und Betrieb von Verkehrsangeboten und -anlagen,“ 2022.

[Amt für Klimaschutz und Nachhaltigkeit des Kreis Steinfurt, „Energie- und Klimaschutzkonzept Steinfurter Land. Horstmar,“ 2015.

7

]

[Bundesregierung Deutschland, „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO),“ in der Fassung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01.04.2013, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021..

]

[Planersocietät, „Masterplan klimafreundliche Mobilität Kreis Steinfurt,“ 2015.

1

9

]

[Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung,“ FGSV Verlag, Köln, 2008.

0

]