



# Mobilitätskonzept der Stadt Horstmar

## **TEIL II**

**Netzhierarchien**

**Maßnahmenentwicklung**

**Handlungskonzept**

## 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

---

# Inhaltsverzeichnis Mobilitätskonzept Teil II

## Netzhierarchien, Maßnahmen, Handlungskonzept

1.	Angebotsstruktur der Verkehrssysteme .....	5
1.1.	Kfz-Vorbehaltsnetz .....	6
1.2.	Hierarchisches Radverkehrsnetz .....	8
1.3.	Hierarchisches Fußverkehrsnetz.....	11
2.	Maßnahmen .....	16
1.1	Ertüchtigung wichtiger Routen des Fußverkehrs .....	17
1.2	Schließung von Netzlücken.....	22
1.3	Querungshilfen an fußverkehrsintensiven Einrichtungen .....	25
2.1	Ertüchtigung des Radnetzes nach den Standards der Radnetzhierarchie .....	28
2.2	Einrichtung von Fahrradstraßen.....	35
2.3	Entwicklung und Umsetzung des Fahrradabstellanlagenkonzepts.....	41
2.4	Programm zur Förderung des Radverkehrs durch Einzelmaßnahmen .....	44
3.1	Aufbau von Mobilstationen .....	48
3.2.1	Stärkung der ÖPNV Qualität: Regionale Achsen.....	52
3.2.2	Stärkung der ÖPNV-Qualität: Ausstattung und Barrierefreiheit von Haltestellen .....	54
3.2.3	Stärkung der ÖPNV-Qualität: Abbau von Netzlücken.....	56
4.1	Implementierung von Einbahnstraßen und einer Verkehrsberuhigung im Ortskern, Horstmar.....	58
4.2	Verkehrsberuhigung in Wohngebieten.....	63
4.3	Initiative zur Verkehrsberuhigung auf übergeordneten Straßen .....	66
4.4	Regelmäßige Kontrollen des fließenden und des ruhenden Kfz-Verkehrs.....	68
5.1	Erarbeitung und Beschluss einer Stellplatzsatzung .....	70
5.2	Entwicklung eines Parkraumkonzepts für den Ortskern Horstmar .....	73
6.1	Verstetigung der Sitzmöglichkeiten und der Grüngestaltung.....	78
3.	Handlungskonzept.....	81
4.	Fazit.....	85
5.	Literaturverzeichnis .....	87

## Tabellen Teil II

Tabelle 1 - Übersicht der entwickelten Maßnahmen.....	16
Tabelle 2 - Integriertes Handlungskonzept .....	84

## Abbildungsverzeichnis Teil II

Abbildung 1 - Vorbehaltsnetz nach Planstand des Mobilitätskonzepts .....	7
Abbildung 2 - langfristig erstrebenswerte Führungsformen als Standards der Netzhierarchie.....	9
Abbildung 3 - Radnetzhierarchie der Stadt Horstmar .....	10
Abbildung 4 - Definition der Qualitätskriterien je Fußwegekategorie .....	13
Abbildung 5 - Fußverkehrsnetz Auszug Horstmar .....	14
Abbildung 6 - Fußverkehrsnetz Auszug Leer.....	15

# 1. Angebotsstruktur der Verkehrssysteme

Die Entwicklung von hierarchischen Verkehrsnetzen ist eine konstitutive Komponente der Verkehrsplanung. Durch Verkehrsnetze werden die Grundsätze der Raumordnung entsprechend dem Raumordnungsgesetz (ROG) sichergestellt. Diese leiten sich aus gesellschaftspolitischen Wertvorstellungen ab. Dabei geht es um gleichwertige sozialräumliche und infrastrukturelle Verhältnisse, die Sicherung der Daseinsvorsorge und Versorgung der Bevölkerung mit Dienstleistungen sowie der Gewährleistung einer flächendeckenden Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten. Verkehrsnetze sind demzufolge auch ein essenzieller Wohn- und Wirtschaftsfaktor. Durch Erreichbarkeiten werden die Lagegunst von Räumen, die strukturellen Entwicklungschancen, Standortqualitäten und wechselseitige Interdependenzen definiert. Das gilt ausdrücklich auch für dünner besiedelte Regionen.

Die Netzgestaltung erfolgt monomodal, das heißt für jede Verkehrsart individuell. Gemeinsam ergeben die Netze des Kfz-Verkehrs, des ÖV, des Rad- wie des Fußverkehrs ein integriertes Verkehrssystem. Gemäß den Vorgaben der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung [16] werden innerhalb eines monomodalen Verkehrsnetzes jedem Netzelement eines Verkehrsweges eine Kategorie zugewiesen. Maßgebliche Kriterien hierfür sind seine funktionelle Bedeutung im Netz und die Höhe der Ansprüche aus dem verkehrswegeseitigen Umfeld. Die Kategorien bilden ein hierarchisches System. So wird die Grundlage für planerische Maßnahmen im Bereich der jeweiligen Verkehrsarten gelegt. Das Netz stellt eine Orientierungshilfe bei Abwägungen und Entscheidungsfindungen dar. Es wird ermöglicht, Prioritäten zu setzen und Handlungsbedarfe abzuleiten. Ob bspw. ein Kapazitätsausbau auf bestimmten Verkehrswegen empfehlenswert ist, steht in Abhängigkeit zur Netzfunktion und zur verkehrswegeseitigen Umgebung des jeweiligen Verkehrsweges.

Die Netze innerhalb von Städten und Gemeinden zu definieren, fällt in den Bereich der kommunalen Planungshoheit. Die Netzbetrachtung ist somit ein wichtiger Baustein des Mobilitätskonzepts. Dabei ist der integrative Charakter zu wahren, der vorgibt, die Netzgestaltung mit Planungen der Nachbarräume abzustimmen, verschiedene Belange von Raumordnung, Städtebau, Flächennutzungsplanung, Landschaftsplanung und Wirtschaftsförderung zusammenzuführen sowie Vorgaben übergeordneter Planungsebenen zu berücksichtigen. Die maßgebenden Richtlinien geben zudem ausdrücklich vor, dass die Netzgestaltung zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung beitragen soll [ebd.]. Vor dem Hintergrund global anerkannter, gesellschafts- und umweltpolitischer Zielstellungen besitzt das Mobilitätskonzept auch in der Netzgestaltung die Aufgabe, einen Grundstein für das Gelingen der Verkehrswende in Horstmar zu legen.

## 1.1. Kfz-Vorbehaltsnetz

Verkehrswege für den motorisierten Verkehr werden grundsätzlich in Haupt- und Nebenstraßen gegliedert. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wird in Bezug auf die Hauptstraßen vom Vorbehaltsnetz gesprochen. Dieses dient der Abwicklung aller Kfz-Verkehre.

Auf den Hauptstraßen werden sowohl die Quell- und Zielverkehre als auch die überörtlichen Durchgangsverkehre geführt. Das gilt grundsätzlich für alle Kfz-Verkehre und im Besonderen für den Schwerlastverkehr. Straßen des Vorbehaltsnetzes dürfen innerorts in der Regel mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahren werden, in anbaufreien Abschnitten ggf. auch mehr. Verkehrsberuhigende Maßnahmen können in sensiblen Bereichen zugelassen werden, wenn Gründe der besonderen Verkehrssicherheit, Lärmschutzgründe oder der Schutz von fußverkehrsintensiven Nutzungen und bestimmten Bevölkerungsgruppen dies erforderlich machen. Die Straßen des Vorbehaltsnetzes werden zudem als Vorfahrtsstraßen geführt. Sie dienen weiterhin dem guten Verkehrsablauf des öffentlichen Verkehrs, für den kein eigenes städtisches Netz entwickelt wird. Maßgebend für Änderungen des Vorbehaltsnetzes sind § 45 StVO und § 45 Rn. 37 VwV-StVO.

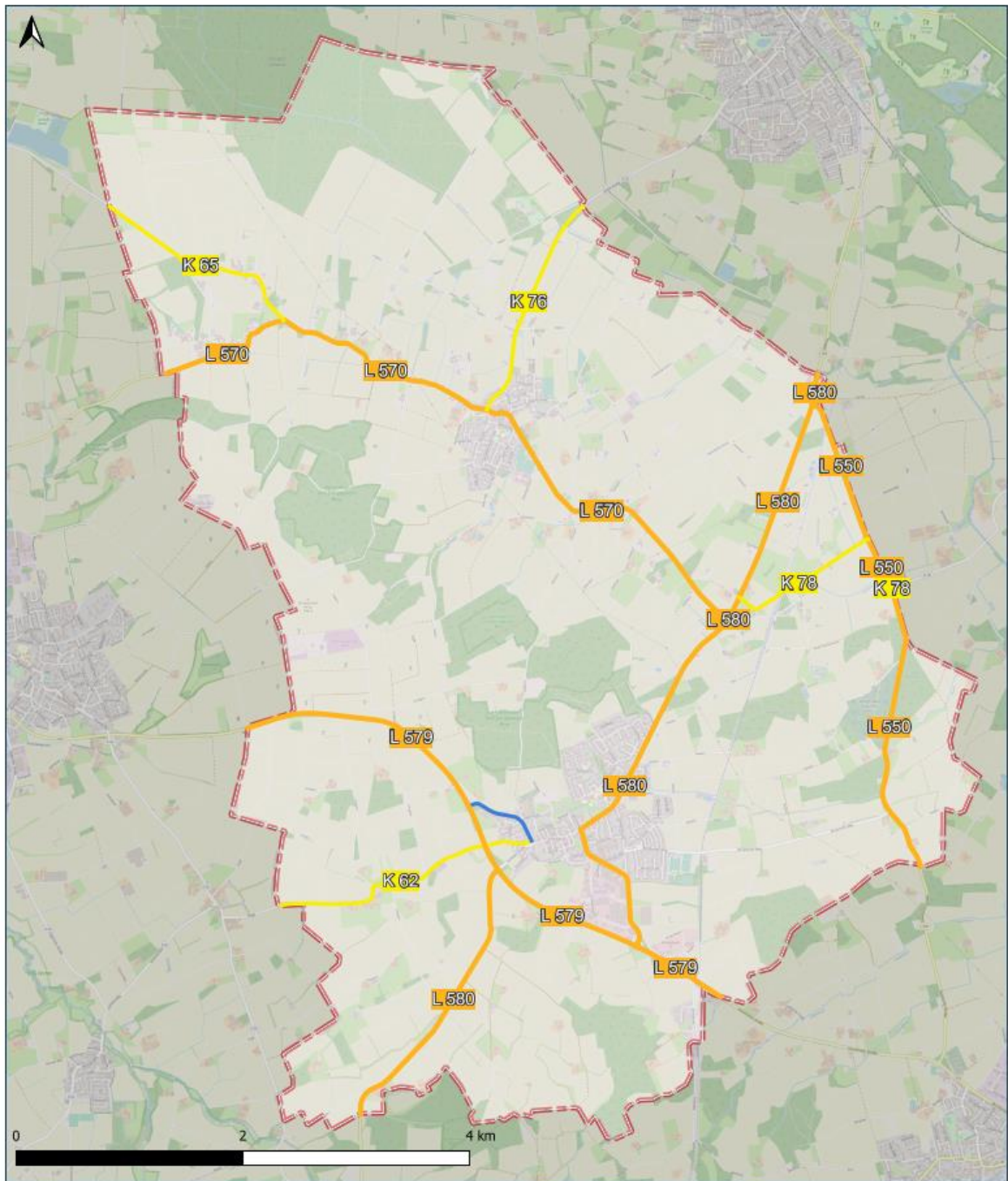
Das Vorbehaltsnetz in Horstmar wird im Wesentlichen durch die klassifizierten Hauptstraßen gebildet. Die im Rahmen der Bestandsanalyse benannten Straßen sollen auch künftig das Vorbehaltsnetz bilden (siehe Kapitel 3.6 Teil I). Dem folgend sind mit Beschluss des Mobilitätskonzepts die unten aufgeführten Straßen (siehe Abbildung 1) Bestandteil des formellen Kfz-Vorbehaltsnetzes und für die Führung von überörtlichen (Durchgangs-)Verkehren angedacht. Abseits dessen sollen auf allen anderen Straßen die Kfz-Verkehre bestmöglich auf den Quell- und Zielverkehre beschränkt werden.

### **Kfz-Hauptstraßen im Vorbehaltsnetz:**

- L 570
- L 579
- L 580
- L 550
- K 62 (Eggeroder Straße)
- K 78 in Richtung Borghorst
- K 76 Burgsteinfurter Straße
- K 65 in Richtung Metelen
- die Darfelder Straße
- die Schöppinger Straße bis zur Kreuzung Darfelder Straße



### Kfz-Vorbehaltsnetz der Stadt Horstmar



- Straßen im Horstmarer Vorbehaltsnetz
- Gemeindestraße
  - Kreisstraße
  - Landesstraße

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



Abbildung 1 - Vorbehaltsnetz nach Planstand des Mobilitätskonzepts

## 1.2. Hierarchisches Radverkehrsnetz

Als Basis für die zukünftige Radverkehrsplanung und die Ableitung von Maßnahmen bedarf es eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes mit gut sichtbaren Verbindungen. Die Entwicklung unterschiedlicher Routenkategorien hilft dabei, Maßnahmen zu priorisieren, Radverkehre zu leiten und zu bündeln. Daher sollte ein Radverkehrsnetz grundsätzlich hierarchisch aufgebaut sein. Anhand der Hierarchiestufen können dann verschiedene Qualitätsstandards und Anforderungen definiert werden, deren Umsetzung das Handeln im Rahmen der Radverkehrsplanung langfristig leitet.

Die derzeitige Netzbetrachtung des Radverkehrs in Horstmars basiert auf den Planungen des Kreis Steinfurt. Diese gliedern sich in die Radbahn, Velo- und Hauptrouten sowie die Nebenrouten. Eine Velo-/Hauptroute wird zwischen Laer und Metelen entlang der L 579 vorgesehen. Nebenrouten verlaufen aus Leer über die K 76 in Richtung Burgsteinfurt und entlang der Straße Zum Esch in Richtung Schöppingen sowie über die K 78 in Richtung Borghorst und entlang der L 579 Richtung Schöppingen. Auf Basis dessen wurde das Netz im Rahmen des Mobilitätskonzepts weiterentwickelt, um identifizierte Lücken zu schließen, wichtige Ziele zu erschließen und eine tiefergehende Netzbetrachtung auf lokaler Ebene vorzunehmen.

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz der Stadt Horstmar soll sich in fünf hierarchische Kategorien gliedern. Neben der Radbahn, die die höchsten Anforderungen im Sinne eines Radschnellwegs nach sich zieht, werden Velorouten definiert und in sich in innerörtliche und außerörtliche Führungen unterteilt. Grund für diese Unterteilung sind die unterschiedlich erstrebenswerten Führungsformen auf anbaufreien Straßen und innerhalb der Siedlungsbereiche. Bei der Routenfindung der Velorouten wurden die bereits durch den Kreis anvisierten Strecken aufgenommen und um die K 62 Schagern, die K 78 und die K 76 ergänzt. Somit werden die wichtigen Umlandgemeinden Schöppingen und Steinfurt (Burgsteinfurt und Borghorst) ebenfalls über Velorouten erschlossen. Zusätzlich wurden Haupt- und Nebenrouten ergänzt, die innerstädtische Relevanz besitzen.

Für die unterschiedlichen Routenkategorien wurden verschiedene Standards und erstrebenswerte Führungsformen definiert, die den unten folgenden Tabellen zu entnehmen sind. Diese folgen der Maßgabe, dass der Anspruch der Radfahrenden an die Infrastruktur auf längeren, teilweise überörtlich relevanten Strecken zunimmt. Die definierten Kriterien können voraussichtlich nicht kurzfristig für das gesamte Stadtgebiet umgesetzt werden. Das liegt auch darin begründet, dass für einige Strecken(-abschnitte), insbesondere die Velorouten, die Straßenbaulast nicht bei der Stadt Horstmar, sondern beim Kreis oder dem Landesbaubetrieb liegt. Die Stadt ist daher abhängig von dem Umgestaltungswillen der jeweiligen Baulastträger und kann hier vor allem initierend und aktivierend auftreten. Die Standards dienen daher eher der langfristigen Orientierung und sind künftig bei der Überplanung der Routen zu berücksichtigen.

Die Radnetzhierarchie ist durch den Rat der Stadt Horstmar zu beschließen und inklusive der Standards als Maßgabe für künftige Planungen zu berücksichtigen. Die Netzhierarchie ist die Basis, auf deren Grundlage eine nachhaltige Förderung des Radverkehrs bezweckt werden kann. Das gilt insbesondere auch für Wege des mittleren und langen Streckensegments, wenn Velorouten mittel- bis



langfristig auf die gewünschte Qualität gebracht werden können. An die Definition des Netzes knüpft die Maßnahme 2.1 an, die sich mit konkreten Streckenabschnitten beschäftigt.

	1. Fahrradstraßen	2. Getrennte Geh- und Radwege	3. Geschützte Radfahrstreifen	4. Gemeinsame Geh- und Radwege	6. Radfahrstreifen	7. Schutzstreifen	8. Mischverkehrsfläche
<b>Radschnellweg</b>	JA	JA	JA	NEIN	JA	NEIN	NEIN
<b>Velorouten</b> Innerorts	JA <sup>1</sup>	JA	JA	NEIN <sup>2</sup>	JA	JA <sup>3</sup>	NEIN <sup>3</sup>
<b>Velorouten</b> Außerorts	NEIN	JA	JA	JA	NEIN <sup>3</sup>	NEIN	NEIN
<b>Hauptrouten</b>	JA	JA	JA	NEIN <sup>3</sup>	JA	NEIN <sup>3</sup>	JA <sup>4</sup>
<b>Nebenrouten</b>	JA	JA	JA	JA	JA	JA <sup>3</sup>	JA

<sup>1</sup>Nicht auf Kfz-Hauptstraßen.

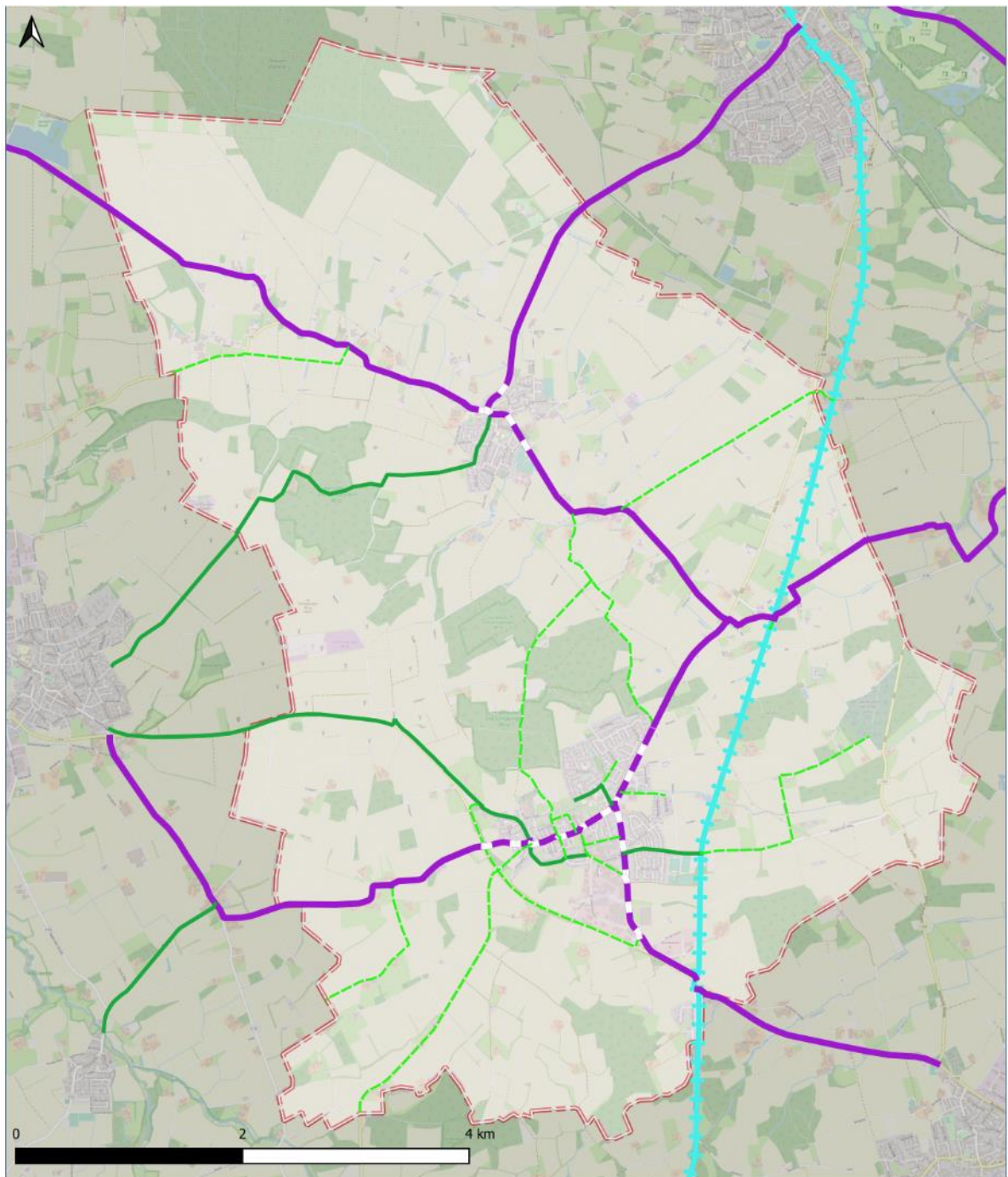
<sup>2</sup>Nur ohne Benutzungspflicht für Radfahrende.






<sup>3</sup>Prinzipiell vermeiden. Als Übergangslösung, bei zusätzlichen Fördermaßnahmen oder außerorts möglich.

<sup>4</sup>Ausnahmen im direkten Siedlungszusammenhang oder bei geringen Kfz-Stärken möglich, langfristig Ausgestaltungsformen 1.-3. entwickeln.

**Abbildung 2 - langfristig erstrebenswerte Führungsformen als Standards der Netzhierarchie**

## Radverkehrsnetz der Stadt Horstmar



-  Radbahn / Radschnellweg
-  Veloroute außerorts
-  Veloroute innerorts
-  Hauptroute
-  Nebenroute

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



Abbildung 3 - Radnetzhierarchie der Stadt Horstmar

### 1.3. Hierarchisches Fußverkehrsnetz

Nahezu jede Wegekette beinhaltet Streckenabschnitte, die zu Fuß zurückgelegt werden. Dabei ist das Zufußgehen Kernelement eines gesundheitsschonenden und umweltverträglichen Verkehrssystems. Als schwächste Verkehrsteilnehmende besitzen Zufußgehende ein großes Schutzbedürfnis. Dem gegenüber steht, dass ihnen im Vergleich zu den anderen Verkehrsarten oft der deutlich geringste Flächenanteil im Straßenraum zuteilwird. Regeltechnisch ist der Mindestanspruch an die Fußwegeinfrastruktur die sichere und barrierefreie Erschließung der angrenzenden Grundstücke. In der Realität ist dies jedoch nicht immer flächendeckend gewährleistet. Dieses Problem besteht in Horstmar wie in zahlreichen anderen Gemeinden.

Horstmar verfügt über ein sehr kompaktes Siedlungsgefüge. Demnach bestehen grundsätzlich gute räumliche Bedingungen für den Fußverkehr. Im Rahmen der Bestandsanalyse sind die Defizite des Fußverkehrs insbesondere im historischen Viereck umfangreich dargelegt worden. Dort wird unter anderem der Zielkonflikt zwischen dem Erhalt der historischen Straßenbausubstanz und der Barrierefreiheit dargestellt.

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung wurde ein Fußverkehrsnetz entwickelt, das entsprechend den Ansprüchen von insbesondere schutzbedürftigen Nutzergruppen verschiedene Anforderungen definiert. Die Netzbetrachtung ist die Grundlage für künftige Maßnahmen. An ihm können Handlungsbedarfe abgeleitet, Prioritäten gesetzt und Zielzustände abgelesen werden. Das Netz beinhaltet verschiedene Wegetypen mit entsprechenden Qualitätskriterien. Es wurden Routen definiert, die besonders wichtige und fußverkehrsintensive Ziele anbinden. Die Qualitätskriterien gilt es nach und nach für die jeweiligen Fußwegerouten umzusetzen. Die Realisierung ist demnach langfristig angelegt. Räumlich wurde sich dabei zunächst auf die Innenstadt fokussiert, da hier der Fußverkehr besondere Bedeutung besitzt. In einem zweiten Schritt wurde der Geltungsbereich des Netzes auf die erweiterten Bereiche um die Innenstadt herum bis zum Nahversorgungszentrum an der Warnsveldallee und die Bildungseinrichtungen an der Schulstraße und dem Drostenkämpchen ausgeweitet. Im sonstigen Stadtgebiet werden andere Verkehrsarten priorisiert.

Es wurden vier Qualitätsstufen definiert, aus denen unterschiedliche Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur resultieren. Die Qualitätskriterien sind der unten aufgeführten Tabelle zu entnehmen.

Besondere Bedeutung liegt auf der Qualitätsstufe „sehr gute Qualität“. Diese wird für wichtige Routen innerhalb der Innenstadt erforderlich, auf denen der Fußverkehr gebündelt werden soll. Hierüber sind die wichtigsten Ziele angebinden wie Schulen, Seniorenheime oder Parkplätze. Da diese von allen Bevölkerungsgruppen erreicht werden müssen, ist der Anspruch an die Qualität insbesondere mit Blick auf die Barrierefreiheit hoch. Demnach wird dem Fußverkehr auf diesen Routen außerordentliche Bedeutung zu teil und seine Belange sind besonders zu gewichten.

Da Maßnahmen zur Umsetzung der sehr guten Qualität aufgrund der räumlichen Bedingungen in Horstmar zumeist mit baulichen Maßnahmen und hohem Kostenaufwand verbunden sind, wurde die erste Qualitätsstufe in sich untergliedert und in zeitlich gestufte Prioritäten eingeteilt. Die Wahl der Prioritäten richtet sich vor allem nach der Kurzfristigkeit des Handlungsbedarfs hinsichtlich Barrierefreiheit. Erste Priorität besitzen die zentrale Nord-Süd- (Schloßstraße / Königsstraße) und West-Ost-Achse (Schöppinger Straße / Münsterstraße) durch das historische Viereck. Zusätzlich wurden hier auch die Anbindungen des Friedhofs (Krebsstraße) und des St. Getrudis Hauses (Bischofsweg) aufgenommen. Parkplätze und Schulen, die dann noch nicht barrierefrei angebunden sind, sollen in zweiter Priorität über das Fußverkehrsnetz miteinbezogen werden.

Alle weiteren ortskernrelevanten Verbindungen besitzen einen ähnlichen Charakter wie die Wegekategorien der ersten Qualitätsstufe, erreichen jedoch weniger fußverkehrsintensive Ziele. Der Anspruch an die Barrierefreiheit ist grundsätzlich vorhanden, jedoch nicht gleich bedeutsam wie in den Routen der ersten Kategorie. Für sie wird daher eine „gute Qualität“ erforderlich. Gemeinsam bilden die ersten beiden Kategoriestufen ein Priorisierungsnetz, in dem künftig vordergründig Maßnahmen ergriffen werden sollen.

Zusätzlich wurden MIV-unabhängige Querverbindungen mit in das Fußverkehrsnetz aufgenommen. Dies sind in der Regel naturbelassene Fußwegverbindungen, die für den Kfz-Verkehr nicht zugänglich sind. Hiervon gibt es einige im Horstmarer Stadtgebiet. Sie sind insofern von Bedeutung, als dass sie zur inneren Vernetzung des historischen Vierecks und der erweiterten umliegenden Bereiche beitragen. In der Regel finden Zufußgehende hier wassergebundene Decken und Schotter-Beläge vor. Der Anspruch an die Barrierefreiheit kann daher (noch) nicht gewährleistet werden und der Handlungsbedarf hinsichtlich zu ergreifenden Maßnahmen ist dementsprechend optional. Alle weiteren Wege, die nicht durch eigene Darstellungen im Fußverkehrsnetz symbolisiert sind, sollten langfristig auf Mindeststandard gebracht werden.

Durch verbesserte Bedingungen für den Fußverkehr wird nicht nur grundsätzlich die Qualität des öffentlichen Raums gesteigert, die uneingeschränkte Nutzbarkeit von Fußwegen ist auch Voraussetzung für jede persönliche Ortsveränderung. Dabei spielt der Fußverkehr auch eine wichtige Rolle für die Nutzung anderer Verkehrsarten wie bspw. auf dem Weg zu Parkplätzen, Fahrradabstellanlagen oder von der Haltestelle zum individuellen Ziel. Die Planung des Fußverkehrsnetzes und die Umsetzung der zugehörigen Qualitätskriterien hat somit nicht nur Einfluss auf die Förderung des Fußverkehrs und ein insgesamt nachhaltiges Mobilitätsverhalten, sondern auch auf Wege, die im Wesentlichen mit anderen Verkehrsmitteln bestritten werden, jedoch Fußwege bspw. zum jeweiligen Fortbewegungsmittel inkludieren. Neben der Unabdingbarkeit des Fußverkehrs für jede Form der individuellen Mobilität verdeutlicht sich die Relevanz einer angemessenen Fußwegeinfrastruktur auch durch gesellschaftliche Entwicklungen wie den demographischen Wandel. Die Gesellschaft wird künftig mit

immer größerer Wahrscheinlichkeit auf die Barrierefreiheit angewiesen sein. Entsprechende Rahmenbedingungen auf Fußwegen und im gesamten öffentlichen Raum sind demnach richtungsweisend für die Zukunftsfähigkeit von Horstmar.

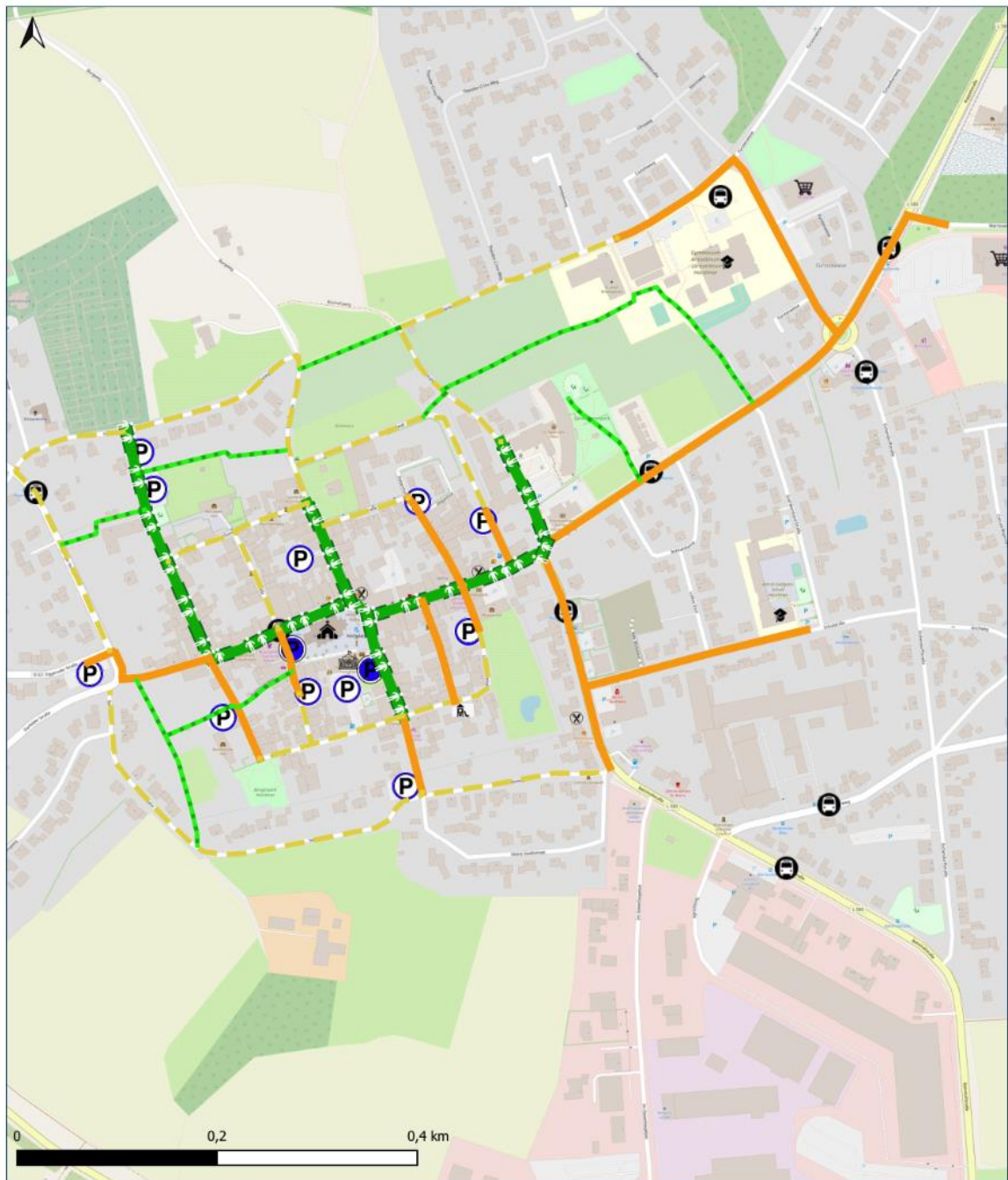
Nr.	Bezeichnung		erstrebenswerte Vzul Kfz [km/h]	Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten [m]	Beleuchtung [-]	Barrierefreiheit	
						[Anspruch]	[Handlungsbedarf]
1	sehr gute Qualität	1. Priorität	7	engmaschig	Ja	hoch	kurzfristig
		2. Priorität	30*	engmaschig	Ja	hoch	mittelfristig
2	gute Qualität		50	500	Ja	mittel	langfristig
3	MIV-unabhängige Querverbindungen		0	optional	Nur adaptiv	gering	optional
4	Mindeststandard		50	optional	empfehlenswert	Standard	langfristig

\* Ausnahmen möglich bei Straßen des Vorbehaltsnetzes

**Abbildung 4 - Definition der Qualitätskriterien je Fußwegekategorie**



### Fußverkehrsnetz der Stadt Horstmar, Auszug Horstmar



- |                     |                                     |
|---------------------|-------------------------------------|
| Nahversorgung       | Haltestellen                        |
| Gastronomie         | Kindergarten                        |
| Bildung             | Sportplätze                         |
| Öffentliche Gebäude | Sammelparkplätze (unbewirtschaftet) |
| Kirche              | Sammelparkplätze (Parkscheibe)      |

- Sehr gute Qualität (1. Prio)
- Sehr gute Qualität (2. Prio)
- Gute Qualität
- MIV-unabhängige Querverbindungen

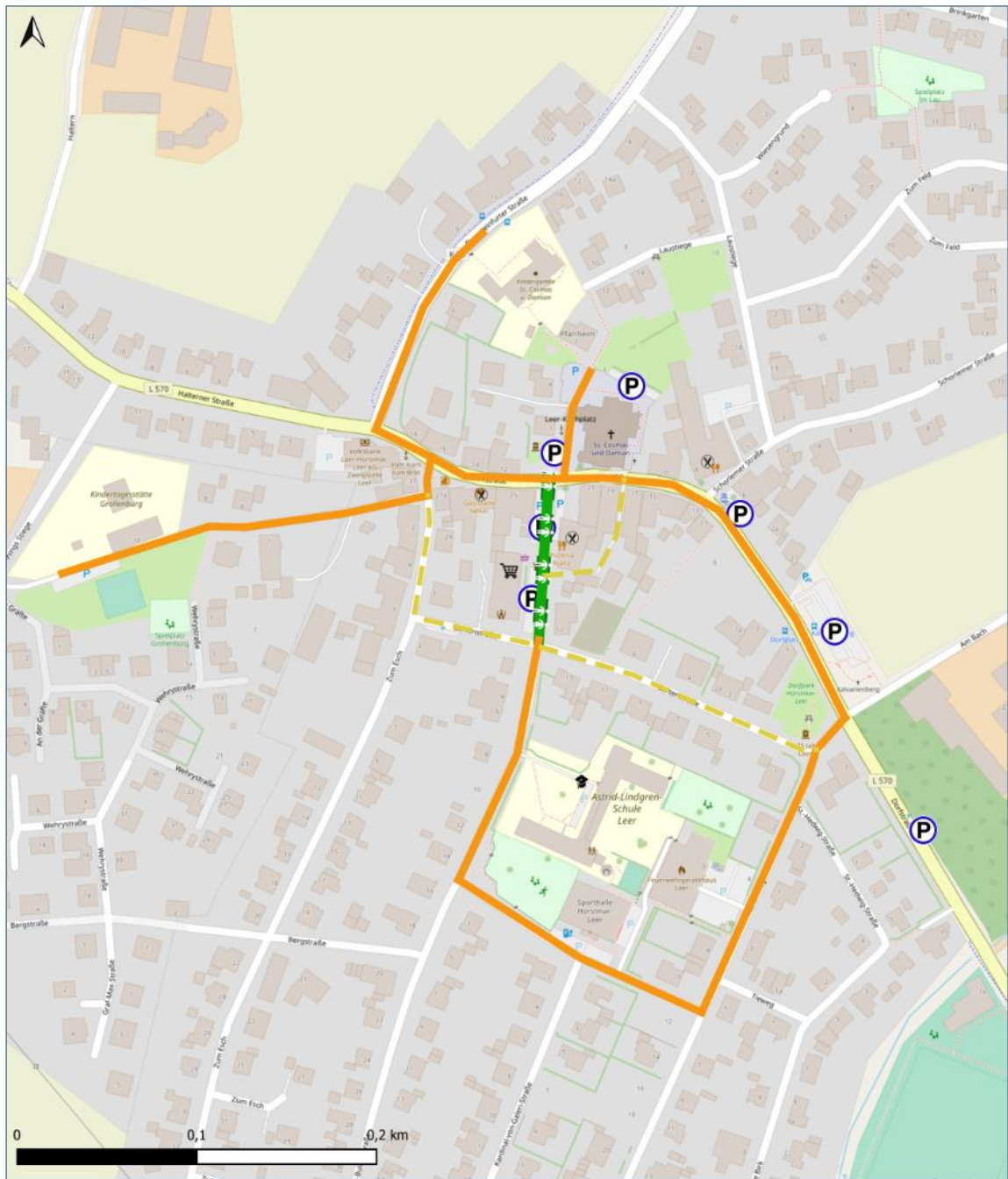
Kartengrundlage:  
 © openstreetmap  
 Datengrundlage:  
 nts Ingenieurgesellschaft mbH  
 Datum:  
 März 2023  
 Bearbeiter:  
 Pieper



Abbildung 5 - Fußverkehrsnetz Auszug Horstmar



### Fußverkehrsnetz der Stadt Horstmar, Auszug Leer



- |                     |                                     |
|---------------------|-------------------------------------|
| Nahversorgung       | Haltestellen                        |
| Gastronomie         | Kindergarten                        |
| Bildung             | Sportplätze                         |
| Öffentliche Gebäude | Sammelparkplätze (unbewirtschaftet) |
| Kirche              | Sammelparkplätze (Parkscheibe)      |

- Sehr gute Qualität (1. Prio)
- Sehr gute Qualität (2. Prio)
- Gute Qualität
- MIV-unabhängige Querverbindungen

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



Abbildung 6 - Fußverkehrsnetz Auszug Leer

## 2. Maßnahmen

Zur Erreichung der inhaltlichen Zielsetzung für die Mobilität in der Stadt Horstmar wurden Maßnahmen abgeleitet. Diese sind entsprechend der inneren Struktur des Konzepts den Handlungsfeldern aus der Bestandsanalyse und der Zielsetzung zugeordnet.

Die Maßnahmen sind innerhalb der Handlungsfelder von unterschiedlicher Natur. Es wurden sowohl konzeptionelle Ansätze und Handlungsanleitungen gebildet als auch konkrete Vorgaben zu räumlichen Defiziten und Handlungsbedarfen gemacht. Der Fokus lag im gesamten Prozess darauf, die Schlüsselthemen im Stadtgebiet zu behandeln und hierfür entsprechende Ansätze zu entwickeln. Die folgenden Maßnahmen können demnach auch als Handlungsanstöße für weitergehende (Detail-)Planungen verstanden werden.

**Tabelle 1 - Übersicht der entwickelten Maßnahmen**

Handlungsfeld	Nr.	Maßnahmentitel
 Fußverkehr & Barrierefreiheit	1.1	Ertüchtigung wichtiger Routen des Fußverkehrs
	1.1.1	Schließung von Netzlücken
	1.1.2	Querungshilfen an fußverkehrsintensiven Einrichtungen
 Radverkehr	2.1	Ertüchtigung des Radnetzes nach den Standards der Netzhierarchie
	2.2	Einrichtung von Fahrradstraßen
	2.3	Entwicklung und Umsetzung eines Fahrradabstellanlagenkonzepts
	2.4	Programm zur Förderung des Radverkehrs durch Einzelmaßnahmen
 ÖPNV & Inter-/Multi-modalität	3.1	Aufbau von Mobilstationen
	3.2.1	Stärkung der ÖPNV-Qualität: Regionale Achsen
	3.2.2	Stärkung der ÖPNV-Qualität: Ausstattung und Barrierefreiheit von Haltestellen
 Fließender Kfz-Verkehr	3.2.3	Stärkung der ÖPNV-Qualität: Abbau von Netzlücken
	4.1	Implementierung von Einbahnstraßen und einer Verkehrsberuhigung im Ortskern
	4.2	Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
	4.3	Prüfung der Verkehrsberuhigung auf übergeordneten Straßen
 Ruhender Kfz-Verkehr	4.4	Regelmäßige Kontrollen des fließenden & des ruhenden Kfz-Verkehrs
	5.1	Beschluss einer Stellplatzsatzung
 Ruhender Kfz-Verkehr	5.2	Entwicklung eines Parkraumkonzepts
	 Straßenraumgestaltung & Aufenthaltsqualität	6.1

**Maßnahme****Handlungsfeld****1.1 Ertüchtigung wichtiger Routen des Fußverkehrs****Ziele der Maßnahme**

(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 verkehrsinintensiven Einrichtungen, definiert werden, auf denen die Barrierefreiheit priorisiert ausgebaut wird.

**Beschreibung der Maßnahme**

Für die Ertüchtigung der wichtigen Routen des Fußverkehrs werden die Standards des hierarchischen Fußverkehrsnetzes aus Kapitel 1.3 zugrunde gelegt. Dabei orientiert sich das Mobilitätskonzept an den Vorgaben der E-Klima, welche für die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen die ergänzenden Anforderungen definiert, durchgängig barrierefreien Verkehrsanlagen zu schaffen [1]. Aus dem Netz und den entsprechenden Qualitäten geht hervor, dass für den Ortsteil Leer zunächst keine unmittelbaren Handlungsbedarfe im zentralen Bereich bestehen. Die höchste Priorität liegt hier auf der Geschwister-Buller-Straße, an der mit dem Dorfladen der örtliche Nahversorger liegt. Da hier ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist, sind Zufußgehende dazu berechtigt, den gesamten Straßenraum zu nutzen. Die Oberflächenpflasterung weist hier einen ordentlichen Standard auf. Entlang der Dorfstraße (neu ausgebaut) sowie im Bereich der Astrid-Lindgren-Grundschule sind die Nebenanlagen ebenfalls ausreichend.

Der wesentliche Handlungsbedarf wird im Ortsteil Horstmar und hier insbesondere innerhalb des historischen Vierecks gesehen. Die Bestandsanalyse hat eine Gemengelage diverser Nutzungsansprüche an den Straßenraum und daraus resultierender Konflikte aufgezeigt. Sehr schmale Querschnittsbreiten stehen den Ansprüchen der Barrierefreiheit, der Nutzung durch den fließenden Kfz- und Radverkehre sowie dem Parken im öffentlichen Straßenraum gegenüber.

Maßnahmen zugunsten des Fußverkehrs sollen entsprechend der Netzhierarchie in einem ersten Schritt für die beiden zentralen Strecken Schöppinger Straße / Münsterstraße und die Nord-Süd-Achse Schloßstraße / Königsstraße sowie die Krebsstraße (Anbindung Friedhof) und den Bischofsweg (Seniorenheim) ergriffen werden. Die dortigen Routen wurden im Fußverkehrsnetz mit hohen Ansprüchen der Barrierefreiheit und kurzfristigem Handlungsbedarf eingestuft. Die vorliegende Maßnahme behandelt die Ertüchtigung dieser Routen. Je nach Straße und Abschnitt bestehen verschiedene Rahmenbedingungen und Lösungsansätze.

Auf der Schöppinger Straße / Münsterstraße sind die Nebenanlagen durch Hochborde separiert. Die Pflasterung stellt Mobilitätseingeschränkte wie Rollstuhlfahrende oder Menschen mit Kinderwagen unter Umständen vor Probleme. Teilweise befinden sich Poller auf den Nebenanlagen, die als Hindernisse bewertet werden. Um hier eine Barrierefreiheit herstellen zu können, die auch den Ansprüchen von Gehbehinderten gerecht wird, sind verschiedene Handlungsoptionen denkbar.

Für den Bereich Schöppinger Straße zwischen Kappenberger Straße und Neustraße wird im Rahmen der Maßnahme 4.1 die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs vorgesehen. Dieses Vorgehen ist mit Blick auf den Fußverkehr die wirkungsmächtigste Variante, insbesondere im Hinblick auf den Kosten-Nutzen-Faktor. Folge dessen ist, dass Zufußgehende berechtigt sind, die Fahrbahn zu nutzen. Da dort die Pflasterung deutlich besser berollbar ist als auf der Nebenanlage und Poller oder ähnliche Hindernisse umgangen werden können, werden bei der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs keine baulichen Maßnahmen erforderlich. Wichtig ist, eine geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs vorzunehmen, um das subjektive Sicherheitsgefühl von Zufußgehenden, die dann die Fahrbahn nutzen, positiv zu beeinflussen.

Aus der Maßnahme 4.1 erfolgt die Verkehrsberuhigung lediglich für einen Abschnitt der Schöppinger Straße / Münsterstraße, sodass Zufußgehende nach Durchqueren dieses Bereichs grundsätzlich wieder die Nebenanlage nutzen müssen. Hier finden sie erneut Hindernisse vor. So ist bspw. das Kopfsteinpflaster im Einmündungsbereich Neustraße / Schöppinger Straße besonders grob und uneben. Selbiges gilt auch jenseits des anvisierten verkehrsberuhigten Bereichs für viele andere Einmündungen für die in West-Ost-Richtung verlaufende Hauptstraße (bspw. Einmündungen Holskenhok, Krebsstraße, Kappenberger Straße, Überwasserstraße, Katthagen).

Nahezu jede Fußverkehrsfurt entlang der Schöppinger Straße / Münsterstraße weist grobes Kopfsteinpflaster auf. Aus diesem Grund sowie wegen der teilweise nicht hinreichenden Pflasterungen der Nebenanlagen empfiehlt sich das grundsätzlich Bestreben, die Innenstadtstraßen, auf denen sehr gute Qualität für den Fußverkehr hergestellt werden soll, ebenfalls als verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen. Anordnungsvoraussetzungen für die Ausweisung sind insgesamt geringe Fahrzeugverkehre und die überwiegende Aufenthaltsfunktion. Zudem ist das Parken im Straßenraum nur innerhalb gekennzeichnetener Flächen erlaubt und die Anordnung von Einbahnstraßen innerhalb verkehrsberuhigter Bereiche ist unzulässig.

Dies zugrunde gelegt steht der Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich innerhalb der Innenstadt auf der Königstraße, der Krebsstraße und der Schloßstraße dann nichts entgegen, wenn Stellplätze im Straßenraum markiert oder das Parken untersagt wird (siehe hierfür Maßnahme 5.2). Auf den Straßen Schöppinger Straße und Münsterstraße ist zunächst dafür Rechnung zu tragen, dass die Durchgangsverkehre unterbunden und die Verkehrsstärken auf den reinen Quell- und Zielverkehr minimiert werden.

Um vollständige Barrierefreiheit auf andere Weise und unter Beibehaltung der derzeitigen Verkehrsregelungen herzustellen, werden umfangreiche bauliche Maßnahmen erforderlich. Demnach sollte das Kopfsteinpflaster der Furten abgeschliffen, oder dort, wo die Steine grundsätzlich eine ebene Fläche bilden, die Fugen neu aufgefüllt werden. Ähnliches gilt für die Nebenanlagen bzw. die durch einen Materialwechsel oder eine Entwässerungsrinne abgetrennten fahrbahnseitigen Bereiche im Straßenraum (bspw. auf der Schloßstraße). Hierzu kann schnellerhärtender, volumenstabiler Spezialmörtel genutzt werden, der nach Verfestigung mit geeignetem Fräswerkzeug barrierefrei geebnet wird [1]. Im Zuge dessen sind in allen Bereichen, wo der Fußverkehr nach aktueller Verkehrsausweisung zur Nutzung der Nebenanlage verpflichtet ist, die Poller abzubauen, um Engstellen auf der Nebenanlage zu vermeiden.

Alternativ ist es möglich, einen Vollausbau der Nebenanlagen zu verfolgen. Dabei wäre der Erhalt der historischen Straßenbausubstanz jedoch nicht zu gewährleisten.

In nachgeschalteter zeitlicher Priorität gilt eine ganz ähnliche Ausgangssituation für die Straßen der 1. Kategoriestufe zweiter Priorität. Hier stellt sich insbesondere das Problem der in der überwiegenden Mehrzahl noch geringeren Querschnittsbreiten. Für Straßen wie die Kappenberger Straße, Holskenhok oder Südring wurden im Rahmen der Bestandsanalyse bereits Sicherheitsbedenken, die durch die derzeitige tatsächliche Nutzung und Aufteilung des Straßenraums aufgezeigt. Eine bauliche Veränderung ist hier aufgrund noch geringerer Breiten nahezu ausgeschlossen.

Ungeachtet dessen sind die Anforderungen der Barrierefreiheit und der Fußverkehrsförderung vermutlich nur durch ein ähnliches Vorgehen wie für die wichtigen Routen erster Priorität zu erfüllen. Das heißt, dass Pflasterungen dichter verfugt und im besten Fall auch abgeschliffen werden sollten, um eine vollständige und hindernislose Berollbarkeit zu gewährleisten. Die Nutzung der Fahrbahn,

die ebenfalls in vielen Bereichen eine qualitativ bessere Pflasterung aufweist, durch Zufußgehende wäre auch hier unter einer veränderten Verkehrsführung regeltechnisch möglich. Orientiert man sich am Verhalten der Zufußgehenden und den gefahrenen Geschwindigkeiten, herrscht hier faktisch bereits heute ein verkehrsberuhigter Bereich. Eine Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen steht jedoch unter der Prämisse, dass Stellplätze markiert werden. Hierzu ist die dann verbleibende Restfahrbahnbreite in vielen Bereichen dann nicht ausreichend. Zudem sind die Einbahnstraßenregelungen der Maßnahme 4.1 nicht mit dem verkehrsberuhigten Bereich vereinbar.

Die Förderung des Fußverkehrs im Innenstadtbereich ist ein wichtiges Anliegen des Mobilitätskonzepts. Vor dem Hintergrund demographischer Veränderungen gilt es bereits heute die Infrastrukturen für die Gesellschaft von morgen zu schaffen. Davon hängt die Zukunftsfähigkeit Horstmars ganz wesentlich ab. Die Barrierefreiheit im historischen Viereck kann jedoch nur durch umfangreiche bauliche Veränderungen, die mit enormem Kostenaufwand und einer grundlegenden Veränderung der städtebaulichen Gestalt Horstmars verbunden sind, oder durch eine weitreichende Veränderung der Verkehrsregelung erreicht werden.

Aus Sicht dieser Begutachtung sollte das Ziel verfolgt werden, den Straßenraum in Gänze für den Fußverkehr nutzbar zu machen. Durch die Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche wird dies ermöglicht. Hierfür sind die Fahrzeugverkehre - mitunter auch durch das Ergreifen restriktiver Maßnahmen - zu minimieren und die Verlagerung ruhender Verkehre aus dem Straßenraum der Nebenstraßen in Kauf zu nehmen. Im Gegenzug wird neben erheblich besseren Rahmenbedingungen für den Fußverkehr auch ein Zugewinn in puncto Aufenthaltsqualität erreicht und die Qualität und Attraktivität des öffentlichen Raums gesteigert.

Die Genehmigungsfähigkeit der vorgeschlagenen Zielrichtung obliegt einem gewissen Ermessensspielraum und ist im Rahmen des Mobilitätskonzepts nicht abschließend zu bewerten. Die Gesamtsituation sollte daher in Abstimmung mit der anordnenden Verkehrsbehörde gemeinsam eruiert werden. Die Möglichkeiten einer voranschreitenden Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen im historischen Viereck sind dabei ergebnisoffen zu diskutieren und auch die möglichen Effekte auf die gesamte Mobilität in Horstmar, die Aufenthaltsqualität im Ortskern und die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Gewerbetreibenden miteinzubeziehen. Dabei sind mögliche Handlungsrückschlüsse auch vor dem Hintergrund der veränderten Vorgaben durch die E-Klima und die neue Fokussierung auf die Nahmobilität in Innenstadtbereichen zu bewerten.

**Räumlicher Bezug**

<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum
---	-------------------------------------	--------------------------------------	---

**Anwendungsfälle / Räumliche Verortung / Standortvorschlag**

<p>Routen sehr guter Qualität (1. Priorität):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Krebsstraße, Schöppinger Straße (bis Krebsstraße), Münsterstraße, Königsstraße, Schloßstraße, Bischofsweg</li> </ul>	<p>Routen sehr guter Qualität (2. Priorität):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schöppinger Straße zwischen Krebsstraße und Eggeroder Straße, Südring, Holskenhok, Stadtstiege, Kappenberger Straße, Katthagen, Überwasserstraße, Koppelstraße, Fürstenwiese, Drostenkämpchen</li> </ul>
---	---



**Visualisierung der Maßnahme**



Bsp. Fußverkehrsfurt über Krebsstraße





Bsp. einseitiger Ausbau / Umgestaltung



Bsp. Abbau von Pollern oder Integration Absenkungen



Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><b>Abschleifen Kopfsteinpflaster</b> Ca. 50 – 100 €/m<sup>2</sup></p> <p><b>Vollausbau Nebenanlage:</b> Ca. 120 €/m<sup>2</sup></p> <p><b>Bordsteinabsenkung und Pollerabbau:</b> Ca. 1.500 - 2.000 € pro Einzelmaßnahme</p>	<p>FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)</p> <p>FöRi-kom</p> <p>KAG-Beiträge werden (in 2023) durch das Land stark bezuschusst</p>

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
 <p>Wirkung</p>	 <p>kurz- fristig    mittel- fristig    lang- fristig</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre) *</p> <p><input type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>

\* Umsetzung mit Schwerpunkt verkehrsberuhigter Bereich und weniger baulichen Maßnahmen u.U. nach 3 bis 5 Jahren möglich

**Maßnahme****Handlungsfeld****1.2 Schließung von Netzlücken****Ziele der Maßnahme**

(FB2) Die Barrierefreiheit der Fußwegeinfrastruktur wird sukzessive hergestellt.

**Beschreibung der Maßnahme**

Im Rahmen des hierarchischen Fußverkehrsnetzes sind neben den Routen auf gepflasterten und asphaltierten Böden auch die MIV-unabhängigen Wegeverbindungen aufgenommen worden. Diese sind in der Regel naturbelassene, kleinere Fußwegeverbindungen, die zwischen größeren Straßen, Grundstücken und Quartieren verlaufen. Diese Wege nutzen insbesondere den Anwohnenden und Besuchenden der Innenstadt. Über sie wird die innere Vernetzung des Siedlungsbereichs gestärkt und sämtliche Teilbereiche miteinander verbunden.

Vor allem nördlich des historischen Vierecks sind diese Wege vorhanden. So ist es bspw. möglich aus dem westlich der Altstadt gelegenen Quartier Stadtesch über eine Vielzahl MIV-unabhängiger Fußwegeverbindungen die Kita und das Gymnasium an der Straße Drostenkämpchen zu erreichen. Damit besitzen die Wege vor allem auch eine wichtige Funktion für Schulwege.

Zur Ertüchtigung des Fußverkehrsnetzes sollen diese Wege sukzessive aufgerüstet werden. Dabei können Prioritäten anhand von Schulwegerouten gebildet werden. Ausgehend vom Bildungsstandort können die Fußwege nacheinander Zug um Zug verbessert werden. Die Aufwertung wurde auch im Rahmen der Beteiligung angestoßen und trifft somit die Wünsche der Bevölkerung.

Hinsichtlich der Anforderungen an die Gestaltung wird hier zunächst empfohlen alle Wege auf einen ordentlichen Standard mit wassergebundener Oberflächendeckschicht zu bringen. Optional sind auch Pflasterungen oder Asphaltierungen möglich, um eine besondere Qualität zu gewährleisten. Das Prinzip der verschiedenen Ausbaustufen der Oberflächen ist innerhalb dieses Steckbriefs aufskizziert (siehe unten).

Auf vielen der MIV-unabhängigen Wegeverbindungen ist derzeit keine Straßenbeleuchtung vorhanden. Um die Schulwegfunktion weiter auszubauen, ist gerade in lichtarmen Zeiten auch die Beleuchtung der Wege notwendig. So wird das subjektive Sicherheitsempfinden und auch die objektive Sicherheit gesteigert. Um die Naturbelassenheit der Wege und die dortigen ökologischen Funktionen nicht zu sehr einzuschränken, sollte die Beleuchtung im besten Fall adaptiv erfolgen. Über in den Leuchten integrierte Sensoren werden die Bewegungen der Zufußgehenden erfasst. Zuvor ist die Leuchte auf eine geringe Helligkeit runtergedimmt (bspw. 10 %). Die Leuchten erhellen sich dann je nach Fortbewegungsgeschwindigkeit sukzessive, sodass immer mindestens zwei Leuchten vor und eine hinter dem Zufußgehenden hell erleuchtet sind. Danach reduziert sich die Helligkeit wieder. So wird die Anziehungskraft für Insekten reduziert, die Lichtverschmutzung minimiert und Energie gespart. Vor diesem Hintergrund ist es weiter ratsam, neue sowie bestehende Straßen- und Wegebeleuchtung mit energiesparenden LED-Leuchtmitteln zu versehen. Das Prinzip adaptiver Beleuchtung wird ebenfalls im Folgenden visualisiert.

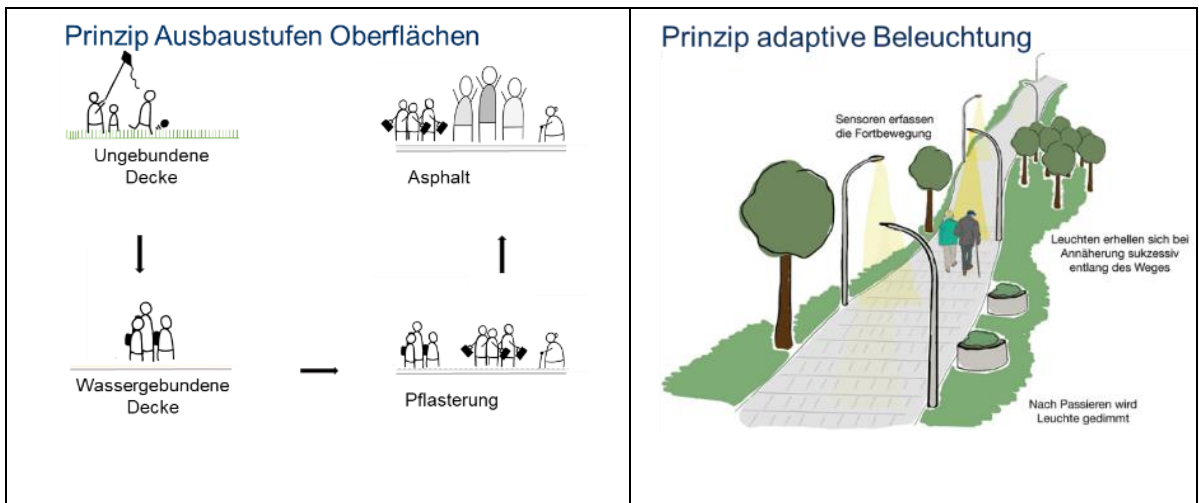
Durch die sukzessive Ertüchtigung der MIV-unabhängigen Wegeverbindungen innerhalb Horstmars wird insgesamt die innere Vernetzung des Siedlungsbereichs verbessert. Durch eine bessere Oberflächenbeschaffenheit wird es auch Menschen mit leichten Einschränkungen der Mobilität ermög-

licht, diese Wege zu nutzen. Insbesondere im Hinblick auf die Schulwegfunktion vieler dieser Verbindungen kann zudem das subjektive Sicherheitsgefühl der Zufußgehenden auch in lichtarmen Zeiten durch die bessere und smarte Beleuchtung gestärkt werden. Eine adaptive Ausstattung der Beleuchtung erhöht zudem die Energieeffizienz und Betriebskosten werden langfristig gesenkt.

Räumlicher Bezug			
<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum

- Anwendungsfälle**
- Hagenstiege / Drostenkämpchen
  - Bischofsweg / Gymnasium Arnoldinum
  - Stadtwall / Bischofsweg
  - Püttgengänsken
  - Schöppinger Straße / Krebsstraße





Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><b>Straßenleuchte:</b> Ca. 1.500 – 4.000 €</p> <p><b>Vollausbau Weg (Pflasterung):</b> Ca. 120 €/m<sup>2</sup></p> <p><b>Wassergebundene Decke:</b> Ca. 80 €/m<sup>2</sup></p>	<p>FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)</p>

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
<p>Wirkung</p>	<p>kurz- fristig    mittel- fristig    lang- fristig</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>

**Maßnahme****Handlungsfeld****1.3 Querungshilfen an fußverkehrsintensiven Einrichtungen****Ziele der Maßnahme**

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

**Beschreibung der Maßnahme**

Bestimmte Nutzungen und elementare städtische Funktionen wie bspw. Schulen, Kindertagesstätten, andere Bildungseinrichtungen, Seniorenheime oder Veranstaltungslösungen rufen eine überdurchschnittliche Frequenz durch Zufußgehende hervor. Auch Nahversorger fallen unter die sogenannten fußverkehrsintensiven Einrichtungen. In diesen Bereichen ist oftmals ein hoher Querungsbedarf an den dort verlaufenden Fahrbahnen vorhanden. Je nach Verkehrsbelastung können so Sicherheitsrisiken für Zufußgehende entstehen.

Um das Queren zu erleichtern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sollten in diesen Bereichen künftig vermehrt punktuelle Querungsanlagen wie Fußverkehrsüberwege, Mittelinseln oder Fußverkehrsschutzanlagen geschaffen werden. Bei höheren Verkehrsbelastungen kann außerdem zum verbesserten Queren einer Fahrbahn eine Fußverkehrsschutzanlage (FSA) vorgesehen werden. Besonders für schwächere Verkehrsteilnehmenden wie Schüler\*innen bietet eine FSA eine sichere Querungsmöglichkeit.

Im Rahmen der Beteiligung wurden mehrere Stellen im Stadtgebiet angeregt, an denen sich Umfrageteilnehmende eine Querungshilfe wünschen. Das sind

- Bahnhofstraße (Höhe Borghorster Weg)
- Koppelstraße (Höhe Warnsveldallee)
- Koppelstraße (Höhe Niedern)
- Burgsteinfurter Straße (Höhe KiTa)
- Schulstraße (Höhe Schule)

Die Bedarfsabschätzung kann grundsätzlich anhand der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) vorgenommen werden. Das neue übergeordnete Regelwerk der E-Klima konkretisiert zudem, dass künftig mehr Überquerungshilfen für den Fuß- und Radverkehr angelegt werden sollen. Es wird daher vorgeschlagen, die Abschätzung mit Hilfe des Nomogramms (siehe unten) immer für mindestens 100 Zufußgehende/h auszulegen, um zukünftige Entwicklungen im Bereich des Fußverkehrs zu berücksichtigen und eine verstärkte Förderung zu bezwecken.

Erstrebenswert ist in vielen Fällen eine 2-Teilung des Querungsvorgangs, die die Sicherheit beim Queren der Straße verbessert und die Wartezeit verkürzt. Solche Mitteltrennungen können punktuell eingerichtet werden oder linienhaft. Innerhalb Horstmars wird jedoch kein Bedarf für linienhafte Mitteltrennungen gesehen. Punktuelle Mittelinseln sollen im Bereich von Einmündungen, Seniorenheimen oder auf Schulwegen eine gute Möglichkeit zum Queren bieten.

Auf Basis dieser Prämissen wurden die angeregten Stellen im Stadtgebiet untersucht und die Möglichkeit einer Querungshilfe geprüft. Für die Bahnhofstraße in Höhe Borghorster Weg wird die Errichtung einer Querungshilfe empfohlen. So kann die Anbindung des östlich gelegenen Wohngebiets mit verschiedenen Bildungseinrichtungen und einem angrenzenden Sportplatz an das Ortszentrum verbessert werden. Zudem soll die Nahmobilität im Rahmen des Mobilitätskonzepts innerhalb



des Quartiers zwischen Eichendorffstraße und Bahnhofstraße gestärkt werden, weshalb die Errichtung einer Querungshilfe diese Stärkung weiter unterstreicht.

Für den Bereich Koppelstraße auf Höhe der Warnsveldallee ist ebenfalls ein Bedarf für die Errichtung einer Querungshilfe ermittelt worden. Hier erreicht der Fußverkehr aus dem Quartier Koppelfeld die Koppelstraße derzeit über eine inoffizielle Wegverbindung und quert die Koppelstraße ungesichert in Richtung des Nahversorgers K+K (siehe Kapitel 3.3). Da Fußverkehre sich oft die kürzesten Wege suchen, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Mittelinsel am Kreisverkehr weiter südlich als ausreichende Alternative nützt. Da dieser Bereich auch im Rahmen der Unfalldaten bekannt ist, wird hier resümierend die dringende Errichtung einer Querungshilfe empfohlen. Im Zuge dessen sollte auch die inoffizielle Wegeverbindung ausgebaut werden.

In diesem Fall sind auf der Koppelstraße mit der Mittelinsel am Kreisverkehr, der FSA im nördlichen Bereich des Quartiers Koppelfeld und der neu zu schaffenden Querungshilfe auf Höhe Warnsveldallee drei Querungshilfen innerhalb von 800 Metern vorgesehen. Somit ist die ebenfalls angelegte Querungshilfe auf der Koppelstraße Höhe Niedern verzichtbar.

Auf der Burgsteinfurter Straße wurde in der Beteiligung auch mit Blick auf die dort rückwärtig erschlossene KiTa eine Querungshilfe vorgeschlagen. Auf dem dortigen Grundstück ist jedoch nun Wohnbebauung geplant. Eine Querungshilfe ist somit nicht mehr zwingend erforderlich.

Die Schulstraße weist insgesamt wenig Belastungen auf. Spitzen entstehen hier durch Bring- und Holverkehre um die Unterrichtszeiten herum. Querungshilfen wie Fußverkehrsüberwege sollen innerhalb von Tempo-30-Zonen jedoch grundsätzlich vermieden werden, da in Tempo-30-Zonen im gesamten Verlauf das Queren der Fahrbahn möglich sein soll. Zudem ist die Schulstraße mittelfristig als Fahrradstraße geplant. Hier ist eine Querungshilfe nicht zielführend.


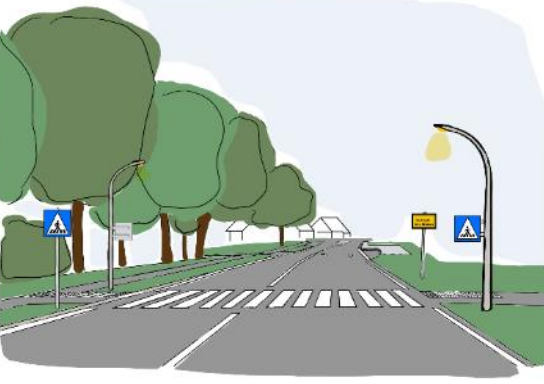
Subsumierend wird der Schluss gezogen, dass den Anregungen aus der Beteiligung im Rahmen des Konzepts betreffend Bahnhofstraße (Höhe Borghorster Weg) und Koppelstraße (Höhe Warnsveldallee) gefolgt werden sollte. Da beide geplanten Querungshilfen, auf Straßen vorgesehen sind, die nicht in der Straßenbaulast der Stadt Horstmar liegen, sind hier zeitnah Abstimmungen mit den Baulastträgern anzustellen.

Durch die Einrichtung von angemessenen Querungsanlagen an fußverkehrsintensiven Einrichtungen wird eine nachhaltige Förderung des Fußverkehrs bewirkt, indem der Fußverkehr stärker in den Fokus rückt. Ihm wird eine veränderte Wahrnehmung gerade an stärker belasteten Straßen zuteil. Des Weiteren sinkt das Unfallrisiko und das subjektive Sicherheitsgefühl wird gesteigert. Die Attraktivität von Einkaufsbereichen wird gesteigert.



Räumlicher Bezug			
<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum

Anwendungsfälle mit direkter Handlungsempfehlung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhofstraße (Höhe Borghorster Weg)</li> <li>• Koppelstraße (Höhe Warnsveldallee)</li> </ul>



Bestandssituation	Visualisierung der Maßnahme
<p>Bestand Koppelstraße Höhe Warnsveldallee</p> 	<p>Bsp. Visualisierung FGÜ Koppelstraße</p> 

Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><b>Fußverkehrsüberweg:</b> Ca. 10.000 – 15.000 €</p> <p><b>Mittelinsel:</b> ca. 50.000 € je Mittelinsel</p> <p><b>FSA:</b> Ca. 100.000 € je Fußverkehrsschutzanlage</p>	<p>FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)</p>

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
 <p>Wirkung</p>	 <p>kurz- fristig    mittel- fristig    lang- fristig</p>	<p><input type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>

## Maßnahme

## Handlungsfeld

## 2.1 Ertüchtigung des Radnetzes nach den Standards der Radnetzhierarchie



### Ziel der Maßnahme

(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.

### Beschreibung der Maßnahme

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Horstmar eingehend analysiert und auf Defizite und Optimierungsbedarfe geprüft. Dabei sind sowohl strukturelle Probleme als auch punktuelle Mängel aufgefallen. Den strukturellen Bedarfen wie Lücken in der Netzbetrachtung oder der fehlenden Anbindung von Zielen wird durch die Überarbeitung des Radverkehrsnetzes begegnet. Die dort getroffenen Vorgaben für die Routenfindung und die gewünschte Qualität der Radwegeinfrastruktur sind dann durch bauliche Maßnahmen umzusetzen. Dem folgend sollen die Radrouten des Radverkehrsnetzes entsprechend der durch die Maßnahme 2.1 entwickelte Radnetzhierarchie ertüchtigt werden.

Die Ertüchtigung soll sukzessive erfolgen und hat einen langfristig angelegten Umsetzungshorizont. Für dieses Vorgehen sprechen verschiedene Beweggründe. Zunächst liegt für einige Routen des definierten Netzes die Straßenbaulast nicht bei der Stadt Horstmar, sodass die Umsetzung abhängig von der Bereitschaft des Landesbetriebs oder des Kreises ist. Das betrifft insbesondere die Velorouten. Des Weiteren geht mit der Ertüchtigung der Velorouten ein enormer Kostenaufwand einher. In Abhängigkeit zur derzeitigen und künftigen Haushaltslage der Stadt ist hier jeweils das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Einzelfall zu prüfen. Insgesamt ist die Ertüchtigung des Radnetzes als Gesamtmaßnahmenpaket zu verstehen, das eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen beinhaltet.

Für einige Bereiche werden im Rahmen des Mobilitätskonzepts individuelle Einzelmaßnahmen vorgeschlagen. Dabei werden die Bereiche ausgewählt, für die sich im Zuge der Bestandsanalyse ein besonderer Handlungsbedarf abgeleitet hat. Für die im Folgenden aufgeführten Streckenabschnitte besteht ein direkter Handlungsbedarf.

- Bahnhofstraße / Koppel Straße
- K 62 Schagern
- K 78 Alst
- L 579 Horstmarer Straße
- Parallel L 570

Die Bereiche stellen Einzelmaßnahmen dar, die innerhalb dieses Steckbriefs erläutert werden. Ebenfalls werden in Anbetracht des Gesamtaufwands der einzelnen Maßnahmen Prioritäten festgelegt.

Über den zeitlichen Horizont des Mobilitätskonzepts hinaus sollten auch die verbleibenden Routen, die Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind, saniert und auf den zu diesem Zeitpunkt geltenden Stand der Technik gebracht werden. Dabei ist zu erwarten, dass der Nahmobilität künftig mehr Flächen zugeteilt und insbesondere der Komfort auf Radwegen erhöht werden wird.

Räumlicher Bezug			
<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input checked="" type="checkbox"/> konkreter Raum

Anwendungsfälle	Piorisierung
• Bahnhofstraße / Koppelstraße	★ ★ ★
• K 62 Schagern	★ ★ ★ ★
• K 78 Alst	★ ★ ★
• L 579 Horstmarer Straße	★
• Parallel L 570	★ ★

Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><b>Bahnhofstraße / Koppelstraße Rotfärbung:</b> ca. 120.000 € Baukosten</p> <p><b>K 62 Schagern:</b> Ca. 800.000 € Baukosten (ohne Bodenbelastung, Grunderwerb, Leitungsbetrachtung u.ä.)</p> <p><b>K 78 Alst:</b> Ca. 240.000 € Baukosten (ohne Bodenbelastung, Grunderwerb, Leitungsbetrachtung u.ä.)</p> <p><b>L 579 Horstmarer Straße:</b> Ca. 1,5 mio € Baukosten (ohne Bodenbelastung, Grunderwerb, Leitungsbetrachtung u.ä.)</p> <p><b>Parallel L 570:</b> Ca. 250.000 € Baukosten (ohne Bodenbelastung, Grunderwerb, Leitungsbetrachtung u.ä.)</p>	<p>FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)</p> <p>FöRi-komStra</p>

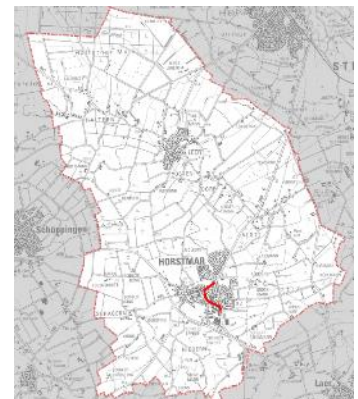
**2.2.1 Stärkung der Radverkehrssicherheit: Bahnhofstraße / Koppelstraße**

Die Bahnhofstraße / Koppelstraße (L 580) verläuft als wichtige Sammelstraße in nordsüdlicher Richtung durch Horstmar. Sie ist zudem Bestandteil der innerörtlichen Verbindung zwischen Horstmar und Leer. Die Straße liegt als Landesstraße in der Straßenbaulast vom Landesbaubetrieb Straßen.NRW.

Im neu entwickelten Radverkehrsnetz wird die Koppelstraße als Veloroute und die Bahnhofstraße als Velo- bzw. als Nebenroute ausgewiesen. Von Süden aus kommend befindet sich im Bereich des Gewerbegebietes zunächst ein gemeinsamer Geh- und Radweg linksseitig der Straße, der in Teilen durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt wird. Ab dem Abzweig Haferfeld wird der Radverkehr über Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Das gilt nahezu für den gesamten Verlauf im Siedlungsbereich. Kurz vor dem Kreisverkehr wird der Radverkehr auf die Nebenanlage auf einen Radweg geführt, ehe dieser im Bereich des K+K dann als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen ist.

Die Strecke zwischen Abzweig Haferfeld und Kreisverkehr wurde im Rahmen der Beteiligung von vielen Teilnehmenden bemängelt. Hier wurde vor allem auf die unsichere Führung des Radverkehrs hingewiesen. Demnach nutzen viele Radfahrende anstatt der Schutzstreifen eher den Gehweg auf der Nebenanlage. Mögliche Gründe dafür liegen in den insgesamt schmalen Breiten des Straßenraums (Fahrbahn ca. 6,5 – 7,0 Meter, Schutzstreifen ca. 1,5 Meter), dem Verhalten des Kfz-Verkehrs und dem bedeutenden Anteil an Schwerlastverkehren.

Zur Stärkung der Radverkehrssicherheit auf dieser wichtigen Verbindung innerhalb Horstmars sollen die Bedingungen der Radfahrenden auf der Bahnhofstraße / Koppelstraße im Rahmen des Mobilitätskonzepts verbessert werden. Die definierten Vorgaben zu erstrebenswerten Führungsformen und die verfügbare Fläche im Straßenraum lassen jedoch keinen nennenswerten Spielraum in der Wahl der Führungsform für den Radverkehr. Die derzeitige Lösung ist mit Blick auf erforderliche Breiten von Radfahrstreifen und Restfahrbahn alternativlos. Um die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum wesentlich zu erhöhen, wird empfohlen, die Schutzstreifen vollflächig rot einzufärben. Das Vorgehen sollte frühzeitig mit dem Straßenbaulastträger erörtert werden. Durch die Rotfärbung wird eine Signalwirkung für den Kfz-Verkehr erzeugt, dass Schutzstreifen vorrangig für den Radverkehr vorgesehen sind und lediglich (entsprechend der geltenden Vorgaben der StVO) im Bedarfsfall, bspw. bei Begegnungsfällen auch durch den Fahrzeugverkehr befahren werden dürfen. Im Optimalfall sollte den Nutzenden über informelle Beschilderung die Regelung verdeutlicht werden, sodass bei den Radfahrenden nicht der Eindruck entsteht, es handele sich um eine Verkehrsanlage die ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten ist.



**2.2.2 Stärkung der Radverkehrssicherheit: K62 Schagern**

Die K 62 durch Schagern in Richtung Tinge wird als wichtigste Maßnahme zur Ertüchtigung der Radwegeinfrastruktur eingestuft. Die Route wird als eine von zwei möglichen Verbindungen zur Nachbargemeinde Schöppingen gesehen. Zwischen Schöppingen und Horstmar bestehen signifikante Wechselbeziehungen. Für die Kreisstraße liegt die Straßenbaulast nicht bei der Stadt Horstmar.

In den Planungen des Kreis Steinfurt wurde die Strecke als Nebenroute ausgewiesen. Eine Haupt-/Veloroute nach Schöppingen wurde über die weiter nördlich verlaufende L 579 geplant. In Abstimmung mit der Verwaltung und unter der Annahme, dass Radverbindungen entlang stark belasteter Hauptverkehrsstraßen wenig attraktiv sind, wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts die Veloroute entlang der K 62 vorgesehen. Ein weiterer Grund hierfür ist, dass kurz hinter der Horstmarer Stadtgrenze in Tinge bereits eine Anbindung durch einen neuen Radweg entlang der K 36 geschaffen wurde. Zudem können so sowohl Schöppingen über die K 36 als auch Eggerode über die K 62 erschlossen werden. In beide Richtungen bestehen von Tinge aus angemessene Radverkehrsführungen.

Die K 62 besitzt zwischen Tinge und Horstmar jedoch derzeit keine Nebenanlage. Der Radverkehr wird hier im Mischverkehr auf einer ca. 5,0 Meter breiten Fahrbahn geführt. In Richtung stadtauswärts stellt der kurvige Verlauf hinter der Unterführung derzeit eine beträchtliche Sicherheitsgefährdung für Radfahrende dar. Entsprechend der Konzeption im Radverkehrsnetz soll hier der bevorzugte Ausbaustandard eines gemeinsamen Geh-/Radwegs geschaffen werden, der eine Mindestbreite von 2,5 Metern besitzen sollte. Hierzu sind frühzeitig Abstimmungen mit dem Kreis Steinfurt anzustellen. Um eine durchgehende Verbindung bis Tinge zu schaffen, ist ebenfalls die Gemeinde Schöppingen in die Planungen miteinzubeziehen.

Mit Blick auf den benötigten zeitlichen Vorlauf dieser Planung können kurzfristige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Informelle Beschilderung und / oder Markierung sollte auf den einzuhaltenden Mindestabstand von 1,5 Metern beim Überholvorgang von Kfz und Radverkehr hinweisen. Zudem kann hier auch die Anordnung des noch relativ neuen Verkehrszeichens 277.1 geprüft werden, welches das Überholen von Zweirädern durch Autos verbietet.

Bestand	Planung
 	<p>Bevorzugter Ausbaustandard:</p>  <p>Kurzfristige Mindestmaßnahmen:</p>   <p><i>Informelle Beschilderung / Vz. 277.1</i></p>



**2.2.3 Stärkung der Radverkehrssicherheit: K 78 Alst**

Die K 78 verläuft im östlichen Stadtgebiet von der L 579 ab und verbindet Horstmar mit dem Steinfurter Stadtteil Borghorst. Aufgrund einiger größerer Arbeitgeber und wichtiger Versorgungsfunktionen stellt Borghorst ein wichtiges Ziel für die Horstmarer Bevölkerung dar.

Derzeit wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Eine Nebenanlage ist nicht vorhanden. Hier sollten die Rahmenbedingungen geschaffen werden, dieses Ziel auch per Fahrrad erreichen zu können. Dem entsprechend ist die K 78 als Veloroute im Radverkehrsnetz des Mobilitätskonzepts ausgewiesen. Zwischen L 580 und dem Gehöft Gehltomholt wird jedoch die parallele Führung über die Straße Alst vorgesehen, um die Veloroute direkt mit dem Zubringer zur Radbahn zu verbinden. Erst östlich der Radbahn soll die Veloroute auf die Kreisstraße geführt werden.

Für eine Ertüchtigung sind Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger (Kreis Steinfurt) erforderlich. Dabei kann sich an einen bereits bestehenden gemeindeübergreifenden Antrag angelehnt werden, der den Ausbau der Strecke verfolgt. Erstrebenswert ist hier entsprechend der Charakterisierung als Veloroute außerorts mindestens ein gemeinsamer Geh-/Radweg mit einer Mindestbreite von 2,5 Metern. Auf dem Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt K L 580 / Alst / L 570 und der Zuführung auf die Kreisstraße östlich der Radbahn ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr vertretbar, da hier lediglich Quell- und Zielverkehre sowie insgesamt geringe Verkehrsstärken im motorisierten Verkehr zu erwarten sind.




Bestand	Planung
 <p>The 'Bestand' section contains two images. On the left is a photograph of a blue car on a paved road next to a grassy field under a blue sky with clouds. On the right is a map showing the road network in the Horstmar area, with a red line indicating the planned route.</p>	<p>Bevorzugter Ausbaustandard:</p>  <p>The 'Planung' section includes the text 'Bevorzugter Ausbaustandard:' followed by a circular traffic sign. The sign is blue with a white border and contains white icons of a pedestrian, a child, and a bicycle, indicating a shared path for pedestrians and cyclists.</p>

**2.2.4 Stärkung der Radverkehrssicherheit: L 579 Horstmarer Straße**

Die L 579 verläuft in ostwestlicher Richtung quer durch das Horstmarer Stadtgebiet und südlich des Horstmarer Siedlungsbereichs. Sie hat somit wesentliche Bedeutung für den überörtlichen Kfz-Verkehr. Die Gestaltung des Straßenraums berücksichtigt den Radverkehr derzeit dementsprechend nicht. Der Radverkehr wird im gesamten Verlauf auf dem Randstreifen geführt. Eine parallel verlaufende, alternative Route besteht nur in Teilen durch das Antoniuspätzken oder im Bereich der Straße durchs Gewerbegebiet Niedern. Insbesondere südlich des Siedlungsbereichs zwischen Radbahn und Schöppinger Straße müssen Radfahrende auf dieser Strecke ein beträchtliches Gefährdungspotenzial in Kauf nehmen.

Im gesamten Bereich wird der Ausbau zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg mit einer Regelbreite von 2,5 Metern empfohlen. Dafür sprechen praktische Gründe beim Umbau der Straße, wenngleich für unterschiedliche Teilabschnitte verschiedene Anforderungsgrade bestehen. Im Radverkehrsnetz werden Teile der Strecke verschiedenen Kategoriestufen zugeordnet. Von Osten aus kommend wird die Anbindung zwischen Horstmar und Laer abgewickelt, sodass dieser Teil der Strecke zwischen Stadtgrenze und Bahnhofstraße als Veloroute gekennzeichnet ist. Aus fachlicher Sicht sollten auf Radschnellverbindungen Fuß- und Radverkehr grundsätzlich getrennt werden. Mit Blick auf die Förderung des Radverkehrs und die Sicherheit vor allem des Fußverkehrs ist dies auch für Velorouten erstrebenswert. Da im Bereich der L 579 allerdings nur mit äußerst geringen Fußverkehrsstärken gerechnet wird, muss diesem Vorgehen nicht zwingend gefolgt werden. Im weiteren Verlauf südlich des Siedlungsbereichs stellt die Verbindung bis zum Knoten L 579 / Schöppinger Straße lediglich eine Nebenroute dar. Grundsätzlich sollen Radverkehre durch den Horstmarer Ortskern gelenkt werden. Für den überörtlichen Durchgangsradsverkehr (bspw. zwischen Laer und Schöppingen) soll es jedoch möglich sein, hier trotzdem sicher entlang der L 579 zu verkehren. Ab der Einmündung Schöppingerstraße wird die Strecke auch für die Horstmarer Bevölkerung wieder relevant. Zwischen westlicher Stadtgrenze und Schöppinger Straße ist die Route daher als Hauptroute ausgewiesen. Hier wird jedoch mit Blick auf die alternative Route über die K 62 (siehe Maßnahme 2.2.2) eine geringere Priorität in der Bearbeitung gesehen.

Die Straßenbaulast liegt dies betreffend ebenfalls beim Landesbaubetrieb Straßen.NRW. Die Stadt Horstmar ist dementsprechend abhängig vom Umgestaltungswillen des Landesbaubetriebs. Das Mobilitätskonzept soll als weiterer Anknüpfungspunkt für die Argumentation dienen, den Ausbau beim Landesbaubetrieb mit Blick auf eine vollständige Netzkonzeption für den Radverkehr anzuregen.

Bestand	Planung
<div style="display: flex;">   </div> <p>L 579 zwischen Bahnhofstraße und Radbahn</p>	<p>Bevorzugter Ausbaustandard:</p> 

**2.2.5 Stärkung der Radverkehrssicherheit: Parallel L 570 auf ehem. Bahntrasse (Haltern)**

Westlich des Ortsteils Leer verlaufen Radwegeverbindungen in Richtung Schöppingen und Metelen. Diese werden zu Beginn von Leer aus kommend zunächst beide über einen gemeinsamen Geh-/Radweg entlang der L 570 geführt. Im Bereich der Bauernschaft Haltern teilen sich dann die Routen. Hier wurde kurz vor der Weggabelung L 570 / K 65 seitens der Politik angeregt, eine durchgängige Verbindung im Bereich des Gauxbachs auf der alten Bahntrasse zu schaffen. Diesem Vorgehen wird im Rahmen des Radverkehrsnetzes des Mobilitätskonzepts gefolgt. Zunächst wird damit eine kürzere Verbindung durch die Bauernschaft in Richtung Schöppingen geschaffen. Außerdem kann hier zumindest für ein kurzes Stück abseits der Hauptverkehrsstraße gefahren werden, was die Attraktivität der Verbindung fördert.

Dieser Bereich ist aufgrund der alternativen Route von Leer in Richtung Schöppingen durchs Herrenholz als Nebenroute ausgewiesen. Demnach ist die derzeitige wassergebundene Decke auf den entsprechenden Standard zu bringen und zu befestigen. Hierbei ist sowohl der Politik als auch der Begutachtung jedoch wichtig, mit Blick auf die Verkehrsvermeidung keine neue Straße zu schaffen, sondern lediglich eine MIV-unabhängige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr. Die Verbindung sollte die Anforderungen des gemeinsamen Fuß- und Radverkehrs erfüllen und eine entsprechende Breite von mindestens 2,5 Metern aufweisen.

**Verortung**



Bevorzugter Ausbaustandard:



Landwirtschaftlicher Verkehr frei

**Maßnahme:****Handlungsfeld:**

## 2.2 Einrichtung von Fahrradstraßen



### Ziele der Maßnahme

(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.

### Beschreibung der Maßnahme

Ein Hauptanliegen des Mobilitätskonzepts ist die Förderung des Radverkehrs. Daher soll das hierarchische Radverkehrsnetz Zug um Zug umgesetzt werden und sowohl innerörtliche als auch außerörtliche Radwegeverbindungen aufgewertet und verbessert werden. Damit wird unter anderem auch die Maßgabe aus der Umfrage verfolgt, in der die Verbesserung der Rahmenbedingungen des Radverkehrs hohe Priorität besitzt.

Für die innerörtliche Radverkehrsführung ist die Ausweisung von Fahrradstraßen ein geeignetes Mittel zur Radverkehrsförderung. Fahrradstraßen sind prinzipiell alleine dem Radverkehr vorbehalten. Eine Beschilderung erfolgt mit dem Zeichen 244.1 der StVO. Es entspricht jedoch mittlerweile der gängigen und regelkonformen Praxis, dass andere Fahrzeugarten mit Zusatzzeichen zugelassen werden. Kfz dürfen nicht schneller als 30 km/h fahren und sind sprichwörtlich nur „zu Gast“. Diese Terminologie beinhaltet unter anderem, dass es den Radfahrenden gemäß StVO ausdrücklich erlaubt ist, nebeneinander zufahren und dass Kraftfahrzeuge nur unter bestimmten, eng gefassten Voraussetzungen zum Überholen berechtigt sind. Somit wird ausreichend Sicherheit und Komfort für den Radverkehr gewährleistet.

Fahrradstraßen kommen dem Regelwerk nach dort in Betracht, wo der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder werden soll.

Zur Einrichtung von Fahrradstraßen sollten Gestaltungsstandards beschlossen werden, die die straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben der StVO ergänzen, eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs gewährleisten sowie die Ausweisung von Fahrradstraßen visuell kenntlich machen. Hierzu wird die Gestaltung nach dem ‚Ahauser Vorbild‘ empfohlen, welches die folgenden Merkmale umfasst:

- Roteinfärbung in Knotenbereichen und im Einfahrtsbereich, ansonsten roter Randbegleitstreifen
- Regelbreite von mindestens 4 m Fahrbahn, neben durchgehenden Parkstreifen 4 m zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen
- Falls zu breit: Fahrbahnverengungen zu Beginn / Torsituation, eingerückter roter Randbegleitstreifen
- Vorzeichen-Piktogramm zu Beginn und nach jeder Einmündung
- Piktogramme mit Querpfeilen an Einmündungen / Kreuzungen

Diskutiert werden muss die Auswirkung der vorgeschriebenen Breiten auf die Zulässigkeit, innerhalb der Straßen zu parken. In vielen Straßen müssen Stellplatzmöglichkeiten entfallen, sodass die Breiten eingehalten werden können. Zur besseren Umsetzbarkeit können Ausnahmen gemacht und Abweichungen akzeptiert werden.

Möglicher Rahmen dieser Ausnahmefälle:

- Einengungen der Fahrbahn über das Mindestmaß hinaus im Bereich von einzelnen Stellplätze möglich; in diesem Fall sind die Stellplätze markiert, geordnet und versetzt
- Mindestfahrbahnrestbreite neben den Stellplätzen von 3 m +0,75m Trennstreifen
- maximal 3 zusammenhängende Stellplätze
- Mindestlänge der Fahrbahn mit regulärer Breite zwischen den Stellplätzen: 25 m.

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung des Mobilitätskonzepts wurden verschiedene Straßen für die Ausweisung als Fahrradstraße vorgeschlagen. Ein Fokus liegt dabei auf dem zentral in Horstmar und östlich der Bahnhofstraße gelegenen Quartier um die Astrid-Lindgren-Grundschule herum. Hier wurde für nahezu jede Straße die Ausweisung einer Fahrradstraße diskutiert. In Abstimmung mit dem Mobilitätsausschuss wurden nun verschiedene Varianten aufskizziert, welche Straßen zu Fahrradstraßen werden sollen. Für die endgültige Anordnung sind erneute Beschlüsse durch den Rat der Stadt Horstmar einzuholen und es muss sich schlussendlich immer im Rahmen der geltenden Anordnungsvoraussetzungen der StVO und der VwV-StVO bewegt und der Einzelfall geprüft werden.

### **Vorzugsvariante Fahrradzone**

Für das Quartier zwischen Eichendorffstraße und Bahnhofstraße / Koppelstraße wurden für alle Straßen die Ausweisung einer Fahrradstraße diskutiert. Hier befinden sich wichtige Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und andere Institutionen (Grundschule, DRK, Apotheke und Beherbergungsbetrieb). Daher sollen sowohl die Schulstraße, die Graf-Bernhard-Straße, der Lütken-Esch und der Borghorster Weg als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Besondere Wichtigkeit wird diesbezüglich auch der Eichendorffstraße zuteil. Diese wird im Rahmen der Netzbetrachtung als Veloroute innerorts eingestuft und soll der Entlastung der Bahnhofstraße als quer durch den Ort verlaufende Fahrradverbindung dienen. Durch die Ausweisung einer Fahrradstraße können neben der primären Wirkung der Förderung des Radverkehrs auch die Bedingungen für den MIV erschwert und die Eignung als Ausweichstrecke für motorisierte Verkehre abgeschwächt werden.

Eine somit bezweckte räumliche Konzentration mehrerer Fahrradstraßen ist aus fachlicher Sicht nicht erstrebenswert. Da Fahrradstraßen gegenüber querenden Straßen bevorrechtigt geführt werden sollen, stellt sich in diesem Fall die Frage, wie die Vorfahrt zwischen zwei sich kreuzenden Fahrradstraßen geregelt wird. Es gilt außerdem im Blick zu behalten, dass das Quartier auch für den Kfz-Verkehr erreichbar bleiben muss. Auch die Auswirkungen von Fahrradstraßen auf den ruhenden Verkehr sind zu beachten. Die Begutachtung hält das Vorgehen, alle Straßen innerhalb dieses Bereichs als Fahrradstraße auszuweisen, daher nicht für genehmigungsfähig.

Als Alternative wird die Ausweisung einer Fahrradzone zwischen Eichendorffstraße, Bahnhofstraße und Koppelstraße vorgeschlagen. Der Gesetzgeber hat diese Möglichkeit mit der StVO-Novelle 2020 eingeräumt, um den Radverkehr innerhalb eines flächenmäßigen Gebietes zu priorisieren. Eine Fahrradzone kombiniert den Vorteil einer Tempo-30-Zone – eine flächenhafte Ausweisung – mit denen einer Fahrradstraße – Radfahrende dürfen nebeneinander fahren und geben die Geschwindigkeit vor. Die Anordnung erfolgt über das entsprechend Verkehrszeichen 244.3 und beinhaltet neben der ausgewiesenen Bevorrechtigung des Radverkehrs analog zur Tempo-30-Zone auch die Vorfahrtsregelung „rechts-vor-links“. Darüber hinaus gelten die gleichen Vorgaben wie für Fahrradstraßen: Autos dürfen nur unter Einhaltung von 1,5 Metern Abstand die Radfahrenden überholen. Alle weiteren Verkehrsregeln, die auch in einer Tempo-30-Zone gelten, bleiben bestehen [1]. Wesentlich für die Anordnung einer Fahrradzone ist auch die geringe Bedeutung des Kfz-Verkehrs. Der Kfz-Verkehr sollte daher insbesondere auf der Eichendorffstraße minimiert werden. Um die Bedingungen für den Kfz-Verkehr insbesondere auf der Eichendorffstraße einzuschränken, werden zunächst bei der Einfahrt in die Fahrradzone Einengungen als Torsituationen vorgeschlagen. Weitere Maßnahmen, die mitunter restriktiverer Natur sind, können bspw. modale Filter (bauliche Durchfahrtsperren), Einbahnstraßen oder Ausschlussregelungen sein. Im Bereich der Schule sind zu den gängigen Bring- und Holzeiten Maßnahmen zu ergreifen, die das Phänomen der Elterntaxis angehen.

Zuzüglich zur Fahrradzone zwischen Eichendorffstraße, Koppelstraße und Bahnhofstraße werden im Rahmen dieser Variante weitere Fahrradstraßen vorgeschlagen. Auf der Spinnbahn / Stadtstiege



soll für den Radverkehr eine solche zur Umfahrung der Innenstadt ausgewiesen werden. Auf dem Borghorster Weg zwischen Eichendorffstraße und Abzweig Niedern wird ebenfalls eine Fahrradstraße vorgeschlagen, welche je nach Bedarf auch bis zur L 550 ausgedehnt werden kann. Zusätzlich sind das Drostenkämpchen und die Fürstenwiese zwischen Drostenkämpchen und Kreisverkehr vorgesehen. Insgesamt wird so ein Netz aus attraktiven, innerörtlichen Radrouten geschaffen, das Bildungseinrichtungen, Nahversorger und Sportstätten über quer durch den Siedlungsbereich verlaufende Achsen anbindet.

**Ausweichvariante ohne Fahrradzone**

Sollte eine Fahrradzone im besagten Bereich nicht umsetzbar sein, sind für die Einrichtung von Fahrradstraßen die benannten Straßen Schulstraße, die Graf-Bernhard-Straße, das Lütken-Esch, Eichendorffstraße und der betroffene Abschnitt des Borghorster Wegs untereinander abzuwägen. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde eine Prioritätensetzung vorgenommen, die einige Straßen auswählt und so ein Netz an attraktiven Führungen des Radverkehrs schafft. Dabei wurden die Netzbetrachtung und die Anbindung wichtiger Ziele als ausschlaggebende Kriterien berücksichtigt. Unter diesen Prämissen werden Fahrradstraßen auf der Spinnbahn / Stadtstiege, der Schulstraße, der Eichendorffstraße, dem Borghorster Weg zwischen Eichendorffstraße und Abzweig Niedern, das Drostenkämpchen und die Fürstenwiese zwischen Drostenkämpchen und Kreisverkehr vorgeschlagen.

**Weitere Vorschläge zu Fahrradstraßen**

Im Zuge der Beratungen mit dem Mobilitätsausschuss zum Maßnahmenkonzept wurden von verschiedenen Fraktionen weitere Straßen für die Ausweisung von Fahrradstraßen vorgeschlagen, die ebenso im Einzelfall geprüft und durch den Rat beschlossen werden müssen. Dabei handelt es sich um den Stadtwall, die Warnsveldallee und die Verbindungsstrecke zwischen Horstmar und Leer über Wirtschaftswege durchs Herrenholz.

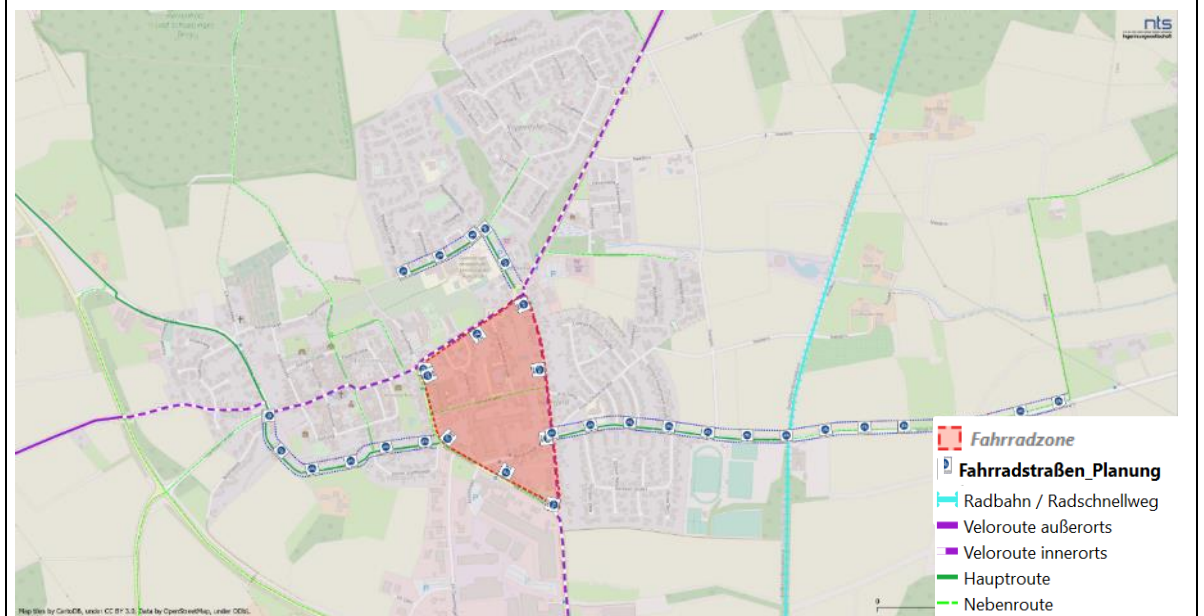
Fahrradstraßen bewirken eine Verbesserung des Angebots für Radfahrende und besitzen als Zeichen verkehrspolitischer und gesellschaftlicher Wertschätzung von Radfahrenden das Potenzial, das individuelle Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Darüber hinaus wird durch die Ausweisung auch eine verkehrliche Beruhigung auf der jeweiligen Straße herbeigeführt, aus der zeitgleich eine Qualitätssteigerung des öffentlichen Raums hervorgeht. Eine Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden für diese Führungsform wirkt hier unterstützend. Hierzu können Hinweistafeln und Informationsschilder genutzt werden, die insbesondere Autofahrende auf ihre untergeordnete Rolle auf Fahrradstraßen hinweisen.

Räumlicher Bezug			
<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum

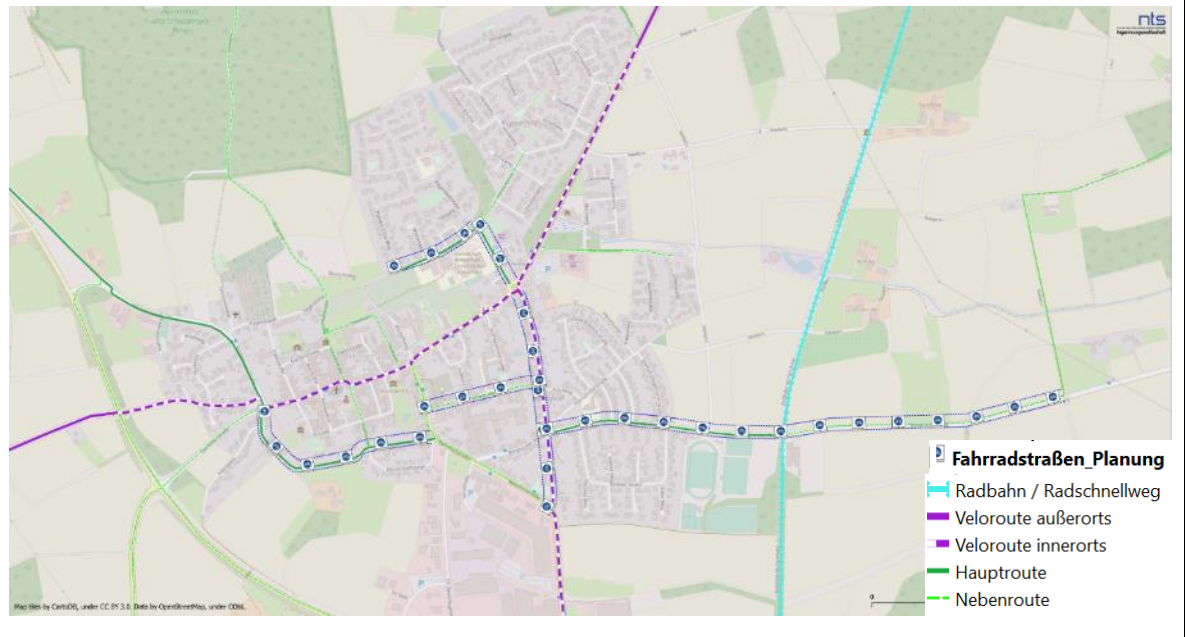
Anwendungsfälle	Priorität
Eichendorffstraße	★ ★ ★ ★ ★
Borghorster Weg zw. Radbahn und Eichendorffstraße	★ ★ ★ ★
Borghorster Weg zwischen Eichendorffstraße und Bahnhofstraße	★ ★
Fürstenwiese zw. Drostenkämpchen und KV	★ ★ ★ ★
Drostenkämpchen	★ ★ ★ ★
Spinnbahn und Stadtstiege	★ ★ ★ ★
Graf-Bernhard-Straße	★
Schulstraße	★ ★ ★ ★
Warnsveldallee	★ ★
Stadtwall	★



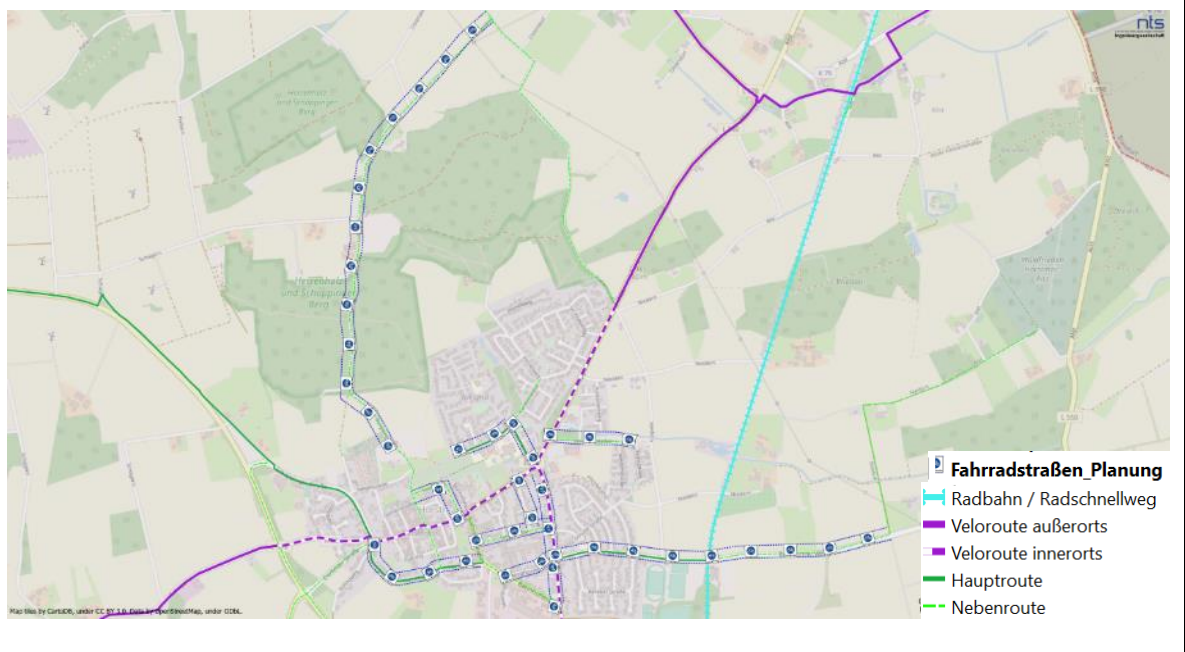
Vorzugsvariante: Fahrradzone



Vorschlag Priorisierung von Fahrradstraßen ohne Fahrradzone:





Alle vorgeschlagenen Fahrradstraßen im Rahmen der Beratungen zum Mobilitätskonzept:



Kosten	Fördermöglichkeiten
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kaltplastikbeschichtung:</b> Herstellungskosten ca. 17 €/m<sup>2</sup>, Nutzungsdauer etwa 5 bis 10 Jahre</li> <li>• <b>Piktogramm Radfahrende:</b> ca. 120 € pro Stück</li> </ul>	<p>FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Epoxidharzbeschichtung:</b> Herstellungskosten 37 €/m<sup>2</sup>, Nutzungsdauer etwa 10 bis 15 Jahre</li> <li>• <b>Heißasphalt:</b> Herstellungskosten 46 €/m<sup>2</sup>, Nutzungsdauer etwa 20 bis 30 Jahre</li> </ul>	
---	--

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
 <p style="text-align: center;">Wirkung</p>	 <p style="text-align: center;">kurz- fristig    mittel- fristig    lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre) *</li> <li><input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</li> </ul>

\* Umsetzung der einzelnen Fahrradstraßen alternativ zur Fahrradzone: Horizont vermutlich über 5 Jahre



**Maßnahme****Handlungsfeld****2.3 Entwicklung und Umsetzung des Fahrradabstellanlagenkonzepts****Ziele der Maßnahme**

(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-Haltestellen.

**Beschreibung der Maßnahme**

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist ein wesentlicher Faktor der Radverkehrsförderung. Dabei müssen gleichermaßen Infrastrukturen für den fließenden Verkehr wie für den ruhenden Verkehr auf den Stand der Technik gebracht werden. Dem liegt die Annahme zugrunde, dass es für Radfahrende ebenso wichtig ist, ihr Fahrrad aktiv nutzen zu können, wie es sicher abzustellen. Sichere Fahrradabstellanlagen besitzen das Potenzial, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Dieses Prinzip gilt für das Fahrrad gleichermaßen wie für den Pkw. Gibt es die Möglichkeit, das Rad am Zielort sicher, im besten Fall abschließbar und wettergeschützt abzustellen, fällt die Wahl wahrscheinlicher auf das Fahrrad.

Abstellanlagen gibt es bereits in vielen verschiedenen Arten der Ausgestaltung. Für die Wahl der Gestaltung ist zu beachten, dass ein kausaler Zusammenhang zwischen der Qualität der Abstellanlage und der Dauer des Parkvorgangs besteht. Je länger die Dauer des Parkvorgangs ist, desto höher ist der Anspruch an die Qualität der Abstellanlage. Die Parkdauer lässt sich nach der jeweiligen Zielgruppe unterscheiden. Bei Anwohnenden und Arbeitnehmenden ist die Parkdauer in der Regel mit über vier Stunden als lang einzuordnen. Bei Veranstaltungen und Einkäufen hingegen ist die Parkdauer in der Regel eher kürzer. Dementsprechend ist für eine kurze Parkdauer eine vergleichsweise einfache Abstellmöglichkeit hinlänglich. Auch die Anzahl an Abstellvorgängen erhöht den Anspruch an die Fahrradabstellanlage. Im besten Fall sollten überall im Stadtgebiet, wo mit Besucherverkehr zu rechnen ist, öffentlich zugängliche Abstellplätze zu finden sein.

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden die vorhandenen Abstellanlagen im Stadtgebiet bewertet. Dabei wurden ausschließlich Vorrichtungen für kurze Parkvorgänge erhoben. Während neuere Abstellmöglichkeiten wie im Bereich der Kirche Horstmar oder gegenüber der Kirche an der Dorfstraße in Leer bereits dem Stand der Technik entsprechen, gilt es die Vorderradhalterungen (sog. „Felgen-Killer“), bspw. an der Volksbank in Horstmar, aufzurüsten. Insgesamt wirkt die derzeitige Errichtung von Abstellmöglichkeiten noch nicht strukturiert. Offenbar geworden ist, dass der Angebotsausbau im gesamten Stadtgebiet eine langfristig angelegte Aufgabe ist.

Die Rahmenbedingungen zum Fahrradparken in Horstmar sollen im Zuge des Mobilitätskonzepts ganz neu geordnet werden. Dabei sollen die oben erläuterten Prämissen maßgebend sein und die Priorität zunächst auf zentralen Haltestellen, Sportstätten und Supermärkten liegen. Kurz- bis mittelfristige Bedarfe werden bereits im Rahmen des Mobilitätskonzepts (siehe unten) aufgezeigt. Hierin wurden auch die aus der Beteiligung ermittelten Wünsche nach angemessenen Anlagen an den zentralen Haltestellen berücksichtigt. Für einen längeren Parkvorgang sind dort abschließbare Fahrradschließfächer oder Fahrradboxen zu installieren. Das erhöht die Sicherheit des abgestellten Fahrrads und somit zeitgleich die Wahrscheinlichkeit der Nutzung.



Somit wird der Umstieg vom Rad auf den ÖPNV gefördert und es besteht die Chance, Wege vom Pkw auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu verlagern.

Die im Rahmen der Begehungen zum Mobilitätskonzept gesammelten Daten sollten ferner zeitnah weitergeführt und vervollständigt werden. Daher bedarf es in weiteren Schritten einer umfangreichen Erhebung aller vorhandenen Abstellanlagen samt Quantität und Qualität. Dies stellt die Grundlage zur langfristigen Weiterbearbeitung dar. Hierbei können Anregungen der Bevölkerung helfen, um Nachholbedarfe und Defizite zu erfassen.

Darauf folgend sind dort, wo mit größeren Besucherverkehren zu rechnen ist, die Kapazitäten zu erweitern. Das gilt bspw. für den Dorfladen in Leer. Damit einhergehend sollte auch die Qualität der Abstellanlage verbessert werden. Anlehnbügel bieten hier einen angemessenen Ausstattungsgrad. An Nahversorgungsstandorten gilt es zudem grundsätzlich, Raum für Lastenräder mitzudenken. Da sich der hierfür nutzbare Raum in der Regel auf privatem Grund befindet und die Stadt dort als solche nicht handlungsfähig ist, sollte aktiv auf die Betreibenden zugegangen und die deutliche Aufwertung bzw. Nachrüstung von Abstellanlagen angeregt werden. Das kann bereits kurzfristig erfolgen. Des Weiteren wurde angeregt, die Abstellmöglichkeiten im Bereich der Sportplätze zu erweitern und zu verbessern.

Durch die flächendeckende Schaffung von qualitativ und quantitativ ausreichenden Fahrradabstellanlagen werden verschiedene positive Effekte erreicht. Grundsätzlich erfolgt eine Förderung des Radverkehrs. Je größer und je besser das Angebot ist, sein Fahrrad sicher und komfortabel abzustellen, desto eher werden Wege mit dem Fahrrad absolviert. Das gilt gerade für hochwertige (Elektro-)Fahrräder. So kann die Schaffung von Abstellanlagen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern und den fließenden motorisierten Verkehr reduzieren. Durch diese Reduzierung und die Ordnung der abgestellten Fahrräder wird außerdem die Qualität des öffentlichen Raums in der Innenstadt gesteigert.

**Räumlicher Bezug**

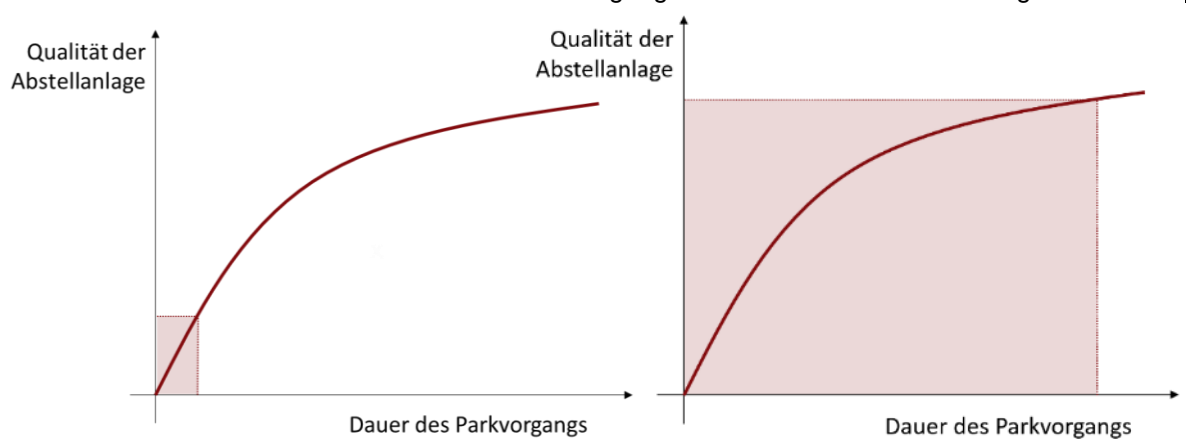
<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum
---	-------------------------------------	--------------------------------------	---

**Anwendungsfälle**

- *Siehe Visualisierung (Tabelle)*

**Visualisierung der Maßnahme**

Korrelation zwischen Dauer des Parkvorgangs und Qualität der Abstellanlage



Kurzer Parkvorgang → geringe Anforderung

langer Parkvorgang → hohe Anforderung



Standort	Dauer des Parkvorgangs	Ausstattung	Maßnahme	Hintergrund
Kirchplatz		abschließbar (optional E-Lade-Vorrichtung)	Kapazitätserweiterung	Antrag CDU-Fraktion
Sportanlage Borghorster Weg		Anlehnbügel (optional E-Lade-Vorrichtung)	Kapazitätserweiterung Qualitätserweiterung	Anregung aus Beteiligung
Bushaltestelle Dorfplatz Leer		abschließbar	Qualitätserweiterung	Stärkung Intermodalität
Bushaltestelle Koppelstr.		abschließbar	Kapazitätserweiterung Qualitätserweiterung	Stärkung Intermodalität
Supermärkte (Aldi & K+K)		Anlehnbügel Lastenradstellplatz	Anregung an Betreiber: Kapazitätserweiterung	Bedarf: Supermärkte
Gartenstraße Leer Dorfstraße Leer		Lastenradstellplatz & jeweils Anlehnbügel	Qualitätserweiterung	Anregung aus Beteiligung Bedarf: Dorfladen
Bushaltestelle Münster Tor		abschließbar	Neuerrichtung	Stärkung Intermodalität
Sportanlage Leer		Anlehnbügel	Qualitätserweiterung	Angebot schaffen
Grollenburg Kita		Anlehnbügel, ggf. Lastenrad- StP	Kapazitätserweiterung Qualitätserweiterung	Anregung Mobilitätsausschuss

Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><u>Kosten Anlehnbügel:</u> ca. 300 € [2]</p> <p><u>Kosten Fahrradbox:</u> ca. 2.000 € - 3.000 € [2]</p>	<p>FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)</p>

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
<p>Wirkung</p>	<p>kurz- fristig      mittel- fristig      lang- fristig</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>

**Maßnahme****Handlungsfeld****2.4 Programm zur Förderung des Radverkehrs durch Einzelmaßnahmen****Ziele der Maßnahme**

(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.

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

**Beschreibung der Maßnahme**

Im Rahmen des Programms zur Förderung des Radverkehrs sollen Maßnahmenvorschläge für einzelne, räumlich begrenzte Optimierungen gemacht werden. Dabei können sowohl punktuell wirkende Verbesserungen sowie auch kleinere Maßnahmen, die sich auf die Qualität einer gesamten Route auswirken, gemeint sein.

Diese Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sollten im Zuge der Umsetzung einzelner Routen und sonstiger Maßnahmen mitgedacht werden. Wird eine Veloroute ausgebaut, sollten die unter dieser Maßnahme aufgeführten Vorschläge im Rahmen einer Checkliste geprüft werden. Eine Abweichung von den folgenden Inhalten bei der Umsetzung größerer Planungen ist dann hinreichend zu begründen.

Wirtschaftswege stellen für den Radverkehr attraktive Alternativrouten zu den Hauptverkehrsachsen dar, da der Kfz-Verkehr dort meist eher gering ist. Grundsätzlich sind die Wirtschaftswege in Horstmar für Radfahrende freigegeben. Da hier oft landwirtschaftliche Betriebsfahrzeuge mit erheblichen Platzbedarf unterwegs sind, von denen ein größeres Gefahrenpotenzial ausgeht, ist das gegenseitige Miteinander im Verkehrsraum besonders wichtig. Durch ergänzende Piktogramme kann auf die Rücksichtnahme weiterer Verkehrsteilnehmenden aufmerksam gemacht werden.

Strecken für den Radverkehr sollten zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher zu befahren sein. Durch eine Beleuchtung werden Wege auch in der dunkleren Jahreszeit attraktiv und die subjektive Sicherheit wird erhöht. Die Beleuchtung sollte bestmöglich adaptiv erfolgen. Wenn keine Radfahrenden vorbeikommen, ist die Beleuchtung auf 10 % runtergedimmt. Sobald sich Radfahrende und Gehende nähern, wird die benötigte Leuchte sowie angrenzende Leuchten hochgedimmt. Dadurch entsteht ein Sicherheitsgefühl wie bei normaler Straßenbeleuchtung. Es wird insgesamt deutlich weniger Energie verbraucht. Das ist insbesondere für außerörtliche Verbindungen relevant, wie bspw. zwischen Horstmar und Leer.

Neben streckenhaften Maßnahmen und der Identifizierung und Umsetzung von linienhaften Potenzialen zur Radverkehrsförderung können auch kleinere punktuelle Eingriffe zur Stärkung des Radverkehrs in Horstmar beitragen.

Ein wichtiger Anknüpfungspunkt, der bei Ertüchtigungsmaßnahmen der Radwegeinfrastruktur (siehe Maßnahme 2.2) innerhalb Horstmars aber auch losgelöst davon berücksichtigt werden soll, ist die flächendeckende Roteinfärbung von Radverkehrsfurten auf der Fahrbahn sowie von Aufstellflächen an Kreuzungen. Die durchgehende Roteinfärbung führt zu einer anderen Wahrnehmung

der Verkehrsteilnehmenden. Der Radverkehr wird sichtbarer innerhalb des Verkehrssystems. Zudem können die entstehenden Kosten überschaubar gehalten werden, wenn hierfür kein Einbau von rotem Asphalt genutzt wird.

Die Hinweisbeschilderung in Horstmar befindet sich bereits auf einem ordentlichen Niveau. Sie ist nichtsdestotrotz weiter auszubauen. Gerade im Bereich der Radbahn sind Potenziale vorhanden, auch um Fahrradtouristen nach Horstmar zu lenken und somit einen Beitrag zur wirtschaftlichen Stärkung der Stadt zu leisten.

Umlaufsperrren, wie sie im Bereich Habichtsweg / Drosselweg, Borghorster Weg / Glatzer Weg oder Drostenkämpchen, festgestellt wurden, stellen wesentliche Barrieren für den Radverkehr dar. Auch wenn sie für geübte Radfahrende grundsätzlich umfahrbar sind, reduzieren sie den Komfort des Radverkehrs. Zudem sind sie oft unter veralteten Normen errichtet worden, sodass sie mit ausladenden Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhänger in der Regel nicht gut umfahren werden können. Hierzu wurde im Mobilitätsausschuss bereits der Abbau aller im Stadtgebiet vorhandenen Umlaufsperrren beschlossen. Dieser sollte zeitnah vorangetrieben werden.

Weitere Maßnahmen sind zum Beispiel Trittbretter für komfortables Warten an Lichtsignalanlagen. Diese eignen sich innerhalb von Horstmar vor allem an den Fußgängerschutzanlagen entlang der Bahnhofstraße.

In zentralen Bereich, die von vielen Punkten des Stadtgebiets aus gut erreichbar sind und wo sich Radverkehre bündeln, ist außerdem die Einrichtung von Reparaturpunkten erstrebenswert. An diesen werden verschiedene kleinere Werkzeuge wie Schraubenzieher, Sechskant-Schlüssel und insbesondere Radluft-Vorrichtungen in einer Art Steele vereint und für die Öffentlichkeit bereitgestellt. Dies eignet sich für kleinere Reparaturen. Diesbezüglich sollte eine Kooperation mit dem örtlichen Fahrradhandelsbetrieb angestrebt werden, der die Auswahl der unterzubringenden Werkzeuge vorgibt und mitunter für den Betrieb des Reparaturpunktes sorgt. Für alle weiteren größeren Reparaturen und Serviceleistungen kann hier über Werbung auch auf den Fahrradhandel aufmerksam gemacht werden. Potenzial für eine solche Servicevorrichtung wird im Bereich der Kirche in Horstmar, dem Dorfladen oder dem Dorfplatz in Leer gesehen. Dies ist unter anderem kombinierbar mit der Errichtung einer Mobilstation (siehe Maßnahme 3.1)

Die Rahmenbedingungen für Radfahrende in Horstmar sollen nachhaltig verbessert und der Radverkehr langfristig gestärkt werden. Kleiner Maßnahmen können dabei zu einer vermehrten Nutzung des Fahrrads beitragen und Horstmar auch für den Fahrradtourismus attraktiv machen. Sie sind ein wichtiger Baustein in der Gesamtkonzeption des Radverkehrssystems.

Räumlicher Bezug			
<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum

Anwendungsfälle (Vorschläge und Beispiele, keineswegs abschließend)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Wirtschaftswege:</b> Ostendorfer Damm, Strecke durchs Herrenholz</li> <li>• <b>Hinweisbeschilderung:</b> Radbahn Abzweig Alst</li> <li>• <b>Umlaufsperrren:</b> Borghorster Weg / Glatzer Weg</li> <li>• <b>Service Reparaturpunkt:</b> Kirche Horstmar, Dorfladen Leer</li> </ul>



**Visualisierung**

Bsp. Reparaturpunkt, Münster



Bsp. Piktogramm Förderung der Rücksicht



Bsp. Trittbrett an Ampel, Münster



Bsp. Piktogramm „Gemeinsam auf Wirtschaftswegen“



Visualisierung adaptive Beleuchtung, Kanalpromenade Münster





Bsp. Rotfärbung Furten, Coesfeld





Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><b>Service Reparaturpunkt:</b> Ca. 1.000 – 2.000 €</p> <p><b>Trittbrett an LSA / FSA:</b> Gesamtkosten ca. 1.000 – 1.500 €</p> <p><b>Piktogramm:</b> Ca. 100 €</p> <p><b>Straßen-/Wegebeleuchtung:</b> Ca. 2.500 – 4.000 €</p> <p><b>Rotfärbung: Kaltplastikbeschichtung</b> Herstellungskosten ca. 17 €/m<sup>2</sup>, Nutzungsdauer etwa 5 bis 10 Jahre</p> <p><b>Schild Wegweisung:</b> Ca. 60 – 100 € ohne sonstige Baukosten</p>	<p>FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)</p>

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
 Wirkung	 kurz- fristig    mittel- fristig    lang- fristig	<input type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

**Maßnahme:****Handlungsfeld:**

### 3.1 Aufbau von Mobilstationen



#### Ziele der Maßnahme

- (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.

#### Beschreibung der Maßnahme

Die Mobilität befindet sich im Allgemeinen derzeit in einem rasanten Wandel. Die Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen rückt zukünftig stärker in den Fokus. In der Wissenschaft und Forschung ist vielfach von neuen Mobilitätsformen zu lesen. Hierzu zählen die Intermodalität (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg) und die Multimodalität (Mobilitätsverhalten, das verschiedene Verkehrsmittel berücksichtigt).

Durch die Untersuchung der Mobilität in Horstmar (siehe Kapitel 3 Teil I) wurde verdeutlicht, dass ein Großteil der Bevölkerung viele Wege mit dem Pkw zurücklegt. Zur Erreichung der Ziele im Verkehrssektor hinsichtlich Klimaschutz und Nachhaltigkeit gilt es, die Pkw-Nutzung zu reduzieren. Das kann nur erreicht werden, wenn Verkehrsplanungen Angebot für den Umstieg auf andere Verkehrsarten schaffen. Um die nachhaltige Mobilität zu fördern, ist es daher wichtig, Orte zu schaffen, an denen Anreize zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens geschaffen werden. Das wird unter anderem auch über die Bündelung verschiedener Verkehrsmodi an räumlich zentrierten Orten erreicht. Hierfür wird deutschlandweit in den letzten Jahren vermehrt die Einrichtung von Mobilstationen verfolgt, an denen verschiedene Mobilitätsangebote geschaffen werden. An diesen finden sich in der Regel geeignete Stellplatz-Infrastrukturen für Fahrräder (siehe Maßnahme 2.4), Lastenräder und Pkw, sowie (halb-)öffentlich bereitgestellte Angebote zur Miete (Sharing-Systeme). Das betrifft unter anderem Lastenrad- und Bike-Sharing, Elektro-Kleinstgeräte wie E-Scooter oder auch Car-Sharing. Ein integrierter ÖPNV-Haltepunkt ermöglicht darüber hinaus auch den Umstieg zum Busverkehr. Ebenso können öffentliche Serviceleistungen wie Paketstationen oder WCs, Smart-City-Anwendungen wie W-Lan-Hotspots und Aufenthaltsflächen mit in die Planung von Mobilstationen einfließen.

Die Schaffung der Angebote und deren räumliche Konzentration an einem Standort erleichtern sowohl den individuellen Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf einem Weg, als auch die langfristige Veränderung von Mobilitätsmustern. Der Standort einer Mobilstation sollte dabei im Verhältnis zu seinem räumlichen Einzugsbereich zentral gelegen sein, um möglichst viele Nutzende zu erreichen. Das kann innerhalb eines Quartiers, eines Viertels oder eines Stadtteils sein. Vorhandene Parkplätze oder ÖPNV Knotenpunkte bieten sich ebenfalls an. Auch die Aufwertung vorhandener Park-&-Ride-Plätze stellt eine Möglichkeit dar.

Die Ausstattung von Mobilstationen unterscheidet sich dabei je nach räumlichen Gegebenheiten und Bedarf. Das NWL-Gutachten zu Mobilstationen von 2022 [2] verweist mit Blick auf Mobilstationen an ÖPNV-Haltepunkten auf die allgemeine Empfehlung einer Basis-/Mindestausstattung sowie Zusatzausstattung, die je nach Notwendigkeit variiert. Dabei wird nach Elementen hoher, mittlerer sowie niedriger Notwendigkeit differenziert. An quartiersbezogenen Mobilstationen obliegt die Ausstattung anderen Anforderungen. Langfristig ist zu prüfen, ob auch quartiersbezogene Mobilstationen in

Horstmar errichtet werden können und somit ein Beitrag zur nachhaltigen Mobilität geleistet werden kann.

In Horstmar sollen zwei zentrale Mobilstationen umgesetzt werden. Beim Umfang der Mobilstationen soll vor allem Wert auf die Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gelegt werden. Hierfür wird der gedachte Mittelpunkt Horstmars an der St.-Getrudis-Kirche vorgeschlagen. Dort gibt es bereits eine Bushaltestelle sowie Stellplätze für Kfz- und für Fahrräder. Für eine bedarfsgerechte Mobilstation müssen zusätzlich weitere Ausstattungselemente ergänzt werden. Als zweiter Standort wird der dem Parkplatz des Dorfplatzes im Stadtteil Leer empfohlen. Dieser besitzt ähnliche Voraussetzung wie der Standort in Horstmar.

Neben der Möglichkeit, Fahrräder an den Mobilstationen sicher abzustellen, sollen in Horstmar auch verschiedene Sharing-Angebote ermöglicht werden. Hierzu sind auch lokale Akteure miteinzubeziehen. Vorgeschlagen wird der Verleih von Lastenrädern, bei dem der lokale Fahrradladen akquiriert werden. So können unter anderem Wege zum Einkaufen oder für Besorgungen vom Pkw auf das Rad verlagert werden. Als langfristige Version kann geprüft werden, ob ein Car-Sharing bereitgestellt werden kann. Der Nutzen liegt hier in dem Potenzial, die hohe PKW-Verfügbarkeit in Horstmar zu reduzieren.

Im Folgenden werden die verschiedenen Ausstattungsmerkmale der Stationen aufgeführt, die im Endzustand vorhanden sein sollten:

#### **Ausstattungsempfehlungen Mobilstation Horstmar Kirche**

- Paketstation
- Fahrplan
- Wetterschutz
- Sitzmöglichkeiten
- Bike + Ride
- Digitaler Fahrtanzeiger
- Öffentliches WC

#### **Ausstattungsempfehlung Mobilstation Leer Dorfplatz**

- Paketstation
- Fahrplan
- Wetterschutz
- Sitzmöglichkeiten
- Bike + Ride

Für die Planung und Errichtung der Mobilstationen sind jeweils individuelle Detailplanungen anzustellen. Dabei bietet sich eine Zusammenarbeit mit Zweckverband NWL (Nahverkehr Westfalen-Lippe) an, der im NWL-Gutachten vom Stand Dezember 2022 die Rahmenbedingungen zu Errichtung einer Mobilstation im gesamten Verbundgebiet geprüft hat. [1]. Es kann sich zudem auch an dem Gestaltungsleitfaden für Mobilitätsstationen in NRW orientiert werden [3]. Darüber hinaus sollten der Zweckverband sowie mobil.nrw in der Planung und Umsetzung beteiligt werden. [4]

Die Mobilstation ermöglicht verschiedene Verkehrsarten räumlich zu bündeln und verschiedene Angebote zu schaffen. Mobilstationen fördern damit sowohl die Intermodale als auch multimodale Mobilität. Weiterhin kann neues und nachhaltige Mobilitätsverhalten gefördert werden, welches auch einen Beitrag zur Mobilitäts- bzw. Verkehrswende leistet.

Die Bevölkerung in Horstmar soll zukünftig vermehrt verschiedene und insbesondere umweltschonende Verkehrsarten auf ihren Wegen nutzen. Dabei liegt an Regionalbushaltestellen ein Fokus auf dem Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Ziel ist es, dass die Bevölkerung diese

bereits mit dem Fahrrad, dem Elektro-Roller oder Ähnlichem erreicht und nicht zwingend mit dem Pkw. Die Maßnahme bietet demzufolge das Potenzial, das individuelle Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Über die Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel können Emissionen gesenkt und CO<sub>2</sub> einspart werden.

Räumlicher Bezug			
<input type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input checked="" type="checkbox"/> konkreter Raum



Räumliche Verortung / Standortvorschlag
Siehe Visualisierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Horstmar: im Umfeld der Kirche und der Haltestelle</li> <li>• Leer: auf dem Parkplatz des Dorfplatzes</li> </ul>

Visualisierung der Maßnahme	
<p>Standortempfehlung Horstmar</p> 	<p>Standortempfehlung Leer</p> 
<p>Ausstattungsmerkmale (Auswahl)</p> 	<p>Ausstattung mobil.nrw [2]</p> 

Visualisierung Horstmar Kirche



Kosten	Fördermöglichkeiten
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Planungskosten:</b> je Station ca. 70.000 - 120.000 € (HOAI 1-5)</li> <li><b>Baukosten:</b> Je nach Ausstattung min. 150.000 € - 500.000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FöRi-MM Nr. 7.1</li> <li>Zweckverband Pauschalisierte Investitionsförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW</li> </ul>

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
 <p>Wirkung</p>	 <p>kurzfristig    mittelfristig    langfristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</li> </ul>



## Maßnahme

## Handlungsfeld

### 3.2.1 Stärkung der ÖPNV Qualität: Regionale Achsen



## Ziele der Maßnahme

(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.

## Beschreibung der Maßnahme

Ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot ist elementarer Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Nichtsdestotrotz stellt es gerade im ländlichen Raum und in Kleinstädten wie Horstmar eine große Herausforderung dar, Siedlungsgebiete vollumfänglich und bedarfsgerecht zu erschließen.

Der ÖPNV in Horstmar wird über den Regionalbusverkehr bereitgestellt und besteht aus einer Schnellbuslinie sowie einer Regionalbuslinie. Die Linie S70 verbindet Horstmar in einer Richtung mit Münster und in der anderen Richtung mit Ahaus und Vreden. Hier besteht an Werktagen ein 60-Minuten-Takt. Die Linie R 81 verbindet Horstmar in einer Richtung mit Steinfurt sowie in der anderen Richtung mit Coesfeld. Weiterhin sind Linien vorhanden, die hauptsächlich den Schulverkehr abwickeln (Linie 183 und 187). Darüber hinaus verkehrt die Linie N6 als Nachtbus, die Horstmar am Wochenende auch zu Nachtzeiten mit Münster verbindet.

In der Mobilitätsbefragung geben rund 50 % der Befragten an, den ÖPNV grundsätzlich zu nutzen. Jedoch geben nur rund 10 % an, diesen auch regelmäßig (täglich/wöchentlich) zu nutzen. Demnach ist zu erkennen, dass zwar eine grundsätzliche Bereitschaft besteht, den ÖPNV zu nutzen, das derzeitige Angebot jedoch optimierungsbedürftig zu sein scheint. Dies wird auch durch die zentrale Botschaft unterstrichen, dass sich 34 % der Befragten bessere Bedingungen für ÖPNV wünschen.

Der Handlungsbedarf im überörtlichen ÖPNV wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes insbesondere hinsichtlich der Optimierung der regionalen Achsen im Straßenpersonennahverkehr gesehen. Erstrebenswerter Zielzustand ist die Taktverdichtung auf einen 30-Minuten-Grundtakt bestmöglich auf allen Strecken, da aus fachlicher Sicht ÖPNV-Angebote erst dann attraktiv sind. Im Fokus steht hierbei die Linie R81, welche Horstmar mit Coesfeld sowie Burgsteinfurt verbindet und somit eine wichtige Achse im Pendlerverkehr bedient. Darüber hinaus werden hier zwei Bahnhaltspunkte angeschlossen, von wo aus auch überregional umgestiegen werden kann. Hierbei muss auch Wert auf die Optimierung der Taktung gelegt werden, sodass kurze Umsteigezeiten entstehen, soweit dies im Rahmen der Fahrplangestaltung möglich ist. Eine wichtige beteiligte Institution ist hierbei der Zweckverband NWL, der die verschiedenen Belange untereinander koordinieren kann.



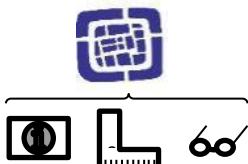
Die zentrale Herausforderung besteht darin, dass die kommunalen Steuerungsmöglichkeiten im Handlungsfeld des überörtlichen ÖV begrenzt oder aber mit exorbitantem und oft nicht darstellbarem Kostenaufwand verbunden sind. Es gilt daher, innovative sowie synergetische Lösungen zu finden und vor allem auf appellativer und initiierender Ebene tätig zu werden. Wichtiges informelles Instrument ist hier der regelmäßig erstellte Nahverkehrsplan des Kreis Steinfurts. Zunächst kann es hilfreich sein in diesem Rahmen das Optimierungspotenzial und den Bedarf auf den Strecken durch Horstmar zu prüfen, um die passenden Maßnahmen zu ergreifen.

Die Verlagerung von Fahrten zugunsten des Umweltverbundes ist im Hinblick auf den Klimaschutz zwingend notwendig. Im Segment der längeren Wege kann nur der ÖPNV eine echte Alternative



zum motorisierten Individualverkehr schaffen. Insgesamt soll der ÖPNV attraktiver gestaltet und mehr Menschen zum Umstieg bewegt werden. Ziel muss es sein, das Angebot im Bereich des ÖPNV auszubauen, sodass es eine Alternative zum Pkw darstellt. Langfristig kann das Angebot hierdurch auch wirtschaftlich tragfähig werden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der ÖV als Form der öffentlichen Daseinsvorsorge im Allgemeinen als Zuschussgeschäft verstanden werden muss.

Räumlicher Bezug			
<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet + Region	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum

Anwendungsfälle
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taktverdichtung R81</li> <li>• Optimierung Umsteigezeiten (soweit dies möglich ist) insbesondere auf wichtigen Achsen des Pendlerverkehr (Linie S70/71 und R81 Horstmar Kirche)</li> </ul>

Visualisierung der Maßnahme		
<b>Kreisweite Zusammenarbeit</b> 	<b>Kooperation Zweckverband</b> 	<b>Optimierungspotenzial</b> 

Kosten	Fördermöglichkeiten
--	Zweckverband Pauschalisierte Investitionsförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
 Wirkung	 kurzfristig    mittelfristig    langfristig	<input type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

**Maßnahme:****Handlungsfeld:**

### 3.2.2 Stärkung der ÖPNV-Qualität: Ausstattung und Barrierefreiheit von Haltestellen



#### Ziele der Maßnahme

(ÖM2) Netzlücken im Bediengebiet sollen abgebaut werden

#### Beschreibung der Maßnahme

Zur Stärkung der ÖPNV-Qualität zählt auch eine gute Erreichbarkeit von Haltestellen sowie deren Ausstattung. Insbesondere gehört hierzu die Barrierefreiheit. Barrierefreiheit bedeutet im öffentlichen Verkehr, dass Fahrzeuge und Anlagen so gestaltet sind, dass sie für körperlich beeinträchtigte Personen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind [1]. Die demografische Entwicklung zeigt, dass in Zukunft auch mit einer Zunahme von mobilitätseingeschränkten Personen, die im Verkehr und insbesondere im ÖPNV teilnehmen, zu rechnen ist. Aus diesem Grund und um auch heute bereits den öffentlichen Verkehr für alle nutzbar zu machen, ist die Herstellung von Barrierefreiheit ein wichtiges Anliegen der Verkehrsplanung. Die Ausstattung der Haltestellen besitzt zudem beeinflussende Effekte auf die gesamte Attraktivität des ÖPNV.

Die FGSV-Veröffentlichung H-BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) [2] definiert verschiedene Anforderungen an den Entwurf von Haltestellenanlagen des ÖPNV. Haltestellen sollen mindestens über einen Zugang barrierefrei zu erreichen sein. Darüber hinaus sollen wichtige Ziele im Umfeld der Haltestelle barrierefrei erreichbar sein. Die Ausstattung der Haltestelle muss den Anforderungen aller Nutzenden entsprechend ausgerichtet sein. Haltestellenkaps bzw. Haltestellen am Fahrbahnrand sind Busbuchten vorzuziehen. Darüber hinaus sollen die Bussteige eine Mindesthöhe von 18 cm über der Fahrbahnoberfläche aufweisen. Ein niveaufreier Einstieg soll durch die Vermeidung von Spalten und Höhenunterschieden gewährleistet werden. Für Menschen mit einer Sehbeeinträchtigung müssen zum Auffinden der Haltestelle Bodenindikatoren (taktiles Leitsystem) vorhanden sein.

Bei der Planung und Umsetzung für barrierefreie Haltestellen kann sich sowohl an die genannten technischen Regelwerke sowie den Vorgaben des aktuellen Nahverkehrsplans (siehe Nahverkehrsplan, Haltestellen Kategorie 3) [3] orientiert werden. Diese verschiedenen Rahmenbedingungen sind bei der Umsetzung grundsätzlich zu beachten. So sollten Haltestellen in Horstmar mit Sitzmöglichkeiten, Wetterschutz, taktilen Elementen und Hochborden (Kasseler Bord) ausgestattet werden. Es sollten Informationen zu Fahrplänen und Fahrkarten vorhanden sein. Darüber hinaus sollen Haltestellen ausreichend beleuchtet sein.

In Horstmar gibt es mit der Haltestelle Horstmar Kirche in Fahrtrichtung Münster eine Haltestelle, die diesen Anforderungen gerecht wird. Dennoch gibt es eine Vielzahl an Bushaltestellen im Stadtgebiet, die die Anforderungen für beeinträchtigte Menschen noch nicht einhalten. Besondere Handlungsbedarfe wurden unter anderem bei der Haltestelle Abzweig Gewerbegebiet an der Bahnhofstraße festgestellt. Auch die weiteren Haltestellen im Stadtgebiet sollten sukzessive auf die oben genannten Vorgaben zur Ausstattung geprüft und dann unter Umständen nachgerüstet werden. Zu den ersten umzugestaltenden Bushaltestellen sollten das Münstertor, Horstmar Kirche (Fahrtrichtung Ahaus) und Abzweig Gewerbegebiet gehören. Ziel der Maßnahme ist die flächendeckende Ertüchtigung der Haltestellen, um den Anforderungen gerecht zu werden.



Ein gut ausgebautes ÖPNV-Angebot umfasst nicht nur eine gute Taktung und Verbindungen, sondern auch ansprechende Haltestellen, die darüber hinaus auch für Menschen mit Beeinträchtigungen barrierefrei erreichbar sein sollten. Durch qualitätssteigernde Maßnahmen, können mehr Menschen bewegt werden den ÖPNV zu nutzen. Auch diese Maßnahme fördert somit den Umweltverbund und eine klimaneutrale Mobilität.

Räumlicher Bezug			
<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum

Anwendungsfälle (Beispiele)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Münstertor</i></li> <li>• <i>Horstmar Kirche (Fahrtrichtung Ahaus)</i></li> <li>• <i>Abzweig Gewerbegebiet</i></li> </ul>

Bestandssituation	Positivbeispiel
<p>Haltestelle: Horstmar Münstertor</p> 	<p>Haltestelle: Leer Dorfplatz</p> 

Kosten	Fördermöglichkeiten
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kosten Ertüchtigung pro Haltestelle</b> Je nach Umfang der Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweckverband Pauschalisierte Investitionsförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW</li> </ul>

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
 <p>Wirkung</p>	 <p>kurzfristig    mittelfristig    langfristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</li> </ul>

**Maßnahme:****Handlungsfeld:**

### 3.2.3 Stärkung der ÖPNV-Qualität: Abbau von Netzlücken



#### Ziele der Maßnahme

(ÖM2) Netzlücken im Bediengebiet sollen abgebaut werden

#### Beschreibung der Maßnahme

Während in urbanen Gegenden der ÖPNV bereits eine wichtige Rolle in der Verkehrsmittelwahl spielt und der Anteil an Wegen, die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, hoch ist, sind die Herausforderungen im ländlichen Raum nach wie vor groß. Ein wesentlicher Faktor hierbei ist, dass die Abdeckung mit Zugangspunkten zum ÖPNV im urbanen Raum meist höher ist als in dünner besiedelten Gegenden.

Aus diesem Grund ist neben der Stärkung der regionalen Achsen des Busverkehrs und dem Ausbau von barrierefreien Bushaltestellen auch die Netzabdeckung mit Bushaltestellen innerhalb von Horstmar unerlässlich, um die Qualität des innerörtlichen sowie des überörtlichen öffentlichen Nahverkehrs zu steigern.

Ziel der Maßnahme ist, die Erreichbarkeit von Zugangspunkten für alle Menschen in Horstmar zu verbessern und zu erhöhen. Hierzu gehört ein dichtes Netz von Bushaltestellen, die neben einer guten Ausstattung eine hohe Bedienqualität aufweisen. Gemäß den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs wirkt sich der Haltestelleneinzugsbereich direkt auf die Erschließung eines Gebietes durch den ÖPNV aus [1]. Zu- und Abgangswege zur Haltestelle sind ein entscheidendes Kriterium für die Wahl des ÖPNV als Verkehrsmittel. Umso länger der Zugang zum ÖPNV dauert, desto weniger Personen werden diese Distanz auf sich nehmen, da die dadurch entstehenden Wegezeiten nicht konkurrenzfähig mit dem MIV sind. Als gut erschlossen gilt eine bebaute Fläche, wenn mindestens 80 % der Bebauung in einem Haltestelleneinzugsbereich liegen. Als Einzugsradius können dabei die Luftlinienentfernung sowie die tatsächliche Wegstrecke zugrunde gelegt werden. Eine Distanz von 300 Metern bzw. 5 Minuten (Fußwegzeit) zur nächsten Haltestelle werden dabei als gute Erreichbarkeit angesehen.

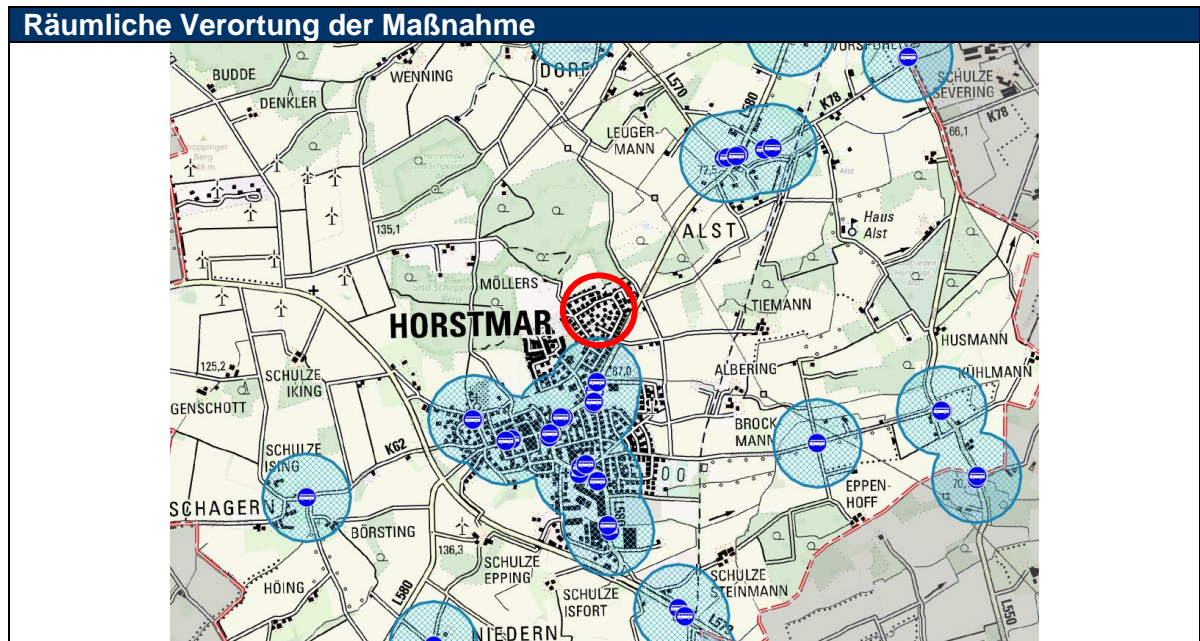
Aus diesem Grund sollen Netzlücken des ÖPNV in Horstmar geschlossen werden. Hierzu zählt beispielsweise die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich des Siedlungsgebiets Im Koppelfeld. Dadurch wird eine Vielzahl an Personen an den ÖPNV angeschlossen. Auch im Hinblick auf die Ausweisung neuer Siedlungsgebiete entlang der Koppelstraße ist die Einrichtung einer Bushaltestelle empfehlenswert. Im Hinblick auf die Planung und Zuständigkeit liegt hier die Steuerungsmöglichkeiten auf der überörtlichen Ebene. Die Haltestelle kann durch die Linie R81 bedient werden, da der Linienverlauf hier ohne hin entlangführt.

Die Bedienqualität, insbesondere die Taktung, kann durch die Stadt Horstmar nur in begrenztem Umfang gesteuert werden. Selbiges gilt für die Errichtung von Haltestellen entlang einer Bestandslinie, wie beispielsweise Im Koppelfeld, da in diesem Fall ebenfalls die Fahrpläne verändert werden müssen. Auch hier empfiehlt sich die kommunikative und koordinierende Zusammenarbeit mit dem Zweckverband NWL sowie dem Regionalverkehr Münsterland bzw. weiteren Verkehrsunternehmen. Wünsche und Änderungen können so beispielsweise Eingang in den nächsten Nahverkehrsplan für den Kreis Steinfurt gelangen und zukünftig berücksichtigt werden. Abschließend kann festgehalten werden, dass die Förderung des ÖPNV als Daueraufgabe zu verstehen ist.



Räumlicher Bezug			
<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum

Anwendungsfälle / Räumliche Verortung / Standortvorschlag
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung einer Haltestelle Im Koppelfeld</li> </ul>



Kosten	Fördermöglichkeiten
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kosten für Planung einer Haltestelle</b> ca. 6.300 – 10.500 € (LP 1-5 HOAI)</li> <li>• <b>Errichtung einer Haltestelle:</b> ca. 50.000 - 100.000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)</li> </ul>

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
<p>Wirkung</p>	<p>kurzfristig    mittelfristig    langfristig</p>	<input type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe

**Maßnahme****Handlungsfeld****4.1 Implementierung von Einbahnstraßen und einer Verkehrsberuhigung im Ortskern, Horstmar****Ziele der Maßnahme**

- (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.

**Beschreibung der Maßnahme**

Ein wesentliches Schlüsselthema des Mobilitätskonzepts ist die Verkehrsberuhigung innerhalb des Ortskerns Horstmar. Die quer durch den Ortskern verlaufende Schöppinger Straße / Münsterstraße ist höheren Belastungen ausgesetzt, als in Folge der vorherrschenden Verkehrsregelung erwartbar ist. Diese Problemlage ist innerhalb der Stadtgesellschaft ein Thema (siehe Kapitel 3.6).

Zur Validierung hat die Bestandsanalyse die relativen Durchgangsverkehrsanteile ermittelt. Obgleich die Strecke durch eine Anlieger-Frei-Regelung eigentlich nicht für Durchgangsverkehr freigegeben ist, liegen diese in den Spitzenstunden teilweise bei über 60 % der gesamten Verkehrsbelastungen. Dies ist ein nicht hinnehmbarer Anteil, aus dem sich ein verkehrsplanerischer Handlungsbedarf für das Mobilitätskonzept ableitet.

Im Zuge der Maßnahmenentwicklung wurden verschiedene Lösungsansätze zur Behandlung der Durchgangsverkehrproblematik diskutiert. Es wurden Varianten mit verschiedenen Restriktionsgraden und unterschiedlich weitreichenden Wirkungen entwickelt und mit Verwaltung und dem Mobilitätsausschuss abgestimmt. Dabei wurden verschiedene Einbahnstraßensysteme, die Möglichkeit einer Durchfahrtssperre sowie die Ausweisungen von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen diskutiert. Nach gemeinsamer Erörterung im Ausschuss und der Abwägung aller relevanten Belange wurde nun eine kombinierte Lösung aus Einbahnstraßenregelung und verkehrsberuhigtem Bereich entwickelt, die durch die Mehrheit der beteiligten Agierenden unterstützt wird. Die Planung beinhaltet ein Grobkonzept zur Evaluation der vorgesehenen Maßnahmen sowie ergänzende Maßnahmen, mit denen bei Verfehlen der gewünschten Wirkung nachgesteuert werden kann.

**Lösung zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs**

Kernelement der entwickelten Lösung ist die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs auf der Schöppinger Straße / Münsterstraße zwischen Neustraße und Kappenberger Straße. Die Begutachtung hält die Bemaßung des verkehrsberuhigten Bereichs hier für einwandfrei genehmigungsfähig, weshalb vorerst auf eine Verlängerung des verkehrsberuhigten Bereichs verzichtet wird. Dieser Bereich bietet sich zudem aufgrund seiner zentralen Lage im historischen Viereck und der hier vorhandenen gastronomischen Nutzungen an. Gleichzeitig wird die anvisierte Sperrung der Königsstraße zu Gunsten einer weiteren gastronomischen Nutzung (Eisdiele) und die so verfolgte

Steigerung der Aufenthaltsqualität im Ortskern weiter unterstützt. Die Anlieger-Frei-Regelungen für die Innenstadt soll fortbestehen.

Durch die Tempo-Reduzierung auf 7 km/h und ein verändertes Anspruchsverhältnis der jeweiligen Verkehrsteilnehmenden (größere Bedeutung des Fußverkehrs, mindestens Gleichberechtigung aller Verkehrsarten) soll die Strecke für motorisierte Durchgangsverkehre weniger attraktiv gemacht werden. Die veränderte Verkehrsführung ist durch eine bauliche Veränderung des betroffenen Bereichs zu verdeutlichen. Da je nach Wirkung der anvisierten Planung möglicherweise weiterführende Maßnahmen ergriffen werden müssen und der Kirchplatz erst vor wenigen Jahren neugestaltet wurde, soll diese bauliche Unterstützung zunächst mit einfachen Mitteln umgesetzt werden. Dabei sollen sowohl zu Beginn und zum Ende des Bereichs Torsituation durch mobile Pflanzen- oder Baumkübel geschaffen, als auch in der Strecke eine geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung erwogen werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Durchfahrt des Linienverkehrs gewährleistet bleiben muss.

Entsprechend der bereits vor einigen Jahrzehnten vorherrschenden Regelung soll es zusätzlich innerhalb des historischen Vierecks auch wieder Einbahnstraßen geben. Diese sind entsprechend der unten aufgeführten Visualisierung auf den Straßen

- Südring in Richtung Süden bis Holskenhok,
- Kappenberger Straße in Richtung Süden bis Überwasserstraße,
- Überwasserstraße in Richtung Süden bis Kreuzungsbereich Königsstr. / Stadtstiege
- Katthagen in Richtung Norden und
- Papenstraße in Richtung Westen

vorgesehen. Ansinnen bei der Ausweisung ist, dass die Nebenstraßen der historischen Altstadt nicht als Ausweichstrecke für die Schöppingerstraße / Münsterstraße genutzt werden. Es besteht jedoch der Nachteil, dass Anwohnende der Innenstadt mitunter den verkehrsberuhigten Bereich durchfahren müssen, um von einer Seite der Altstadt zum Wohnstandort zu kommen. Konkret betrifft dies Personen, die östlich der Kappenberger Straße wohnen und die Schöppinger Straße von Westen kommend befahren. Hierdurch ist unter Umständen ein geringer Anteil an Durchgangsverkehren der Anlieger der Innenstadt im verkehrsberuhigten Bereich möglich. Anknüpfungspunkt hierzu sind verstetigte Kontrollen des fließenden Verkehrs (siehe Maßnahme 4.4).

Durch die Hinzunahme des verkehrsberuhigten Bereichs und der Einbahnstraßen wird die Durchfahrt für motorisierte Verkehre im Ortskern weniger attraktiv gemacht. Eine Wirkungskontrolle, wie eine bauliche Sperrung sie nach sich zöge, gibt es jedoch nicht. Gleichwohl geht die vorliegende Begutachtung davon aus, dass bei einer entsprechenden baulichen Gestaltung der Großteil der Verkehre verlagert werden kann. Um diese Verkehre auf die Ortsumfahrung außerhalb des Siedlungsbereichs (L 579 & L 580) zu verlagern, ist es zwingend erforderlich, die sich aus dem hierarchischen Radverkehrsnetz ergebenden Maßnahmenvorschläge für die Spinnbahn / Stadtstiege im Voraus zur oder begleitend mit der Verkehrsberuhigung im Ortskern umzusetzen. Dort ist vorgesehen, die Spinnbahn entsprechend ihrer Charakterisierung als Haupttroute als Fahrradstraße auszuweisen. Somit ist diese Strecke für die Umfahrung der Innenstadt mit dem Fahrrad anvisiert. Autos können hier unter Umständen „zu Gast“ bleiben, sollten aber entsprechend der heutigen Regelung auf Anliegende begrenzt werden.

Im Bereich des Südrings soll mittelfristig ein Bürgerzentrum und ein Jugendtreff im Borchorster Hof entstehen. Hierzu wird es erforderlich, geschwindigkeitsdämpfende Elemente in die Gestaltung mit aufzunehmen, da dort mit mehr Fußverkehr zu rechnen sein wird. Insbesondere vor der Einfahrt zum Borchorster Hof sind die Sichtbeziehungen für auf den Südring einbiegende Zufußgehende durch die Mauern am Grundstücksrand blockiert. Vorstellbar ist eine Teilaufpflasterung / ein Berliner Kissen wenige Meter vor der Grundstückszufahrt sowie informeller Beschilderung, die auf mögliche Zufußgehende hinweist.

**Evaluation und mögliche ergänzende Maßnahmen**

Im Zuge der Beratungen im Mobilitätsausschuss sind verschiedene Interessenslagen und die Schwierigkeit, eine abgewogene und akzeptierte Gesamtlösung zu finden, offenbar geworden. Die nun vorgeschlagene Lösung stellt einen Kompromiss dar. Es wurden auch restriktivere Maßnahmen diskutiert. Um den Bedenken der fehlenden Wirkungskontrolle Rechnung zu tragen, wurde gemeinsam mit den Fraktionen ein Evaluationskonzept vereinbart. Dieses sieht vor, circa sechs Monate bis spätestens ein Jahr nach Einrichtung des verkehrsberuhigten Bereichs eine Zählung der Verkehre auf der Schöppinger Straße / Münsterstraße sowie auf der Spinnbahn / Stadtstiege durchzuführen. Hier sollen ähnlich der bereits im Rahmen des Mobilitätskonzepts durchgeführten Untersuchung die Durchgangsverkehrsanteile ermittelt werden. Die Ergebnisse sind dann auszuwerten. Auf Basis dessen sollen die folgenden Handlungsrückschlüsse, die bereits im Rahmen des Mobilitätskonzepts vorformuliert werden, abgeleitet werden.

- Bei einer Reduzierung des Durchgangsverkehrsanteils auf Basis der Zählung aus dem August 2022 um weniger als 30 % soll eine Abpollerung der Darfelder Straße verfolgt werden. Mit dieser wird der Durchgangsverkehr aus zumindest einer Richtung restriktiv unterbunden.
- Bei einer Reduzierung des Durchgangsverkehrsanteils auf Basis der Zählung aus dem August 2022 um 30 % oder mehr, jedoch unterhalb der 40-%-Marke wird eine Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs auf der Schöppinger Straße / Münsterstraße verfolgt.

Die Verkehrsberuhigung im Ortskern ist aus Sicht der Begutachtung ein Hauptfaktor für die Zukunftsfähigkeit der Innenstadt. Derzeit werden die Aufenthaltsqualität und die Ansprüche von anderen Verkehrsteilnehmenden durch die Belastungen des motorisierten Verkehrs beeinträchtigt. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen sollen eine Umverteilung der Bedeutung jeweiliger Verkehrsarten und eine Steigerung der Attraktivität bezweckt werden. Sollte die Planung nicht greifen oder zumindest nicht die gewünschte Qualität erzielen, wurden Maßnahmenvorschläge gemacht, mit denen nachgesteuert werden kann.

Auch die Stadt Horstmar sieht die Reduzierung der verkehrlichen Belastungen durch den motorisierten Verkehr als richtungsweisend für die Entwicklung des Ortskerns an. Das Anliegen der Bearbeitung dieser Problemlage ist deshalb ein ganz wesentlicher Punkt im Mobilitätskonzept. Dabei ist ursprünglich anvisiert gewesen, vor allem ortsfremde Verkehre auszuschließen und es der Horstmarer Bevölkerung zu ermöglichen, den Ortskern auch ohne Anliegen zu durchfahren. Diesem Ansinnen ist jedoch eine Absage zu erteilen, da Verkehrsregeln nicht nach Wohnstandort differenziert werden können. Eine Lösung kann daher nur Allgemeingültigkeit entfalten.

Mit dem verkehrsberuhigten Bereich besteht grundsätzlich noch die Möglichkeit, die Innenstadt als Anliegender zu befahren. Gleichermäßen sollte es jedoch im Interesse der Horstmarer Bevölkerung liegen, die Attraktivität der Innenstadt nicht durch negative Auswirkungen von Verkehr wie Emissionen und Unfallgefahr zu reduzieren – unabhängig vom Ortskennzeichen des Pkw.

**Räumlicher Bezug**

<input type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input checked="" type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum
--------------------------------------	--	--------------------------------------	---

**Anwendungsfälle / Räumliche Verortung / Standortvorschlag**

<p>Verkehrsberuhigter Bereich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schöppinger Straße zwischen Holskenhok und Königstraße</li> <li>• Münsterstraße zwischen Königstraße und Kappenberger Straße</li> </ul>	<p>Einbahnstraßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Südring in Richtung Süden bis Holskenhok,</li> <li>• Kappenberger Straße in Richtung Süden bis Überwasserstraße,</li> <li>• Überwasserstraße in Richtung Süden bis Kreuzungsbereich Königstr. / Stadtstiege,</li> <li>• Katthagen in Richtung Norden und</li> <li>• Papenstraße in Richtung Westen</li> </ul>
---	---



### Visualisierung der Maßnahme





Bestandssituation Schöppinger Straße





Umgestaltung zum verkehrsberuhigten Bereich

Kosten	Fördermöglichkeiten

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
 <p data-bbox="422 1612 518 1646">Wirkung</p>	 <p data-bbox="750 1568 813 1624">kurz- fristig</p> <p data-bbox="837 1568 901 1624">mittel- fristig</p> <p data-bbox="933 1568 997 1624">lang- fristig</p>	<p data-bbox="1093 1489 1348 1534"><input type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre)</p> <p data-bbox="1093 1534 1364 1579"><input checked="" type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre)</p> <p data-bbox="1093 1579 1332 1624"><input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre)</p> <p data-bbox="1093 1624 1300 1668"><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>

## Maßnahme

## Handlungsfeld

## 4.2 Verkehrsberuhigung in Wohngebieten



## Ziele der Maßnahme

(KF3) Die Verkehrsberuhigung in Horstmar soll vorangetrieben werden.

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

## Beschreibung der Maßnahme

Die Mehrheit der Quartiere in Horstmar weisen im Bestand eine wohnverträgliche Geschwindigkeitsregelung auf. Abseits der Hauptverkehrsstraßen gilt nahezu flächendeckend Tempo-30. Zudem sind Teile der Wohngebiete im Stadtesch und an der Thomas-Mann-Straße sowie die Geschwister-Buller-Straße und Teile von Wohngebieten in Leer verkehrsberuhigte Bereiche. In den Nebenstraßen des historischen Vierecks südlich der Münsterstraße / Schöppinger Straße ist ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen. Insgesamt werden die Geschwindigkeitsregelungen innerhalb des Stadtgebietes im Allgemeinen als angemessen beurteilt. Nichtsdestotrotz soll zur Steigerung der Verkehrssicherheit insbesondere in Wohngebieten und zur Stärkung der Wohn- und Lebensqualität die Verkehrsberuhigung künftig weiter vorangetrieben werden. Im Fokus stehen die folgenden zwei Ansätze.

**Verkehrsberuhigte Bereiche nach dem ‚Freiburger Modell‘**

Die Verkehrsberuhigung ist ein wesentlicher Faktor für die Aufenthaltsqualität in Wohnstraßen. Grundsätzlich sollten Neubaugebiete daher dem Ansatz der Verkehrsberuhigung folgen. Für Bestandsstraßen wird das sogenannte „Freiburger Modell“ empfohlen, da es sich auch durch einfache Mittel umsetzen lässt. Dieses Konzept wurde in den 1990er-Jahren in Freiburg im Breisgau entwickelt [1]. Ziel ist es, Bestandsstraßen mit einfachen Mitteln und unter der Prämisse einer hohen Akzeptanz der Anwohnenden in verkehrsberuhigte Bereiche umzuwandeln.

Hauptmerkmal des Konzepts ist, dass die Einrichtung des Bereichs bereits in der Frühphase der Planung mit den Betroffenen kommuniziert und in Form einer Unterschriftensammlung oder Votumsabfrage eruiert wird. Hierbei sollten den Anwohnenden die Vorteile der Planung dargelegt werden. Außerdem kann die Einrichtung unter den gleichen Voraussetzungen auch seitens der Anwohnerschaft initiiert und dann als Antrag zur Prüfung an die Verwaltung herangetragen werden.

Wird die Idee mehrheitlich befürwortet und ist straßenverkehrsrechtlich unbedenklich, wird die bestehende Straße so umgestaltet, dass diese den Anforderungen eines verkehrsberuhigten Bereichs entspricht. Der meist herkömmliche Straßenquerschnitt mit klarer Trennung der Verkehrsarten wird dabei nicht baulich vollkommen umgestaltet, sondern durch die Hinzunahme von einfachen gestalterischen Elementen neu entwickelt. Neben der verkehrsrechtlichen Anordnung der Zeichen 325.1 (Verkehrsberuhigter Bereich) können Aufpflasterungen zu Beginn des Bereichs als temporeduzierende Filter angeordnet werden. Eine kostengünstige Alternative hierzu stellen Berliner Kissen dar. Dabei handelt es sich um künstliche Bodenwellen aus Kunststoffen, die passierende Kfz zur Verminderung der Geschwindigkeit zwingen.

Zudem eignen sich im Eingangsbereich Querstreifen mit Signalwirkung und eine durch Poller hergestellte Einengung als Torsituation. Zusätzlich kann dem Verkehr die Einfahrt in einen Bereich mit Schrittgeschwindigkeit durch die Markierung von farbigen Piktogrammen zu Beginn der Straße signalisiert werden. Im weiteren Verlauf wird die Verkehrsberuhigung durch versetzte markierte Stellplätze, temporäre Baumbestecke oder Pflanzenkübel und Parklets unterstützt. Diese Elemente werden

als geschwindigkeitsdämpfende Elemente zur Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit integriert. Umnutzungen von alten Parkbuchten beispielsweise zu Spielflächen können zusätzlich die Aufenthaltsqualität steigern.

**Verkehrsberuhigung in Tempo-30-Zonen**

Die Beteiligung hat verdeutlicht, dass das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmenden nicht immer den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten entspricht. Aus diesem Grund sind Maßnahmen zu ergreifen und geschwindigkeitsdämpfende Elemente auch dort zu integrieren, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht weiter reduziert werden kann. Hierzu sollen ähnliche Elemente wie im Rahmen des Freiburger Modells für eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung sorgen. Das sind zum Beispiel mobile Baumkübel, markierte Parkstände oder Freiburger Kegel, die in versetzter Anordnung aufgestellt werden. An Knoten und Einmündungen in Tempo-30-Zonen sollen die StVO-konformen ‚Haifischzähne‘ mit in das Repertoire an Gestaltungsmerkmalen aufgenommen werden. Vor dem Scheitelpunkt der Kurve wird durch markierte Dreiecke eine Haltelinie versinnbildlicht, die die Vorfahrtsregelung ‚Rechts-vor-Links‘ verdeutlicht.

Auch kommunikative Maßnahmen können ergriffen werden, um die Verkehrsteilnehmenden für die Verkehrsberuhigung zu sensibilisieren. Hierzu zählen die auch schon in Horstmar praktizierten Geschwindigkeitstafeln (Tempo Smileys) in Tempo-30-Zonen. Diese appellieren in sensiblen Bereichen dazu, die Geschwindigkeitsbegrenzung einzuhalten.

Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen stellt eine wichtige Möglichkeit dar, die Qualität in Wohnquartieren zu verbessern. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit steigert grundsätzlich die Qualität im öffentlichen Raum. Konkret wird durch die Senkung der Lärm-, Geruchs- und Abgasemissionen die Wohn- und Lebensqualität gesteigert. Zudem wird durch geringere Geschwindigkeiten die Unfallgefahr gemindert und die Verkehrssicherheit gesteigert. Auch die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden wird betont. Neben den unmittelbaren Effekten durch die Verminderung der Geschwindigkeit besitzen verkehrsberuhigte Bereiche auch Einfluss auf die Routenfindung von verkehrsfremden Verkehren. Da die Bedingungen für den motorisierten Verkehr beeinträchtigt werden, wird die Strecke für Durchgangsverkehre weniger attraktiv. Verkehrsberuhigte Bereiche sind demnach besonders wohnverträglich und sollten künftig als Standard in Wohnquartieren etabliert werden. In Tempo-30-Zonen sollen ebenfalls geschwindigkeitsdämpfende Elemente eingesetzt werden, um den Straßenraum so zu gestalten, dass die vorgegebene Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten wird.

**Räumlicher Bezug**

<input type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input checked="" type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum
--------------------------------------	-------------------------------------	---	---

**Anwendungsfälle / Räumliche Verortung / Standortvorschlag**

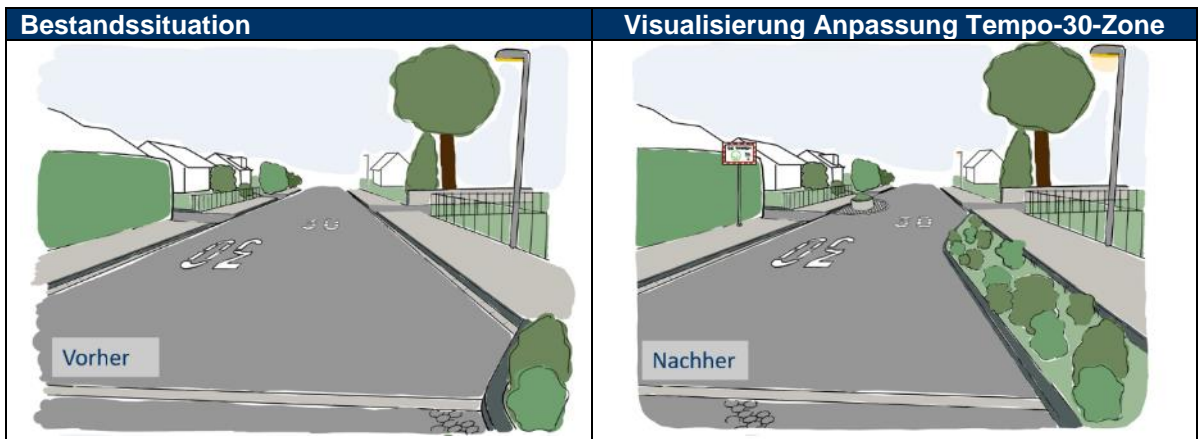
- Darfelder Straße
- Eggeroder Straße
- Prüfung weiterer Straßen und Bereiche

**Bestandssituation**





**Visualisierung Verkehrsberuhigter Bereiche**





Kosten	Fördermöglichkeiten
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Berliner Kissen:</b> ca. 250 €/Stück</li> <li>• <b>Piktogramm:</b> ca. 100 - 120 €/Stück</li> <li>• <b>Temposmiley</b> Ca. 2.000 € p. Stück</li> <li>• <b>Haifischzähne</b> Ca. 50 – 100 € p. Zahn</li> <li>• <b>Plateauaufpflasterung</b> p. Stück (7m x 5m) ca. 6.000 €</li> <li>• <b>Baumbet</b> p. Stück (2m x 2m) ca. 1.200 – 2.000 €</li> </ul>	

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
 <p>Wirkung</p>	 <p>kurz- fristig    mittel- fristig    lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</li> </ul>

**Maßnahme****Handlungsfeld****4.3 Initiative zur Verkehrsberuhigung auf übergeordneten Straßen****Ziele der Maßnahme**

(KF3) Die Verkehrsberuhigung in Horstmar soll vorangetrieben werden.

**Beschreibung der Maßnahme**

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden die Rahmenbedingungen für den Kfz-Verkehr in Horstmar formell neugestaltet. Durch die Benennung der Straßen innerhalb des Vorbehaltsnetz wird klar definiert, wo der Kfz-Verkehr bevorrechtigt geführt wird. Allen anderen Straßen wird keine Verbindungsfunktion zugeordnet. Dort sollen die Kfz-Verkehre auf den Quell- und Zielverkehr beschränkt werden. Eine Fokussierung der motorisierten Verkehre auf die Hauptstraßen kann mitunter zu einer Mehrbelastung dieser Straßen führen. Nichtsdestotrotz werden auch diese Straßen durch andere Verkehrsarten benutzt. Außerdem haben die Anwohnenden hier ebenfalls einen Anspruch auf wohnverträgliche Verkehrsbelastungen.

Innerhalb des Siedlungsbereichs übernimmt bspw. die Bahnhofstraße / Koppelstraße eine wichtige Funktion im Vorbehaltsnetz. Dort fließt viel Durchgangs- und Schwerlastverkehr. Hierunter leidet die Verkehrssicherheit für die Nahmobilität und die Wohnqualität auf angrenzenden Grundstücken. Die Strecke wird in der Mobilitätsbefragung von den Teilnehmenden als möglicher Bereich für eine Verkehrsberuhigung vorgeschlagen. Ähnliches gilt für die Darfelder Straße, die Burgsteinfurter Straße oder die Eggeroder Straße.



Größtes Hemmnis für eine Veränderung der zulässigen Geschwindigkeiten bei den genannten Beispielen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen. Der Anordnungsbereich für Tempo-30 auf Straßen mit wichtigen Verbindungsfunktionen ist eng begrenzt. So regelt § 45 1c StVO, dass Tempo 30 nur dann zulässig ist, wenn hierfür Gründe der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs vorliegen. Zu den genannten Gründen können auszugsweise ein hohes Fuß- und Radverkehrsaufkommen sowie hoher Querungsbedarf oder ein Aufenthaltsbereich zählen. Das betrifft Bereiche mit Kitas, Seniorenheimen oder Schulen. Darüber hinaus sind die Handlungsmöglichkeiten stark eingeschränkt.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurden die für eine Temporeduzierung angeregten Abschnitte geprüft. Unter den geltenden Anordnungsvoraussetzungen für Tempo-30 werden jedoch keine genehmigungsfähigen Anknüpfungspunkte gesehen. Da die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Ausweisung bisher noch beschränkt sind, gilt es hier mit der Gesetzgebung in den Dialog zu treten. Das kann nur im Rahmen einer mindestens überörtlichen Zusammenarbeit geschehen. Daher wird empfohlen, dass sich die Stadt Horstmar der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“ anschließen soll. Diese Initiative bekennt sich ausdrücklich zur Notwendigkeit der Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in Städten zu erhöhen. Unter dieser Maxime setzt sie sich dafür ein, das rechtliche Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung auf übergeordneten Straßen zu erweitern. Die Initiative findet deutschlandweit bereits viel Zuspruch. Mit Stand von März 2023 engagieren sich bereits über 600 Städte, Gemeinden und Landkreise in der Initiative für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Tempolimits. Konkret sollen der Bund und die Gesetzgebung dahingehend bewegt werden, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten [1]. So könnten auch Einschränkungen der Geschwindigkeit auf den oben genannten Straßen vorgenommen werden. Eine Beteiligung der Stadt Horstmar an der Initiative folgt somit der Zielerreichung, dem



Wunsch weitere Teile der Bevölkerung zu entsprechen und Straßen wie die Bahnhofstraße innerhalb des Siedlungsbereichs mit stärkeren Tempolimits zu versehen.

Räumlicher Bezug			
<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
 <p>Wirkung</p>	 <p>kurz- fristig    mittel- fristig    lang- fristig</p>	<input type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

**Maßnahme****Handlungsfeld****4.4 Regelmäßige Kontrollen des fließenden und des ruhenden Kfz-Verkehrs****Ziele der Maßnahme**

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

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

**Beschreibung der Maßnahme**

Die vorliegende Maßnahme knüpft an die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung innerhalb der Altstadt und dem Umgang mit Parkraum an. Die Kontrollen des ruhenden und des fließenden Verkehrs sollen künftig verstetigt werden.

Regelmäßige Kontrollen des fließenden Verkehrs bieten eine Reihe von Vorteilen, die vor allem die Sicherheit innerhalb der Altstadt erhöhen. Zum einen ermöglichen sie die Aufdeckung von Verkehrsverstößen wie Geschwindigkeitsüberschreitungen, zu dichtes Auffahren oder Missachtung der Anlieger-Frei-Regelung. Diese Delikte können sowohl zu schweren Unfällen oder anderen potenziell gefährlichen Situationen führen, als auch den umzusetzenden Maßnahmen und deren gewünschten Wirkung Ausdruck verleihen. Insbesondere mit Blick auf die veränderte Verkehrsregelung und zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Münsterstraße / Schöppinger Straße scheint es sinnvoll, in der Startphase der neuen Regelung einige Male durch mobile Blitzer die Einhaltung der Geschwindigkeit zu kontrollieren.

Somit sind sie ein probates Mittel, die Einhaltung der Gesetze zu überwachen, was zu einer sichereren und angenehmeren Fahrt für alle Beteiligte beiträgt. In der Regel sind die lokalen Polizei- oder Verkehrsbehörden für die Durchführung von Kontrollen des fließenden Verkehrs zuständig. Die Polizei hat dann auch die Befugnis, Autofahrende zu verwarnen, zu verhaften und zu bestrafen, wenn sie gegen Gesetze oder Verordnungen verstoßen.

In Deutschland werden bei zu schnellem Fahren Bußgelder fällig. Wie hoch die Strafen ausfallen, richtet sich nach der Höhe des überschrittenen Tempolimits und der Zahl der bereits erhaltenen Verwarnungen. Grundsätzlich beträgt das Bußgeld für ein Überschreiten des Tempolimits um bis zu 20 km/h 15 Euro und einen Punkt in Flensburg. Für den Verstoß gegen eine Anlieger-Frei-Regelung variieren die Bußgelder je nach Stadt, Gemeinde und Bundesland. Es ist der Stadt Horstmar möglich, im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung die Höhe des Bußgeldes per Satzung selbst festzulegen.

Auch im Bereich des ruhenden Verkehrs sollten die Kontrollen der Nebenstraßen verstetigt werden. Hier ist insbesondere auf die Wahrung einer angemessenen Breite der verbleibenden Fahrbahnfläche zu achten sowie auf das Freihalten von Kurvenbereichen und Einfahrten. In den schmalen Altstadtstraßen kommt es durch diese Art von Parkverstößen immer wieder zu Sicherheitsbeeinträchtigungen. Durch den ruhenden Verkehr können Einschränkungen für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge entstehen. Bei strenger Auslegung der Parkrichtlinien sowie regelmäßigen Kontrollen können zudem Einnahmen für die Stadt Horstmar über die Bußgelder generiert werden.

Durch die regelmäßigen Kontrollen werden den geltenden Verkehrsregelungen mehr Nachdruck und Bedeutung verliehen. Dies führt zu einer nachhaltigen Erreichung der Ziele in den Handlungsfeldern

ruhender und fließender Kfz-Verkehr sowie zu einer langfristigen Beibehaltung der anvisierten Zielzustände.

Räumlicher Bezug			
<input type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input checked="" type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum

**Anwendungsfälle**  
 → Bezieht sich insbesondere auf die Maßnahme 4.1 sowie auf das ordnungsgemäße Parken in der Innenstadt und auch in den sonstigen Wohnvierteln



Kosten	Fördermöglichkeiten

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
<p>Wirkung</p>	<p>kurz- fristig    mittel- fristig    lang- fristig</p>	<input type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

## Maßnahme

## Handlungsfeld

## 5.1 Erarbeitung und Beschluss einer Stellplatzsatzung



### Ziele der Maßnahme

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

### Beschreibung der Maßnahme

Studien zufolge starten oder enden in Deutschland 80 % aller Wege am Wohnstandort [15]. Die Entscheidung über alltägliche Mobilität fällt demnach oft morgens an der Haustür. Ein wichtiger Faktor für die Verkehrsmittelwahl ist dementsprechend die Verfügbarkeit von Stellplätzen am Startpunkt sowie auch am Zielort eines Weges. Über die Verfügbarkeit des Parkraums kann somit das Mobilitätsverhalten maßgeblich beeinflusst werden.

Bei der Entwicklung von Neubauvorhaben in NRW sind hinsichtlich des ruhenden Verkehrs die Landesbauordnung [16] sowie die landesweite Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder [17] zu beachten. Diese dient als Rückfallebene für Kommunen, sofern sie nicht in Form von örtlichem Recht selber Vorgaben machen. Den Regelwerken folgend muss im Neubau je Wohneinheit in der Regel mindestens ein Kfz-Stellplatz auf dem privaten Grundstück und 1,5 Fahrradstellplätze [ebd.] nachgewiesen werden. Somit resultiert mengenmäßig ein erheblicher Flächenanspruch durch den ruhenden Verkehr. Im Bestand werden zudem viele Pkw von Anwohnenden im öffentlichen Straßenraum abgestellt. Dort werden oft auch die erforderlichen Besucherstellplätze untergebracht. Als Folge dieser Regelungen und vor dem Hintergrund des allgemeinen „Trends zum Zweitwagen“ wird offensichtlich, dass der Flächendruck durch den ruhenden Verkehr weiter steigt.

Eine wichtige Steuerungsmöglichkeit für die Stadt Horstmar, diese Entwicklung des ruhenden Verkehrs im Neubau zu beeinflussen, besteht in der Möglichkeit, vom landesbaurechtlichen Stellplatznachweis abzurücken. Hierfür soll gemäß § 89 Abs. 1 Nr. 4 BauO NRW in Verbindung mit § 48 BauO NRW eine örtliche Stellplatzsatzung aufgestellt werden. Es ist ausdrücklicher Wille des Gesetzgebers, dass die Kommunen hiervon Gebrauch machen. Eine Stellplatzsatzung entwickelt als rechtsverbindliches Ortsrecht bindende Wirkung bei städtebaulichen Entwicklungen. Sie gilt nach Beschluss durch den Rat grundsätzlich, sowohl für neue Entwicklungen ‚auf der grünen Wiese‘, als auch bei Nutzungsänderungen oder ähnlichen Vorhaben. Eine Stellplatzsatzung 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. Die Besonderheit liegt demnach in der Möglichkeit, bei der Errichtung von Stellplätzen im privaten Raum Abschlüsse vorzunehmen. Gerade in verdichteten Bereichen oder bei der Entwicklung von größeren Wohnbauprojekten kann dies auch im Interesse von privaten Entwicklern liegen. Es können Baukosten gespart und die Flächenversiegelung reduziert werden. Hierzu soll die Stellplatzsatzung die Möglichkeit einräumen, durch Ergreifen von verkehrsverringern Maßnahmen im Zuge der Entwicklung Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Maßnahmen zur Verringerung oder sonstige Regelungsinhalte können sein:

- Abweichung von pauschal ermittelten Herstellungspflichten für Stellplätze durch Einzelfallermittlung
- Die verbindliche Erarbeitung eines quartiersbezogenen, intermodalen Mobilitätskonzepts
- Mobilitätsmanagement-Maßnahmen im Gebiet
- Stellplatzbeschränkung in Abhängigkeit zur Größe des Vorhabens

- Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen als Ersatz für Pkw-Stellplätze
- Regelung von Lage und Beschaffenheit der herzustellenden Stellplätze
- Vorgaben zur Schaffung von infrastrukturellen Rahmenbedingungen für Elektromobilität
- Integration von quartiersbezogenen Sharing-Systemen verschiedener Verkehrsarten

Zudem soll die Stellplatzsatzung festlegen, dass zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs im Gemeindegebiet unterschiedlich Kriterien wie Lagerrelation, Art des Gebietstyps, demographische Bevölkerungsstruktur sowie Anbindung an den öffentlichen Verkehr maßgebend sind. So sollte ein in direkter Nähe zu einem Bahn-Haltestellen, Nahversorgungsbereichen oder dem Stadtzentrum gelegenes Neubauvorhaben einen bestimmten Anteil der nachzuweisenden Stellplätze verzichtbar machen. Für weitere Inhalte bietet die Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW [4] gute Anknüpfungspunkte.

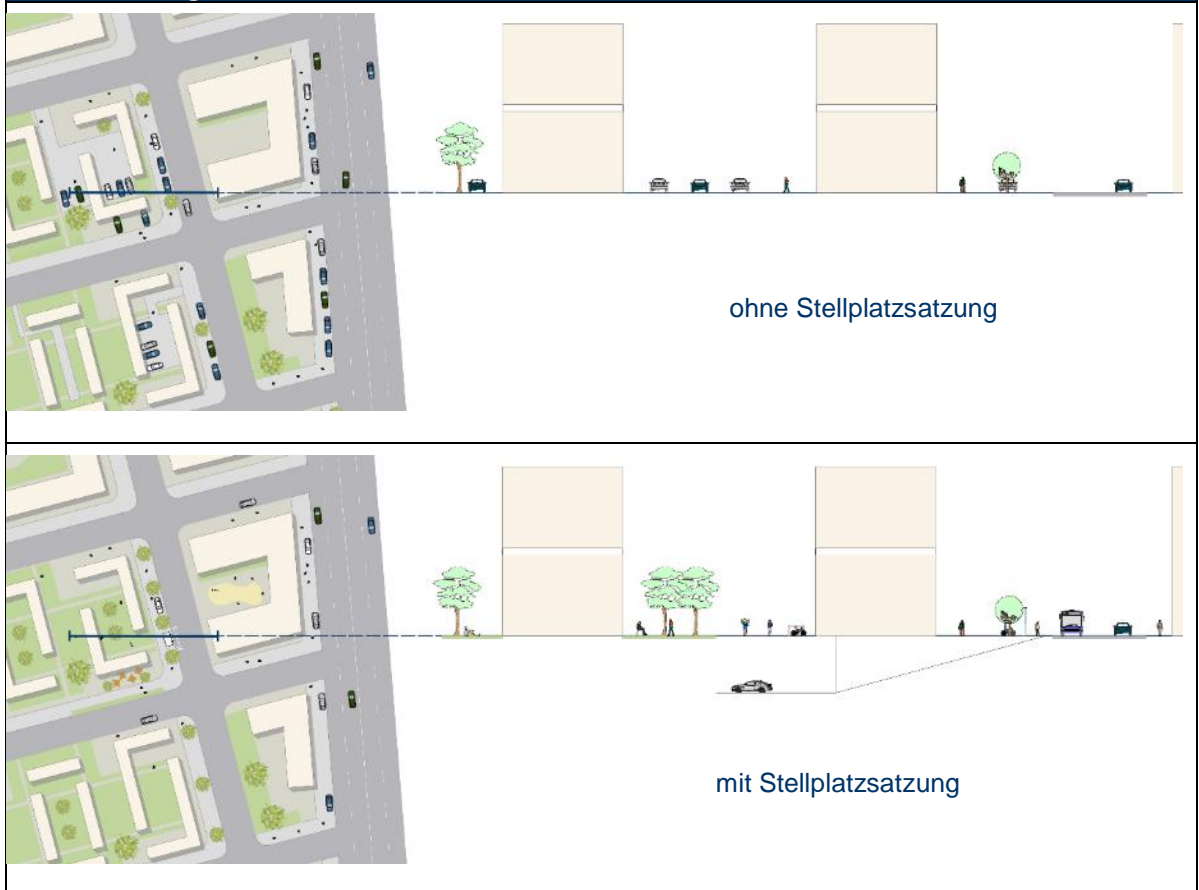
**Räumlicher Bezug**

<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum
---	-------------------------------------	--------------------------------------	---

**Anwendungsfälle**



--

**Visualisierung der Maßnahme**





Kosten	Fördermöglichkeiten
Je nachdem, ob Inhalte der Satzung bereits feststehen oder gemeinsam mit juristischer Expertise erarbeitet werden Ca. 4.000 – 10.000 €	--

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
 <p style="text-align: center;">Wirkung</p>	 <p style="text-align: center;">kurz- fristig    mittel- fristig    lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</li> </ul>

**Maßnahme****Handlungsfeld****5.2 Entwicklung eines Parkraumkonzepts für den Ortskern Horstmar****Ziele der Maßnahme**

(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.

**Beschreibung der Maßnahme**

Der künftige Umgang mit dem ruhenden Verkehr wird in Wissenschaft und Praxis als Schlüssel für das Gelingen der Mobilitätswende gesehen. Durch die hohe Pkw-Verfügbarkeit in Horstmar wie insgesamt in Deutschland ist der Flächenanspruch des ruhenden Verkehrs an den Straßenraum in den letzten Jahren stetig gewachsen. Die erforderliche Anzahl an Stellplätze kann nicht immer im privaten Raum oder auf öffentlichen Sammelparkanlagen nachgewiesen werden, gerade in Bestandsquartieren. Dabei haben Innenstädte die Besonderheit, dass neben den Anwohnenden auch Besuchende, Kundschaft, Beschäftigte und Touristen die verfügbaren Kapazitäten beanspruchen. Die Ansprüche Einzelner, den Pkw möglichst zielnah abstellen zu können, kollidieren mit den Ansprüchen der Allgemeinheit, die knappen Flächen angemessen auf die verschiedenen Anforderungen der Straßenraumgestaltung zu verteilen. Es kommt zum Konflikt zwischen dem ruhenden Verkehr und den Anforderungen der Nahmobilität, einer ansprechenden, zum Aufenthalt einladenden Stadtgestaltung und Raum für Grüngestaltung, Retention und Klimafolgenanpassung. Daher sind Parkmöglichkeiten ein entscheidender Faktor in integrierten Verkehrsplanungen und Stadtentwicklungsprozessen. Sie stehen im Zentrum politischer und öffentlicher Debatten.

Im Rahmen der Bestandsanalyse des Mobilitätskonzepts sind die beschriebenen Konflikte auch in Horstmar ausführlich benannt worden (siehe Kapitel 3.3 & 3.7). Diese beziehen sich vorrangig auf den Ortskern Horstmars. Durch die Beteiligung wurden auch die unterschiedlichen Interessen innerhalb der Stadtgesellschaft hinsichtlich des Umgangs mit Parkraum deutlich. Diese Differenzen haben sich auch im Zuge der Beratungen zur Maßnahmenentwicklung weiter manifestiert. Die fachliche Betrachtung hält eine Verlagerung des Straßenraumparkens aus den Nebenstraßen der historischen Innenstadt für erforderlich, um eine angemessene und zeitgemäße Umverteilung der Flächen erwirken zu können, die Sicherheit für den Fußverkehr zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität zu stärken. Dem folgend wurde ein Vorgehen zur Erarbeitung eines Parkraumkonzepts entwickelt und innerhalb der politischen Beratungen aufgezeigt, dass das Ziel verfolgt, die Nebenstraßen der Altstadt in Gänze vom ruhenden Verkehr zu befreien. Dieses wird in den folgenden Ausführungen erläutert. Dementgegen standen jedoch Bedenken hinsichtlich der Akzeptanz der Bevölkerung und hier insbesondere der Anwohnenden der Innenstadt. Dabei ist unter anderem der Umstand berücksichtigt worden, dass der Straßenraum in Nebenstraßen der Altstadt zu Teilen im privaten Eigentum der Anwohnenden liegt. Für eine Umsetzung ist zudem vorab ein umfangreicher Beteiligungsprozess mit den Betroffenen, eine anschließende Detailplanung und ein detaillierter und hinreichend

abgewogener Zeitplan erforderlich. Dieser Konflikt wurde umfangreich diskutiert und schlussendlich in der Abwägung für zu wesentlich und damit als ausschlaggebender Punkt erklärt. Das im Folgenden grob skizzierte Vorgehen wird daher zunächst nicht weiterverfolgt und lediglich als langfristige Vision für die Stadt Horstmar vorgegeben.

### **Grundprinzipien eines möglichen Parkraumkonzepts**

Durch das Parken in den Nebenstraßen der Altstadt werden unter anderem sowohl Sicherheitsbedenken, Beeinträchtigungen des Fußverkehrs und eine Minderung der Aufenthaltsqualität ausgelöst. Das vorgeschlagene Parkraumkonzept verfolgt daher das Ziel, in allen Nebenstraßen das Parken wegen der zu geringen Querschnittsbreiten grundsätzlich zu untersagen. Die heute nicht markierten, aber faktisch vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sollen Zug um Zug auf die vorhandenen Sammelparkplätze in der Altstadt und der direkten Umgebung verlagert werden. Erste grundlegende Voraussetzung für den Erfolg eines solchen Vorgehens ist, dass ausreichend Kapazitäten auf den jeweiligen Sammelparkplätzen nachgewiesen werden können. Die zweite notwendige Prämisse ist die Definition, welche fußläufigen Entfernungen für die Zu- und Abgangszeiten zu Stellplätzen zumutbar sind. Diese Zumutbarkeiten sind für verschiedene Nutzungsgruppen individuell zu differenzieren (i.d.R. Anwohnende, Kundschaft, Beschäftigte) und anhand bereits umgesetzter Parkraumkonzepte aus vergleichbaren Kommunen abzuleiten. Dabei sind die Ansprüche von Mobilitätseingeschränkten besonders zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollten Lieferzonen für das Be- und Entladen sowohl für Gewerbetreibende als auch für Anwohnende eingerichtet werden, in denen das zweckgebundene Halten / Parken im Rahmen eines zu definierenden Zeitraums zulässig ist.

### **Theoretischer Hintergrund und Vorgehen**

Entsprechend der obengenannten Prinzipien ist zunächst eine detaillierte Bedarfsermittlung vorzunehmen. Dabei sind die erforderlichen Stellplätze für Anwohnende, Beschäftigte, Kundschaft und Besuchende sowie für die besonders zu behandelnden mobilitätseingeschränkten Personen festzustellen.

Darauf folgend sind die vorhandenen Kapazitäten insgesamt zu ermitteln, um die verbleibenden Verfügbarkeiten je Sammelparkplatz festzustellen.

Anhand der Erhebung zum Mobilitätskonzept aus dem August 2022 können hier bereits die Auslastung in den Straßenräumen und auf den Sammelparkplätzen sowie die freien (verbleibenden) Kapazitäten zu verschiedenen Uhrzeiten abgelesen werden. Hierbei wurde insbesondere das Straßenraumparken zwischen 05:00 und 06:00 Uhr mit den verfügbaren Kapazitäten auf den Sammelparkplätzen zu dieser Zeit verglichen. Durch die jeweilige Aufsummierung konnte nachgewiesen werden, dass zunächst rein rechnerisch grundsätzlich genug Kapazitäten vorhanden sind, um die Pkws von Bewohnenden auf den Sammelparkplätzen unterzubringen.

Diese These ist dann durch die Verteilung der in Straßenräumen abgestellten Pkw auf Sammelparkplätze zu belegen. Hierfür müssen in einem vorgelagerten Schritt die zumutbaren fußläufigen Entfernungen zwischen Wohnstandort / Arbeitsplatz / Ziel und Stellplatz abgeleitet werden. Hilfreich sind hier bestehende Parkraumkonzepte mit ähnlichem Vorgehen. Bestehende Beispiele zur Orientierung gibt es unter anderem in Arnstadt (Thüringen), Wismar (Mecklenburg-Vorpommern), Drensteinfurt oder Telgte. Zur Verdeutlichung des Vorgehens werden für die Nutzungsgruppe ‚Anwohnende‘ 200 Meter als beispielhafte, zumutbare Entfernung angenommen. Indem ein entsprechender Radius um die Sammelparkplätze gelegt wird, können alle Straßen bestimmt werden, von denen aus der Parkplatz im Rahmen der zumutbaren Entfernung erreicht werden kann. Wird dies allein für die am Rand der Altstadt gelegenen Parkplätze an den Straßen Eggeroder Straße, Stadtstiege, Stadtwall und Krebsstraße durchgeführt, ist bereits das gesamte historische Viereck durch die Erreichbarkeitsradien dieser vier Parkplätze abgedeckt. Unter der Prämisse, dass Anwohnenden immer der nächstgelegene Parkplatz zu ihrem Wohnstandort zugeteilt werden sollte, verdeutlicht die Abdeckung der Erreichbarkeitsradien der genannten vier Parkplätze bereits, dass bei den Verlagerungsvorgängen die Entfernungen innerhalb der Altstadt insgesamt geringgehalten werden können.

Entsprechend dieses Vorgehens wurden alle zwischen 05:00 und 06:00 Uhr innerhalb der Straßenräume erhobenen Pkw auf den jeweiligen nächsten freien Sammelparkplatz verteilt. Die Begutachtung kam schlussendlich zu dem Ergebnis, dass die Verlagerung der Stellplätze unter Einhaltung einer beispielhaften Fußwegeentfernung von 200 Metern für Anwohnende mit den derzeitigen Kapazitäten auf Sammelparkplätzen und bei aktueller Auslastung umsetzbar ist. Die verbleibende Anzahl an freien Stellplätzen auf den Sammelparkplätzen betrug nach Abzug der verlagerten Stellplätze aus dem Straßenraum noch 60 freie Stellplätze, sodass auch in diesem Fall noch grundsätzlich Kapazitätsreserven vorgehalten werden können. Ob diese für den Bedarf der verbleibenden Nutzergruppen wie Kunden oder Besuchende ausreichen, ist in den zunächst vertagten Bearbeitungen zweifelsfrei nachzuweisen.

**Abwägungsentscheidung und Ausblick**

Die nach diesem Prinzip anvisierte Verlagerung stellt eine wesentliche Veränderung des Status quo für die Anwohnenden der Innenstadt dar. Wenngleich grundsätzlich nirgendwo in Deutschland ein tatsächlicher Anspruch auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum geltend gemacht werden kann, stellt dies einen intensiven Eingriff in die Gewohnheitsmuster der Betroffenen dar. Trotz der offensichtlichen Vorteile für die Nahmobilität, die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit, das Straßen- wie das Stadtbild sind alle am Prozess Beteiligten davon ausgegangen, dass sich gegen ein solches Vorgehen große Widerstände innerhalb der Bevölkerung Horstmars erheben werden. Mit Blick auf das Risiko, dass damit der Beschluss und die Umsetzung des gesamten Mobilitätskonzepts enormen Unsicherheiten ausgesetzt wird, wurde sich letztendlich gegen ein kurzfristiges Verfolgen dieser Maßnahme entschieden.

Für die mittelfristige Zukunft wurde mit der Verwaltung und dem Mobilitätsausschuss vereinbart, zunächst die positiven Effekte der sonstigen Maßnahmen des Mobilitätskonzepts abzuwarten und innerhalb der kommenden Jahre erneut über die Entwicklung eines Parkraumkonzepts mit den oben genannten Prämissen und Zielsetzungen zu entscheiden. Zum jetzigen Stand folgt daraus allerdings, dass die diesbezüglichen Ziele im Handlungsfeld ‚ruhender Kfz-Verkehr‘ nicht erreicht werden können.

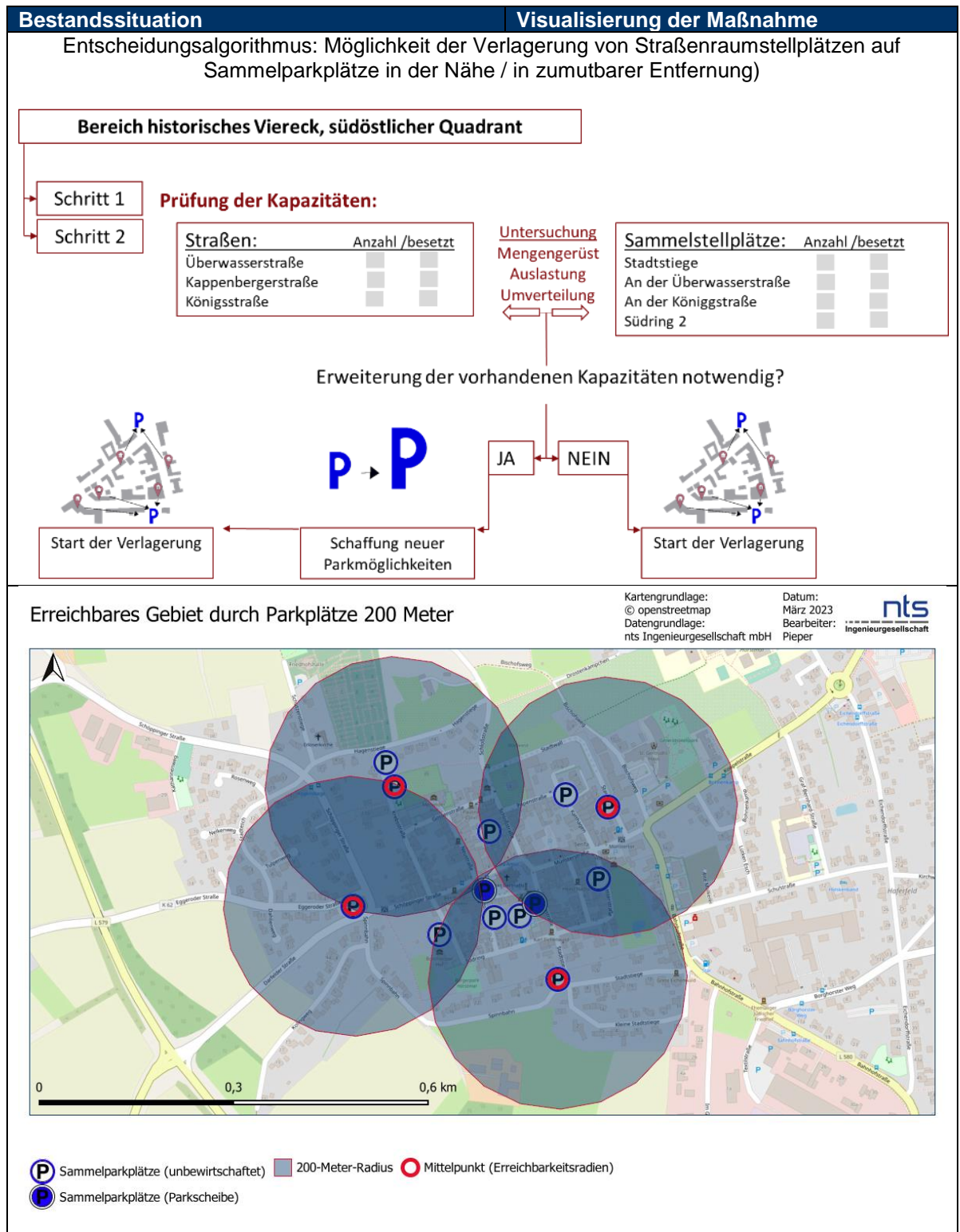
Aufgrund der zu erwartenden Akzeptanzprobleme kann ein solches Konzept auch künftig nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn bei den Betroffenen ein grundsätzlicher Veränderungswille vorhanden ist. Hierfür müssten im Vorfeld einer solchen Maßnahme frühzeitig weitreichende Informations- und Kommunikationskampagnen durchgeführt werden. Dabei sind die Betroffenen für die negativen Auswirkungen des ruhenden Verkehrs und die Konflikte in der Straßenraumgestaltung zu sensibilisieren. Zudem sind insbesondere die Vorteile, die sich für den Straßenraum ergeben und sich damit unmittelbar auf die Anwohnenden der Altstadt auswirken, zu erläutern. Darüber hinaus ist es wichtig, alle Bedürfnisse - insbesondere die von besonders zu berücksichtigenden Bevölkerungsgruppen - miteinzubeziehen. Nichtsdestotrotz können vermutlich nicht alle Bedenkensträger gegen ein solches Vorhaben überzeugt werden. Schlussendlich bedarf es demnach auch des Mutes der Beteiligten, demokratisch legitimierten Agierenden, im Sinne der Allgemeinheit strategische, langfristige und nachhaltige Entscheidung zu treffen.

**Räumlicher Bezug**

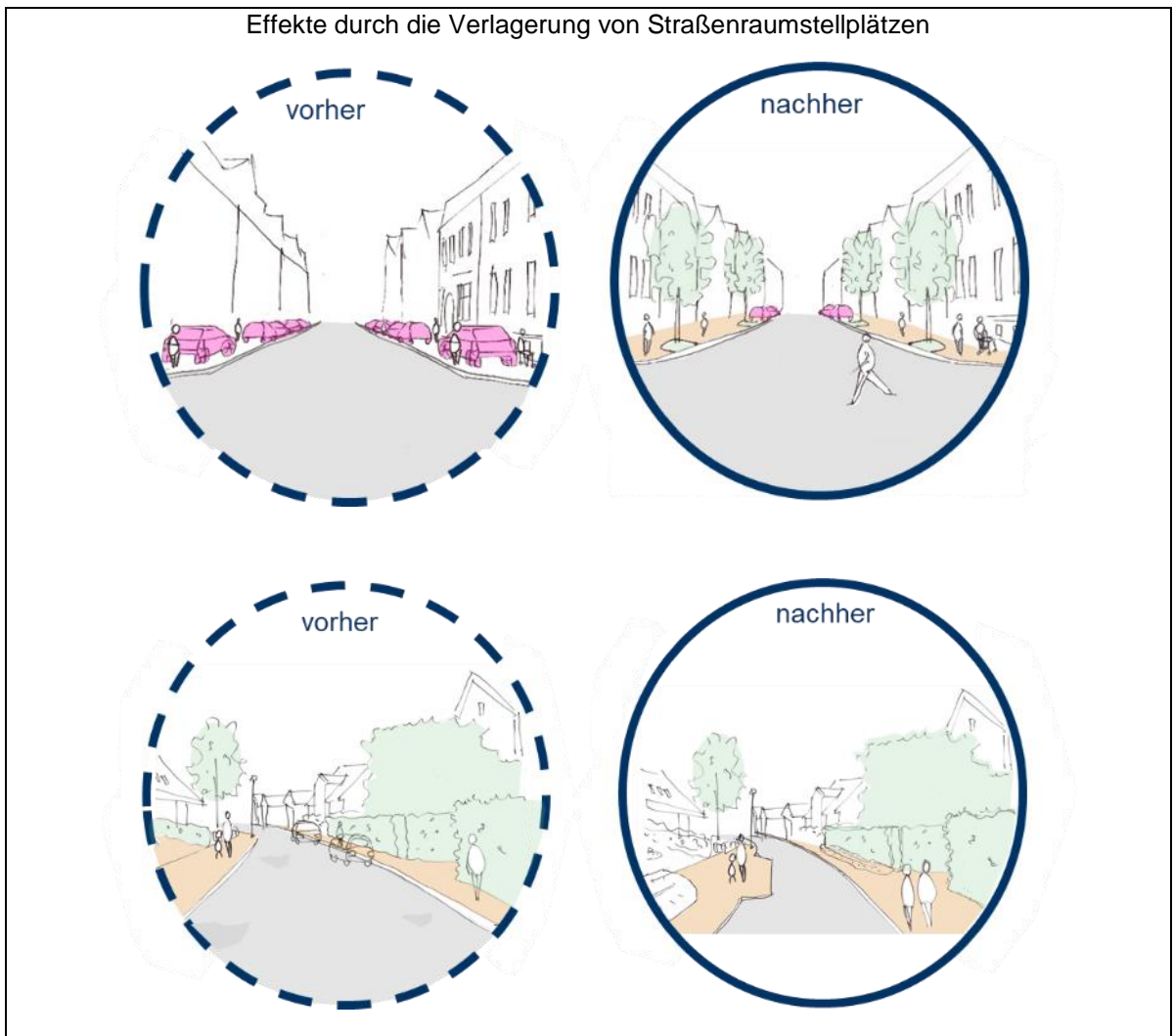
<input type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input checked="" type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum
--------------------------------------	--	--------------------------------------	---

**Anwendungsfälle**

- Straßenraumparken in
- allen Nebenstraßen des historischen Vierecks







<b>Kosten</b>	<b>Fördermöglichkeiten</b>
Beauftragung eines Parkraumkonzepts inkl. umfangreicher Beteiligung, optional mit Erhebung der Kapazitäten und Auslastung Ca. 10.000 – 15.000 €	FöRi-MM

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
<p>Wirkung</p>	<p>kurz- fristig    mittel- fristig    lang- fristig</p>	<input checked="" type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe

**Maßnahme****Handlungsfeld****6.1 Verstetigung der Sitzmöglichkeiten und der Grüngestaltung****Ziele der Maßnahme**

(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.

**Beschreibung der Maßnahme**

Identitätsprägend für Städte sind deren öffentliche Straßenräume, da hier weite Teile des öffentlichen Lebens stattfinden. Die Art und Gestaltung dieser Räume ist ein entscheidender Indikator für die Aufenthaltsqualität einer Stadt. Historisch gewachsene Stadtkerne wie in Horstmar haben bei der Gestaltung dabei besondere Ansprüche zu beachten. Neben dem traditionellen Kopfsteinpflaster sind auch die teilweise engen und verwinkelten Straßen und Gassen ein wesentliches Identitätsmerkmal der Stadt Horstmar. Dabei sollen die Straßen nicht nur zur Erschließung der Grundstücke dienen, sondern auch Räume für Begegnungen und Aufenthalt bieten und ermöglichen. Die Ergebnisse der Beteiligung verdeutlichen, dass 2/3 der Befragten eine Stärkung der Aufenthaltsqualität befürworten. Größte Herausforderung ist, hierbei verschiedene Anforderungen und Ansprüche an den Straßenraum untereinander abzuwägen. Je größer die verkehrliche Funktion eines Straßenraums ist, desto weniger Platz verbleibt für eine angemessene Aufenthaltsgestaltung.

Um die Aufenthaltsqualität zu stärken, sollen schrittweise neue Elemente in den Stadtraum integriert werden. Hierzu zählen die Schaffung neuer Sitzmöglichkeiten sowie die Grüngestaltung. Für die Schaffung neuer Sitzmöglichkeiten wird ein Programm empfohlen, welches in den nächsten 5 Jahren die Schaffung von 25 neuen Sitzmöglichkeiten innerhalb des Stadtgebietes vorsieht. Für die konkreten Standorte der Bänke soll die Bevölkerung in Horstmar aktiviert werden. Durch gezielte Standortvorschläge aus der Bevölkerung können diese am Umsetzungsprozess mitwirken. Als Beteiligungsplattform eignet sich das durch das Land Nordrhein-Westfalen bereitgestellte Online-Portal „beteiligung.nrw“, wo die Bevölkerung durch eine interaktive Kartenanwendung ihre gewünschten Bank-Standorte einreichen können. Das Tool wird den Kommunen kostenlos bereitgestellt. Im Vorfeld des Beteiligungsformates sollten durch die Stadt Horstmar Vorschläge für das zu installierende Bank-Modell gemacht werden. Das Design der neuen Stadtmöblierung sollte sich an dem Bestand orientieren, um ein einheitliches Stadtdesign herzustellen. Wünschenswert wären darüber hinaus nachhaltige Baustoffe sowie eine nachhaltige Herstellung der Sitzgelegenheiten.

Neben der Schaffung neuer Sitzmöglichkeiten ist auch die Beschattung und Begrünung ein wiederkehrendes Thema in der Stadtgestaltung, insbesondere im Hinblick auf Klimaschutz und Klimafolgeanpassung. Die zweite Maßnahme verfolgt das Ziel, die Ökologie sowie die Aufenthaltsqualität in Horstmar zu stärken. Um die vorhandene Begrünung entlang von Straßenzügen zu verstetigen, soll der straßenbegleitende Baumbestand ausgebaut werden. Als Zielwert werden 20 Bäume innerhalb der nächsten 5 Jahre empfohlen. Die fachliche Beurteilung, wo ein Baum gepflanzt werden soll, muss durch die für Grünangelegenheiten zuständige Stelle der Stadtverwaltung getätigt werden, dabei sind landschaftspflegerische und technische Aspekte zu beachten. Bei der Wahl der Baumart soll auf eine gängige Stadtbaumart zurückgegriffen werden.

Insgesamt soll die Versiegelung bei der Umsetzung geringgehalten werden, auch wenn dies zu Lasten von Stellplätzen geht. Für die Finanzierung dieses Projektes können Fördermöglichkeiten akquiriert werden. Darüber hinaus kann geprüft werden, ob das Projekt auch im Rahmen einer Spendenaktion durchgeführt werden kann.

Die Maßnahmen sollen die Aufenthaltsqualität in Horstmar erhöhen. Durch die Schaffung neuer Sitzgelegenheiten kann der öffentliche Raum attraktiver gestaltet werden und zum Verweilen einladen. Die Wirkung entfaltet sich vor allem in der subjektiven Empfindung von Besuchenden sowie der Horstmarer Bevölkerung, die den Straßenraum nicht nur als Verkehrs-, sondern auch als Aufenthaltsraum wahrnehmen können. Durch die Pflanzung neuer Bäume kann ein Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung sowie im Allgemeinen zum Klimaschutz getätigt werden. Insbesondere vor diesem Hintergrund wirkt sich die Maßnahme auch auf das Mikroklima der Stadt Horstmar aus. Ein Aufheizen der Straßen wird vermieden und die Versickerung verbessert. Zudem hat die Begrünung auch eine ästhetische Wirkung und kann dazu beitragen, die Straßenraumgestaltung sowie das gesamte Stadtbild zu verschönern.

**Räumlicher Bezug**

<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum
---	-------------------------------------	--------------------------------------	---

**Anwendungsfälle / Räumliche Verortung / Standortvorschlag**

- 25 neue Sitzmöglichkeiten über einen Zeitraum von 5 Jahren
- 20 neue Bäume entlang von Straßenräumen über einen Zeitraum von 5 Jahren

**Visualisierung der Maßnahme**



Bsp. Sitzgelegenheit Reykjavik (Island)



Bsp. Sitzgelegenheit Warendorf



Kosten	Fördermöglichkeiten
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sitzgelegenheiten:</b> Herstellungskosten ca, 1.500 – 3.000 € pro Bank</li> <li>• <b>Baumpflanzung:</b> Herstellungs- und Entwicklungskosten für 3 Jahre: 3.500 € pro Baum</li> </ul>	- Spendenaktion

Wirkungsintensität:	Zeitliche Priorität:	Umsetzungshorizont:
 <p style="text-align: center;">Wirkung</p>	 <p style="text-align: center;">kurz- fristig    mittel- fristig    lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> lang (über 5 Jahre)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> mittel (3 bis 5 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> kurz (bis 2 Jahre)</li> <li><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</li> </ul>

### 3. Handlungskonzept

Ein integriertes Handlungskonzept wird durch ein strukturiertes und systematisches Vorgehen entwickelt. Der Prozess zur Entwicklung umfasst die im Rahmen des Mobilitätskonzepts befolgten Schritte der Bestandsanalyse und Grundlagenermittlung, der Entwicklung von Strategien und Zielsetzungen, der Entwicklung von Maßnahmen sowie eines Konzepts zur Kontrolle und zur Bewertung. Am Ablauf zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts orientiert sich auch der Aufbau des vorliegenden Berichts.

Zur Erreichung der Ziele können und sollen nicht alle Maßnahmen gleichzeitig und kurzfristig umgesetzt werden. Dabei sind verschiedene Faktoren wie Kostenaufwand, die Eingriffsintensität, die Dauer des benötigten planerischen Vorlaufs und der Abstimmungsbedarf in öffentlichen oder politischen Beteiligungsprozessen individuell je Maßnahme zu bestimmen und in Bezug zur Erforderlichkeit der Durchführung zu setzen. Ein Hinweis auf die Prioritätensetzung wird bereits am Ende jedes Steckbriefs hinsichtlich Wirkungsintensität, Startzeitpunkt und Umsetzungshorizont gegeben. Da die Ressourcen an Personal und Finanzen in den nächsten Jahren eher nicht ausgebaut werden können, erlangt die Prioritätensetzung für besonders wichtige Maßnahmen zusätzliche Bedeutung. Weiter fließt die erforderliche Umsetzungsdauer mit in die Überlegungen ein.

Eine Empfehlung zum vorgeschlagenen Ablauf aller Maßnahmen findet sich im integrierten Handlungskonzept in Form der Tabelle 2 wieder.

#### Schlüsselmaßnahmen

Im Folgenden werden nun erste Abfolgen der eher kurzfristig zu ergreifenden Maßnahmen aufskizziert und empfohlen. Dabei liegt der Fokus auf Maßnahmen, die eine besonders hohe Wirkung entfalten und / oder als Schlüsselmaßnahme eingestuft werden. Ein besonderer Fokus galt während des gesamten Prozesses der Verkehrsberuhigung im Ortskern (Maßnahme 4.1). Als historisches Zentrum und Mittelpunkt des Ortsgeschehens ist die Reduzierung der negativen Auswirkungen der Durchgangsverkehre ein großes Anliegen, um die Raumqualität und die Attraktivität im historischen Viereck zu steigern. Die Planungen zur Ausweisung des verkehrsberuhigten Bereichs sollten daher im direkten Anschluss zum Mobilitätskonzept beginnen. Hierzu sind frühzeitig Abstimmungen mit der anordnenden Behörde einzuleiten, um von Beginn an die Genehmigungsfähigkeit der Lösung zu gewährleisten. Auch die genaue Gestaltung und Anordnung der geschwindigkeitsdämpfenden Elemente sollte mit Blick auf den Linienverkehr und die dafür erforderlichen Schleppkurven zur Durchfahrbarkeit angestoßen werden. Der Zielzeitraum für die Anordnung sollte sich auf den Beginn des Jahres 2025, unter Umständen auch früher belaufen. Besondere Bedeutung besitzt in diesem Zusammenhang auch die zwingend erforderliche Evaluation der Maßnahme 4.1.

Einen kurzfristigen wie langfristigen Effekt hat diesbezüglich auch die Maßnahme 4.4. Durch regelmäßige Kontrollen des fließenden Verkehrs kann der Anteil an Durchgangsverkehren bereits vor der Verkehrsberuhigung des Ortskerns reduziert werden. In Kombination beider Maßnahmen wird der Effekt



dann umso wirkungsmächtiger. Daher sollte in den ersten Wochen nach Anordnung des verkehrsberuhigten Bereichs auch Kontrollen des fließenden Verkehrs stattfinden, die insbesondere die Einhaltung der Geschwindigkeit prüfen.

Parallel ist die Planung zur Fahrradstraße auf der Spinnbahn / Stadtstiege (Maßnahme **2.2.8**) zu beginnen. Diese gilt als wichtige Voraussetzung für die Verkehrsberuhigung im Ortskern. Aufgrund möglicher Verlagerungen der motorisierten Verkehre von der Schöppinger Straße / Münsterstraße sollte die Fahrradstraße im besten Fall bereits vorher umgesetzt sein. Eine besondere Förderung des Radverkehrs wird auch mit der Einrichtung einer Fahrradzone zwischen Eichendorffstraße und Bahnhofstraße / Koppelstraße (Maßnahme **2.2.1**) verfolgt. Hierzu sollte die politische Vorberatung zur Beauftragung eines Fachbüros mit der Planung der Zone spätestens 2024 erfolgen. Da mehrere Straßen mit einzubeziehen sind, die Gestaltung angepasst werden sollte und die Fahrradzone mit der anordnenden Behörde abzustimmen ist, wird insgesamt von einer längeren Vorplanungs- sowie Bauphase ausgegangen.

Außerorts wird insbesondere die Strecke in Richtung Eggerode / Schöppingen über die K62 Schagern als wichtig beurteilt (Maßnahme **2.1.2**). Hier hat die Analyse großen Handlungsbedarf aufgezeigt. Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs sollte zeitnah beim zuständigen Straßenbauassträger vorgetragen und verargumentiert werden. Entsprechende Anknüpfungspunkte können dem Maßnahmensteckbrief entnommen werden. In einem zweiten Schritt und trotzdem innerhalb der nächsten fünf Jahre soll auch die K 78 Alst zugunsten der Nahmobilität aufgerüstet werden. Hierfür ist der Landesbetrieb Straßen.NRW frühzeitig zu sensibilisieren. Im Zuge dessen können auch Abstimmungen zur möglichen Roteinfärbung des Schutzstreifens auf der Bahnhofstraße / Koppelstraße (Maßnahme **2.1.1**) aufgenommen werden.

Kurzfristig erfolgen soll zudem die Errichtung von angemessenen, abschließbaren Fahrradabstellanlagen an einigen wichtigen Haltestellen. Diese Maßnahme fällt ebenfalls in das Handlungsfeld des Radverkehrs, besitzt aber positive Effekte auf den Bereich der Intermodalität. Neben der kurzfristig anzustrebenden Kontaktaufnahme mit den Betreibern der Supermärkte soll durch die Möglichkeit, das Fahrrad sicher an Haltestellen abzustellen, auch der Zustieg zum ÖPNV gefördert werden. Zunächst sind hierfür die Bedarfe je Haltestelle zu ermitteln, um eine angemessene Standortwahl und die Bestimmung der erforderlichen Kapazität vorzunehmen. Vorgeschlagen wird im Rahmen des Konzepts die Prüfung der Haltestelle Münstertor an der Bahnhofstraße. Darüber hinaus sind auch die zentral gelegenen Haltestellen Horstmar Kirche sowie Dorfplatz Leer sinnvolle Orte für die Aufrüstung von Fahrradabstellanlagen. Hier können Synergien mit der Errichtung von Mobilstationen (Maßnahme **3.1**) geknüpft werden. Diese Maßnahme wird ebenfalls mit einem kurzfristigen Startzeitpunkt eingestuft. Dafür sprechen sowohl das große Potenzial von Mobilstationen, Mobilitätsmuster zu beeinflussen, wie auch praktische Gründe. Der Kreis Steinfurt wird 2023 / 2024 ein Feinkonzept für alle Mobilstationen im Kreis erarbeiten, in das Horstmar seine Interessen und Standortvorschläge mit einbringen sollte.

Im Bereich des Fußverkehrs sollen die wichtigen Routen innerhalb des Ortskerns ertüchtigt werden. Hier wurden zwei Varianten aufgezeigt, von denen die Ausweisung flächendeckender verkehrsberuhigter Bereiche die weniger aufwendigere und kostensparendere Maßnahme darstellt. Die Herstellung der Barrierefreiheit mit baulichen Maßnahmen - wie im Steckbrief **1.1** erläutert - würde zudem die

historische Bausubstanz einiger Straßen verändern. Daher sollte vorzugsweise zunächst eine erweiterte Verkehrsberuhigung geprüft werden. Diese ist in Kooperation mit der anordnenden Behörde zu eruieren. Sollten bauliche Maßnahmen trotz dessen oder anstatt dessen anvisiert werden, ist von einem langen Umsetzungszeitraum auszugehen. Dies spricht ebenfalls dafür, kurzfristig mit der Planung zu beginnen.

Kurzfristig anzugehen, weil einfach umzusetzen, ist die Anmeldung bei der Initiative ‚Lebenswerte Städte und Gemeinden durch Verkehrsberuhigung‘ (Maßnahme **4.3**). Der Arbeitsaufwand für die Anmeldung gestaltet sich hier recht übersichtlich und kann schnell bearbeitet werden. Darüber hinaus kann durch die Anmeldung ein Beitrag zum Erfolg der Initiative geleistet werden, da hier derzeit Mitglieder gesammelt werden, um dem Anliegen eine größere Relevanz zu verleihen.



## 4. Fazit

Die Stadt Horstmar hat sich mit Konzepten wie dem Klimaschutzkonzept und dem Einzelhandelskonzept bereits auf den Weg gemacht, die Infrastrukturen innerhalb der Stadt zukunftsfähig, resilient und nachhaltig zu gestalten. Mit dem Mobilitätskonzept wird ein weiteres richtungsweisendes Planwerk formuliert, das die Ziele des Klimaschutzes auf den Bereich der Mobilität und des Verkehrs anwendet. Der Bearbeitungsprozess lief von Ende des Jahres 2021 an und wurde durch den Grundaufbau zur Erarbeitung eines integrierten Handlungskonzepts, bestehend aus Bestandsanalyse, Zielsetzung und Maßnahmenentwicklung strukturiert. Mit dem Charakter eines strategischen Planungsinstruments soll das Konzept das verkehrsplanerische Handeln der nächsten 10 bis 15 Jahre anleiten.

Als Grundzentrum im ländlichen Raum des Kreis Steinfurts besteht naturgemäß eine hohe Affinität zum motorisierten Verkehr. Dabei ist Horstmar von grundsätzlich waltenden gesellschaftlichen Veränderungen wie dem demographischen Wandel, der Veränderung des Konsumverhaltens und Bevölkerungsschwankungen betroffen. Es lassen sich innerhalb der Bevölkerung jedoch auch fortschrittliche Tendenzen erkennen, bei denen Mobilität neu gedacht und verstärkt auf nachhaltige Verkehrsmittel gesetzt wird. Damit folgt die Bevölkerung dem rasanten Wandel, in dem sich der Verkehrssektor wegen gesamtgesellschaftlicher, globalwirtschaftlicher und technologischer Entwicklungen befindet.

Auf Basis der Zielverfolgung und unter Berücksichtigung aller entwickelten Maßnahmen soll sich die Mobilität in Horstmar in angemessener und zeitgemäßer Weise weiterentwickeln. Übergeordnet steht insbesondere der Beitrag des Bereichs Verkehr zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung sowie zur Förderung einer lebenswerten Stadtentwicklung. Hierfür ist der Umstieg auf emissionsarme Verkehrsarten, d.h. den Umweltverbund, unumgänglich. Das Mobilitätskonzept verfolgt das Ziel, hierzu die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen.

Zur Umsetzung bedarf es ohne Zweifel jedoch auch des Mutes der beteiligten Agierenden und Entscheidungstragenden. Über eine reine Bereitstellung von Angeboten (durch sogenannte Pull-Maßnahmen) werden gerade im ländlichen Raum viele Menschen nicht bereit sein, auch nur zeitweise auf die bequemste Art der Mobilität, den Pkw, zu verzichten. Daher müssen die Pull-Maßnahmen durch Push-Maßnahmen flankiert werden. Das bedeutet, dass mitunter restriktiv in den Flächenanspruch des motorisierten Verkehrs eingegriffen und dieser zu Gunsten des Umweltverbundes umverteilt werden muss. Wissenschaft und Praxis sind sich darüber einig, dass Verkehrsplanung nur auf diese Weise zum Gelingen der Mobilitätswende beitragen kann.

Durch das Mobilitätskonzept werden Handlungsleitsätze sowie konkrete räumliche Optimierungen aufgezeigt. Der Wandel im Verkehrssektor ist mutmaßlich noch lange nicht gestoppt. Das Mobilitätskonzept kann daher jedoch nicht als abschließbarer Maßnahmenkatalog verstanden werden, dessen alleinige Befolgung alle Erfordernisse befriedigt. Die Verwaltung muss die Ziele und Maßnahmen des Mobilitätskonzepts regelmäßig prüfen und auf geltende Wirksamkeit kontrollieren. Gerade vor dem Hintergrund des langfristig angelegten zeitlichen Horizonts des Mobilitätskonzepts sind technologi-

sche Innovationen und gesellschaftliche Entwicklungen stets mit zu berücksichtigen und der ‚Manöverkritik‘ zugrunde zu legen. So kann sich die Mobilität in Horstmar sukzessive in die richtige Richtung weiterentwickeln und ihren Beitrag zur Verkehrswende im ländlichen Raum leisten.



## 5. Literaturverzeichnis

- [ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Richtlinien für integrierte  
1 Netzgestaltung,“ FGSV Verlag, Köln, 2008.  
]
- [ FGSV, „Empfehlungen zur Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur  
2 Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards & Handlungsoptionen  
] zur Berücksichtigung bei Planung, Entwurf und Betrieb von Verkehrsangeboten und -anlagen,“  
2022.
- [ Korodur Westphala Hartbeton GmbH & CO. KG, „Barrierefreies Pflaster, Crailsheim,“  
3 <https://www.korodur.de/referenzen/verkehrsflaechen/barrierefreies-pflaster-crailsheim.html>, 2020.  
]
- [ T. Graf, „Fahrradstadt. Ein umfassender Werkzeugkasten für Städte und Gemeinden,“ Thiemo  
4 Graf Verlag, Berlin, 2020.  
]
- [ Nahverkehr Rheinland (NVR), „Rahmenverträge für Mobilitätselemente - Gestaltungsleitfaden  
5 Mobilstationen in nrw,“ 2023. [Online]. Available: [https://www.nvr.de/regionale-](https://www.nvr.de/regionale-mobiltaetsentwicklung/mobilstationen-im-nvr/rahmenvertraege-fuer-mobilstationselemente)  
] [mobiltaetsentwicklung/mobilstationen-im-nvr/rahmenvertraege-fuer-mobilstationselemente](https://www.nvr.de/regionale-mobiltaetsentwicklung/mobilstationen-im-nvr/rahmenvertraege-fuer-mobilstationselemente).  
[Zugriff am 08 Februar 2023].
- [ Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), „Mobilstationen in Westfalen-Lippe,“ 2023.  
6 [Online]. Available: <https://www.nwl-info.de/der-nwl/projekte-engagement/mobilstationen.html>.  
] [Zugriff am 31 März 2023].
- [ Zukunftsnetz Mobilität NRW, „Mobilität vernetzen. Mobilstationen in NRW,“ 2021. [Online].  
7 Available: [https://www.zukunftsnetz-](https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/11/15/e1a3bbd6134bc84fc43fbac527111637/mobil.nrw-Gestaltungsleitfaden-Mobilstationen-NRW-3.0.pdf)  
] [mobilitaet.nrw.de/media/2021/11/15/e1a3bbd6134bc84fc43fbac527111637/mobil.nrw-](https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/11/15/e1a3bbd6134bc84fc43fbac527111637/mobil.nrw-Gestaltungsleitfaden-Mobilstationen-NRW-3.0.pdf)  
Gestaltungsleitfaden-Mobilstationen-NRW-3.0.pdf. [Zugriff am 08 Februar 2023].
- [ mobil.nrw, „Vernetzt dank Mobilstationen,“ 2023. [Online]. Available:  
8 <https://www.mobil.nrw/mobilove/vernetzt-mobil-dank-mobilstationen.html>. [Zugriff am 08 Februar  
] 2023].
- [ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Empfehlungen für Anlagen  
9 des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ),“ FGSV, Köln , 2013.  
]
- [ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Hinweise für barrierefreie  
1 Verkehrsanlagen H-BVA,“ FGSV, Köln , 2011.  
0  
]
- [ NahverkehrsConsult, „3. Nahverkehrsplan Kreis Steinfurt,“ Kassel , 2018.  
1  
1  
]
- [ Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Empfehlungen für Planung und  
1 Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs,“ FGSV, Köln , 2010.  
2  
]
- [ Stadt Freiburg im Breisgau, „Verkehrsberuigte Bereiche (Freiburger Modell),“ 2023. [Online].  
1 Available: <https://www.freiburg.de/pb/231709.html>. . [Zugriff am 09 Februar 2023].  
3  
]

- [ Lebenswerte Städte und Gemeinden, „Die Initiative,“ <https://www.lebenswerte-1.staedte.de/hintergruende.html>, 2021.  
4  
]
- [ VCD, „Intelligent mobil im Wohnquartier: Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft 1 und kommunale Verwaltungen,“  
5 [https://intelligentmobil.de/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden\\_Wohnen\\_leitet\\_Mobilitaet\\_2019.pdf](https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden_Wohnen_leitet_Mobilitaet_2019.pdf), 2019.  
]
- [ Landesregierung Nordrhein-Westfalen, „Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen 1 (Landesbauordnung 2018 - BauO NRW 2018) vom 21. Juli 2018 (GV. NRW. S. 421). Zuletzt 6 geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. September 2021 (GV. NRW. S. 1086).,“  
] Düsseldorf, 2018.
- [ Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW, „Verordnung 1 über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW) vom 14. März 7 2022,“ 2022.  
]
- [ Statistisches Landesamt für Information und Technik Nordrhein-Westfalen, „Kommunalprofil Stadt 1 Horstmar,“ 2022.  
8  
]
- [ Statistisches Landesamt für Information und Technik Nordrhein-Westfalen, „Pendlerströme,“ 1 2019.  
9  
]
- [ Statistisches Landesamt für Information und Technik NRW, „Bevölkerungsvorausberechnung 2 2021 - 205 nach Geschlecht,“  
0 <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online?operation=abrufabelleBearbeiten&levelindex=1&levelid=1677665057264&auswahloperation=abrufabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&code=12422-01i&auswahltext=&>  
]
- [ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Mobilität in Deutschland - MiD: 2 Ergebnisbericht,“ 2017.  
1  
]
- [ 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%20und%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%20und%20Nachhaltigkeit/energieland2050%20e.%20V./Service/Informationsmaterial/Masterplan_2_0_Abschlussbericht.pdf), 2020.  
]
- [ Amt für Klimaschutz und Nachhaltigkeit des Kreis Steinfurt, „Energie- und Klimaschutzkonzept 2 Steinfurter Land. Horstmar,“ 2015.  
3  
]
- [ G.-A. Ahrens, „Sonderauswertung zum Forschungsprojekt "Mobilität in Städten - SrV 2013".,“ 2 [https://tudresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/2013/uebersichtsseite/SrV2013\\_Stadtgruppe\\_SrV-Staedtepegel.pdf?lang=de](https://tudresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/2013/uebersichtsseite/SrV2013_Stadtgruppe_SrV-Staedtepegel.pdf?lang=de), 2013.  
4  
]
- [ Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), „Positionspapier Gute Mobilität in ländlichen 2 Räumen - Gemeinwohlorientierung und Lebensqualität vor Ort,“ <https://www.vdv.de/18032020-5vdv-positionspapier-gute-mobilitaet-in-laendlichen-raeumen-vdv.pdf>, 202.  
]
- [ Mathias Schmechting NahverkehrsConsult & plan:mobil , „3. Nahverkehrsplan Kreis Steinfurt. 2 Endfassung nach Beschluss des Kreistags vom 05.11.2018,“ Kassel, 2018.

6

]

[ A. Reidl, „Nicht nur Eltern müssen sich ändern. Online-Artikel,“ Zeit Online,  
2 [https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-09/elterntaxi-schulweg-verkehr-kinder-](https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-09/elterntaxi-schulweg-verkehr-kinder-grundschule?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F)  
7 [grundschule?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F](https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-09/elterntaxi-schulweg-verkehr-kinder-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  
2 erreichen wir eine sozial gerechte und umweltverträgliche Mobilität.“ Umweltbundesamt, Dessau-  
8 Roßlau, 2020.

]

[ Bundesregierung Deutschland, „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO),“ in der Fassung vom  
2 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01.04.2013, zuletzt geändert durch das Gesetz  
9 vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021..

]

[ F. Stroh, C. Heydkamp und A. Wendnagel-Beck, „Die Zukunft des Straßenraums im Quartier - an  
3 der Schnittstelle von Technologieinnovation, Mobilität und Ressourceneffizienz,“ 2020.

0

]

[ Umweltbundesamt, „Car-Sharing,“ [https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-](https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing)  
3 [laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing](https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing), 2022.

1

]

[ BMVI, „Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen, Struktur, Trends,“  
3 [http://www.mobilitaet-in-](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf)  
2 [deutschland.de/pdf/infas\\_Mobilitaet\\_in\\_Deutschland\\_2017\\_Kurzreport\\_DS.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf), 2019.

]

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

3

3

]

[ Umweltbundesamt, „Klimaschutz im Verkehr,“ [https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-](https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#rolle)  
: [laerm/klimaschutz-im-verkehr#rolle](https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#rolle) , 2022.

,

]