

Endbericht

Interkommunales Mobilitätskonzept

Mettingen, Recke und Westerkappeln

Gemeinde Mettingen
Markt 6-8
49497 Mettingen

Gemeinde Recke
Hauptstraße 28
49509 Recke

Gemeinde Westerkappeln
Große Straße 13
49492 Westerkappeln

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

M. Sc. Dennis Jaquet (Projektleitung)

M. Sc. Sophia Middendorf

M. Sc. Pascal Wolff

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

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	7
2	Planungsprozess und Beteiligung	8
3	Ausgangssituation und Raumstruktur	9
3.1	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	9
3.2	Siedlungsstruktur und Verkehrsanbindung	10
3.3	Pendlerverflechtungen	12
3.4	Mobilitätsverhalten	13
3.5	Planungsgrundlagen	15
4	Zustandsanalyse der Ist-Situation	17
4.1	Fußverkehr und Barrierefreiheit	17
4.1.1	Mettingen	18
4.1.2	Recke	23
4.1.3	Westerkappeln	28
4.2	Fahrradverkehr	32
4.2.1	Grundlagen zu Infrastrukturen für den Radverkehr	32
4.2.2	Anordnung der Radwegebenutzungspflicht	35
4.2.3	Bestandsanalyse	40
4.2.4	Mettingen	43
4.2.5	Recke	46
4.2.6	Westerkappeln	49
4.3	ÖPNV und Intermodalität	52
4.3.1	Mettingen	59
4.3.2	Recke	64
4.3.3	Westerkappeln	69
4.4	Ruhender und fließender Kfz-Verkehr	74
4.4.1	Mettingen	83
4.4.2	Recke	87
4.4.3	Westerkappeln	91
4.5	Querschnittsthemen	95
4.5.1	Mobilitätsmanagement Öffentlichkeitsarbeit	95
4.5.2	Verkehrssicherheit	97
4.6	Fazit & Ausblick	101
5	Zielkonzept	103
6	Handlungsempfehlungen und Maßnahmen	105
7	Handlungs- und Umsetzungskonzept	189

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Arbeitsphasen für die Erarbeitung des interkommunalen Mobilitätskonzeptes	8
Abbildung 2: Altersgruppenverteilung in den Gemeinden 2021 und 2041 (Prognose).....	10
Abbildung 3: Raum- und Siedlungsstruktur	11
Abbildung 4: Pendlerverflechtungen (Ein- und Auspendler).....	12
Abbildung 5: Modal Split nach Verkehrsaufkommen im Jahr 2011.....	14
Abbildung 7: Verkehrsberuhigter Ortskern in Mettingen.....	18
Abbildung 8: Fußverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen in Mettingen.....	19
Abbildung 9: Zentrumsnahe Querungsmöglichkeiten der Bahnhofstraße in Mettingen	20
Abbildung 10: Gehzeit zur nächsten Versorgungseinrichtung in Mettingen	21
Abbildung 11: Gehzeit zur nächsten Bildungseinrichtung in Mettingen	22
Abbildung 12: Fußverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen in Recke	23
Abbildung 13: Straßenunabhängige Wegeverbindungen in Recke.....	24
Abbildung 14: Verkehrsberuhigter Ortskern in Recke	24
Abbildung 15: Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen in Recke.....	25
Abbildung 16: Gehzeit zur nächsten Versorgungseinrichtung in Recke	26
Abbildung 17: Gehzeit zur nächsten Bildungseinrichtung in Recke.....	27
Abbildung 18: Fußverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen in Westerkappeln.....	28
Abbildung 19: Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen in Westerkappeln.....	29
Abbildung 20: Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen in Westerkappeln	29
Abbildung 21: Gehzeit zur nächsten Versorgungseinrichtung in Westerkappeln	30
Abbildung 22: Gehzeit zur nächsten Bildungseinrichtung in Westerkappeln.....	31
Abbildung 23: Subjektives Sicherheitsempfinden von Radfahrenden im Straßenverkehr.....	34
Abbildung 24: Ursachen für das fehlende subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrenden im Straßenverkehr	34
Abbildung 25: Sicherheitsgefühl von Radfahrern in Abhängigkeit der Infrastruktur.....	35
Abbildung 26: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA (FGSV 2010)	38
Abbildung 27: Radverkehrsnetz (Haupt- und Nebenrouten) außerorts in Mettingen, Recke und Westerkappeln	41
Abbildung 28: Radverkehrsführungen außerorts in Mettingen, Recke und Westerkappeln	42
Abbildung 29: Radverkehrsführungen innerorts in Mettingen.....	43
Abbildung 30: Radverkehrsnetz in Mettingen	44
Abbildung 31: Radverkehrsführungen innerorts in Recke	46
Abbildung 32: Radverkehrsnetz in Recke	47
Abbildung 33: Radabstellanlagen in Recke.....	48
Abbildung 34: Radverkehrsführungen innerorts in Westerkappeln	49
Abbildung 35: Radverkehrsnetz in Westerkappeln.....	50
Abbildung 36: Radabstellanlagen in Westerkappeln.....	51
Abbildung 37: ÖPNV Liniennetz.....	54
Abbildung 38: Bedienqualität der Haltepunkte.....	55
Abbildung 39: Geplante Trasse und Haltepunkte der Nordbahn	57
Abbildung 40: Anbindung Mettingens mit dem ÖPNV (vom Haltepunkt Schultenhof aus)	60
Abbildung 41: Gebietsabdeckung des ÖPNV in Mettingen	61
Abbildung 42: Haltestellenausstattung (Schultenhof oben, Hügelstraße links unten, Westeresch rechts unten)	63
Abbildung 43: Anbindung Reckes mit dem ÖPNV (vom Haltepunkt Poststraße aus)	64
Abbildung 44: Gebietsabdeckung des ÖPNV in Recke	66
Abbildung 45: Haltestellen in Recke (DFI Poststraße oben links, Steele Wäble oben rechts, Überdachung und Hochbord Stichlinge unten).....	68
Abbildung 46: Anbindung Westerkappels mit dem ÖPNV (vom Haltepunkt Friedhof aus).....	70
Abbildung 47: Gebietsabdeckung des ÖPNV in Westerkappeln	71
Abbildung 48: Haltestellenausstattung (Überdachte Sitz- und Radabstellmöglichkeiten am Friedhof oben; Hochbord am Friedhof links unten; Hochbord und taktile Elemente am Königsteich unten rechts)	73
Abbildung 49: Straßenverkehrsnetz.....	75
Abbildung 50: Erreichbarkeit mit dem Kfz in 30 Minuten Fahrzeit	76
Abbildung 51: Geschwindigkeitsbeschränkungen.....	78
Abbildung 52: Verkehrsstärken auf Bundes- und Landesstraßen.....	80
Abbildung 53: Verkehrsbelastung.....	82
Abbildung 54: Lärmbelastung auf der Bahnhofstraße in Mettingen (24h-Belastung).....	85
Abbildung 55: Ortseingang mit Kreisverkehr in Mettingen (Westerkappeler Straße)	85
Abbildung 56: Parkplätze in Mettingen (Einzelhandelsparkplatz oben, E-Ladesäulen links unten, Parkstände im Seitenraum rechts unten).....	86
Abbildung 57: Lärmbelastung auf der Hauptstraße in Recke (24h-Belastung).....	89

Abbildung 58: Ortseingangssituation Recke (Halverder Straße)	89
Abbildung 59: Lärmbelastung auf der Osnabrücker Straße in Westerkappeln (24h-Belastung)	93
Abbildung 60: Sammelparkanlagen im Ortskern (an der Konrottstraße oben, am Kirchplatz unten)	94
Abbildung 61: Anzahl der Verunglückten nach Schwere der Verletzung	98
Abbildung 62: Anteil der schwachen Verkehrsteilnehmenden an Unfällen mit Verunglückten	98
Abbildung 63: Zielkonzept	104
Abbildung 64: Regelbreiten im Fußverkehr nach EFA	107
Abbildung 65: Hauptfußwegeverbindungen in der Gemeinde Mettingen	109
Abbildung 66: Hauptfußwegeverbindungen in der Gemeinde Recke	109
Abbildung 67: Hauptfußwegeverbindungen in der Gemeinde Westerkappeln	110
Abbildung 68: Beispielbilder Aufwertung öffentlicher Straßenräume	114
Abbildung 69: Führungsformen entsprechend des kreisweiten Radverkehrskonzeptes	117
Abbildung 70: Kreisweites Radverkehrsnetz ergänzt um lokale Anbindungen	119
Abbildung 71: Radverkehrsnetz innerorts Mettingen	123
Abbildung 72: Radverkehrsnetz innerorts Recke	124
Abbildung 73: Radverkehrsnetz innerorts Westerkappeln	125
Abbildung 74: Beispiel frei zugängliche Radabstellanlage	127
Abbildung 75: Beispielbild Gesicherte Radabstellanlage	128
Abbildung 76: Ladestation für E-Fahrräder	129
Abbildung 77: Fahrrad-Reparaturstationen (Mettingen links, Voltlage rechts)	132
Abbildung 78: Überlagerung der Hauptwege aller Verkehrsmittel in Mettingen	135
Abbildung 79: Überlagerung der Hauptwege aller Verkehrsmittel in Recke	136
Abbildung 80: Überlagerung der Hauptwege aller Verkehrsmittel in Westerkappeln	137
Abbildung 81: Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Aufpflasterung links, Fahrbahneinengung rechts)	139
Abbildung 82: Fußgängerampel mit Restzeit- und Wartezeitanzeige (rechts); Trittbrett und Haltegriff für Radfahrende (links)	140
Abbildung 83: Gestaltungsmöglichkeiten Ortseingänge (Einengung, Geschwindigkeitsreduktion)	141
Abbildung 84: Gestaltungsmöglichkeiten Ortseingänge (Markierung, Aufpflasterung)	142
Abbildung 85: Schemata der Einrichtung von Hol- und Bringzonen	143
Abbildung 86: Hol- und Bringverkehr in der Gemeinde Mettingen	144
Abbildung 87: Hol- und Bringverkehr in der Gemeinde Recke	145
Abbildung 88: Hol- und Bringverkehr in der Gemeinde Westerkappeln	145
Abbildung 89: Gestaltungsmöglichkeit Ortskern (Sitzelemente, Bücherschrank)	147
Abbildung 90: Gestaltungsmöglichkeit Ortskern	147
Abbildung 91: Schnellladesäule	149
Abbildung 92: Normalladesäule	149
Abbildung 93: Bürgerbus in Mettingen	152
Abbildung 94: Gestaltungsmöglichkeit Mobilstation	154
Abbildung 95: Mobilstationen in Mettingen, Recke und Westerkappeln	156
Abbildung 96: Bushaltestellen mit geeigneten Elementen (digitale Anzeige und Überdachung links; Fahrradkäfing rechts)	157
Abbildung 97: Streckenverlauf und Haltepunkte Schnellbusverbindung Westerkappeln-Mettingen-Ibbenbüren ...	159
Abbildung 98: Skizze Verlängerung Tecklenburger Nordbahn	160
Abbildung 99: Mobility as a Service	165
Abbildung 100: Aktionen einer Öffentlichkeitskampagne (Mobilitätsparkour (oben links), Straßenfest, Ortsbegehung mit Kindern (unten rechts))	167
Abbildung 101: Vertiefungsschwerpunkt Anbindung der Tecklenburger Nordbahn in der Gemeinde Recke	173
Abbildung 102: Vertiefungsschwerpunkt Schulwege in der Gemeinde Recke	178
Abbildung 102: Vertiefungsschwerpunkt Schulwege in der Gemeinde Recke: Ausschnitt Obersteinbeck	179
Abbildung 103 Vertiefungsschwerpunkt zur Reduktion von Durchgangsverkehren in Erschließungs- und Wohnstraßen	182
Abbildung 104: Radverkehr im Schulverkehr	184
Abbildung 105: Verbesserung der Ortsteilanbindung	186
Abbildung 106: Barrierefreie Gestaltung des Ortskerns	188
Abbildung 107: Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen (kurzfristig = 1-2 Jahre; mittelfristig = 3-5 Jahre; langfristig = mehr als 5 Jahre)	193

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerungsstand und Prognose	9
Tabelle 2: Pendlersalden in Mettingen, Recke und Westerkappeln.....	12
Tabelle 3: Autobesitz im Haushalt im Jahr 2022	13
Tabelle 4: Fahrradbesitz im Haushalt im Jahr 2022.....	13
Tabelle 5: Breiten-Standards benutzungspflichtiger Radwege	39
Tabelle 6: Taktung der Buslinien	53
Tabelle 7: Ausstattungsmerkmale der Mobilstationen nach Kategorien	155
Tabelle 8: Zielbeitrag der Maßnahmen (dunkler Farbton = hoch; mittlerer Farbton = mittel; heller Farbton = niedrig)	190
Tabelle 9: Priorisierung der Maßnahmen auf Basis der Kosten-Nutzen-Relation (● ● ● = hoch; ● ● = mittel; ● = gering).....	192
Tabelle 10: Mögliche Quick-Wins	195

1 Anlass und Aufgabenstellung

Der Mobilitätsbereich steht sowohl bundesweit als auch in den Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln vor neuen Herausforderungen. Angesichts starker Preissteigerungen, zunehmender Knappheit fossiler Energie und der erhöhten Anforderungen an den Klimaschutz stehen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Fokus die wachsenden Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse – abseits der Nutzung des eigenen Pkw - zu erfüllen. Mit der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn werden für die Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln als Anrainergemeinden mit eigenen Bahnhaltepunkt auf dem jeweiligen Gemeindegebiet künftig die Voraussetzungen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten weiter gefördert.

Vor diesem Hintergrund haben sich die drei Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln gemeinsam auf den Weg zu einem interkommunalen Mobilitätskonzept gemacht, mit dem Ziel neben der Verbesserung der Verkehrssituation innerhalb der Gemeinden und der Anbindung der künftigen Bahnhaltepunkte auch die interkommunalen Verkehre zu betrachten und weiterzuentwickeln.

So wird im Zuge der geplanten Reaktivierung die Schnellbuslinie S 10, welche die drei Gemeinden aktuell untereinander verbindet und sie an die Stadt Osnabrück anschließt, durch die im 30-Minuten-Takt verkehrende der Tecklenburger Nordbahn ersetzt werden. Die Gemeinden stehen dadurch vor der Herausforderung die zukünftigen Mobilitätsangebote für die Nutzenden attraktiv und möglichst effizient und klimafreundlich zu vernetzen. Dabei ist die Anbindung der Bahnhaltepunkte sowohl an die Ortskerne als auch zu den Randlagen der Gemeinden zu gewährleisten.

Das interkommunale Mobilitätskonzept verfolgt dabei einen verkehrsmittelübergreifenden Ansatz. So sollen neben dem Kfz-Verkehr auch die Potenziale und Möglichkeiten zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs als aktive Mobilitätsformen, der öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Optimierung der Vernetzung der Verkehrsmittel auf örtlicher und interkommunaler Ebene aufgezeigt werden. Gleichzeitig setzt das Mobilitätskonzept nicht bei null an, sondern greift bestehende Untersuchungen, Konzepte und Erhebungen auf, um die Erkenntnisse unterschiedlicher Planwerke (der drei Gemeinden oder des Kreis Steinfurts) miteinander zu verknüpfen.

Wichtige Arbeitsschritte zur Erarbeitung des interkommunalen Mobilitätskonzeptes sind dabei die Zustandsanalyse der Ist-Situation, die Definition von Visionen und Zielen sowie die Entwicklung von Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern. Der vorliegende Arbeitsstand fasst die Zustandsanalyse der Ist-Situation im Sinnen von Stärken und Schwächen zusammen.

2 Planungsprozess und Beteiligung

Der vorliegende Zwischenbericht stellt die Analyse der Ist-Situation für das interkommunale Mobilitätskonzept der Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln dar. Er beinhaltet die Zusammenfassung der wesentlichen Ausgangsbedingungen für die Mobilität (siehe Kapitel 3) sowie als zentrales Element die Ergebnisse der Zustandsanalyse der Ist-Situation der ersten Arbeitsphase für die verschiedenen Verkehrsmittel unter Beachtung der Wechselwirkungen und von Querschnittsthemen (siehe Kapitel 4.5). Die im Rahmen der Zustandsanalyse identifizierten Stärken und Schwächen bilden die Grundlage für die in der zweiten Arbeitsphase folgende Diskussion der Visionen und Ziele. Zudem setzen die Ergebnisse der Zustandsanalyse für die dritte Arbeitsphase der weiteren Entwicklung von Handlungsempfehlungen und Maßnahmen, die in der vierten Phase in ein abgestimmtes Handlungs- und Umsetzungskonzept als Produkt des interkommunalen Mobilitätskonzeptes münden soll, den Rahmen.

Abbildung 1: Arbeitsphasen für die Erarbeitung des interkommunalen Mobilitätskonzeptes



In die Zustandsanalyse der Ist-Situation des vorliegenden Zwischenberichtes flossen neben der Auswertung von bestehenden Plänen und Konzepten, umfassender gutachterlicher vor-Ort-Analysen auch die Ergebnisse der ersten Beteiligung mit ein. Insgesamt haben rund 50 Personen (zzgl. Verwaltung und Gutachterteam) an der Veranstaltung teilgenommen, in der das Gespräch mit den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern und die Diskussion zu den verschiedenen Themenbereichen des Mobilitätskonzeptes im Rahmen eines „World Cafés“ im Fokus stand. Diese Werkstattphase in kleinen Gruppen an vier Thementischen, wurde eingerahmt von einem plaren Teil, in dem mit einem Input-Vortrag die Teilnehmenden in den Planungsprozess eingeführt wurden. Die Hinweise und Rückmeldungen der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger wurden gesammelt und in der Dokumentation zur Veranstaltung festgehalten.

In der zweiten Phase der Zielentwicklung ist neben Akteursgesprächen und Online-Beteiligung für die Öffentlichkeit vorgesehen, in denen die Bürgerinnen und Bürger zu ihren Vorstellungen der zukünftigen Mobilität äußern können. Im Zuge der dritten Phase der Maßnahmenentwicklung wurde der Fokus detaillierter auf die drei Gemeinden gelegt. So wurde in jeder Kommune jeweils eine öffentliche Bürgerveranstaltung durchgeführt, in denen mit den Bürgerinnen und Bürgern sowohl die interkommunalen Maßnahmenpakete als auch die für die jeweilige Gemeinde spezifische Maßnahmen diskutiert wurden. Abschließend wird das interkommunale Mobilitätskonzept den politischen Gremien der drei Gemeinden vorgestellt.

3 Ausgangssituation und Raumstruktur

Der Untersuchungsraum des interkommunalen Mobilitätskonzeptes umfasst die Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln. Die drei Gemeinden gehören dem Kreis Steinfurt an. Im Norden grenzen die nordrhein-westfälischen Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln an die Landesgrenze zu Niedersachsen bzw. an die Gemeinde Voltlage, die Gemeinde Neuenkirchen sowie die Stadt Bramsche. Weitere Nachbarkommunen sind die Gemeinde Lotte, die Gemeinde Tecklenburg, die Stadt Ibbenbüren sowie die Gemeinde Hopsten. Östlich der Gemeinde Lotte liegt das Oberzentrum Osnabrück, welches auch für die Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln wichtige Versorgungsfunktionen übernimmt und einen wichtigen Arbeitsort darstellt.

3.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Insgesamt leben rund 34.400 Menschen in Mettingen, Recke und Westerkappeln, welche sich nahezu gleichmäßig auf die drei Gemeinden verteilen. Im Zeitverlauf der Bevölkerungsentwicklung liegen die Einwohnerzahlen auf einem konstanten Niveau. So sind Ende 2021 nur leichte Abweichung in den Einwohnerzahlen zum Bevölkerungsstand aus dem Jahr 2011 zu beobachten und nach Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamt Nordrhein-Westfalen bleibt die Bevölkerungszahl bis 2041 auf einem konstanten Niveau.

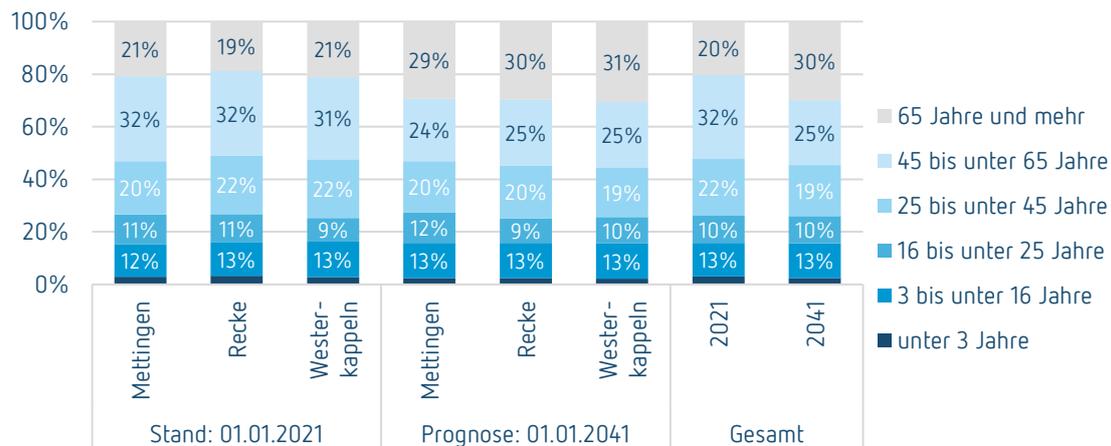
Tabelle 1: Bevölkerungsstand und Prognose

Kommune	Einwohnerzahl 2011 (Stand: 31.12.2011)	Einwohnerzahl 2021 (Stand: 31.12.2021)	Einwohnerzahl 2041 (Prognose: 01.01.2041)
Mettingen	11.796	11.882	11.649
Recke	11.275	11.227	11.418
Westerkappeln	10.931	11.249	11.357
Summe	34.002	34.358	34.424

Quelle: it.nrw (2022): Fortschreibung des Bevölkerungsstandes: Bevölkerungsstand – Gemeinden – Stichtag. ©Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0.

In den Altersstrukturen in den Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln zeichnet sich ebenfalls ein vergleichbares Bild ab (siehe Abbildung 2), welches der Altersstruktur der gesamten Bundesrepublik entspricht. So ist mit Blick auf die geburtenstarken Jahrgänge auch in Mettingen, Recke und Westerkappeln in den nächsten Jahren eine deutliche Zunahme des Anteils der Personen im Rentenalter zu erwarten. Nach Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamt Nordrhein-Westfalen wird Anteil der über 65-jährigen bis 2041 von aktuell 20 % der Bevölkerung (Stand 01.01.2021) in Mettingen, Recke und Westerkappeln insgesamt auf 30 % der Bevölkerung ansteigen. Die Anteile der jüngeren Altersgruppen bis unter 25 Jahren weisen hingegen in der Prognose bis 2041 in den drei Gemeinden insgesamt nur geringfügige Veränderung von unter einem Prozentpunkt Abweichung auf.

Abbildung 2: Altersgruppenverteilung in den Gemeinden 2021 und 2041 (Prognose)



Quelle: it.nrw (2022): Bevölkerungsmodellrechnung für kreisangehörige Gemeinden nach Altersjahren (80). © Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0.

3.2 Siedlungsstruktur und Verkehrsanbindung

Der Untersuchungsraum umfasst die Gemeindegebiete Recke, Mettingen und Westerkappeln und damit insgesamt eine Fläche von rund 180 km². Mit knapp 86 km² umfasst dabei die Gemeinde Westerkappeln das größte Gemeindegebiet. Die Gemeinde Mettingen weist demgegenüber mit knapp 41 km² das kleinste Gemeindegebiet auf.

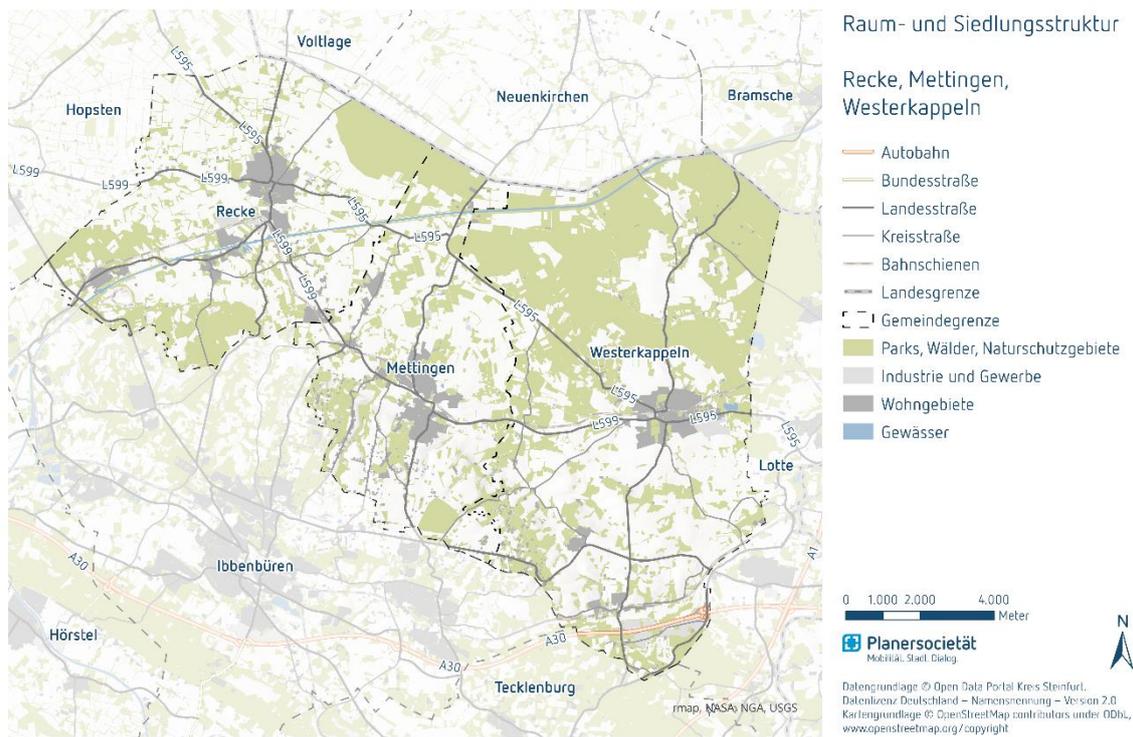
Die Siedlungsstrukturen in den Gemeinden Recke, Mettingen und Westerkappeln sind stark landwirtschaftlich geprägt. Die drei Ortskerne Recke, Mettingen und Westerkappeln werden über die L 599 – in der Reihenfolge von Westen nach Osten – miteinander verbunden und an die östlich gelegene Gemeinde Lotte sowie das Oberzentrum Osnabrück angeschlossen. Die L 599 stellt damit die zentrale Verkehrsachse des Untersuchungsraums dar und schließt in Westerkappeln an die L 595 an, welche die Gemeinden an das übergeordnete Straßennetz bzw. an die Anschlussstelle der A 1 Osnabrück-Hafen anbindet.

Neben jeweils einem zentralen Siedlungskern als jeweiliger Bevölkerungsschwerpunkt verteilt sich die Bevölkerung auf jeweils zwei bis drei weitere kleinere dezentrale Ortsteile sowie kleinere Bauerschaften. Die Gemeinde Recke weist dabei mit den Ortsteilen Steinbeck, Obersteinbeck und Espel die am stärksten untergliederten Siedlungsstrukturen auf. Die Ortsteile Obersteinbeck und Steinbeck liegen südöstlich vom Ortskern Recke in unmittelbarer Nähe zum Mittellandkanal, während der Ortsteil Espel an Verkehrsachse L 599 in unmittelbarer Nähe zur Mettinger Gemeindegrenze liegt. Die Ortsteile Siedlung Priestertum und Schlickelde der Gemeinde Mettingen liegen ebenfalls an bzw. unweit der zentralen Verkehrsachse westlich vom Siedlungskern Mettingens. Die Siedlungen Hollenbergs Hügel/ Ortfeld und Siedlung Velpe der Gemeinde Westerkappeln liegen südlich des Siedlungskerns unweit der A 30 und der L 501 und sind somit der Verkehrsachse zwischen der Stadt Ibbenbüren und Osnabrück zuzuordnen. Die A 30 verläuft als West-Ost-Achse südlich der Gemeinden Recke und Mettingen und durchzieht südlich der Siedlung Velpe das

Gemeindegebiet Westerkappeln. Über die Anschlussstelle Velppe besteht ein direkter Anschluss an die A 30.

Nördlich der Ibbenbürener Bergplatte – auch Schlagsberg genannt – gelegen weisen die Gemeinden Recke, Mettingen und Westerkappeln in ihren südlichen Gemeindegebieten teilweise deutliche topografische Höhenunterschiede auf. Wohingegen die nördlichen Teile der Gemeinden durch Moor- und Feuchtwiesengebiete geprägt sind und nur geringfügige Höhenunterschiede vorliegen. Während die Siedlungskerne Recke und Westerkappeln vorwiegend flache Topografien aufweisen, reichen die topografischen Erhebungen des Schafbergs bis an den Ortskern Mettingens heran.

Abbildung 3: Raum- und Siedlungsstruktur



Alle drei Gemeindegebiete werden vom Mittellandkanal durchzogen. Während der Kanal in Mettingen und Westerkappeln die Gemeindegebiete jeweils lediglich im weniger besiedelten nördlichen Bereich durchzieht, führt der Mittellandkanal in der Gemeinde Recke in unmittelbarer Nähe zum Siedlungskern sowie zu den Ortsteilen Obersteinbeck und Steinbeck durch das Gemeindegebiet.

In den Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln besteht aktuell kein Anschluss an den Schienenpersonenverkehr. Die nächsten Anschlüsse bestehen über die Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte in der Stadt Osnabrück sowie in den Nachbarstädten Ibbenbüren und Bramsche. Über die aktuell stillgelegte und parallel zur L 599 verlaufende Eisenbahnstrecke Tecklenburger Nordbahn bestehen bereits infrastrukturelle Grundvoraussetzungen zur Anbindung der Gemeinden an die Stadt Osnabrück über den Schienenpersonenverkehr. Mit der geplanten Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn werden die Gemeinden Recke, Mettingen und Westerkappeln zukünftig über jeweils einen Bahnhaltepunkt in unmittelbarer Nähe zum Siedlungskern sowie einem weiteren Haltepunkt für die Ortsteile Espel/Schlickelde an die Schienenpersonenverkehr angebinden.

3.3 Pendlerverflechtungen

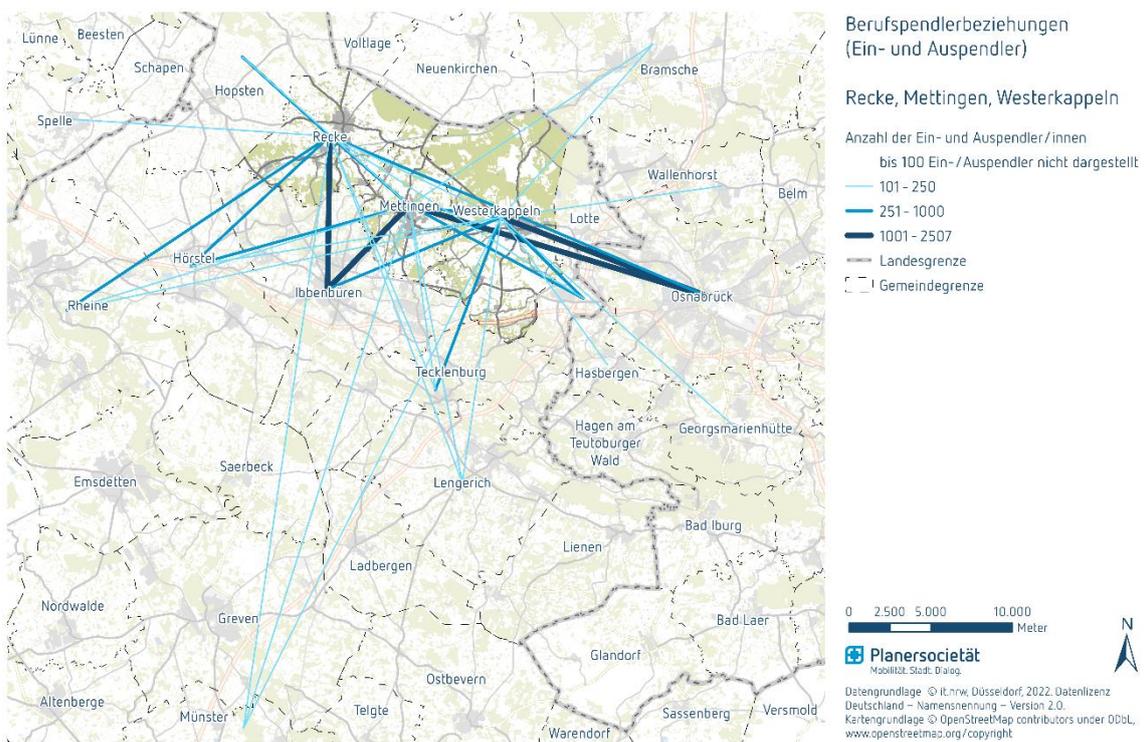
Gute verkehrliche Erreichbarkeiten und wichtige regionale Verkehrsrelationen spiegeln sich unter anderem auch in den Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten wider. Insgesamt pendeln täglich rund 13.733 Einwohnerinnen und Einwohner berufsbedingt aus einer der drei Gemeinden. Rund 1.600 Personen dieser Auspendlerinnen und Auspendler haben dabei ein andere der drei Gemeinden zum Ziel bzw. pendeln innerhalb des Untersuchungsraums. Während es sich bei der Gemeinde Recke mit einem negativen Pendlersaldo von 2.750 Erwerbstätigen um eine klassische Auspendlergemeinde handelt, sind die negativen Pendlersalden der Gemeinden Mettingen und Westerkappeln mit rund 470 bzw. rund 850 Erwerbstätigen weniger deutlich ausgeprägt.

Tabelle 2: Pendlersalden in Mettingen, Recke und Westerkappeln

	Mettingen	Recke	Westerkappeln
Berufseinpender nach...	3.883	2.027	3.757
Berufsauspendler von...	4.355	4.774	4.604
Pendlersaldo	-472	-2.747	-847

Die berufsbedingten Pendlerverflechtungen der Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln untereinander und zu den Umlandgemeinden zeigen dabei unterschiedlich stark ausgeprägte Verflechtungen. Während Recke und Mettingen stärkere Verflechtungen an das Mittelzentrum Ibbenbüren aufweisen, sind die Berufstätigen der Gemeinde Westerkappeln stärker zur Stadt Osnabrück orientiert.

Abbildung 4: Pendlerverflechtungen (Ein- und Auspendler)



3.4 Mobilitätsverhalten

Als kreisangehörige Kommunen des Kreis Steinfurts wurde das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln in der kreisweiten Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2022 erhoben.

Die Pkw-Ausstattung in den Gemeinden fiel im Jahr 2022 mit 92 % der Haushalte in Mettingen, 99 % in Recke und 100 % in Westerkappeln, abgesehen von Mettingen, überdurchschnittlich hoch aus (vgl. Tabelle 3). Der Fahrradbesitz der Haushalte in Mettingen, Recke und Westerkappeln fällt im Vergleich zum kreisweiten Schnitt ebenfalls überdurchschnittlich aus, mit 94 % in Mettingen, und jeweils 97 % in Recke und Westerkappeln (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 3: Autobesitz im Haushalt im Jahr 2022

Besitz von Pkws im Haushalt (in %)	Kreis Steinfurt (n=7.156)	Mettingen (n=206)	Recke (n=199)	Westerkappeln (n=154)
Kein Auto	7	8	1	0
Ein Auto	46	34	45	42
Zwei und mehr Autos	48	57	53	59

Quelle: Kreis Steinfurt (2023)

Tabelle 4: Fahrradbesitz im Haushalt im Jahr 2022

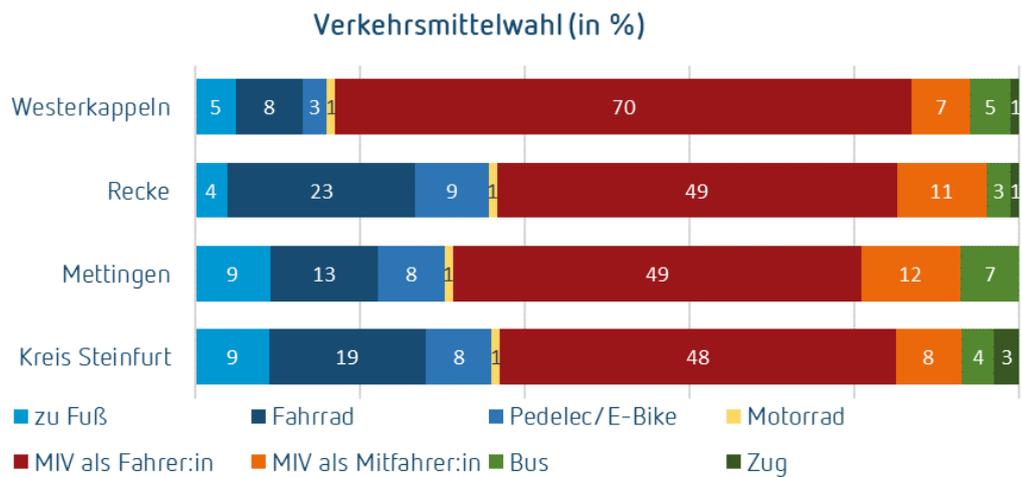
Besitz von Fahrrädern im Haushalt (in %)	Kreis Steinfurt (n=7.156)	Mettingen (n=206)	Recke (n=199)	Westerkappeln (n=154)
Kein Fahrrad	7	6	3	3
Ein Fahrrad	19	17	14	16
Zwei und mehr Fahrräder	75	77	83	81

Quelle: Kreis Steinfurt (2023)

Bereits in der Befragung 2011 konnte mit 6 % ein damals überraschend hoher Anteil an Haushalten mit Elektrofahrrädern im Kreis Steinfurt festgestellt werden, dieser hat sich bis zum Jahr 2022 durch den E-Bike-Boom auf über 50 % gesteigert. Auch in den drei Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln liegt der Besitz bei mindestens 50 %, in Mettingen haben sogar 64 % der Haushalte ein Pedelec.

Mehr als die Hälfte der Wege wurden in Recke, Mettingen und Westerkappeln, wie im gesamten Kreis Steinfurt, mit dem motorisierten Individualverkehr als fahrende Person (MIV) zurückgelegt. Die Mobilität zeigte sich damit sehr stark vom Autoverkehr geprägt. Allerdings lag der Fahrradanteil im Kreis Steinfurt mit 27 % der Wege ebenfalls auf einem hohen Niveau. Dies spiegelt sich auch in den Gemeinden überwiegend wieder, wobei der Anteil in Westerkappeln mit insgesamt nur 11 % deutlich geringer ausfällt.

Abbildung 5: Modal Split nach Verkehrsaufkommen im Jahr 2011



Quelle: Eigene Darstellung nach Kreis Steinfurt (2011)

Insgesamt erwies sich das Mobilitätsverhalten im Jahr 2022 im Kreis Steinfurt sowohl stark vom Auto als auch vom Fahrradverkehr geprägt. Die öffentlichen Verkehrsmittel nahmen nur einen geringen Stellenwert ein und wurden insbesondere für den Ausbildungsverkehr genutzt. Die Gemeinden Recke und Mettingen zeigten dabei ein vergleichbares Niveau der Fahrradaffinität wie der gesamte Kreis, wohingegen diese in der Gemeinde Westerkappeln etwas weniger stark ausgeprägt ist und der motorisierte Individualverkehr stärker dominiert.

3.5 Planungsgrundlagen

Für das interkommunale Mobilitätskonzept kann auf verschiedene bestehende Konzepte und Planungen der einzelnen Kommunen und des Kreis Steinfurts aufgebaut werden. Zudem wird für die Gemeinde Westerkappeln aktuell ein Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet, welchen es insbesondere in der Maßnahmenentwicklung sinnvoll mit dem interkommunale Mobilitätskonzept zu verbinden gilt. Zu den Konzepten und Planungen mit besonderer Relevanz für das interkommunale Mobilitätskonzept zählen u.a.:

Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt

Im Jahr 2020 erarbeitete der Kreis Steinfurt ein Radverkehrskonzept für das gesamte Kreisgebiet. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes und der Herstellung eines schnellen Radroutennetz für den Alltagsverkehr. Das Radverkehrskonzept betrachtet dabei die Radverkehrsinfrastruktur abseits der Siedlungsräume, definiert Haupt- /Velorouten und Nebenrouten und setzt verschiedene Ausbaustandards entsprechend der Bedeutung der Route für das Radverkehrsnetz.

Nahverkehrsplan für den Kreis Steinfurt

Als Aufgabenträger zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln wird vom Kreis Steinfurt der Nahverkehrsplan aufgestellt und laufend fortgeschrieben. Neben der Weiterentwicklung der Angebotsstruktur und Netzhierarchien - sowohl im Busverkehr als auch im schienengebundene Personenverkehr - werden im Nahverkehrsplan u. a. Standards zur Barrierefreiheit und Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen definiert. Im Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt wird die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn als geplantes Infrastrukturvorhaben aufgeführt.

Planungen zur Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn

Aktuell verfügen die Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln über keinen bedienten Anschluss an den Schienenpersonenverkehr. Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe strebt in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) die Reaktivierung der Schienenstrecke Tecklenburger Nordbahn zwischen der Gemeinde Recke und dem Oberzentrum Osnabrück an. Die aktuellen Planungen sehen dabei jeweils einen Bahnhofpunkt an den Ortskernen Recke, Mettingen und Westerkappeln sowie einen gemeinsamen Bahnhofpunkt für die Ortsteile Schlickelde und Espel vor.

Fußverkehrs-Check Gemeinde Mettingen

Die Gemeinde Mettingen hat sich im Jahr 2021 an den Fußverkehrs-Checks NRW beteiligt und sich in diesem Rahmen insbesondere im Zentrum Mettingens mit der Fußverkehrssituation auseinandergesetzt. Im Zuge von zwei öffentlichen Begehungen wurde jeweils eine Route zu Fuß zurückgelegt und an vorher festgelegten Standorten bestimmter Problemlagen und deren Lösungen mit den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Anmerkungen und Erkenntnisse flossen anschließend die Maßnahmenentwicklung ein. Insgesamt wurden im Rahmen des Fußverkehrs-

Check 31 Maßnahmenempfehlungen in den Themenbereichen Verkehrssicherheit, Schulwege, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität erarbeitet.

4 Zustandsanalyse der Ist-Situation

Die Analyse der unterschiedlichen Verkehrsträger stellt eine wichtige Grundlage des gesamten Mobilitätskonzeptes dar. Durch Ortsbegehungen und Ortsbefahrungen, die Durchsicht bestehender Pläne und Konzepte sowie durch die Auswertung zur Verfügung stehender Daten wurde im Frühjahr/Sommer 2022 die Bestandsanalyse durchgeführt. Die Ergebnisse werden zunächst verkehrsmittelspezifisch (Fußverkehr & Barrierefreiheit, Fahrradverkehr, MIV, ÖPNV) sowie auch bezogene auf die einzelnen Kommunen dargestellt. Abschließend zu jedem Thema bzw. jedem Unterkapitel wird ein kurzes Stärken-/Schwächen-Profil aufgestellt sowie erste zentrale Handlungsansätze festgehalten. Neben den einzelnen Verkehrsträgern werden auch verkehrsmittelübergreifende Themen wie Inter- und Multimodalität, E-Mobilität und Mobilitätsmanagement mit den jeweiligen Wechselwirkungen betrachtet. Die Bestandsanalyse wird durch die Anmerkungen und Hinweise der Bürgerinnen und Bürgern aus dem 1. Bürgerforum vervollständigt.

4.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Der Fußverkehr ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart. Nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Das Zufußgehen ist dabei nicht nur umwelt-schonend und fördert die Gesundheit - der Fußverkehr ist im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern kostenfrei und somit für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen verfügbar.

Die Fußgängerfreundlichkeit einer Kommune wird dabei nicht nur anhand der für den Fußverkehr vorgesehenen Flächen bemessen, sondern auch an der Ausstattung, der Barrierefreiheit, der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit. Die Barrierefreiheit und Sicherheit der Wege sind dabei nicht nur für die klassischen Zielgruppen, wie kurz- oder langfristig mobilitätseingeschränkte Personen oder Senioren, eine Grundvoraussetzung für eine aktive und eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Auch Kinder und Jugendliche benötigen Straßenräume, in denen sie sich eigenständig bewegen, spielen und entwickeln können sowie die Teilnahme am Straßenverkehr erlernen. Zudem profitieren von ausreichend dimensionierten Fußverkehrsflächen und leicht zu querende Straßen auch alle anderen Bevölkerungsgruppen.

Ein hoher Fußverkehrsanteil ist darüber hinaus ein Indikator für Urbanität und Lebensqualität einer Kommune. So begünstigen eine hohe Passantenfrequenz und höhere Verweildauern im öffentlichen Raum den Einzelhandelsumsatz und führen zu einer höheren sozialen Sicherheit.

Dadurch sind Gehweg-, Aufenthalts- und Verweilqualitäten sowohl Teil der Fußverkehrsförderung, als auch Aspekte einer hohen straßenraumgestalterischen Qualität.

4.1.1 Mettingen

Mit der Durchführung des Fußverkehrs-Check im Jahr 2021 hat die Gemeinde Mettingen bereits eine Planungsgrundlage zur weiteren Fußverkehrsförderung gelegt. Im Rahmen des Fußverkehrs-Check wurde insbesondere in der zentralen Ortsmitte Mettingen grundsätzlich ein guter Stand des Fußverkehrsnetzes festgestellt. Der verkehrsberuhigte Ortskern bietet eine hohe Aufenthaltsqualität und ist über kurze Wege zu erreichen, deren Attraktivität für den Fußverkehr insbesondere in Richtung des Köllbachtals durch die Verkehrsberuhigung der Kardinal-von-Galen-Straße (Abbildung 6) hergestellt wurde. Im Sinne der Barrierefreiheit besteht im Zentrum Mettingens durch die erschütterungsfrei und gut beroll- und befahrbaren Klinkerstreifen – trotz der typischen Kopfsteinpflasterung – ein gutes Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen. Allerdings stellen diese barrierefreien Wege ebenfalls attraktive Fahrbahnen für den Fahrradverkehr dar. So werden diese Wege auch von Fahrradfahrende gerne genutzt, was zu einem hohen Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr führt und dem Ziel eines guten barrierefreien Angebotes entgegensteht.

Abbildung 6: Verkehrsberuhigter Ortskern in Mettingen



Clemensstraße



Kardinal-von-Galen-Straße

Quelle: Planersocietät

Entlang der Hauptverkehrsstraßen wird der Fußverkehr in Mettingen über getrennte Fuß- und Radwege geführt, häufig mit punktueller Bepflanzung in regelmäßigem Abstand zwischen Fuß- und Radweg. Durch das Wurzelwerk von Bäumen, die zwischen Geh- und Radweg gepflanzt, hebt sich an einigen Stellen die Pflasterung. Auf solche Gehwegschäden wird an einigen Stellen bereits hingewiesen, dennoch schränken sie die Befahr- und Berollbarkeit ein und können zudem insbesondere für gehbeeinträchtigte Personen oder Senioren „Stolperfallen“ darstellen. Die Gehwegbreiten entsprechen dabei häufig nicht den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) von 2,50 m (vgl. FGSV 2002). Die Geh- und Radwegoberflächen weisen in Mettingen zudem an den Hauptverkehrsstraßen nicht die notwendigen farblichen Kontraste in der Pflasterung auf, welche insbesondere für sehbeeinträchtigte Personen nur schwer zu unterscheiden sind.

Abbildung 7: Fußverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen in Mettingen



Getrennter Fuß- und Radweg an Neuenkirchener Straße Westerkappeler Straße/Ibbenbürener Straße

Quelle: Planersocietät

Insbesondere von der Hauptverkehrsstraße Recker Straße/ Bahnhofstraße/ Westerkappeler Straße (L 599) geht eine hohe Trennwirkung für den Fußverkehr aus. Ein wichtiger Durchlass bildet die Unterführung der Bahnhofstraße und Bahntrasse, die das Nahversorgungszentrum an der Geschwister-Voß-Straße mit dem Zentrum verbindet (Abbildung 8). Die Unterführung ist breit angelegt und wird sowohl von zu Fuß Gehenden als auch Radfahrenden genutzt. Weitere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen bestehen in zentrumsnähe an den signalisierten Knotenpunkten Bahnhofstraße/ Westerkappeler Straße (Abbildung 8) und Recker Straße/ Neuenkirchener Straße sowie an der Fußgänger-Lichtsignalanlage auf Höhe der Nierenburger Straße, die allerdings nur auf Anforderung für den Fußverkehr grün werden. Dieser Handlungsbedarf wurde bereits im Fußverkehrs-Check 2021 insbesondere im Rahmen der Schulwegesicherheit festgestellt.

Der zukünftige Bahnhofpunkt der Tecklenburger Nordbahn ist entsprechend des aktuellen Planungsstands zentrumsnah an der nördlichen Seite der Bahnhofsstraße vorgesehen und läge damit unweit des Nahversorgungszentrum und der aktuellen Mobilstation südlich der Bahnhofstraße (vgl. Kapitel ÖPNV und Intermodalität 4.3). Für die zukünftige fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofpunktes kann am Knoten Bahnhofstraße/ Bachstraße mit einem höheren Querungsbedarf gerechnet werden, welcher aufgrund des Umweges vsl. nicht die Unterführung zur Geschwister-Voß-Straße nutzen wird.

Im weiteren Siedlungsbereich sowie im Ortsteil Schlickelde bestehen an zentralen Zielen mit höherem Querungsbedarf, wie Freibad/ Bürgerzentrum oder Mobilstation, verschiedene Querungsmöglichkeiten, wie Mittelinseln, Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen, die allerdings nicht immer den aktuellen Standards der Barrierefreiheit entsprechen (z. B. fehlende taktile Elemente).

Abbildung 8: Zentrumsnahe Querungsmöglichkeiten der Bahnhofstraße in Mettingen



Fußgängerfurt am Knoten Westerkappeler Straße/ Ibbenbürener Straße



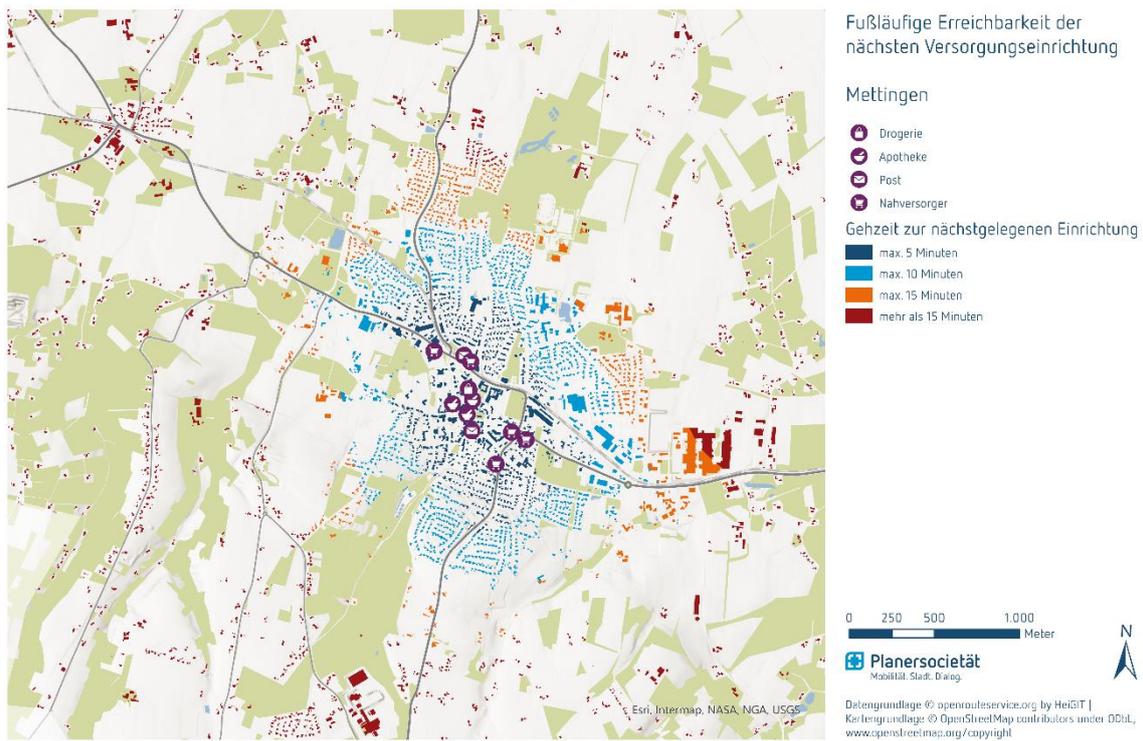
Unterführung der Bahnhofstraße (Burgstraße/ Geschwister-Voß-Straße)

Quelle: Planersocietät

Abseits der Hauptverkehrsstraßen wird der Fußverkehr auf Wohnstraßen in Tempo-30-Zonen auf Gehwegen im Seitenraum geführt, die nicht immer den Mindestbreiten der EFA entsprechen. Die Gehwegbreiten an Wohnsammelstraßen mit einer höheren Verkehrsstärke, wie z. B. die Bachstraße, weisen einen höheren Standard als auf den weiteren Wohnstraßen in Tempo-30-Zonen auf. In den weiteren verkehrsberuhigten Bereichen der Wohnwege wird zumeist im Zusammenhang einer veränderten Straßenraumbofläche auf die Anlage von gesonderten Gehwegen verzichtet.

Die Versorgungseinrichtungen liegen zentral im Siedlungsgefüge Mettingens (Abbildung 9). Für fast den gesamten Siedlungskern liegt die nächstgelegene Versorgungseinrichtung max. 15 Gehminuten entfernt. Lediglich in den nördlichen und östlichen Randlagen des Siedlungskerns sind Gehzeiten von 10 bis maximal 15 Minuten zum nächstgelegenen Nahversorger, Apotheke, Post oder Drogerie anzunehmen. Im weiteren Gemeindegebiet bzw. außerhalb des Ortskerns und im Ortsteil Schickelde bestehen aufgrund der geringen Angebotsdichte keine fußläufige Erreichbarkeit zur nächstgelegenen Versorgungseinrichtung.

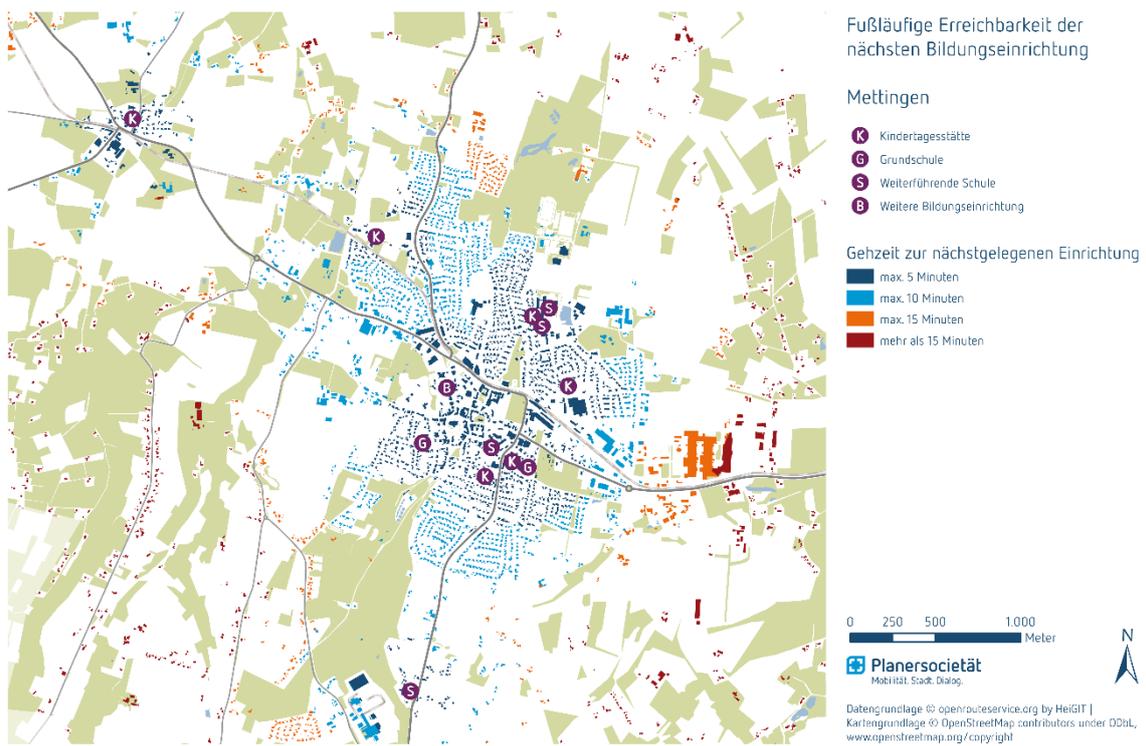
Abbildung 9: Gehzeit zur nächsten Versorgungseinrichtung in Mettingen



Die fußläufige Erreichbarkeit hat für Betreuungs- und Bildungseinrichtungen (Abbildung 10) einen besonderen Stellenwert, da diese Einrichtungen vor allem von Personen im jungen Alter aufgesucht werden. Während die weiterführenden Kardinal-von-Galen-Schulen (Realschule und Gymnasium) am Schulzentrum im Nordosten des Ortskerns einen zentralen Anlaufpunkt bilden, ist das Angebot der Kindertagesstätten, welche von aufgrund des jungen Alters besonders vulnerablen Verkehrsteilnehmenden aufgesucht werden, dezentral im Gemeindegebiet angeordnet. So besteht insbesondere in Bezug auf die Kindertagesstätten und Kindergärten eine gute fußläufige Erreichbarkeit im Ortskern sowie im Ortsteil Schickelde.

Im Bereich des Kindergartens am Berentelweg im Nordwesten des Ortskerns besteht ein hohes Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr und dem fließenden Kfz-Verkehr, da hier ein erhöhter Durchgangsverkehr festgestellt werden kann. Zur Umgehung des Knotenpunkts Neuenkirchener Straße/ Recker Straße/ Bahnhofstraße wird der Berentelweg in als Abkürzung zwischen dem Norden und Westen bzw. Ortsausgang Richtung Recke genutzt.

Abbildung 10: Gehzeit zur nächsten Bildungseinrichtung in Mettingen



Kurzfasit

- +** Zentraler Ortskern mit hoher Aufenthalts- und Verweilqualitäten
- +** Barrierefreie Wege im zentralen Ortskern
- +** Gute fußläufige Erreichbarkeiten von Versorgungs- und Bildungsrichtungen und kurze Wege zwischen Zentrum und Naherholungsgebiet Köllbachtal
- +** Unterführung an der Bahnhofsstraße mindert Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen im Zentrum und verbindet Nahversorgungszentrum und Ortsmitte
- Konfliktpotenzial mit dem Fahrradverkehr an Hauptverkehrsstraßen durch geringe Kontraste zwischen Fuß- und Radwege
- Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten entsprechen nicht immer den barrierefreien Standards
- Lichtsignalanlagen an zentralen Knotenpunkten ohne fußgängerfreundliche Ampelschaltungen
- Durchgangs- und Schleichverkehre abseits der Hauptverkehrsstraßen mit hohem Konfliktpotenzial zum Fuß- und Radverkehr

4.1.2 Recke

Das Fußverkehrsnetz in der Gemeinde Recke stellt insgesamt gute Voraussetzungen für den Fußverkehr dar. So bestehen außerorts entlang der Hauptverkehrsstraßen Fußwegeverbindungen als gemeinsam geführte Fuß- und Radwege vom Ortskern in die Ortsteile Steinbeck, Obersteinbeck und Espel. Innerorts wird der Fußverkehr in Recke an den Hauptverkehrsstraßen überwiegend über getrennte Fuß- und Radwege geführt. An baulichen Engstellen, wie z. B. an der Hopstener Straße auf Höhe des Jugendheims, wird die Fuß- und Radverkehrsführung verändert. Die Gehwegbreiten entsprechen dabei nicht immer den Standards der EFA (z. B. Hopstener Straße, Vogteistraße, Rotherthausener Straße). Insbesondere an punktuellen Engstellen mit veränderter Fuß- und Radverkehrsführung besteht Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehrsteilnehmende (z. B. Hopstener Straße, Vogteistraße).

Abbildung 11: Fußverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen in Recke



Getrennte Fuß- und Radverkehrsführung an der Hauptstraße



Veränderte Fuß- und Radverkehrsführung an Engstelle an der Hopstener Straße

Quelle: Planersocietät

Abseits der Hauptverkehrsstraßen werden die Wohnstraßen vorwiegend durch Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche erschlossen, in denen der Fußverkehr im Seitenraum oder im Mischverkehr geführt wird. Die in der EFA empfohlenen Breiten von 2,50 m werden dabei nicht immer in den Tempo-30-Zonen nicht eingehalten.

Das Fußverkehrsnetz wird in Recke durch attraktive straßenunabhängige Wege ergänzt, welche sowohl innerhalb der Wohnquartiere als auch als Anbindung in den zentralen Ortskern Abkürzungen darstellen und somit die fußläufige Erreichbarkeit erhöhen. So bestehen mehrere straßenunabhängige Wegeverbindungen zwischen dem zentralen Ortskern bzw. Marktplatz und dem Nahversorgungszentrum, Rathaus und Schulzentrum, wie die Wegeverbindung im Winkel (Abbildung 12 rechts). Mit dem Holtgrawen Pöttken und dem Stichlingspatt bestehen zudem Fuß- und Radverbindungen in die südlich der Recker Aa gelegenen Wohnquartiere und Ortsteile führen. Insbesondere dem Holtgrawen Pöttken kommt dabei als Verbindung zwischen dem Schulzentrum und der Westumgehung bzw. Bahnhofstraße insbesondere im Schülerverkehr eine wichtige Rolle zu, welche sich mit dem zukünftigen Bahnhof (an der Bahnhofstraße) voraussichtlich weiter verstärken wird (Abbildung 12 links).

Abbildung 12: Straßenunabhängige Wegeverbindungen in Recke



Holtgrawen Pöttken

Im Winkel

Quelle: Planersocietät

Der zentrale Ortskern in Recke ist verkehrsberuhigt und weist u. a. durch die historischen Fassaden der anliegenden Gebäude und der für das Zentrum spezifischen Kopfsteinpflasterung einen hohen Wiedererkennungswert auf. Die Kopfsteinpflasterung rund um den Marktplatz wird durch eine glattere bzw. besser beroll- oder befahrbare Pflasterung unterbrochen. Allerdings sind Marktplatz und anliegende Bereiche deutlich vom ruhenden Kfz-Verkehr geprägt, welcher die Aufenthaltsqualität schmälert (Abbildung 13 rechts). Durch bauliche Hindernisse (Poller) wird die Hauptstraße verkehrsberuhigt bietet damit eine erhöhte Aufenthalts- und Verweilqualität.

Abbildung 13: Verkehrsberuhigter Ortskern in Recke



Marktplatz

Hauptstraße

Quelle: Planersocietät

An den Hauptverkehrsstraßen bestehen sowohl im Ortskern als auch in den Ortsteilen an hochfrequentierten Zielen und Einrichtungen, wie an den Nahversorgern, Kindergärten und am Schulzentrum, Querungsanlagen. Dabei handelt es sich häufig um Mittellinseln (Abbildung 14). An zentralen Anlaufpunkten und wichtigen Wegeverbindungen sind die Querungsanlagen auch signalisiert (Fußgänger-Lichtsignalanlage) oder haben als Fußgängerüberweg Vorrang vor dem Kfz-Verkehr. Die Barrierefreiheit an Querungsanlagen entspricht dabei in den meisten Situationen nicht dem aktuellen Standard (z. B. fehlende taktile Elemente). Fehlende Querungsmöglichkeiten bzw. eine Hauptverkehrsstraße mit hoher Barrierewirkung kann zentral im Ort an der Poststraße festgestellt werden (Abbildung 14 rechts). Sowohl beim der Einmündungsbereich an der Vogteistraße als auch

an der Rothertshausener Straße besteht für den Fußverkehr eine schwierige Querungssituation. Der Fußverkehr hat hier keinen Vorrang gegenüber dem aus der Poststraße in die Vorfahrtsstraße einbiegenden Verkehr und der Straßenquerschnitt liegt jeweils bei rund 14 m. Insbesondere vor dem Hintergrund des großen Straßenquerschnitts, der Verkehrsstärke und der anliegenden wichtigen Bushaltestelle Poststraße besteht hier ein hohes Konfliktpotenzial mit dem Kfz-Verkehr.

Abbildung 14: Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen in Recke



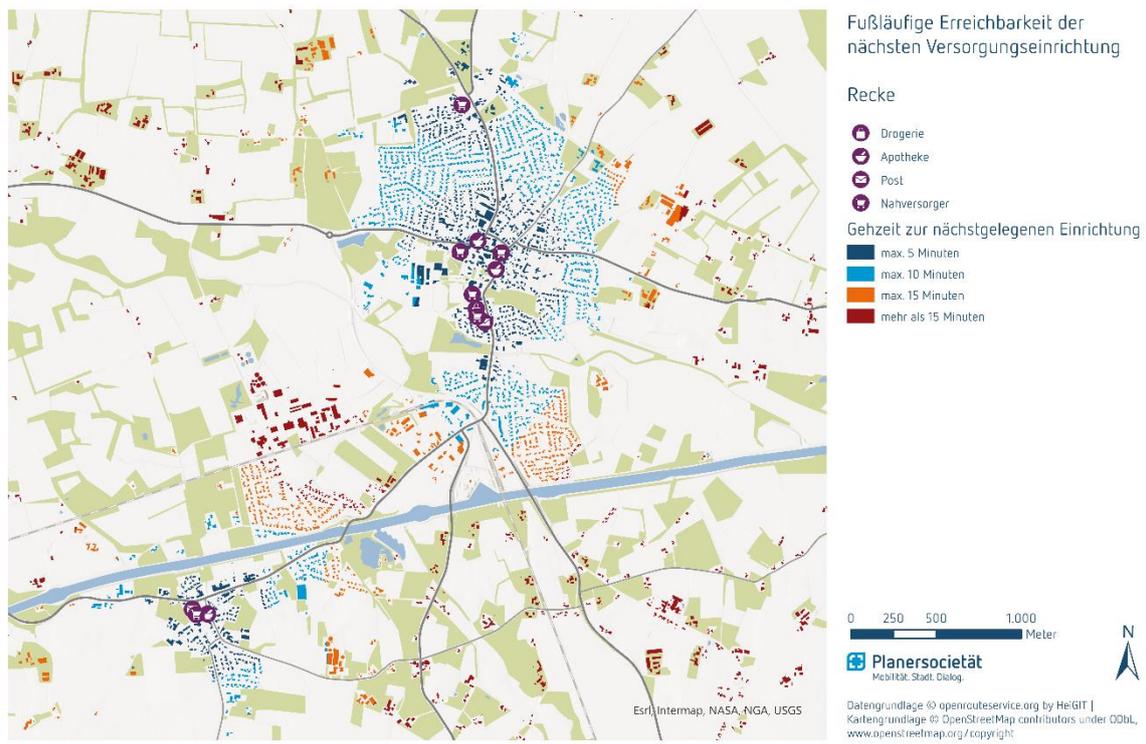
Mittelinsel an Hauptstraße

Poststraße

Quelle: Planersocietät

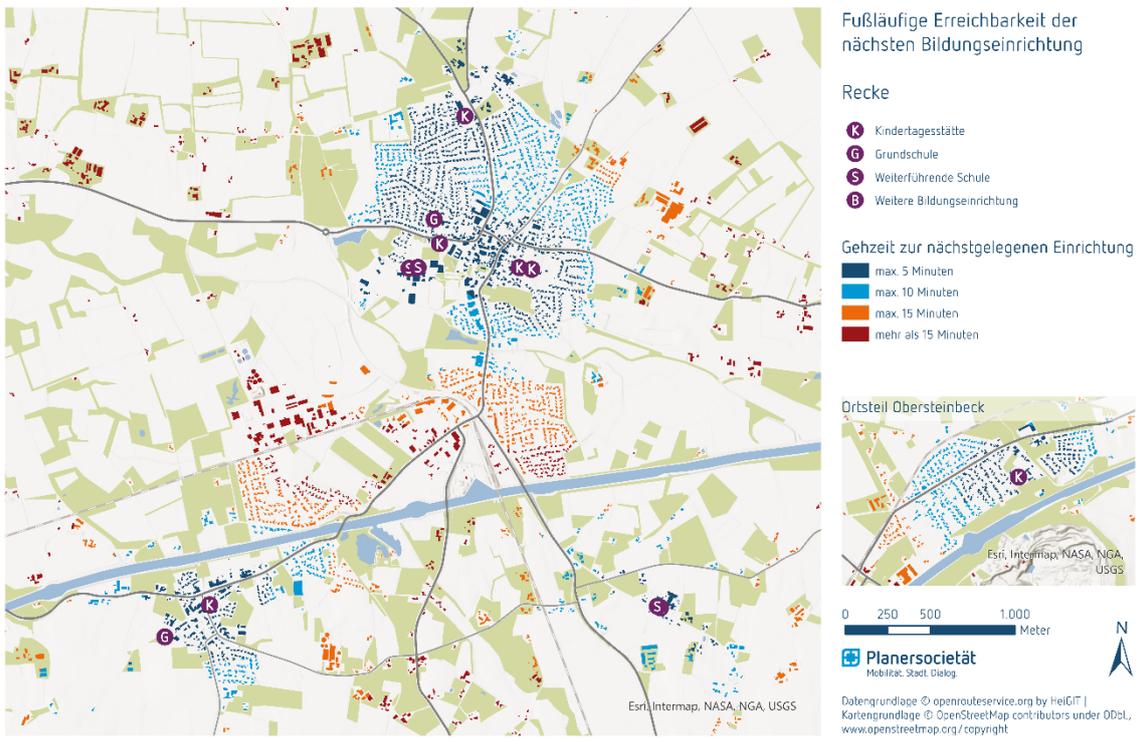
Hinsichtlich der fußläufigen Erreichbarkeit zu den Versorgungseinrichtungen in Recke beträgt fast im gesamten Siedlungsraum die Gehzeit zum nächsten Nahversorger, Drogerie oder Apotheke maximal 10 Minuten. Lediglich in dem südlichen Wohnquartier Stichlinge liegt die Gehzeit vorwiegend zwischen 10 und 15 Minuten. Sowohl der Ortsteil Steinbeck als auch Obersteinbeck verfügen über mindestens einem Nahversorger, sodass auch hier fußläufige Erreichbarkeiten einer Versorgungseinrichtung bestehen. Im Ortsteil Espel sowie in den weiteren Bauernschaften besteht aufgrund des geringen bzw. keinem Versorgungsangebot keine fußläufige Erreichbarkeit. Insbesondere hier sind die Anwohnenden auf die Nutzung anderer Verkehrsmittel angewiesen.

Abbildung 15: Gehzeit zur nächsten Versorgungseinrichtung in Recke



Die fußläufige Erreichbarkeit der Betreuungs- und Bildungsangebote in Recke ist vergleichbar zur Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen. So bestehen im nördlichen Teil des Ortskerns gute fußläufige Erreichbarkeiten mit maximal 10 Minuten Gehzeit zur nächsten Bildungseinrichtung und lediglich im südlichen Siedlung Stichlinge sind längere Gehzeiten zur nächsten und Betreuungs- und Bildungseinrichtung mehr als 10 Minuten anzunehmen. Während die weiterführenden Schulen in Recke gebündelt am Schulzentrum im Ortskern liegen, sind die Kindergärten und Kindertagesstätten im Gemeindegebiet verteilt. So bestehen auch in den Ortsteilen Steinbeck und Obersteinbeck fußläufige Erreichbarkeiten zum Kindergarten. Im Ortsteil Espel sind Kinder, Schülerinnen und Schüler besteht keine fußläufige Erreichbarkeit zur nächsten Bildungseinrichtung.

Abbildung 16: Gehzeit zur nächsten Bildungseinrichtung in Recke



Kurzfasit

- ⊕ Attraktive Fußwegeverbindungen über straßenunabhängige Geh- und Radwege innerhalb der Quartiere, ins Zentrum und zum Schulzentrum (z. B. Bürgerpark, Stichlingspatt, Holtgrawen Pöttken - wichtige Verbindungsachse im Schülerverkehr und zum zukünftigen Bahnhof)
- ⊕ Querungsmöglichkeiten an zentralen Zielen und Schulwegverbindungen auch in den Ortsteilen Obersteinbeck, Steinbeck und Espel vorhanden
- ⊕ Attraktive Fußwegeverbindung insbesondere für den Freizeitverkehr entlang des Mittellandkanals verbindet die Ortsteile
- ⊖ Barrierewirkungen der Hauptverkehrsstraßen für den Fußverkehr insbesondere an der Poststraße
- ⊖ Querungsmöglichkeiten entsprechen nicht immer den aktuellen Standards der Barrierefreiheit (fehlende taktile Elemente)
- ⊖ Vorwiegend innerorts getrennte Fuß- und Radwegführungen teilweise mit untermaßigen Gehwegbreiten (z. B. Vogteistraße und Hopstener Straße), die zu insbesondere an Engstellen Konfliktpotenzial mit dem Fahrradverkehr aufweisen
- ⊖ Zentrale Ortsmitte vom ruhenden Kfz-Verkehr geprägt

4.1.3 Westerkappeln

Analog zur Fußverkehrsinfrastruktur in Recke und Mettingen bestehen im Gemeindegebiet der Gemeinde Westerkappeln entlang der Hauptverkehrsstraßen außerorts Fußwegeverbindungen über die gemeinsam geführten Fuß- und Radwege. Innerorts hingegen bestehen andere Fußverkehrsvoraussetzungen als in den Gemeinden Mettingen und Recke.

Die Fußverkehrsinfrastruktur an den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen umfasst zumeist Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind. Dabei entsprechen die Gehwegbreiten häufig nicht der in der EFA empfehlenden Gehwegbreite von 2,50 m. Dort wo die Gehwegbreite es zulässt wird ebenfalls der Fahrradverkehr im Seitenraum als gemeinsamer Fuß- und Radweg geführt. An den Hauptverkehrsstraßen und insbesondere an der Osnabrücker Straße und Am Dönhof – mit den sehr hohen Verkehrsstärken - besteht aufgrund geringer Gehwegbreiten ein hohes Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Fahrradverkehr. Abseits der Hauptverkehrsstraßen sind vorwiegend Tempo-30-Zonen vorhanden, in denen der Fußverkehr über Gehwege geführt wird. Auch hier entsprechen die Gehwegbreiten nicht immer den Empfehlungen der EFA.

Abbildung 17: Fußverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen in Westerkappeln



Am Dönhof

Heerstraße

Quelle: Planersocietät

Innerhalb der Siedlung Hollenbergs Hügel/ Ortfeld und dem Ortsteil Velppe bestehen Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche mit Gehwegen oder als Mischverkehr angelegte Verkehrsflächen. Allerdings bestehen außerhalb der Siedlung bzw. des Ortsteils, aufgrund fehlender Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen sowohl an der Ibbenbürener Straße, Rabenstraße oder Laggenbecker Straße, Lücken im Fußverkehrsnetz und damit auch keine direkte Fußwegeverbindung zwischen Hollenbergs Hügel/ Ortfeld und Velppe.

Der historische Ortskern in Westerkappeln besteht aus den verkehrsberuhigten Bereichen der Großen Straße, Kreuzstraße und Bahnhofsstraße, die als Einbahnstraße um den zentralen Kirchplatz führen. Der Ortskern zeichnet sich dabei durch die schmalen Straßenquerschnitte der verkehrsberuhigten Bereiche aus, wodurch insbesondere der fließende und ruhende Kfz-Verkehr im Konflikt mit dem Fuß- und Radverkehr steht. Wie in den Ortsmitten von Mettingen und Recke verfügt der Ortskern in weiten Teilen über eine Kopfsteinpflasterung, die an den Randbereichen der Straßen durch eine niveaugleiche glatte und gut befahr- bzw. berollbare Pflasterung abgeschlossen wird. Allerdings erzwingen Auslagen, Kundenstopper oder Pflanzkübel der

anliegenden Geschäfte punktuell Ausweichen von dieser besser befahr- bzw. berollbaren Pflasterung auf die schwerer befahrbare Kopfsteinpflasterung.

Abbildung 18: Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen in Westerkappeln



Große Straße

Kreuzstraße

Quelle: Planersocietät

Die stark befahrene Osnabrücker Straße weist eine deutliche Trennwirkung im Siedlungsgefüge auf. Allerdings kann die Osnabrücker Straße bereits an mehreren Punkten an signalisierten Knoten und Fußgänger-Lichtsignalanlagen überquert werden. Die Trennwirkung wird dadurch an wichtigen Zielen und hoch frequentierten Einrichtungen, wie z. B. das Schulzentrum, gemindert. Auch im weiteren Siedlungsgebiet bestehen an den Hauptverkehrsstraßen bereits Querungsanlagen, wie Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege oder Mittelinseln. Diese entsprechen aber nicht immer den aktuellen barrierefreien Standards (Abbildung 19 links). Erste Ansätze zur Umsetzung einer barrierefreien Gestaltung von Querungsanlagen sind jedoch erkennbar: Vor allem an Knotenpunkten wird augenscheinlich im Zuge von anstehenden Bauarbeiten eine barrierefreie Gestaltung integriert, wie z. B. der Knoten Osnabrücker Straße/ Am Königsteich (Abbildung 19 rechts).

Abbildung 19: Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen in Westerkappeln



Knoten am Dönhof/ Große Straße/ Wilhelmshöhe/
Osnabrücker Straße

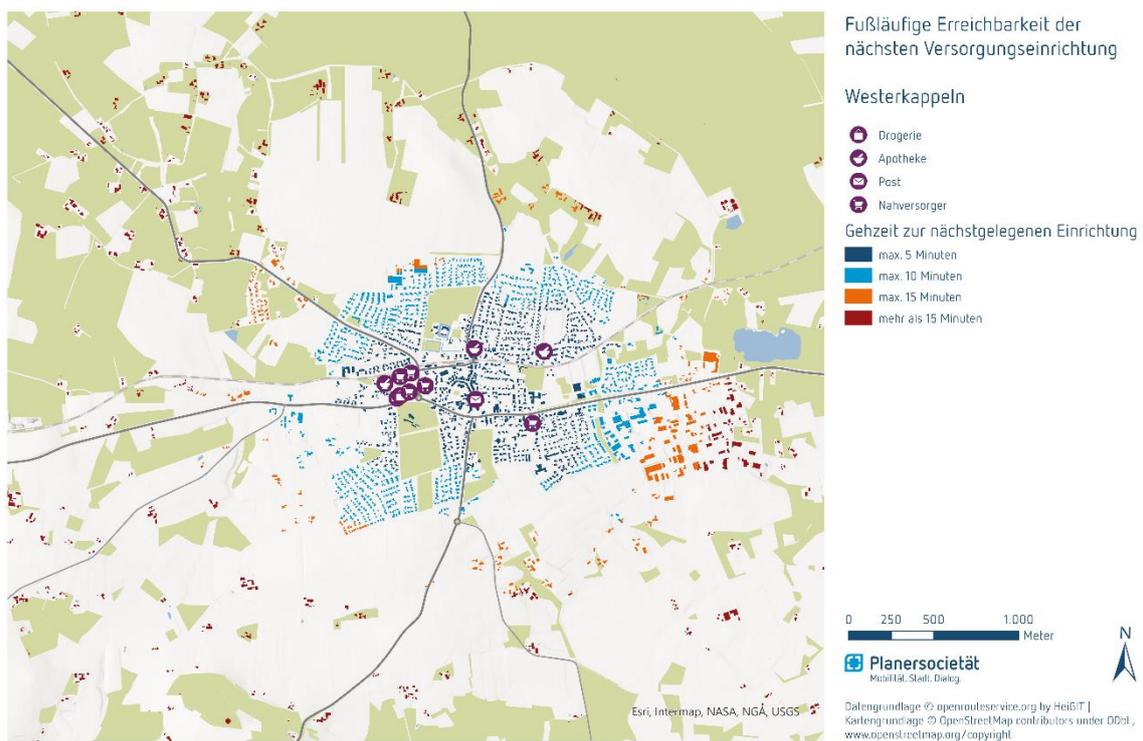
Umgestalteter Knoten Am Königsteich/ Osnabrücker Straße

Quelle: Planersocietät

Mit dem Cappel Carré verfügt die Gemeinden Westerkappeln einen zentralen Anlaufpunkt für Versorgungswege und Erledigungen. Dieses Nahversorgungszentrums an der Heerstraße/ Mettinger Straße umfassen u. a. Drogerie, Post, Apotheke und mehrere Supermärkte bzw. Nahversorger. Abseits des Cappel Carrés liegt weiter östlich an der Osnabrücker Straße ein weiterer Nahversorger und weitere Apotheken liegen im Nordosten des Siedlungsgebiets. Insgesamt kann somit für den Ortskerne eine gute fußläufige Erreichbarkeit zur nächstgelegenen Versorgungseinrichtung mit Gehzeiten bis zu max. 10 Minuten festgestellt werden, allerdings ist hierbei darauf hinzuweisen, sich die Gehzeiten insbesondere im Nordosten auf die dort verorteten Apotheken beziehen. Im Ortsteil Velpe und der Siedlung Hollenbergs Hügel sowie der weiteren Bauernschaften ist die fußläufige Erreichbarkeit zur nächstgelegenen Versorgungseinrichtung hingegen nicht gegeben, wodurch diese Ortslagen auf die Nutzung anderer Verkehrsmittel angewiesen sind.

Der zukünftige Bahnhofpunkt der Tecklenburger Nordbahn ist entsprechend des aktuellen Planungsstands zentrumsnah an der Alte Poststraße nördlich des historischen Ortskerns vorgesehen und liegt damit unweit des Cappel Carré (vgl. Kapitel 4.3). Durch die zentrale Lage bestünde somit für den Großteil des Siedlungsgefüges Westerkappeln eine gute zukünftige fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofpunktes.

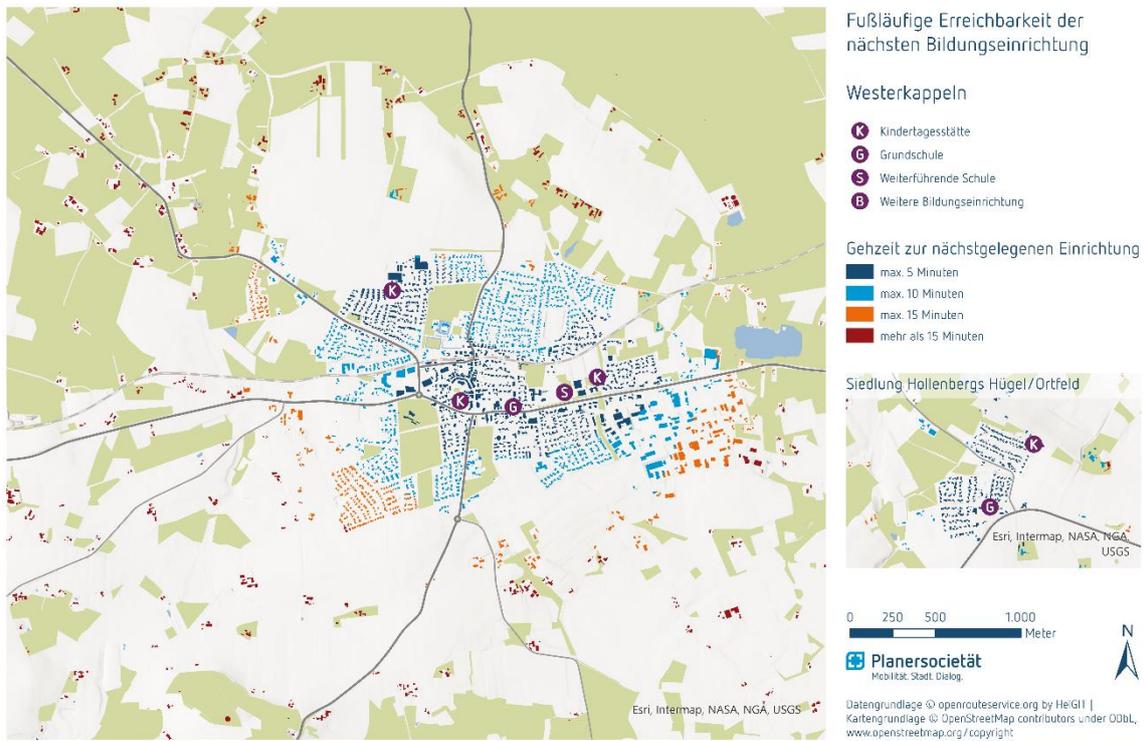
Abbildung 20: Gehzeit zur nächsten Versorgungseinrichtung in Westerkappeln



Die fußläufige Erreichbarkeit der nächstgelegenen Bildungseinrichtung liegt im Großteil des Ortskerns von Westerkappeln bei max. 10 Minuten Gehzeit. Lediglich im Südwesten sind Gehzeiten von bis zu 15 Minuten anzunehmen. Ähnlich zu den Gemeinden Recke und Mettingen, verfügt die Gemeinde Westerkappeln über mehrere im Siedlungsgefüge verteilte Kindergärten, während die weiterführende Schule oder Schulen im Ortskern als Schulzentrum einen zentralen Anlaufpunkt bilden. Anders als bei der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen sind in der

Siedlung Hollenbergs Hügel/ Ortfeld durch die dortige Kindertagesstätte und Grundschule für Kinder und Grundschülerinnen und -schüler die nächste Betreuungs- und Bildungseinrichtung in sehr guter fußläufiger Erreichbarkeit. Im Ortsteil Velpo und den weiteren Bauernschaften kann keine fußläufige Erreichbarkeit zur nächsten Bildungseinrichtung angenommen werden.

Abbildung 21: Gehzeit zur nächsten Bildungseinrichtung in Westerkappeln



Kurzfasit

- +** Mehrere signalisierte Querungsanlagen an der Osnabrücker Straße mindern die Trennwirkung der Hauptverkehrsstraße ab
- +** Bei Umgestaltungen von Knotenpunkten und Straßenräumen werden aktuellen Standards der Barrierefreiheit bereits umgesetzt
- +** Kirchplatz mit hoher Aufenthaltsqualität, Verweil- und Spielelementen
- Geringe Gehwegbreiten und fehlende Radwege führen zu einem hohen Konfliktpotenzial an den Hauptverkehrsstraßen zwischen Fuß- und Fahrradverkehr (z. B. Osnabrücker Straße, Heerstraße)
- Historischer Ortskern mit wenig Verweilflächen (z. B. Große Straße, Kreuzstraße) und bestehenden Konfliktpotenzial zwischen Nahmobilität und dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr
- Fehlende Fußwegeverbindungen zwischen Velpo und Hollenbergs Hügel/ Ortfeld und dem Ortskern Westerkappeln

4.2 Fahrradverkehr

Das Fahrradfahren liegt national wie international immer mehr im Trend und stellt eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart für fast alle Bevölkerungsgruppen dar. Als Teil des Münsterlands kommt in den Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln dem Fahrradverkehr üblicherweise eine hohe Bedeutung zu und hat sich bereits als ein viel genutztes Verkehrsmittel durchgesetzt.

Insbesondere vor dem Hintergrund des Marktbooms von Elektrofahrrädern nimmt der Fahrradverkehr auch auf längeren Wegen zwischen den Gemeinden wachsenden Stellenwert ein. Auf dieser interkommunalen Ebene besteht mit dem Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt bereits einen konzeptionellen Rahmen für den Radverkehr außerhalb der geschlossenen Ortschaften in den Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln.

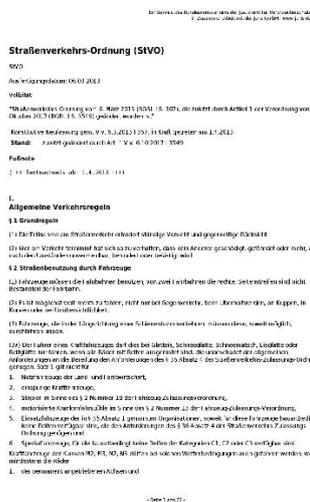
Für die Zustandsanalyse der Radverkehrssituation werden deshalb zunächst die Radverkehrsinfrastrukturen außerorts gemeinsam für alle drei Gemeinden betrachtet und anschließend gemeinde-spezifisch die innerörtliche Radverkehrsinfrastruktur betrachtet.

4.2.1 Grundlagen zu Infrastrukturen für den Radverkehr

In der Vergangenheit wurde das zentrale Augenmerk in der Verkehrsplanung häufig auf die Beschleunigung des Autos gelegt. Die Straßen wurden weitestgehend vom Radverkehr freigehalten, dieser wurde gemeinsam mit Fußgängern auf die Restflächen verdrängt – häufig mit dem Verweis auf die Sicherheit der Radfahrer.

Standards der Infrastruktur – StVO und ERA

Neben den in der StVO und deren Verwaltungsvorschrift formulierten Standards sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der FGSV aus dem Jahr 2010 ein Grundlagenwerk, auf das auch in der StVO verwiesen wird.



Die FGSV veröffentlichte im Jahr 2010 die aktuelle Fassung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA). In diesem Grundlagen-Werk werden auf Basis der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse Empfehlungen für die Gestaltung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur gegeben, die ein zügiges Vorankommen gewährleistet. Die ERA ist nicht mit einer gesetzlichen Verordnung gleichzusetzen, in der VwV-StVO wird jedoch ausdrücklich auf deren Berücksichtigung bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen hingewiesen. Die Festlegungen haben sich zu einem informellen Ausbaustandard entwickelt.

Ausreichend breite Radwege, die sichere Gestaltung von Knotenpunkten, weite Kurvenradien, ein rutschfester Belag sowie die Vermeidung von Absperrpfosten, Umlaufsperrern und Treppen sind wichtige Aspekte einer fahrradfreundlichen Infrastruktur, die in der ERA (FGSV 2010) abgebildet werden.

Mögliche Führungsformen im Längsverkehr

Laut Gesetz gehören Radfahrende auf die Straße und auch eine Vielzahl von Studien hat belegt, dass die Sicherheit für den Radverkehr bei Fahrbahnführungen höher ist – insbesondere in Knotenpunktbereichen.

Gerade vor dem Hintergrund der Pedelecs und den damit erhöhten Geschwindigkeiten von Radfahrenden wird es zukünftig notwendig sein, eine bessere Trennung zwischen Radverkehr und Fußverkehr und damit Vorteile für beide Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Nutzen Radfahrende Infrastrukturen auf der Fahrbahn, ist das Konfliktpotenzial reduziert und Radfahrende kommen schneller voran. Für den Komfort und die Sicherheit der Radfahrenden ergeben sich so weitere Vorteile:

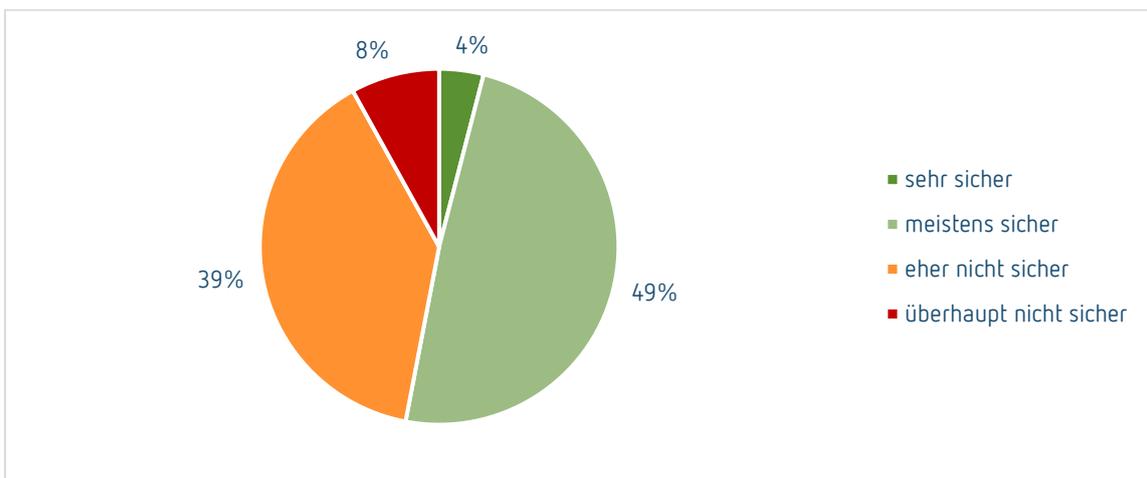
- Radfahrende fahren seltener in die falsche Fahrtrichtung.
- Fahrradfahrer sind für Autofahrer besser zu sehen, besonders an Kreuzungen und Zufahrten, wo es häufig zu Unfällen kommt.
- In Knotenpunkten können Radfahrende mit dem Kfz-Verkehr oder separat signalisiert werden.
- Bei Radfahrstreifen (teilweise auch bei Schutzstreifen) können Radfahrende in Knotenpunkten an wartenden Fahrzeugen vorbeifahren und so den toten Winkel der Autofahrer:innen verlassen.

Gleichzeitig ist jedoch auch zu beachten, dass fast die Hälfte aller Radfahrende sich im Straßenverkehr grundsätzlich (eher) unsicher fühlt¹. Die am häufigsten genannten Gründe hierfür sind fehlende separate Radwege sowie zu viel Kfz-Verkehr².

1 Vgl. Fahrradmonitor 2017

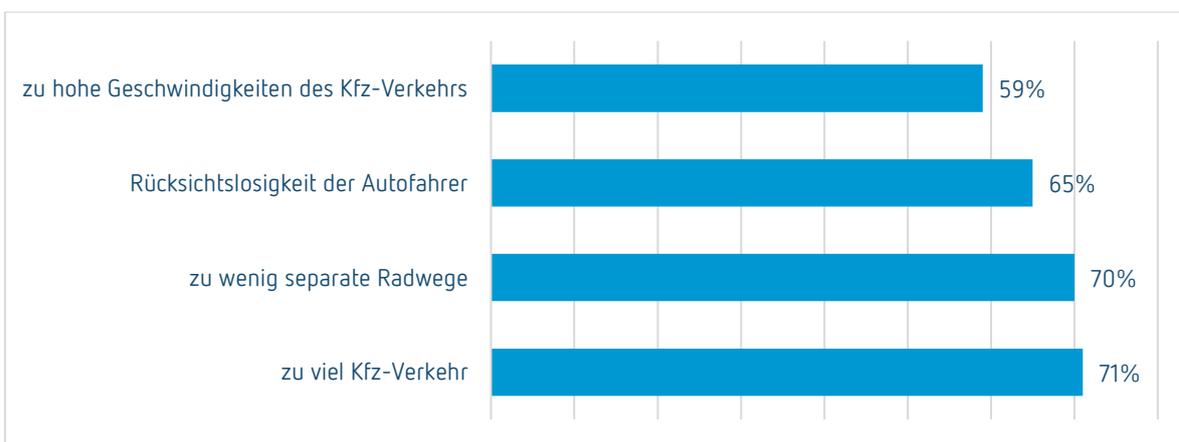
2 Vgl. Fahrradmonitor 2017

Abbildung 22: Subjektives Sicherheitsempfinden von Radfahrenden im Straßenverkehr



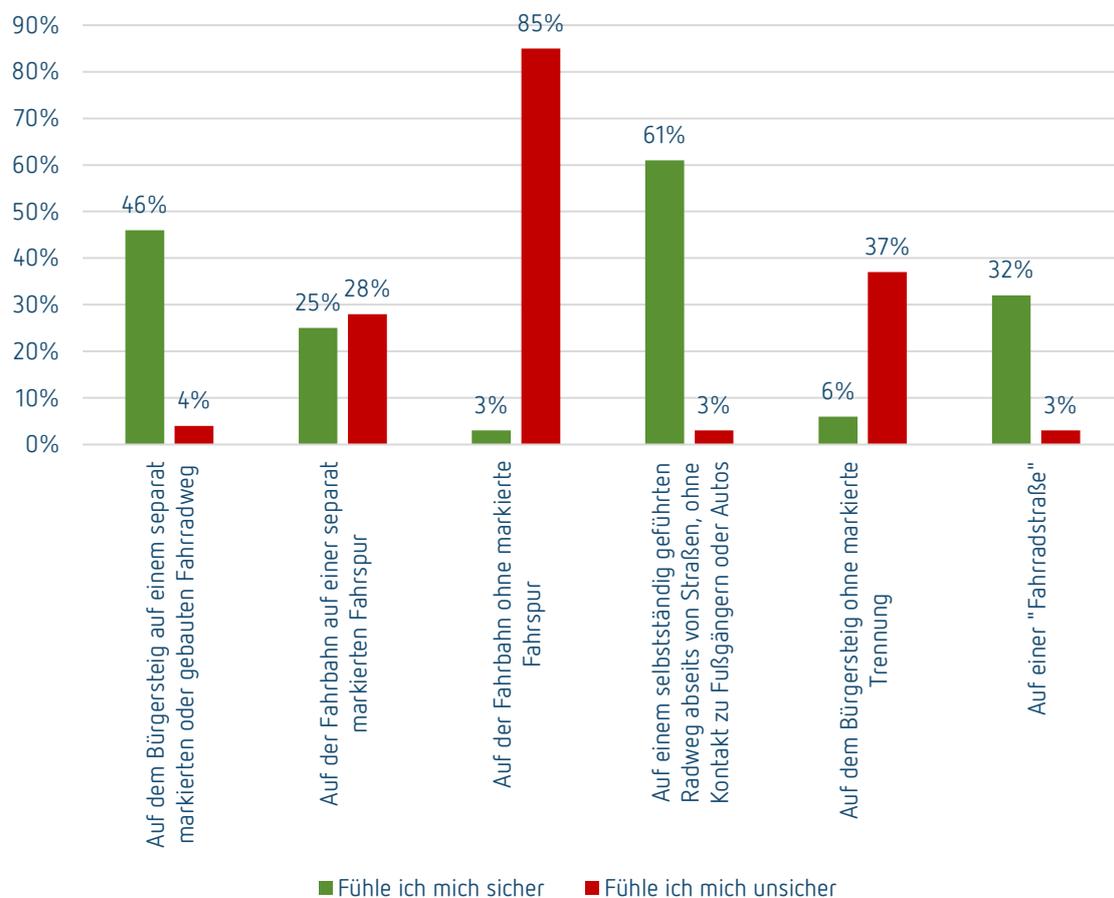
Quelle: eigene Darstellung nach Fahrrad-Monitor Deutschland 2017

Abbildung 23: Ursachen für das fehlende subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrenden im Straßenverkehr



Quelle: eigene Darstellung nach Fahrrad-Monitor Deutschland 2017

Am sichersten fühlen Radfahrende sich ,auf einem selbstständig geführten Radweg abseits von Straßen, ohne Kontakt zu Fußgängern oder Autos' sowie ,auf dem Bürgersteig auf einem separat markierten oder gebauten Fahrradweg'

Abbildung 24: Sicherheitsgefühl von Radfahrern in Abhängigkeit der Infrastruktur³

Quelle: eigene Darstellung nach Fahrrad-Monitor Deutschland 2017

Vor diesem Hintergrund ist im Rahmen der Radverkehrsplanung insbesondere die Konzeption der Maßnahmen zu durchdenken und die Verhältnisse vor Ort zu berücksichtigen. Das subjektive Sicherheitsempfinden sollte bei allen Radfahrenden hoch sein – einen Beitrag können hier auch kommunikative Maßnahmen zur Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtnahme leisten.

4.2.2 Anordnung der Radwegebenutzungspflicht

Ausgangslage und Radverkehrsnovelle der StVO 1997

In der Vergangenheit lag das zentrale Augenmerk der Verkehrsplanung vor allem auf der Beschleunigung des motorisierten Verkehrs. Das Fahrrad wurde mit dem Beginn der Massenmotorisierung in der Nachkriegszeit in Deutschland weitestgehend von den Fahrbahnen ferngehalten bzw. gemeinsam mit den zu Fuß Gehenden auf die Restflächen verdrängt. Häufig wurde dabei die Sicherheit der Radfahrenden als zentrales Motiv der Verdrängung in den Seitenraum genannt, ohne empirische Belege für einen Sicherheitsgewinn vorweisen zu können. Mit der sogenannten Radverkehrsnovelle (*StVO-Novelle 1997*) hat der Bundesgesetzgeber diese Vorgehensweise

³ „Nennen Sie mir bitte bis zu zwei Wegarten, auf denen Sie sich mit dem Fahrrad am sichersten / unsichersten fühlen.“

grundsätzlich umgekehrt und die Fahrbahnbenutzung durch Fahrräder zum Regelfall gemacht: „Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen“⁴. Die verpflichtende Benutzung von vorhandenen Radwegen ist seit dem 01.01.1998 nur noch in Einzelfällen und nach Anordnung vorgesehen: „Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist“⁵. Die Kernidee der Novelle war, dass sich häufig Konflikte bzw. Zusammenstöße zwischen Radfahrenden und dem motorisierten Verkehr ereignen, wenn sich Radfahrende im Seitenraum bewegen (z. B. auf Radwegen). Dadurch sind Radfahrende zwar im Längsverkehr (Überholen durch Kfz etc.) gut geschützt, jedoch steigt das Unfallrisiko an Einfahrten, Einmündungen und Kreuzungen stark an, weil Radfahrende durch den Kfz-Verkehr hier nicht ausreichend wahrgenommen werden. So kommen Studien zu der Erkenntnis⁶, dass das Radfahren auf der Fahrbahn sicherer ist, verglichen mit den aktuell vorhandenen Radwegen geringer Qualität. Eine mögliche Erklärung für diese Forschungsergebnisse liegt darin, dass Radfahrende auf der Fahrbahn stets im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs geführt werden, und mögliche Konflikte deutlich verringert werden. An Relevanz gewinnt die Führung auf der Fahrbahn zudem durch die steigende Geschwindigkeit des Radverkehrs z. B. durch Pedelecs, weil diese Geschwindigkeiten auf den vorhandenen Radwegen nicht sicher gefahren werden können (Wegeföhrung, Oberflächenqualität, Sichtbeziehungen). Ebenso sprechen Nutzungskonflikte zwischen dem Fußverkehr und dem schnellen Radverkehr für eine Führungsmöglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn.

BVerwG Entscheidung 2010

Im Sinne der oben genannten Leitlinien der StVO-Novelle von 1997 fälltte das Bundesverwaltungsgericht 2010 ein Grundsatzurteil zur Radwegebenutzungspflicht. Das BVerwG entschied: „Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt“⁷. Verwiesen wird dabei auf § 45 Abs. 9 StVO. In der VwV-StVO wird zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO präzisiert: „Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.“ Darüber hinaus ist gemäß § 45 Abs. 1c StVO die Anordnung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen in Tempo 30 Zonen generell unzulässig. Die BVerwG-Entscheidung unterstreicht die Aussage der StVO, dass das Radfahren auf der Fahrbahn die Regel ist, wenn keine qualifizierte Gefahrenlage vorliegt bzw. nachgewiesen werden kann. Die Anordnung einer Benutzungspflicht ist gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung nur zulässig, wenn eine für den Radweg bestimmte Verkehrsfläche (baulicher Radweg oder Radfahrstreifen; gemeinsam nutzbarer Gehweg) in ausreichender Breite vorhanden ist oder angelegt werden kann, die Nutzung des Radweges zumutbar und die Linienführung eindeutig ist⁸.

4 § 2 Abs. 1 StVO

5 § 2 Abs. 4 StVO

6 Hierzu können Berichte der Bundesanstalt für Straßen und das aktuelle Positionspapier (07/2017) der Unfallforschung der Versicherer herangezogen werden.

7 Bundesverwaltungsgerichtsurteil BVerwG 3 C 42.09

8 vgl. S. 16 VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO

StVO-Novelle 2016

Mit der Novellierung der StVO im Jahr 2016 wurden die oben genannten Voraussetzungen für die Anordnung der Benutzungspflicht für zwei spezifische Bereiche wieder abgeschafft. Benutzungspflichtige Radwege außerorts und benutzungspflichtige Radfahrstreifen innerorts dürfen demnach auch angeordnet werden, wenn keine besondere Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 S. 3 StVO vorliegt. Begründet wird dies damit, dass aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (bis zu 100 km/h) außerhalb geschlossener Ortschaften eine generelle Gefahr vorliegt, die eine Trennung des Rad- und Kfz-Verkehrs nötig macht⁹. Innerorts ist das Anlegen von benutzungspflichtigen Radfahrstreifen generell und ohne konkrete Gefahrenlage zulässig¹⁰. Der Gesetzgeber geht hier davon aus, dass ein solcher Radfahrstreifen eine Mindestbreite von 1,50 m aufweist¹¹.

Sollen neben benutzungspflichtigen Radwegen außerorts oder innerörtlichen Radfahrstreifen einzelne Wege von einer Kommune als benutzungspflichtig ausgewiesen werden und erfüllen diese die baulichen Voraussetzungen, können grundsätzlich drei Arten von benutzungspflichtigen Infrastrukturelementen genutzt werden (vgl. Abbildung 25). Die baulichen Voraussetzungen der Breite sowie die besondere Gefahrenlage sind dann zu erfüllen.

Weder in der Straßenverkehrsordnung (StVO) noch in der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) sind Hinweise dazu zu finden, wie sich die besondere Gefahrenlage darstellt. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) gibt erste Anhaltspunkte, wann von einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr abzusehen ist: Die Verkehrsstärke der Kraftfahrzeuge, die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie die Fahrbahnbreite spielen eine besondere Rolle¹². Auch die Auswertung von Unfällen kann dafür ausschlaggebend sein, einen benutzungspflichtigen Radweg auszuweisen. Die Gefahrenlage kann demnach nur auf Grundlage aktueller, ortsspezifischer Verkehrserhebungen ermittelt werden. Im Folgenden wird für die Hinweise zur Einschätzung der Gefahrenlage auf einen Leitfaden der Stadt Mainz zurückgegriffen, der Kriterien der verschiedenen Regelwerke für das Gefährdungspotenzial zusammenstellt¹³:

- Kfz-Belastung und zulässige Höchstgeschwindigkeit | Belastungsbereiche¹⁴
Die Kombination aus Kfz-Belastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Spurigigkeit der Fahrbahn kann erste Anhaltspunkte für das Gefahrenpotenzial für Radfahrer auf einem Straßenabschnitt verdeutlichen. Die FGSV hat hierfür Belastungsbereiche definiert und spezifische Führungsformen empfohlen.

9 vgl. § 45 Abs. 9 S. 3 und BGBl Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung 2016

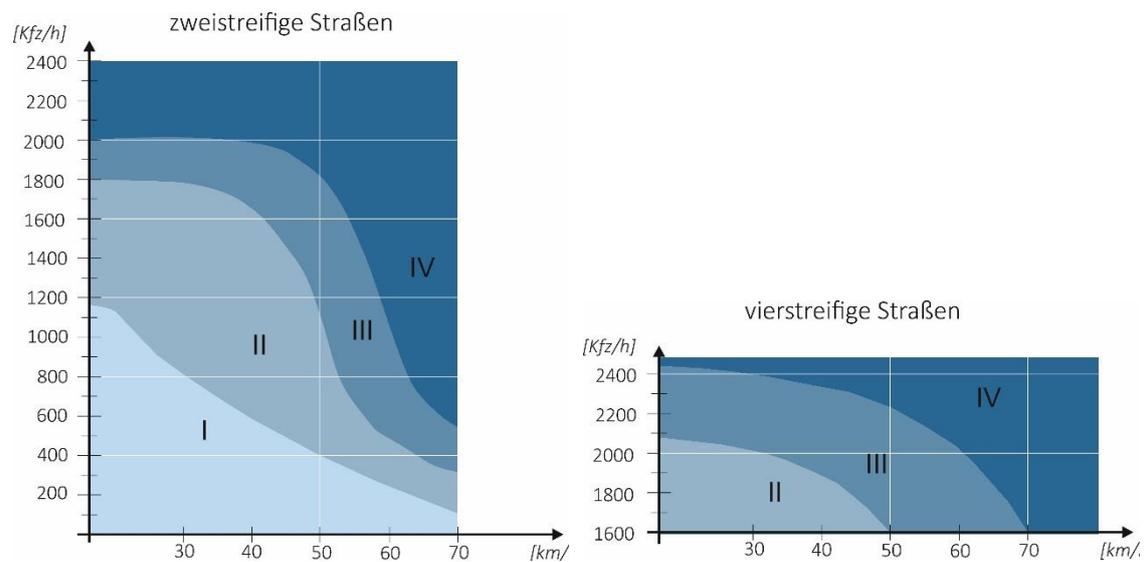
10 vgl. ebd.

11 vgl. ebd.

12 vgl. FGSV/ERA (2010)

13 vgl. Klöpfer (2011)

14 vgl. FGSV (2010)

Abbildung 25: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA (FGSV 2010)¹⁵

Quelle: Eigene Darstellung nach ERA (FGSV 2010)

- Belastungsbereich I** Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Benutzungspflichtige Radwege sind nicht zulässig.
- Belastungsbereich II** Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Alternative Angebote (anderer Radweg, Gehweg „Radfahrer frei“) sind empfohlen.
- Belastungsbereich III** Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist notwendig. In günstigen Fällen (geringes Schwerverkehrsaufkommen, übersichtliche Linienführung) kann auch eine nicht benutzungspflichtige Führungsform in Frage kommen.
- Belastungsbereich IV** Rad- und motorisierter Verkehr sind durch benutzungspflichtige Radwege zu trennen.

▪ Unfallzahlen¹⁶

Gab es fünf gleichartige Unfälle in einem Jahr oder fünf Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren bzw. drei Unfälle mit schwerem Personenschaden auf demselben Streckenabschnitt, so ist die Gefahrenlage zu hoch, um die Fahrbahn freizugeben. Hierbei handelt es sich um Unfallhäufungsstellen, welche bei der Analyse und Maßnahmenentwicklung speziell betrachtet werden.

¹⁵ Lesehilfe: Bei einer Straße mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist die Führung des Radverkehrs auf der Straße im Mischverkehr (Belastungsbereich I) unproblematisch, solange die Belastung nicht über 700 Kfz/ Stunde liegt. Von einem benutzungspflichtigen Radweg ist somit abzusehen.

¹⁶ vgl. FGSV (2003)

„Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht [...] erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen“¹⁷. Die Anordnung einer Benutzungspflicht ist demnach weiter nur zulässig, wenn eine für den Radweg bestimmte Verkehrsfläche (baulicher Radweg oder Radfahrstreifen; gemeinsam nutzbarer Gehweg) vorhanden ist oder angelegt werden kann, die Nutzung des Radweges zumutbar und die Linienführung eindeutig ist¹⁸.

Von den in der VwV-StVO festgeschriebenen Mindestmaßen kann nur „ausnahmsweise und nach sorgfältiger Prüfung“¹⁹ abgewichen werden, „wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z.B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit“²⁰. Anzumerken ist, dass die Mindestbreiten einen Überholvorgang auf den Radwegen nicht möglich machen. Gerade bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, die durch die steigende Anzahl von Pedelecs sowie die unterschiedlichen Nutzer des Fahrrades weiter an Bedeutung gewinnen werden, werden Überholvorgänge in Zukunft verstärkt notwendig.

Tabelle 5: Breiten-Standards benutzungspflichtiger Radwege

<i>Benutzungspflichtige Radwege</i>	<i>Anlagentyp</i>	<i>Regelbreiten nach ERA (ohne Sicherheitstrennstreifen)</i>	<i>Mindestbreiten nach StVO (ohne Sicherheitstrennstreifen)</i>
Radwege mit Zeichen 237 (Radweg) 	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m	mindestens 1,50 m
	Radfahrstreifen, inkl. der Breite des Zeichens 295 (Fahrstreifenbegrenzung)	möglichst 1,85 m	mindestens 1,50 m
Radwege mit Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) 	baulich angelegter Radweg innerorts	möglichst > 2,50 m	innerorts: mindestens 2,50 m
	baulich angelegter Radweg außerorts	möglichst 2,50 m	außerorts: mindestens 2,00 m
Radwege mit Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg)	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m (für den Radweg)	mindestens 1,50 m (für den Radweg)

17 VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2

18 vgl. VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2

19 VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2, 2a

20 VwV StVO zu §2 Abs.4, Satz 2



Quelle: eigene Darstellung nach FGSV 2010 sowie VwV StVO

Weitere **zentrale bauliche Voraussetzungen** zur Anordnung einer Benutzungspflicht nach VwV-StVO sind, dass...

- ...der Gehweg vom Rad- und Fußgängerverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt werden kann und ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen.
- ...von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 "Fahrbahnbegrenzung" abgetrennt werden kann.
- ...der Radweg eine zumutbare Beschaffenheit und einen zumutbaren Zustand [Breite, Befestigung, frei von Hindernissen] aufweist.
- ...eine eindeutige, stetige und sichere Linienführung vorliegt. Die Radwegeführung an Kreuzungen und Einmündungen muss auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar sein.

4.2.3 Bestandsanalyse

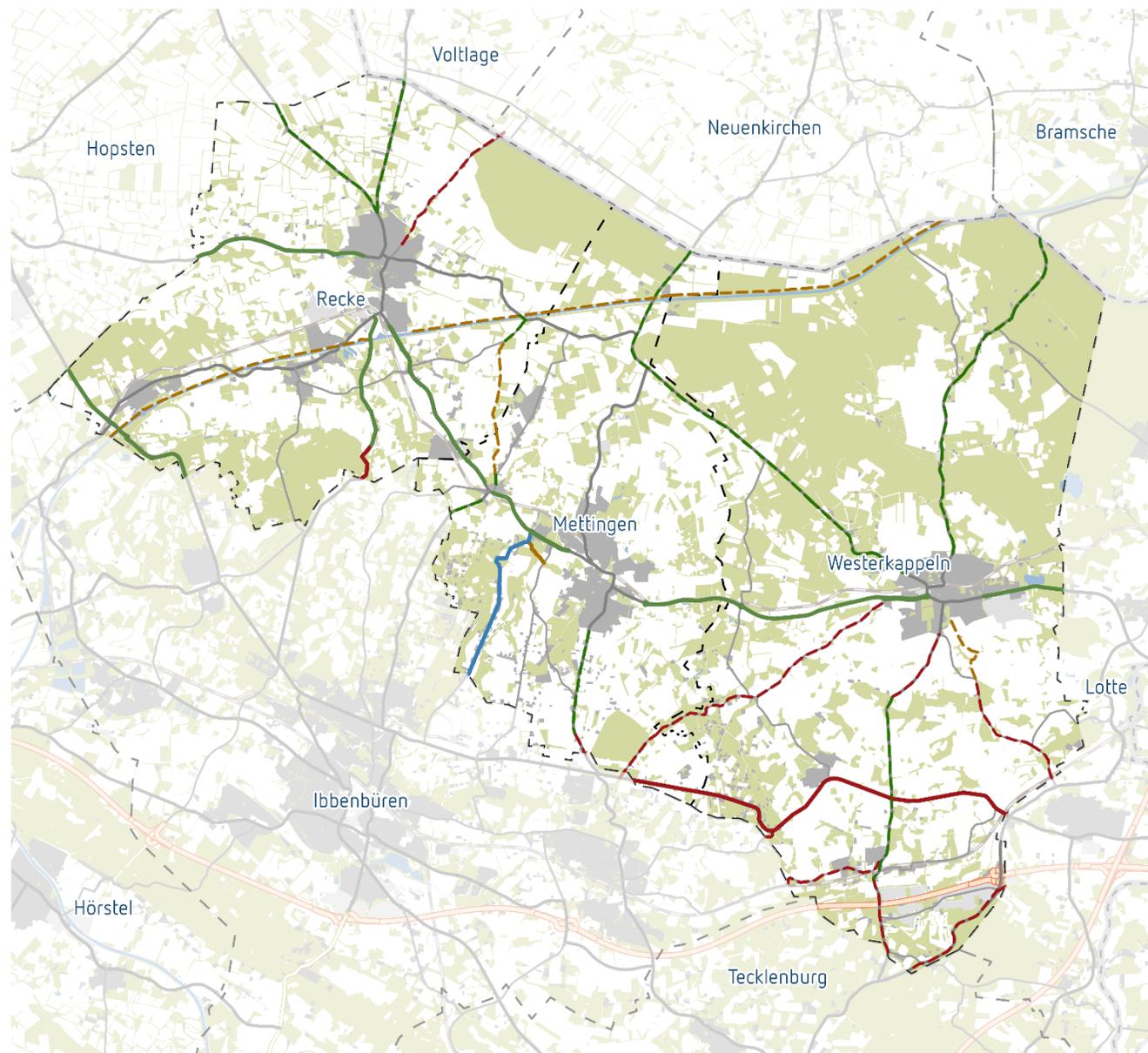
Radverkehrsinfrastrukturen außerhalb geschlossener Ortschaften

Das Radverkehrskonzept definiert für den gesamten Kreis Steinfurt ein Haupt- und Nebenroutennetz für den Radverkehr. Diese Radrouten weisen aufgrund der jeweiligen Quell- und Zielpunkte ein hohes Fahrradverkehrspotenzial für den Alltagsverkehr auf. Radverkehrsbindungen zwischen Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten sowie intermodalen Verknüpfungspunkten, auf denen das größte Radverkehrsaufkommen erwartet wird, werden in dem Radverkehrskonzept darüber hinaus als Haupt- bzw. Veloroute definiert. Für die Haupt- bzw. Velorouten wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes des Kreises Steinfurt eine Mindestbreite von 3,0 m (bei gemeinsamer Fuß- und Radwegeführung) als Gestaltungsmerkmal festgelegt, welcher damit den in der ERA empfohlene Standard von 2,50 m Mindestbreite, welche für das Nebenroutennetz angestrebt wird, übersteigt.

Die zentrale Haupt- bzw. Veloroute verläuft entlang der zentralen Verkehrssachse L 599/ L 595 von der Nachbargemeinde Hopsten durch die Gemeinden Recke, Mettingen und Westerkappeln und weiter durch die Nachbargemeinde Lotte in Richtung Stadt Osnabrück. Weitere Velorouten bestehen von Recke und Mettingen jeweils in die Nachbarstadt Ibbenbüren. An vielen Stellen wurden hier bereits mit Hilfe von Bürgerradwegen Lückenschlüsse vollzogen.

Das gesamte Netz außerhalb der Ortschaften ist über das Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt überdies bereits mit Maßnahmen zur Herstellung des kreisweiten Radverkehrsnetzes belegt.

Abbildung 26: Radverkehrsnetz (Haupt- und Nebenrouten) außerorts in Mettingen, Recke und Westerkappeln



Haupt- und Nebenroutennetz für den Fahrradverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften

Recke, Mettingen, Westerkappeln

Nebenroutennetz

- gemeinsamer Fuß- und Radweg
- Forst- / Wirtschaftsweg / Anliegerstraße
- Straße ohne Sicherung des Radverkehrs

Haupt- / Veloroutennetz

- gemeinsamer Fuß- und Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Forst- / Wirtschaftsweg / Anliegerstraße
- Straße ohne Sicherung des Radverkehrs

0 1.000 2.000 4.000
Meter

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Datengrundlage: Kreis Steinfurt (2020); Radverkehrsnetzkonzept für den Kreis Steinfurt.
Kartengrundlage © OpenStreetMap contributors under ODbL, www.openstreetmap.org/copyright

Abbildung 27: Radverkehrsführungen außerorts in Mettingen, Recke und Westerkappeln



Wirtschaftsweg am Mittellandkanal



Gemeinsamer Fuß- und Radweg an Osnabrücker Straße, Westerkappeln

Quelle: Planersocietät

Innerhalb der Ortschaften müssen nun, auch im Rahmen des interkommunalen Mobilitätskonzeptes, Fortführungen der Radverkehrsinfrastruktur ermöglicht werden. Darüber hinaus muss das Netz im kommunalen Kontext ergänzt und verfeinert werden, um damit auch alle intrakommunalen Wegebeziehungen auf qualitativ hochwertiger Radverkehrsinfrastruktur abwickeln und ermöglichen zu können.

Kurzfasit

- ⊕ Radverkehrskonzept des Kreis Steinfurt als bestehende Planungsgrundlage auf übergeordneter Ebene
- ⊕ Attraktive Radroute entlang des Mittellandkanals
- ⊖ Netzlücken im Haupt- und Nebenroutennetz im Süden Westerkappeln, Siedlung Hollenbergs Hügel/ Ortfeld und Ortsteil Velpe

4.2.4 Mettingen

Insgesamt bestehen in der Gemeinde Mettingen gute Grundvoraussetzungen für den Fahrradverkehr. Der gesamte bebaute Ortskern liegt innerhalb eines 2 km Radius um das Zentrum und an den Hauptverkehrsstraßen liegt ein geschlossenes Radverkehrsnetz vor. Der Radverkehr wird dabei vorwiegend über getrennte Fuß- und Radwege im Seitenraum geführt.

Abbildung 28: Radverkehrsführungen innerorts in Mettingen



Hauptverkehrsstraße Ibbenbürener Straße

Wohnsammelstraße Bachstraße

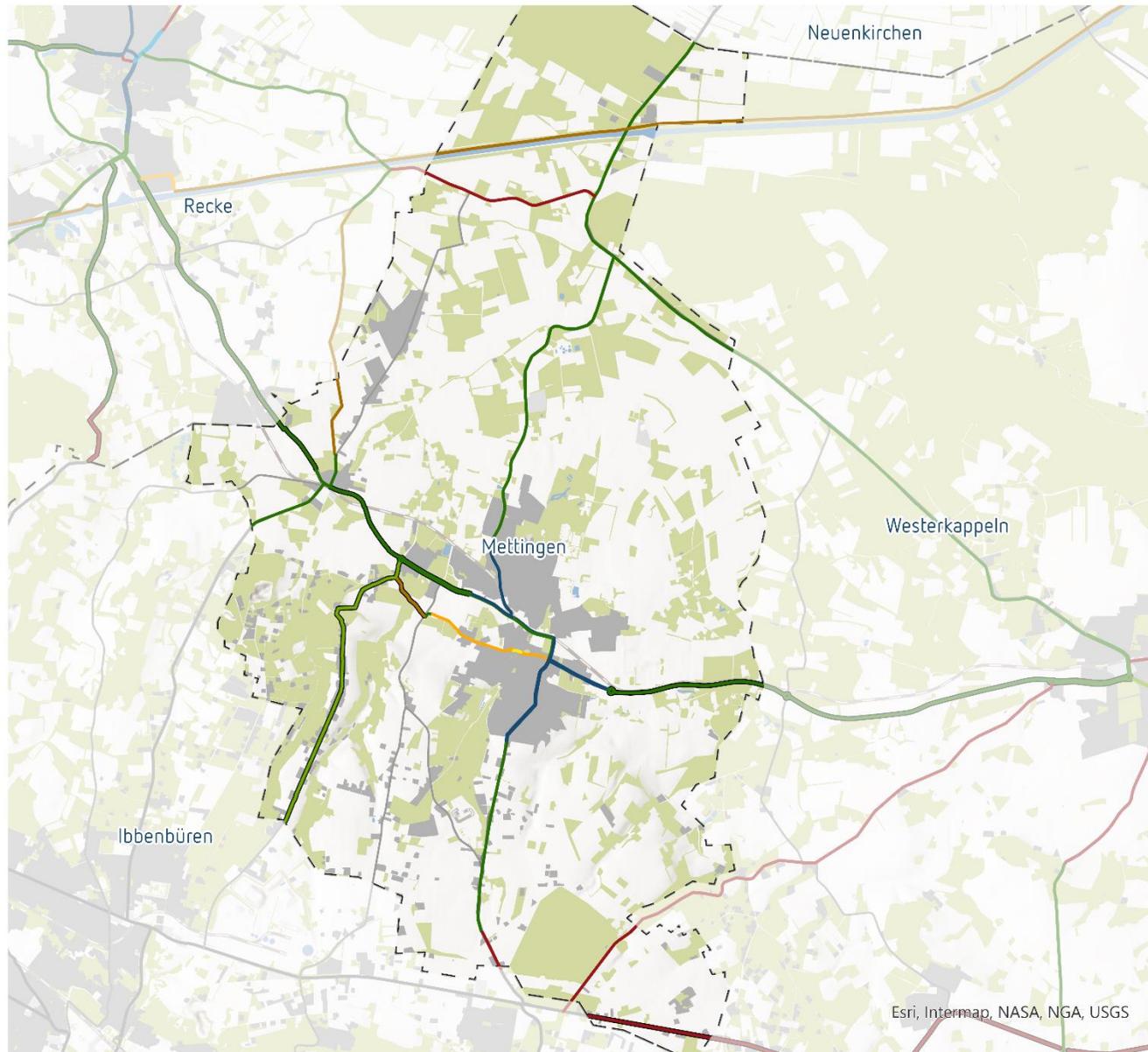
Quelle: Planersocietät

In den Wohnstraßen in Ortskern Mettingen und Ortsteil Schlickelde besteht abseits der Hauptverkehrsstraßen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von max. 30 km/h oder sie sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Der Fahrradverkehr wird dementsprechend häufig ERA-konform im Mischverkehr geführt. An Wohnsammelstraßen mit höherem Verkehrsaufkommen wird meist im Seitenraum geführt, wie z. B. in der Bachstraße (Abbildung 28 rechts) oder Nierenburger Straße. Dabei kommt es sowohl aufgrund der Führungsform (gemeinsamer Geh- und Radweg), als auch der Unterschreitung der notwendigen Breiten der Führungsform, die dann nicht dem ERA-Standard entspricht, vermehrt zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Insbesondere vor dem Hintergrund steigender Fahrgeschwindigkeiten des Radverkehrs durch die Verbreitung von Fahrrädern mit E-Antrieb, aber auch durch steigende Breiten der Fahrzeuge durch Lastenräder nimmt das Konfliktpotenzial hier weiter zu.

Neben dem fahrenden Radverkehr ist auch der ruhenden Radverkehr ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des Fahrrades. Insbesondere auf intermodalen Wegekettten, aber auch an Zielorten an denen Fahrräder längere Zeit abgestellt werden ist es wichtig, dass diese auch adäquat angeschlossen werden können und bestenfalls auch ein Witterungsschutz zur Verfügung steht. Dies ist in Mettingen an einigen Stellen bereits der Fall. Die Mobilstation als intermodaler Verknüpfungspunkt ist dabei eine der ersten ihrer Art in NRW.

Über das Stadtradeln und auch Aktionen des Kreises Steinfurt wird in Mettingen bereits für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel geworben (siehe dazu auch Kap. 4.5).

Abbildung 29: Radverkehrsnetz in Mettingen



Radverkehrsnetz in Mettingen

Radverkehrsführung

- Getrennter Fuß- und Radweg
- Radfahrstreifen
- Gemeinsamer Fuß- und Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Forst- / Wirtschaftsweg / Anliegerstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo-30-Zone
- Straße ohne Sicherung des Radverkehrs
- Haupt- bzw. Veloroute

0 500 1.000 2.000
Meter

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Datengrundlage: Kreis Steinfurt (2020): Radverkehrskonzept für den Kreis Steinfurt.
Kartengrundlage © OpenStreetMap contributors under ODbL, www.openstreetmap.org/copyright

Kurzfasit

- ⊕ Kompakter Ortskern begünstigt die Fahrradnutzung und Erreichbarkeit der Ziele
- ⊕ Im Ortskern an verschiedenen Anlaufpunkten und Fahrradanhänger vorhanden
- ⊕ Teilnahme am Stadtradeln
- ⊖ Breite der Fahrradinfrastruktur entspricht nicht immer dem aktuellen ERA-Standard
- ⊖ Innerorts farbliche Unterscheidung nicht deutlich zwischen Fuß- und Radweg

4.2.5 Recke

Bezüglich der streckenbezogenen Infrastruktur des Radverkehrs ergibt sich in Recke ein ähnliches Bild wie in Mettingen. In den geschlossenen Ortschaften Recke, Steinbeck, Obersteinbeck und Espel bestehen in den Wohnstraßen abseits der Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsbegrenzungen von max. 30 km/h oder sie sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Der Fahrradverkehr wird dort dementsprechend im Mischverkehr geführt.

Auf den Hauptverkehrsstraßen hingegen finden vornehmlich Führungen im Seitenraum als getrennter oder gemeinsamer Geh- und Radweg. Dabei werden oftmals nicht die ERA-Standards eingehalten und Rad- wie auch Fußwege sind zum Teil deutlich zu schmal.

Abbildung 30: Radverkehrsführungen innerorts in Recke



Getrennter Fuß- und Radweg an Hauptstraße



Getrennter Fuß- und Radweg an Hopstener Straße

Quelle: Planersocietät

Vor dem bereits beschriebenen Hintergrund steigender Fahrgeschwindigkeiten und Fahrzeugbreiten im Radverkehr besteht hier erhebliches Konflikt- und Verbesserungspotenzial für den Rad- wie auch den Fußverkehr.

Hinsichtlich des ruhenden Radverkehrs weist die Qualität und auch die Anzahl der Radabstellanlagen Verbesserungspotenzial auf. Vorderradhalter sollten perspektivisch durch Anlehnbügel ersetzt werden (siehe Abbildung 32 links). Erste Ansätze hochwertiger Radabstellanlagen bzw. Radboxen findet in Recke am Schulzentrum/ ZOB (siehe Abbildung 32 rechts).

Abbildung 31: Radverkehrsnetz in Recke



Radverkehrsnetz in Recke

Radverkehrsführung

- Getrennter Fuß- und Radweg
- Radfahrstreifen
- Gemeinsamer Fuß- und Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Forst- / Wirtschaftsweg / Anliegerstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo-30-Zone
- Straße ohne Sicherung des Radverkehrs
- Haupt- bzw. Veloroute

0 500 1.000 2.000
Meter

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Datengrundlage: Kreis Steinfurt (2020): Radverkehrskonzept für den Kreis Steinfurt.
Kartengrundlage © OpenStreetMap contributors under ODbL, www.openstreetmap.org/ copyright

Abbildung 32: Radabstellanlagen in Recke



Vorderradhalter am Marktplatz



Radboxen am Schulzentrum/ ZOB

Quelle: Planersocietät

Kurzfasit

- Kompakter Ortskern begünstigt die Fahrradnutzung und Erreichbarkeit der Ziele
- Teilnahme am Stadtradeln
- ➖ Breite der Fahrradinfrastruktur entspricht nicht immer dem aktuellen ERA-Standard
- ➖ Qualität der Radabstellanlagen verbesserungswürdig

4.2.6 Westerkappeln

Innerorts verschiedene Fahrradverkehrsführungen Schutzstreifen, gemeinsame Fuß- und Radwege und für den Fahrradverkehr freigegebene Gehwege, aber auch Straßenabschnitte ohne Sicherung des Radverkehrs.

Auch in Westerkappeln zeigt sich ein ähnliches Bild bezüglich der Führung des Radverkehrs. So ist die häufigste Führungsform in der Gemeinde die Führung zusammen mit dem Fußverkehr, entweder in Form von gemeinsamen Geh- und Rad oder als Gehweg „Radfahrer frei“. Dies birgt auch hier erhebliches Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr, auch da an vielen Stellen keine ERA-Konformität besteht. Insbesondere im Bereich der Osnabrücker Straße liegt die Problematik einer hohen Belastung der Straße vor, auf der nach ERA nicht mehr im Mischverkehr geführt werden sollte.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen bestehen im Ortskern Westerkappeln sowie im Ortsteil Velpo und Siedlung Hollenbergs Hügel/ Ortfeld vorwiegend Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche. Der Fahrradverkehr wird dort dementsprechend ERA-konform im Mischverkehr geführt.

Abbildung 33: Radverkehrsführungen innerorts in Westerkappeln



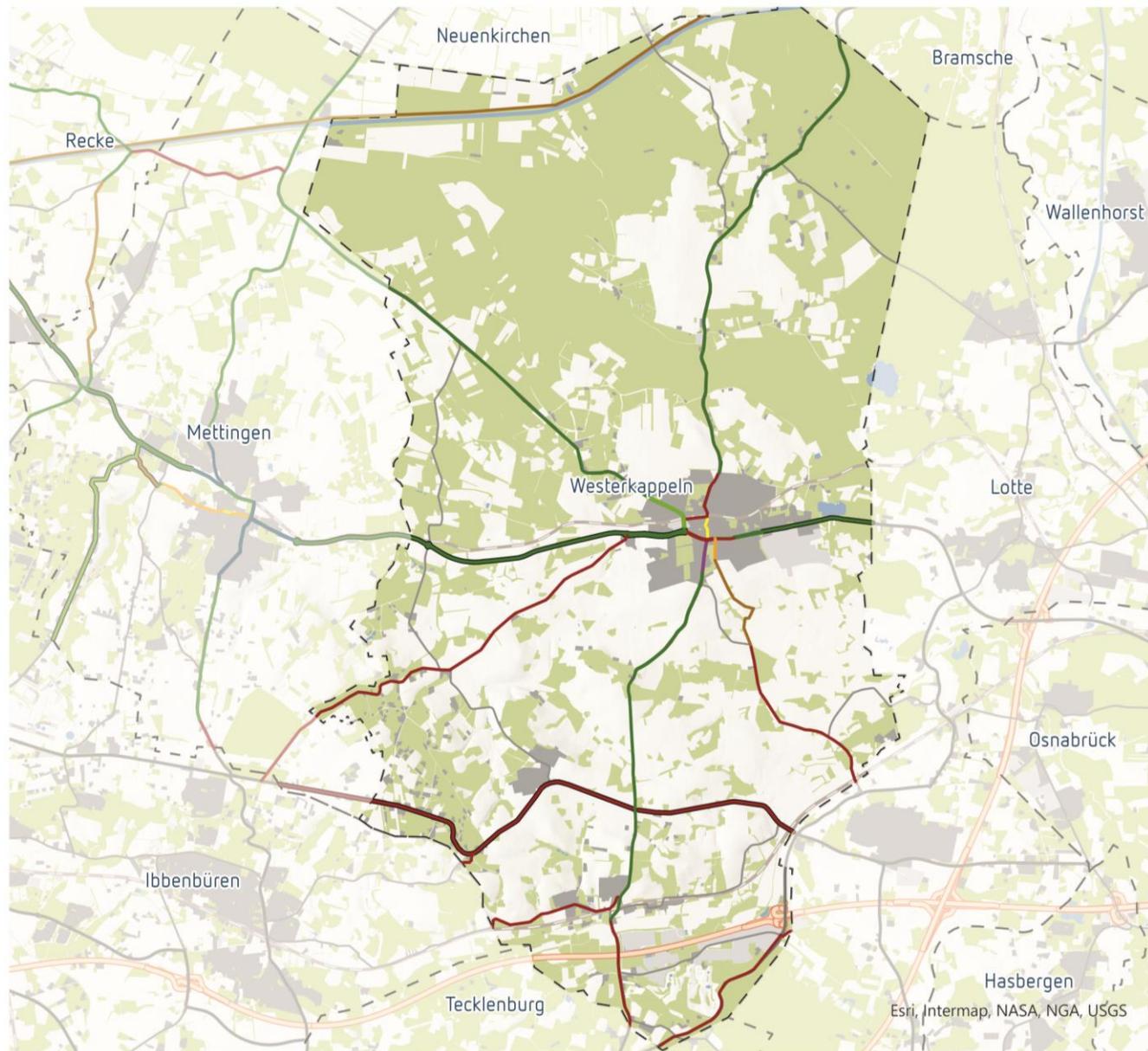
Osnabrücker Straße



Gemeinsamer Fuß- und Radweg an Osnabrücker Straße, Westerkappeln

Quelle: Planersocietät

Abbildung 34: Radverkehrsnetz in Westerkappeln



Radverkehrsnetz in Westerkappeln

Radverkehrsführung

- Getrennter Fuß- und Radweg
- Radfahrstreifen
- Gemeinsamer Fuß- und Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Forst- / Wirtschaftsweg / Anliegerstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo-30-Zone
- Straße ohne Sicherung des Radverkehrs
- Haupt- bzw. Veloroute
- Schutzstreifen

0 5001.000 2.000
Meter

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Datengrundlage: Kreis Steinfurt (2020): Radverkehrskonzept für den Kreis Steinfurt.
Kartengrundlage © OpenStreetMap contributors under ODbL, www.openstreetmap.org/copyright

Im ruhenden Radverkehr besteht in Westerkappeln im historischen Stadtkern an mehreren Stellen Radabstellanlagen, wie z. B. auf dem Kirchplatz in Form von Fahrradablenkbügel (siehe Abbildung 35 links). An den Bushaltestellen besteht das Angebot häufig aus Vorderradhaltern (siehe Abbildung 35 rechts), diese werden aber teilweise bereits in Umgestaltungen ausgetauscht wie z. B. an der Haltestelle am Königsteich.

Abbildung 35: Radabstellanlagen in Westerkappeln



Radanlenkbügel am Kirchplatz



Vorderradhalter an Haltestelle Friedhof

Quelle: Planersocietät

Kurzfasit

- ⊕ Angebot neuer Radanlenkbügel werden in Umgestaltungen mitgeplant
- ⊕ Teilnahme am Stadtradeln
- ⊕ Kompakter Ortskern begünstigt die Fahrradnutzung und Erreichbarkeit der Ziele
- ⊖ Lücke im Fahrradverkehrsnetz an der Osnabrücker Straße (L595)
- ⊖ Geringe Breiten in der Fahrradverkehrsinfrastruktur insbesondere bei gemeinsamer Nutzung mit dem Fußverkehr

4.3 ÖPNV und Intermodalität

Der öffentliche Verkehr ist wichtiges Element des Verkehrssystem und des Umweltverbundes. Durch einen guten öffentlichen Nahverkehr wird allen Bürgerinnen und Bürgern die Teilhabe am öffentlichen Leben erleichtert und ihrem Grundbedarf an Mobilität entsprochen. Ohne große Investitionen in ein eigenes Kfz erfolgt durch den öffentlichen Verkehr die Teilnahme am motorisierten Verkehr und der Aktionsradius erweitert sich über die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad hinaus. Oftmals ist jedoch insbesondere in ländlichen Gebieten der öffentliche Verkehr aufgrund geringerer Nachfrage nicht hinreichend ausgebaut, um ein gleichwertiges Angebot zum individuellen Kfz-Verkehr darzustellen und Bewohnerinnen und Bewohner dieser Räume sind auf ein Kfz angewiesen oder werden erheblich in ihrem Aktionsradius eingeschränkt.

Da der öffentliche Verkehr größtenteils aus Effizienzgründen keine hinreichende Flexibilität aufweist, um alle Räume abzudecken ist eine multimodale Ausrichtung wichtig. Park+Ride- und Bike+Ride-Angebote sowie auch Sharing- und Leihmöglichkeiten sind geeignet den Aktionsradius der Menschen zu erhöhen und den Umweltverbund zu fördern.

Buslinien und Taktung

In den Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln besteht der öffentliche Nahverkehr aktuell aus mehreren Buslinien, die in regelmäßigem meist halbstündlichem oder stündlichem Takt fahren. Für einige Buslinien gilt, dass sie auf eine telefonische Voranmeldung hin fahren. Diese Taxibuslinien müssen spätestens bis 20 Uhr des Vortages angefordert werden. Zusätzlich gibt es zahlreiche Schulbuslinien, die morgens insbesondere kleinere Teilorte anbinden und die Schulkinder von dort zur Schule bringen und nachmittags den umgekehrten Weg fahren. Sie werden allerdings nicht in das Netz der regelmäßigen Buslinien aufgenommen, da sie sehr unregelmäßig fahren und der Öffentlichkeit nicht oder nur sehr eingeschränkt zur Verfügung stehen.

Die wichtigste Verbindung in der Erschließung der drei Gemeinden mit dem ÖPNV ist die Linie S 10, die in knapp 50 Minuten vom Schulzentrum in Recke bis zum Hauptbahnhof in Osnabrück fährt. Auf dem Weg bindet sie die zentralen Haltepunkte in Recke, wie z.B. den Haltepunkt Poststraße, an, die Haltepunkte Espel und Schickelde, die zentralen Haltepunkte in Mettingen, u.a. Schultenhof und die zentralen Haltepunkte in Westerkappeln wie z.B. Friedhof. Über Wersen werden dann zentrale Haltepunkte in Osnabrück direkt angebunden, z.B. der Neumarkt oder auch der Campus Westerberg.

Zudem stellt die Linie S 10 eine wichtige Verknüpfung zu den Buslinien in Richtung Süden, insbesondere nach Ibbenbüren, dar. An den zentrale Haltepunkten Recke Poststraße, Recke Wäßle, Mettingen Schultenhof und Westerkappeln Friedhof besteht dabei eine Anschlussgarantie. Sollte es zu Verzögerungen im Betriebsablauf kommen und der fahrplanmäßige Anschluss nicht funktionieren, so wird ein Taxi auf Kosten des RVM bereitgestellt. Die Mobilitätsgarantie sichert darüber hinaus, dass bei Verspätungen über 20 Minuten mindestens ein Teilbetrag für ein Taxi erstattet wird, in den Abend- und Nachtstunden von 20-5 Uhr fällt dieser höher aus.

Die Taktung der Linien zeigt, dass insbesondere die Linien S 10 und R 16 zur Hauptverkehrszeit eine gute Anbindungsqualität darstellen, was insbesondere eine gute Anbindung von Westerkappeln nach Osnabrück bedeutet (siehe Tabelle 6). Der überwiegende Teil der weiteren Buslinien

verkehrt im Stundentakt, die Anbindung insbesondere in Richtung Ibbenbüren ist somit in geringerer Bedienfrequenz gegeben. Ergänzt wird das Angebot durch Taxibusse, die nach vorheriger Anmeldung verkehren sowie einen Nachtbus, der zwischen den Haltepunkten Ibbenbüren Bahnhof und Osnabrück Neumarkt verkehrt und die Gemeinden Mettingen und Westerkappeln anbindet. Recke ist somit nicht an das Nachtbusnetz angebunden.

Tabelle 6: Taktung der Buslinien

	Taktung HVZ	Taktung NVZ	Zeitraum (ca.)	Anmeldung erforderlich
S 10	30 Minuten	60 Minuten	5.00 – 21.00 Uhr	Nein
R 15	60 Minuten	60 Minuten	5.00 – 22.00 Uhr	Nein
R 16	30 Minuten	30-60 Minuten	5.00 – 21.00 Uhr	Nein
R 20	60 Minuten	60 Minuten	7.00 – 18.00 Uhr	Nein
R 24	60 Minuten	60 Minuten	8.00 – 19.00 Uhr	Nein
R 26	60 Minuten	60 Minuten	6.00 – 18.00 Uhr	Nein
R 27	60 Minuten	60 Minuten	6.00 – 18.00 Uhr	Nein
T 12	30 Minuten	60 Minuten	6.00 – 19.00 Uhr	Ja (außer 12 und 14 Uhr)
T 28	60 Minuten	60 Minuten	6.00 – 18.00 Uhr	Ja
T 29	60 Minuten	60 Minuten	6.00 – 21.00 Uhr	Ja
N 19	-	120 Minuten	19.00 – 3.00 Uhr (Samstag)	Nein

Quelle: RVM

Abbildung 36: ÖPNV Liniennetz

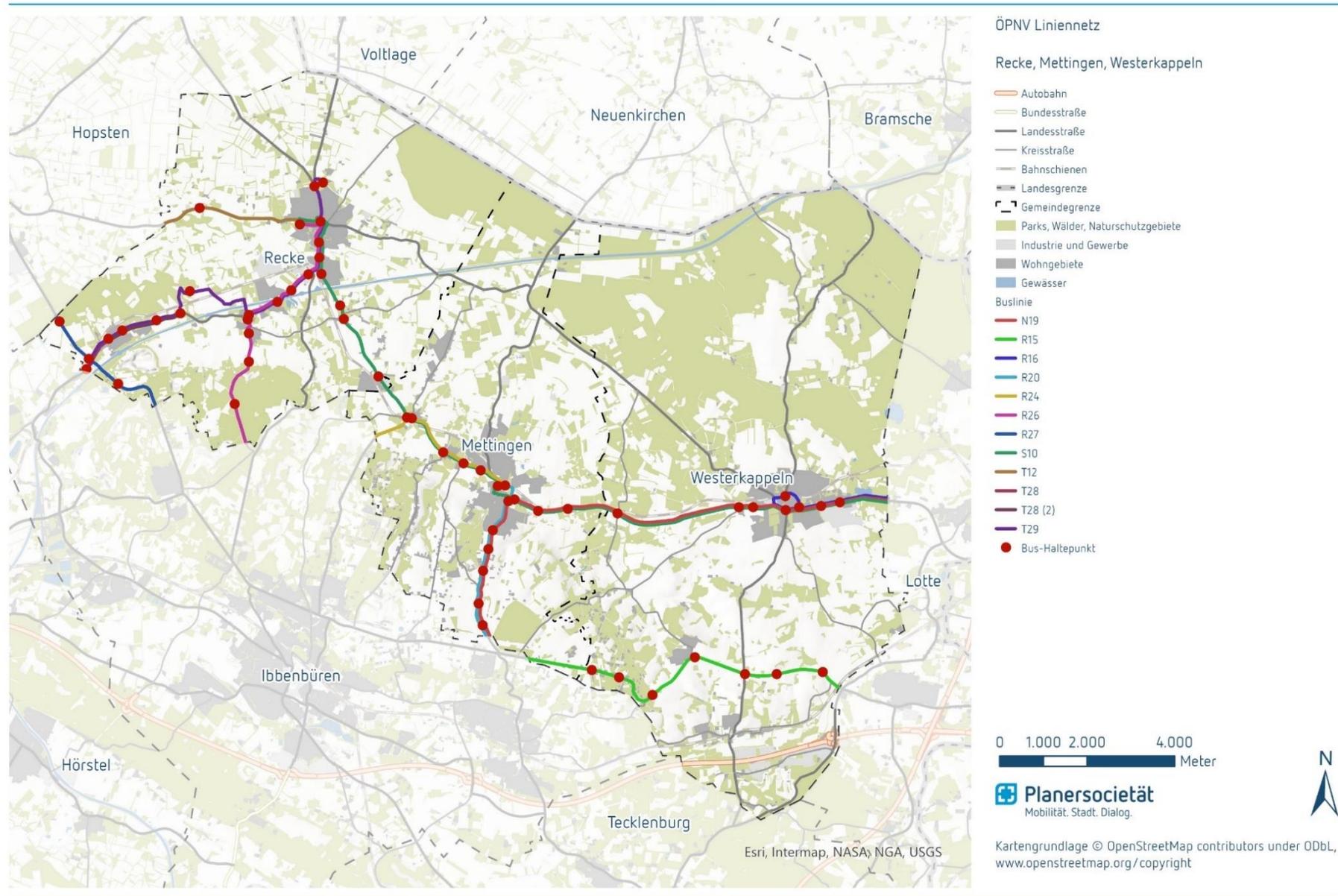
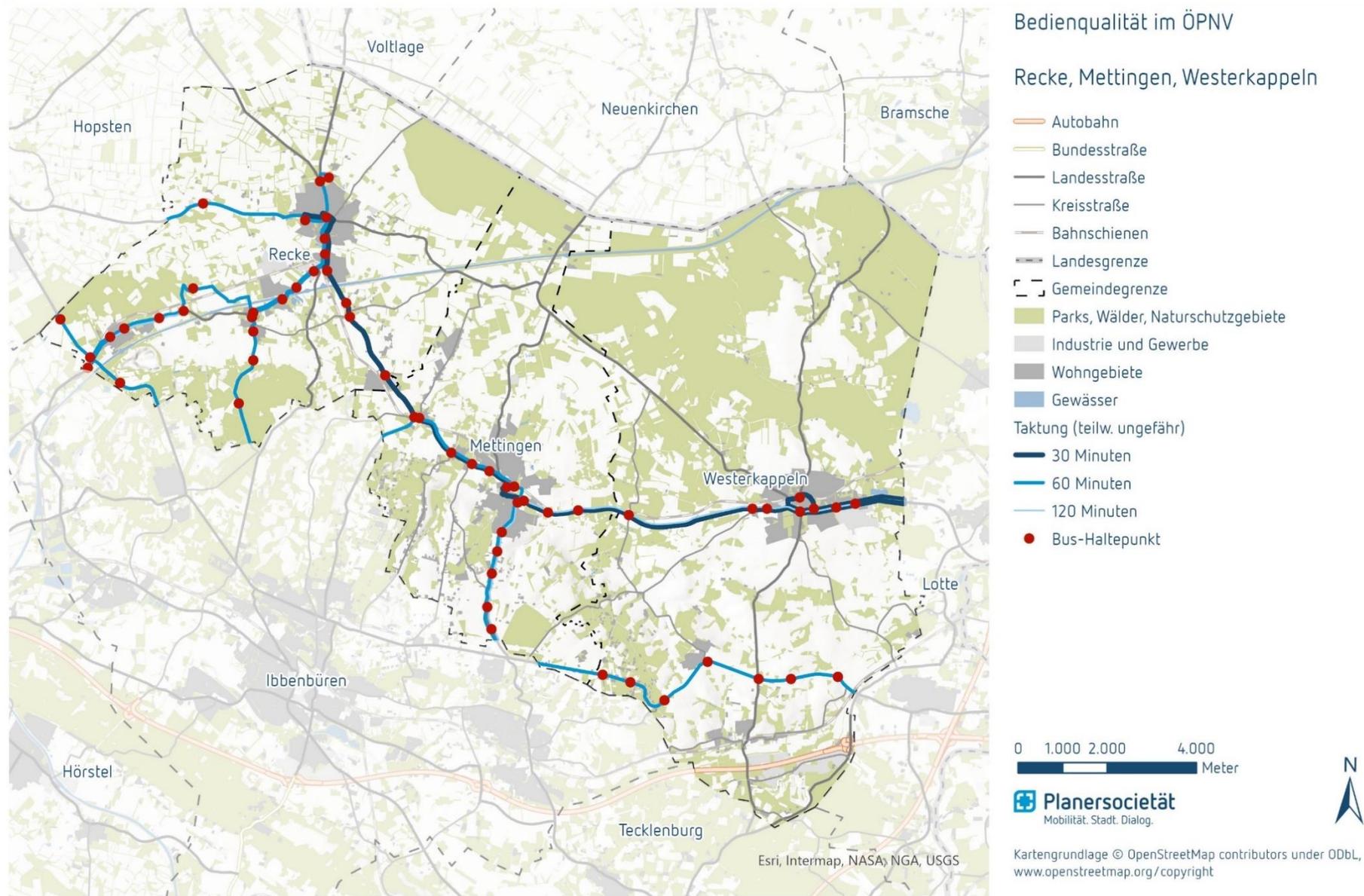


Abbildung 37: Bedienqualität der Haltepunkte



Tecklenburger Nordbahn

Die Tecklenburger Nordbahn ist eine Schienenstrecke auf der der Betrieb wieder aufgenommen werden soll. Sie führt von Recke über Mettingen, Westerkappeln, Lotte und Büren zum Osnabrücker Hbf (siehe Abbildung 38). In Recke ist ein Halt südlich des Ortskerns an der Bahnhofstraße geplant sowie in Espel (Halt Schlickelde/Espel). In Mettingen ist ein zentraler Haltepunkt an der Bahnhofstraße östlich der Haltestelle Schulthenhof geplant und in Westerkappeln ebenfalls im Ortskern an der alten Poststraße. Neben Halten in Lotte und Büren werden vor allem die zentralen Anbindungspunkte an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr Osnabrück Hbf und Osnabrück Altstadt bedient. Diese sind gleichzeitig auch Umstiegspunkte für das weitere Nahverkehrsnetz in Osnabrück.

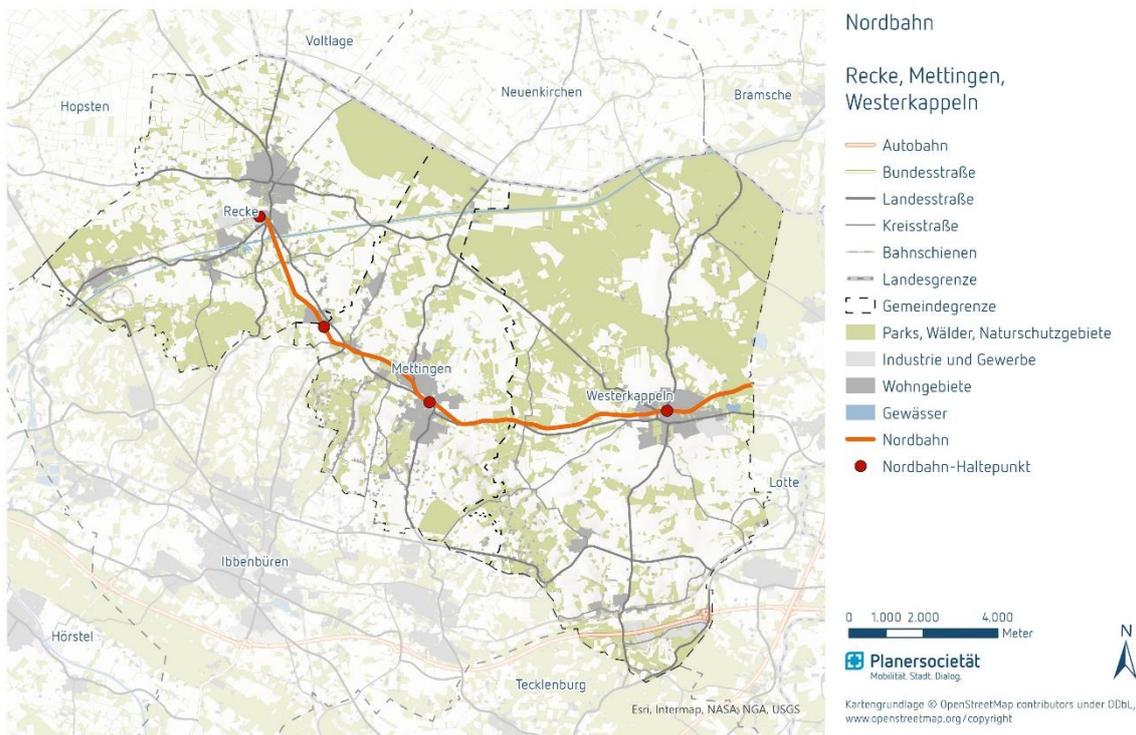
Durch die Tecklenburger Nordbahn kann die Reisezeit aus den drei Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln nach Osnabrück deutlich verkürzt werden. So liegt die Fahrzeit vom Bahnhof in Recke aus bei 34 Minuten bis zum Hbf und 32 Minuten in die Altstadt. Aus Mettingen sind es 26 Minuten und aus Westerkappeln nur 17 Minuten bis zum Hbf, was sogar leicht unter der Pkw-Fahrtzeit liegt. Mit einem geplanten Halbstundentakt entspricht die Regelmäßigkeit der Anbindung dem aktuellen Angebot durch die Buslinie S 10. Einige Bahnübergänge werden im Zuge der Reaktivierung geschlossen, die wichtigsten Wegeverbindungen bleiben jedoch bestehen und somit ist die Einschränkung für die allgemeine Mobilität als eher gering zu bewerten.

Die Haltepunkte entlang der Nordbahnstrecke werden grundsätzlich mit Bike+Ride-Anlehnbügel, Park&Ride-Parkplätzen und einer dynamischen Fahrgastinformation und einem Witterungsschutz ausgestattet. Barrierefreie Rampen an allen Haltepunkten erhöhen die Mobilität für Mobilitätseingeschränkte im Nahverkehr deutlich.

Grundsätzlich stellt die Schienenanbindung an die Tecklenburger Nordbahn also eine deutliche potenzielle Verbesserung für den ÖPNV dar. Die Ausstattung der Haltepunkte ermöglicht zudem eine weitergehende Inklusion als sie im bisherigen Nahverkehrssystem in Recke, Mettingen und Westerkappeln gegeben ist²¹.

²¹ RVM 2022: Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn.

Abbildung 38: Geplante Trasse und Haltepunkte der Nordbahn



Tarifgestaltung

Die Gemeinden Recke, Mettingen und Westerkappeln liegen im Bereich des Verkehrsverbundes Westfalentarif und hier im Unterbereich des Regionalverkehrs Münsterland. Entsprechend gelten die Tarife für das Teilnetz Münsterland in den drei Gemeinden.

Die Kurzstrecke innerhalb einer Gemeinde kostet dabei 2,20 € und wird der Tarifstufe 0M zugeordnet. Diese umfasst meist die Fahrt zwischen zwei Haltepunkten innerhalb des Hauptortes der Gemeinden. Die Verbindung im gesamten Gemeindegebiet und insbesondere in die weiteren Ortsteile wie bspw. in Recke nach Steinbeck oder auch in Mettingen nach Schickelde entspricht einer Fahrt der Tarifstufe 1M und kostet für Erwachsene 3,50 €. Die Verbindung zwischen den Gemeinden liegt mit der Tarifstufe 2M wiederum eine Kategorie darüber und kostet 4,30 € je Einzelfahrt. In die weiter entfernten Zielorte über mehrere Gemeindegrenzen hinweg liegt dabei in einer weiteren Tarifstufe und bei 5,80 € je Einzelfahrt. Für Fahrten im Umkreis gelten zudem noch die weiteren Tarifstufen 4M und 5M mit Kosten bis zu 11,00 € je Einzelfahrt, für Fahrten mit größerer Entfernung die Tarifstufen 6 bis 10 mit Kosten zwischen 12,70 € und 24,60 € je Einzelfahrt. Neben den Städten und Gemeinden innerhalb des Westfalentarifs sind auch die benachbarten Städte und Gemeinden im Bundesland Niedersachsen in den Tarif eingebunden. So entspricht bspw. eine Fahrt aus Recke, Mettingen oder Westerkappeln zum Hauptbahnhof Osnabrücks der Tarifstufe 3M oder 4M²².

Neben den Einzelfahrten gibt es durch Zeitkarten, Gruppentickets oder Abonnements auch Angebote für Nutzergruppen, die regelmäßig den ÖPNV nutzen. Erweitert wird das Angebot um spezielle Tarife für bestimmte Zielgruppen, durch Jobticketangebote, Schüler- und Ü-60-Tickets oder

²² RVM 2022: Fahrkarten und Preise Stand 01.08.2022

auch ein 30-Tage-Fahrradabonnement. Ein klassisches Monatsticket rechnet sich gegenüber den Einzelfahrten in der Preisstufe 3M ab 19 Fahrten. Für täglich Berufspendelnde besteht somit eine deutliche Kostenersparnis, für unregelmäßige Nutzerinnen und Nutzer können 4er-Ticket oder das 8-Tage-Flex-Ticket, das eine freie Wahl der Benutzungstage zulässt, geeignet sein.

Grundsätzlich sind die Preise vergleichbar mit anderen Verkehrsverbänden. Initial für den Umstieg auf den ÖPNV können jedoch Angebote wie im Rahmen der Mobilstation NRW sein, mit dem Mobil-Abo. Die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinden Recke, Mettingen und Westerkappeln können für 88,50 € pro Monat Bus und Bahn im Tecklenburger Land nutzen. Neben der Bahn besteht zudem die Benutzungsmöglichkeit von E-Bikes im Rahmen des Abonnements über drei Monate.²³

Qualitäten im Haltestellenausbau

In der Bewertung der Haltestellen sind vier wesentliche Aspekte entscheidend, die die Haltestellenqualität maßgeblich beeinflussen:

- Der **barrierefreie Ausbau** der Haltestelle ist wesentlich, um mobilitätseingeschränkten Personen, die häufig besonders auf den ÖPNV angewiesen sind, die Zugänglichkeit zu ermöglichen. Wichtigster Punkt ist hierbei eine niveaugleiche Einstiegsmöglichkeit, die einen Ausbau der Haltestelle mit einem Hochbord erfordert. Auch taktile Leitelemente, mit einem Aufmerksamkeitsfeld zur Markierung des Einstiegs sind wichtig für Sehingeschränkte. Zudem kann eine akustische Fahrgastinformation nützlich sein.
- Die **Fahrgastinformation** ist auch allgemein ein wichtiger Aspekt. Einen hohen Komfort weist hierbei eine digitale Information auf, die Echtzeitdaten darstellt und somit auch über mögliche Verzögerungen informieren kann.
- Die **Ausstattungsqualität** der Haltestelle mit Mobiliar ist wichtig für wartende Personen. Dazu zählen eine Überdachung und Sitzmöglichkeiten sowie bspw. Abfalleimer. Hier ist auch die Qualität und der Zustand ein wichtiger Aspekt, da Mobiliar an Haltepunkten häufig Ziel von Vandalismus ist.
- Darüber hinaus ist eine **Förderung der intermodalen Anknüpfung** wichtig, um bspw. den Umstieg vom Kfz oder Fahrrad auf den ÖPNV und umgekehrt zu fördern. Hier sind sichere Radabstellanlagen, ein Radverleih sowie nahegelegene Kfz-Parkmöglichkeiten und Carsharing-Angebote ggf. sinnvoll. Auch Service-Infrastruktur wie bspw. eine Fahrrad-Selfservice-Station kann hilfreich sein. Einige der Angebote sind jedoch nur bei einer hinreichenden Bedeutung des Haltepunktes sinnvoll.

Eine Bewertung erfolgt nach den Gemeinden differenziert in den folgenden Abschnitten.

Kurzfaszit

- ➕ Zügigere Anbindung der drei Gemeinden durch die Reaktivierung der Nordbahn
- ➕ Berücksichtigung der Ortsteile Espel und Schlickelde bei der Reaktivierung

²³ RVM, STMobil und Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022: Mobilstation NRW – Sonnige Aussichten mit dem MobilAbo.

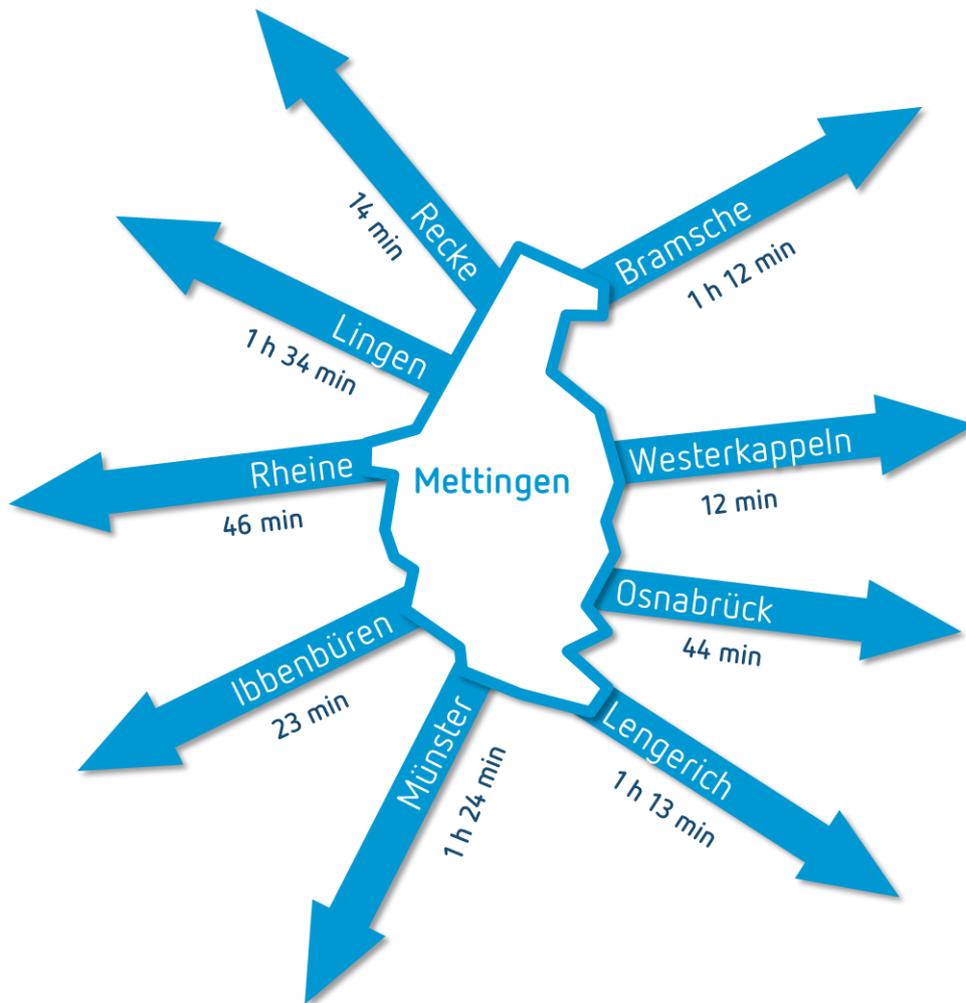
- ➕ Barrierefreier Haltestellenausbau im Zuge der Nordbahnanbindung
- ➕ Mobil-Abo als Initialangebot zum Umstieg auf den ÖPNV
- ➕ Mobilitäts- und Anschlussgarantie zur Sicherung der Anbindung
- ➖ Komplexe Tarife je nach Wegstrecke
- ➖ Abgesehen von Ost-West-Verbindung nach Osnabrück oftmals Umstieg notwendig zum Erreichen wichtiger Ziele
- ➖ Ortsteile teilweise nicht oder nicht gut an den ÖPNV angebunden
- ➖ 30-Minuten-Takt nicht in der Anbindung nach Ibbenbüren
- ➖ Recke nicht an das Nachtbusnetz angebunden
- ➖ Nachtbus verkehrt nur in der Nacht von Samstag auf Sonntag

4.3.1 Mettingen

Anbindung mit dem ÖPNV

Der Hauptort der Gemeinde Mettingen ist insbesondere über die Buslinien S10 sowie R20 und R24 an Nachbargemeinden angebunden. Insbesondere in der Ost-West-Anbindung zu den Nachbargemeinden Recke und Westerkappeln aber auch darüber hinaus nach Osnabrück ist die ÖPNV-Anbindung verhältnismäßig gut (siehe Abbildung 39). Auch Ibbenbüren ist in relativ dichter Taktung und in einer Fahrzeit von unter einer halben Stunde erreichbar, was sich ebenfalls positiv auf die Anbindung in Richtung Rheine auswirkt. Weitere potenzielle Ziele, wie Münster, Lingen, Bramsche oder Lengerich sind jedoch, bedingt durch teilweise mehrfache Umstiege, nur in einer Zeit von teils deutlich über einer Stunde erreichbar. Hier ist die ÖPNV-Anbindung nicht konkurrenzfähig.

Abbildung 39: Anbindung Mettingens mit dem ÖPNV (vom Haltepunkt Schultenhof aus)



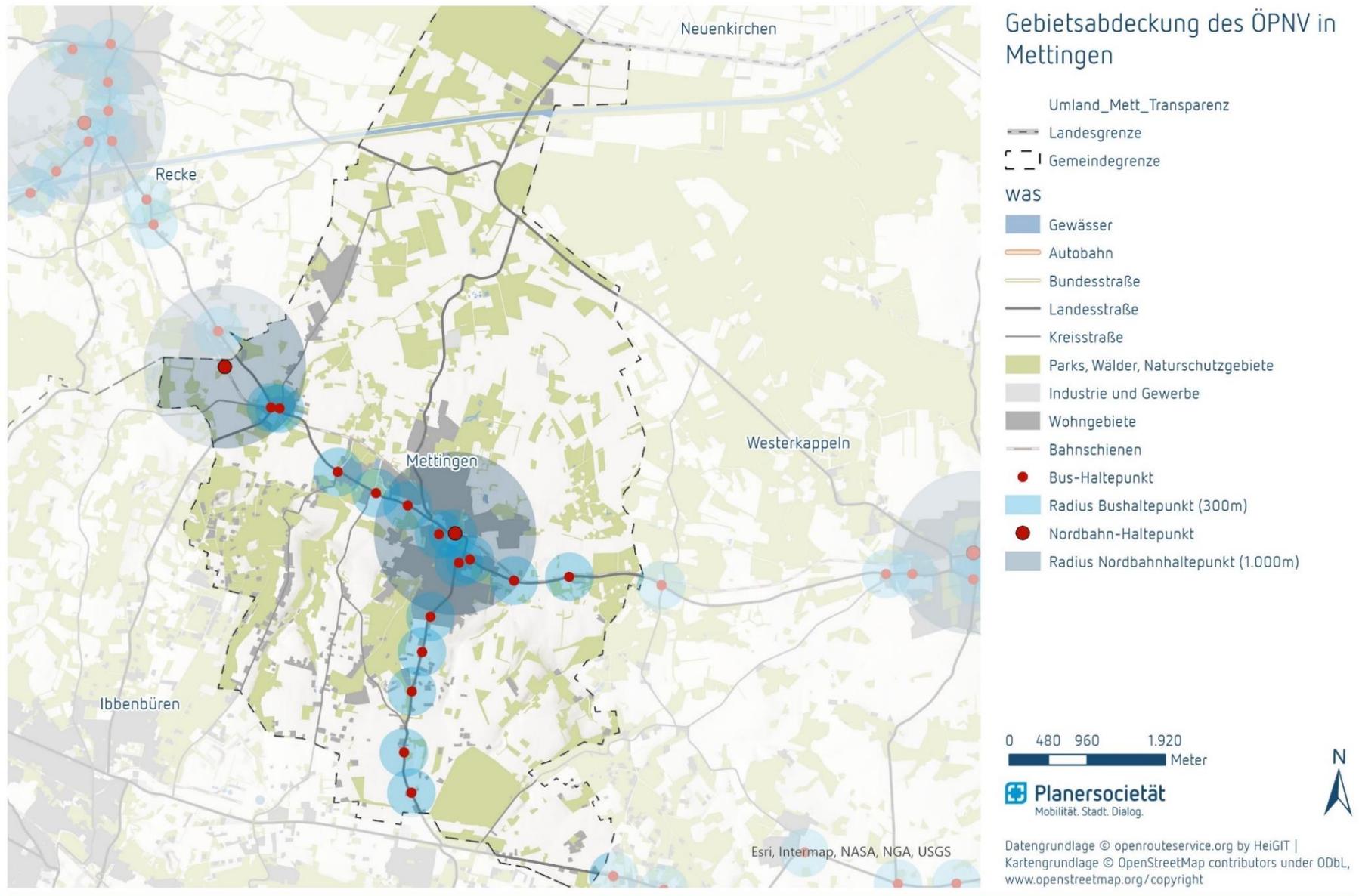
Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: RVM

Fußläufige Haltestellenerreichbarkeit

In der Abdeckung des Gemeindegebiets Mettingens durch den ÖPNV zeigt sich, dass die aktuell regelmäßig verkehrenden Buslinien zentrale Bereiche gut anbinden, ausgehend von einem üblichen 300-Meter-Radius der fußläufigen Erreichbarkeit von Bushaltestellen. Große Teile des Siedlungsgebietes sind jedoch nicht erschlossen, was vor allem die Wohngebiete im Norden des Hauptortes Mettingens betrifft sowie auch kleinere Ortsteile, wie bspw. die Siedlung Priestertum.

Durch den Haltepunkt und den größeren Einzugsbereich, den man für einen Schienenhaltepunkt annimmt, wird sich die Gebietsabdeckung in Mettingen deutlich verbessern. Zum einen gilt dann ein großer Teil der nördlichen und südlichen Wohnbebauung in Mettingen als erschlossen, zum anderen ist durch den Haltepunkt Espel / Schlickelde auch die Siedlung Priestertum teilweise erschlossen. Zudem entsteht tendenziell eine verbesserte Anbindung für bereits durch die Buslinien erschlossene Gebiete.

Abbildung 40: Gebietsabdeckung des ÖPNV in Mettingen



Haltestellenausbau

Die Haltestellen in Mettingen sind größtenteils als Busbuchten ausgestaltet und greifen somit möglichst wenig in den fließenden Kfz-Verkehr ein, beschränken jedoch ggf. den Seitenraum. Größtenteils sind die Haltepunkte mit einem witterungsgeschützten Wartebereich ausgestattet, der jedoch nur an manchen Haltepunkten eine Sitzgelegenheit aufweist. An einigen Haltepunkten erfolgt eine barrierearme Gestaltung über ein Hochbord, taktile Leitelemente sind jedoch größtenteils nicht vorhanden. Die intermodale Anbindung wird an zahlreichen Haltestellen durch unterschiedliche Radabstellanlagen gefördert. Hervorzuheben sind hierbei die Fahrradgaragen am Schultenhof und an dem Haltepunkt Hügelstraße (siehe Abbildung 41).

Der Schultenhof ist darüber hinaus in seiner qualitativen Ausgestaltung mit einer digitalen Fahrgastinformation und überdachten Sitzmöglichkeiten hervorzuheben. Zudem werden weitere Elemente der Multimodalität, wie eine Radleihmöglichkeit, Ladestationen für Elektro-Kfz und eine Information in Form der Touristeninformation angeboten. Eine barrierefreie Gestaltung erfolgt jedoch nicht.

Die Haltepunkte in den kleineren Orten sind größtenteils in ähnlicher Qualität wie die durchschnittlich ausgestatteten Haltepunkte im Ortskern Mettingens. Sie sind meist mit einem witterungsgeschützten Wartebereich, zumindest in eine Fahrtrichtung ausgestattet, die Fahrgastinformation erfolgt über einen Aushangfahrplan und Sitzmöglichkeiten sowie Radabstellanlagen sind teilweise vorhanden. Ein barrierefreier Ausbau besteht nur selten, auszunehmen ist hierbei bspw. die Haltestelle Assmann mit einem Hochbord und taktilen Leitelementen.

Abbildung 41: Haltestellenausstattung (Schultenhof oben, Hügelstraße links unten, Westeresch rechts unten)



Quelle: Planersocietät

Kurzfasit

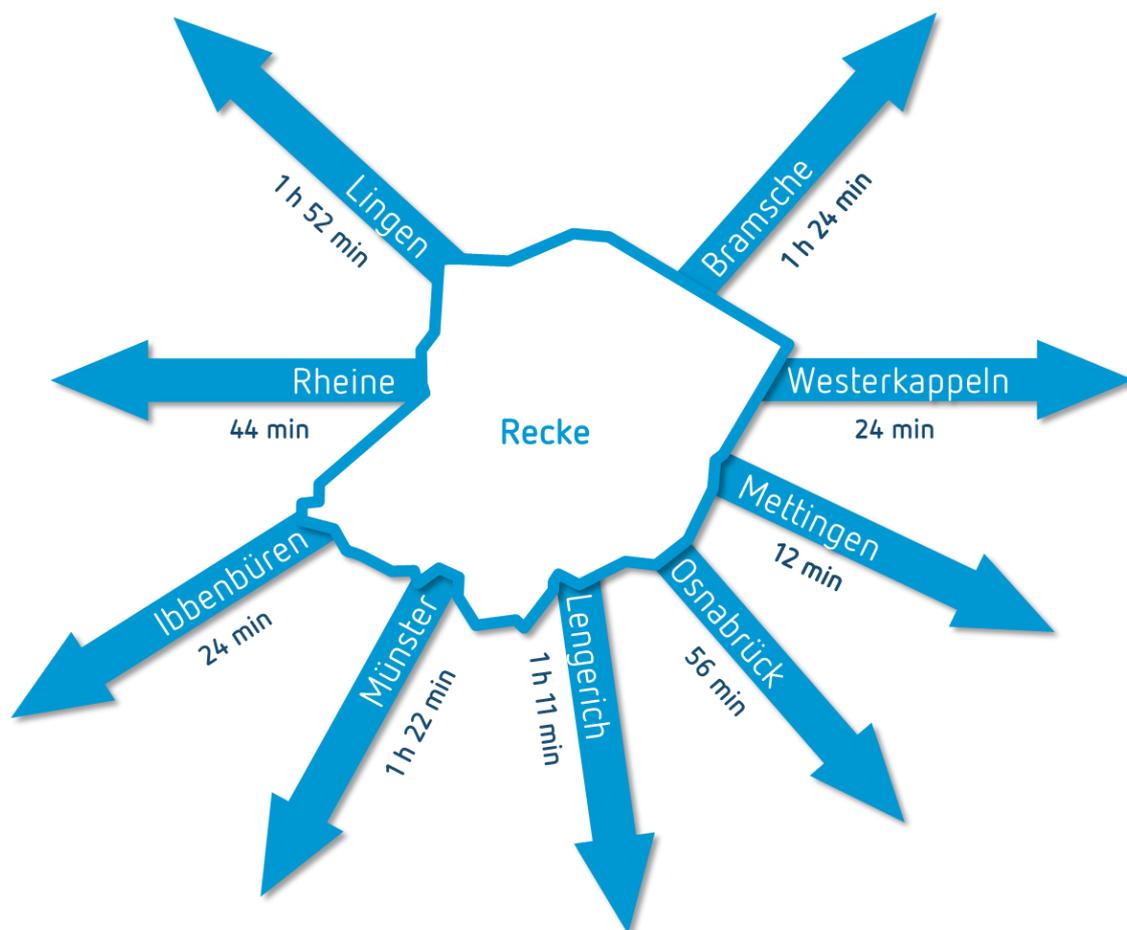
- ⊕ Mobilstation in Mettingen Schultenhof stellt deutliche Attraktivitätssteigerung für ÖPNV und multimodale Fortbewegung dar
- ⊕ Gute Anbindung nach Recke und Westerkappeln
- ⊕ Mehrere Mobilpunkte mit abschließbaren Radabstellanlagen
- ⊖ Mangelhafte Gebietsabdeckung vor allem in den nördlichen Wohngebieten Mettingens
- ⊖ Fehlende Abdeckung einiger Ortsteile durch regelmäßig verkehrenden ÖPNV, wie bspw. Siedlung Priestertum oder auch Wohnbebauung an der Schniederbergstrae
- ⊖ Barrierefreiheit nur an wenigen Haltestellen berücksichtigt
- ⊖ Relativ geringe Taktung in der Anbindung nach Ibbenbüren

4.3.2 Recke

Anbindung mit dem ÖPNV

Von Zentrum Reckes aus können die beiden Nachbargemeinden Mettingen und Westerkappeln zügig in 12 bzw. 24 Minuten erreicht werden (siehe Abbildung 42), maßgeblich ist hierbei insbesondere die Linie S10 als Ost-West-Verbindung. Mit dem Bahnhof Ibbenbürens ist auch ein Schienenthaltepunkt innerhalb von 24 Minuten erreichbar. Im Vergleich mit dem privaten Kfz ist zudem noch die Verbindung nach Rheine und Osnabrück mit einer etwa um 15 Minuten längeren Fahrtzeit einigermaßen konkurrenzfähig. In die weiteren betrachteten Städte ist die Anbindung mit dem ÖPNV jedoch aufgrund fehlender direkter Verbindungsmöglichkeiten vergleichsweise ineffizient und stellt voraussichtlich nur für wenige Nutzende eine geeignete Alternative dar.

Abbildung 42: Anbindung Reckes mit dem ÖPNV (vom Haltepunkt Poststraße aus)



Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: RVM

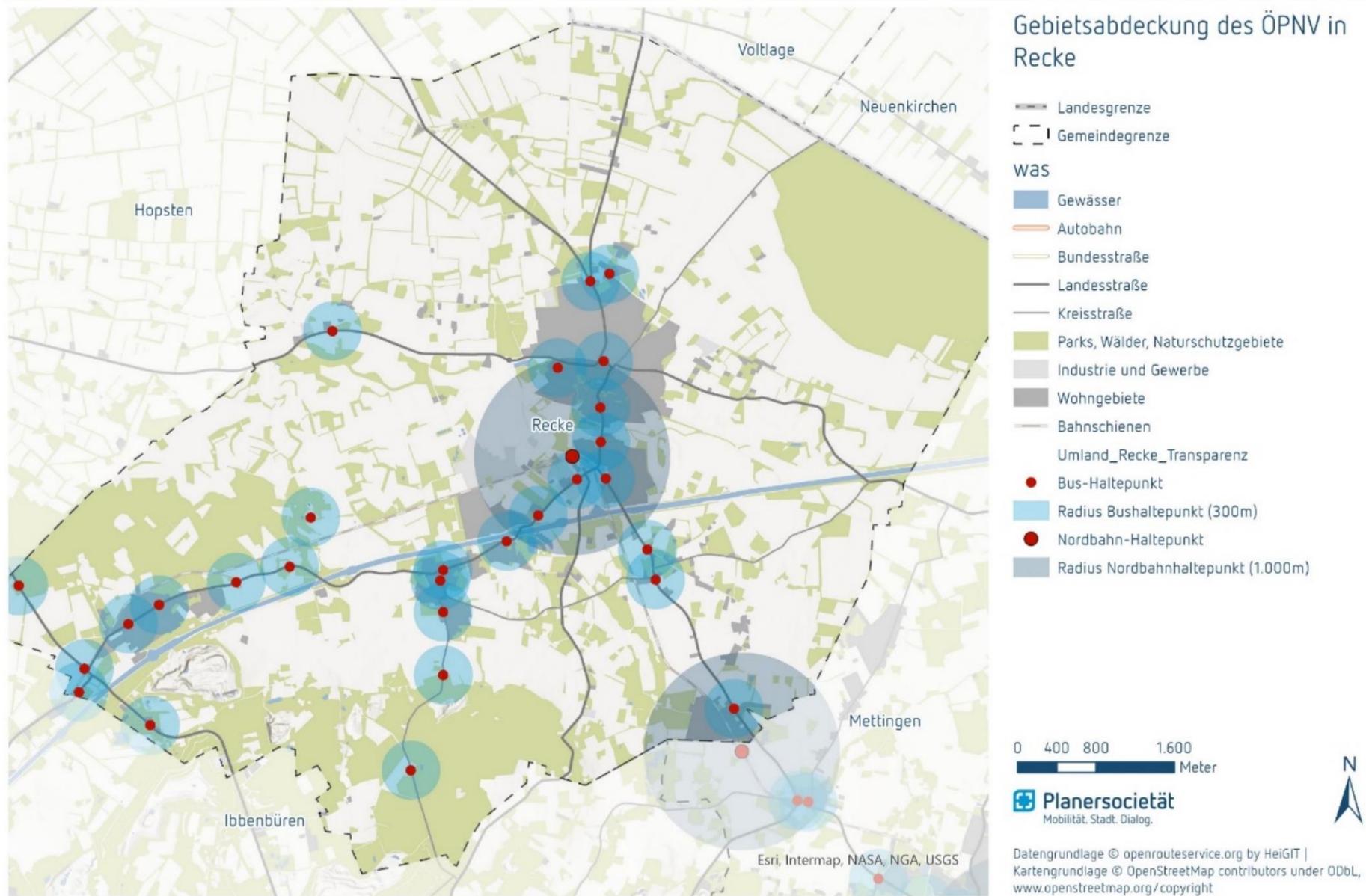
Fußläufige Haltestellenerreichbarkeit

In Recke ist die grundsätzliche Gebietsabdeckung durch den Busverkehr im Süden des Hauptortes verhältnismäßig gut mit Unterversorgungen nur in Randbereichen. Im Norden und auch im Osten ist jedoch ein Großteil der Wohnbebauung nicht ausreichend durch den regelmäßig verkehrenden ÖPNV erschlossen. In den Ortsteilen Espel, Steinbeck und Obersteinbeck zeigen sich großenteils

kleinere Lücken in der Gebietsabdeckung, mit dem Wohngebiet westlich der Haarstraße ist jedoch auch ein größerer Bereich nahezu vollständig unerschlossen. Zu berücksichtigen ist in der Erschließung neben der reinen Gebietsabdeckung auch die Taktung, die in Steinbeck und Obersteinbeck nur durch stündlich verkehrende Buslinien mit erforderlicher Anforderung gegeben ist.

Durch den Haltepunkt der Nordbahn im Süden Reckes sowie nahe des Ortsteils Espel verbessert sich die Gebietsabdeckung deutlich. So werden sowohl der Süden Reckes als auch der Ortsteil Espel nun vollständig durch den ÖPNV abgedeckt. Zu berücksichtigen sind zudem die Umstiegspotenziale, die durch die Einrichtung von P+R- und B+R-Anlagen entstehen sollen und bspw. für Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Norden Reckes eine multimodale Fortbewegung attraktiver gestalten.

Abbildung 43: Gebietsabdeckung des ÖPNV in Recke



Haltestellenausbau

Die Haltestellen in Recke sind überwiegend als Busbuchten angelegt. Auf diese Weise greifen haltenden Busse am wenigsten in den fließenden Kfz-Verkehr und behindern diesen kaum. Das vorbeifahren kann jedoch bei unachtsamen Straßenquerungen durch Fahrgäste Gefahrenpotenzial bergen. Auch der Seitenraum wird durch die Busbuchten teilweise eingeschränkt. In der Ausstattung der Haltestellen ist meist mindestens auf einer Straßenseite ein Witterungsschutz in Form eines überdachten Wartehäuschens vorhanden, das drei Sitzmöglichkeiten und einen Aushangfahrplan beinhaltet. Mülleimer sind ebenfalls mindestens einseitig vorhanden. Hervorzuheben ist der Haltepunkt Poststraße, für den eine digitale Fahrgastinformation auf einer Straßenseite angebracht ist, die durch zwei Anforderungstaster bedient werden kann, die sowohl in passender Höhe für zu Fuß Gehende als auch für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer oder auch Kinder angebracht sind.

Davon abgesehen ist der barrierefreie Haltestellenausbau jedoch oftmals nicht gegeben. Größtenteils befinden sich die Zustiegspunkte auf normalem Gehwegniveau, woraus eine Barriere für den Einstieg entsteht. Ausnahmen sind hier bspw. die Haltepunkte Sichtlinge und Steinbeck-Mitte, bei denen der Seitenraum auf die Höhe eines Hochbords angehoben ist und somit ein niveaugleicher Zustieg ermöglicht wird. Nicht vorhanden sind jedoch taktile Leitelemente, die Zustiegspunkt und Bordkante markieren.

In der Differenzierung zwischen den zentralen Haltestellen, wie an der Poststraße, und den dezentralen Haltestellen in den kleineren Teilorten wie Espel oder Steinbeck zeigen sich in der Tendenz keine wesentlichen Unterschiede in der Haltestellenausstattung. Die Ausstattungsqualität mit überdachten Sitzgelegenheiten ist größtenteils verhältnismäßig gut. Fahrgastinformationen und intermodale Verknüpfungen befinden sich jedoch meist nur im Bereich der Mindestanforderungen. So besteht an den Haltepunkten meist keine digitale Fahrgastinformation und es werden höchstens Vorderradhalterungen für Fahrräder angeboten. Auch die Barrierefreiheit ist größtenteils unberücksichtigt und hat Aufwertungsbedarf, um mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu ermöglichen und zu erleichtern.

Abbildung 44: Haltestellen in Recke (DFI Poststraße oben links, Steele Wäble oben rechts, Überdachung und Hochbord Stichlinge unten)



Quelle: Planersocietät

Kurzfasit

- ➕ Direkte und regelmäßige Anbindung nach Mettingen und Westerkappeln
- ➕ Dynamische Fahrgastinformation mit Anforderungstaster in zwei Höhen am zentralen Haltepunkt Poststraße
- ➕ Nordbahn bietet Potenzial zur besseren Erschließung auch durch P+R und B+R
- ➖ Mangelhafte Gebietsabdeckung, insbesondere im Norden Reckes

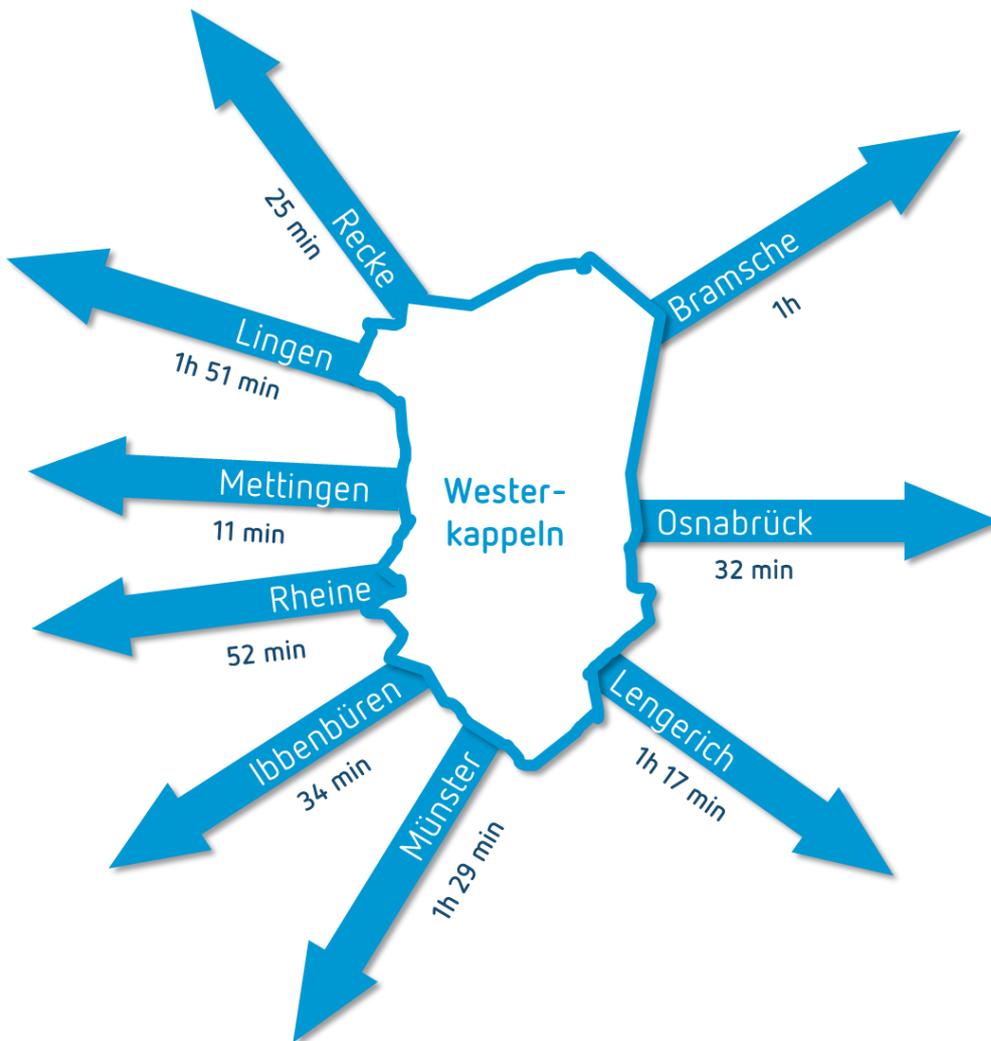
- ➔ Steinbeck und Obersteinbeck werden nur durch Bedarfsbusse angebunden
- ➔ Keine Nachtbusanbindung
- ➔ Barrierefreiheit wird an den meisten Haltepunkten nicht berücksichtigt

4.3.3 Westerkappeln

Anbindung mit dem ÖPNV

Die benachbarten Gemeinden Mettingen und Recke sind in 11 bzw. 25 Minuten zügig mit der Buslinie S 10 erreichbar (siehe Abbildung 45). In jeweils einer guten halben Stunde sind die nächsten Mittel- bzw. Oberzentren und Schienenanbindungspunkte Ibbenbüren und Osnabrück erreichbar. Insbesondere in Richtung Osnabrück ist die zusätzliche Reisezeit gegenüber dem privaten Kfz mit etwa 10 Minuten verhältnismäßig gering. Bei der bestehenden direkten Anbindung durch Linie S 10 ist diese Verknüpfung als relativ attraktiv zu bewerten. Die weiteren untersuchten Anbindungen sind hingegen als eher wenig attraktiv mit dem ÖPNV einzuschätzen, was insbesondere durch teilweise mehrfache Umstiege begründet ist.

Abbildung 45: Anbindung Westerkappeln mit dem ÖPNV (vom Haltepunkt Friedhof aus)



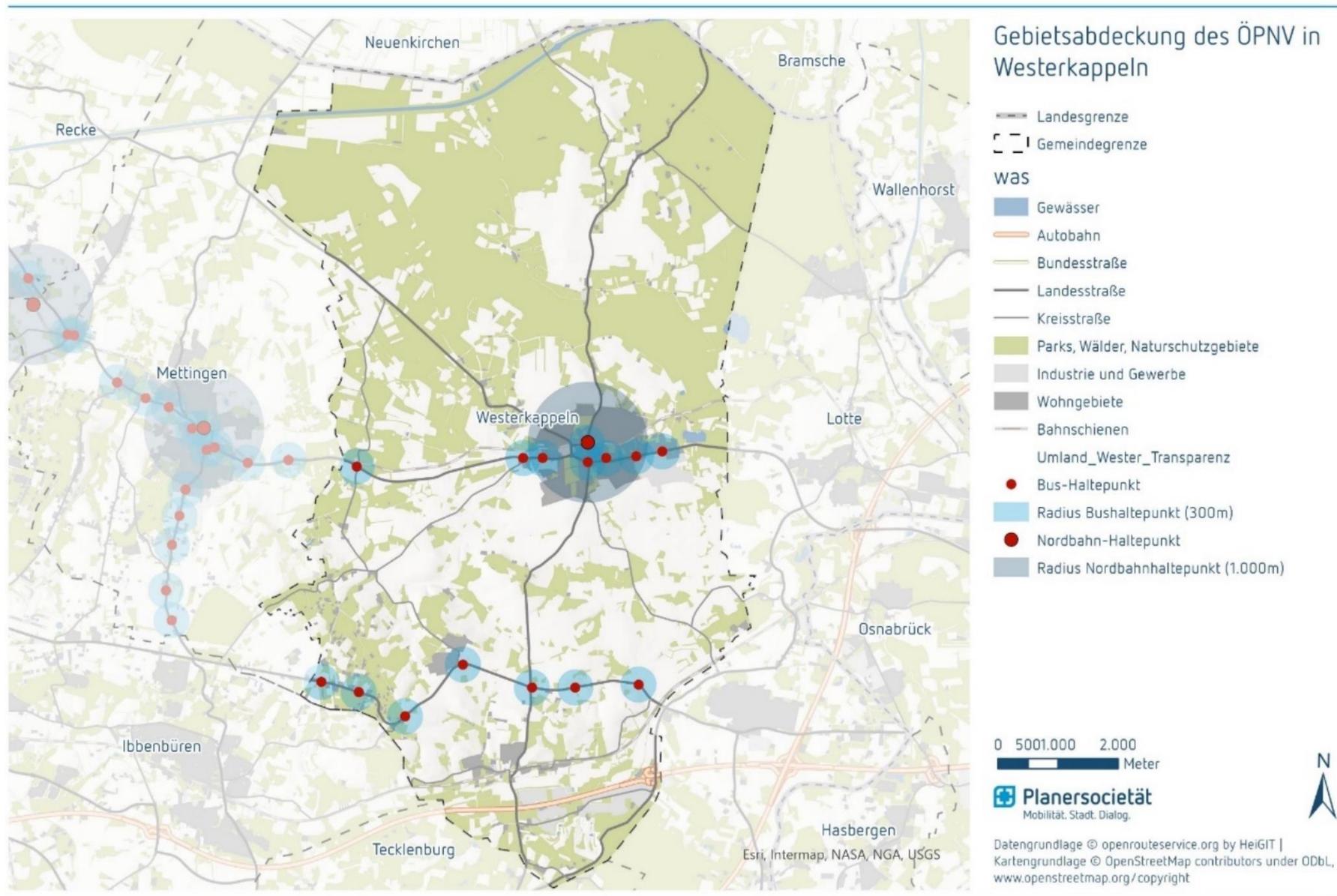
Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: RVM

Fußläufige Haltestellenerreichbarkeit

Das aktuell bestehende Busnetz deckt in Westerkappeln die zentralen Bereiche des Hauptortes ab, die Wohngebiete nördlich der Hanfriedenstraße oder auch entlang der Heerstraße und am Kortheider Weg befinden sich jedoch nicht im fußläufigen Einzugsbereich des ÖPNV. Der Ortsteil Velpe ist zudem gar nicht durch den regelmäßig verkehrenden ÖPNV erschlossen.

Durch den geplanten Schienenhaltepunkt der Nordbahn verbessert sich die Gebietsabdeckung im Ortskern Westerkappeln deutlich. So werden nun große Teile der Wohngebiete abgedeckt und die regelmäßige Taktung stellt eine zusätzliche Attraktivierung dar.

Abbildung 46: Gebietsabdeckung des ÖPNV in Westerkappeln



Haltestellenausbau

Die Bus-Haltepunkte in Westerkappeln sind ebenso wie in Mettingen und Recke großenteils als Busbucht ausgebildet, mit den gleichen Effekten eines geringen Eingriffs in den fließenden Kfz-Verkehr aber unter Umständen einer Einengung des Seitenraums. In der Ausstattungsqualität weisen die Haltepunkte an den regelmäßig verkehrenden Buslinien größtenteils Überdachungen und entsprechend überdachte Sitzgelegenheiten auf, teilweise sogar auf beiden Straßenseiten. Auch eine Ausstattung mit Mülleimer und Aushangfahrplan ist stets gegeben. Heraus sticht hier die zentrale Haltestelle Friedhof am Ortskern Westerkappeln. Hier stehen mehr als die sonst üblichen drei Sitzmöglichkeiten zur Verfügung und zudem eine digitale Anzeige zur Fahrgastinformation.

Der barrierefreie Ausbau ist grundsätzlich verbesserungsbedürftig. So sind an den meisten Haltepunkte die Warte- und Zustiegsbereiche nicht erhöht, sondern befinden sich auf regulärem Seitenraumniveau, woraus Niveauunterschiede beim Ein- und Ausstieg entstehen. Lediglich am Haltepunkt Friedhof ist der Ein- und Ausstieg durch den Ausbau mittels Hochbords niveaugleich möglich. Zudem fehlen, ähnlich wie in Recke und Mettingen meist taktile Leitelemente. Geeignetes Positivbeispiel ist hier der Haltepunkt Am Königsteich an der Osnabrücker Straße. Die Multimodalität ist nur sehr eingeschränkt gegeben. So befinden sich an den Haltepunkten größtenteils keine Radabstellanlagen. Dabei sind jedoch die überdachten Abstellanlagen am Haltepunkt Friedhof als Beispiel für einen Anreiz zum Wechsel der Verkehrsmittel hervorzuheben.

Insgesamt ist die Ausstattungsqualität der Haltepunkte mit größtenteils überdachten Sitzmöglichkeiten sowie Abfalleimern als hinreichend zu bewerten. Die Fahrgastinformation erfolgt an den meisten Haltepunkten entsprechend der Grundanforderungen über einen Aushangfahrplan. Dem ist jedoch eine digitale Anzeige, wie am Haltepunkt Friedhof, vorzuziehen. Umstiegsmöglichkeiten vom Fahrrad auf den ÖPNV sind nur sehr vereinzelt vorhanden, ebenso wie eine barrierearme Gestaltung.

Abbildung 47: Haltestellenausstattung (Überdachte Sitz- und Radabstellmöglichkeiten am Friedhof oben; Hochbord am Friedhof links unten; Hochbord und taktile Elemente am Königsteich unten rechts)



Quelle: Planersocietät

Kurzfasit

- Gute Anbindung nach Osnabrück durch zwei Buslinien in regelmäßiger Taktung
- Barrierefreier Ausbau neuer Haltestelle am Königsteich
- Potenzial zur weitestgehenden ÖPNV-Abdeckung im Hauptort Westerkappeln durch die Nordbahn
- Gute Ausstattung der zentralen Haltestelle Friedhof
- ➖ Velpe ist nicht durch den regelmäßig verkehrenden ÖPNV erschlossen

- ➔ Anbindung in Richtung Ibbenbüren nur stündlich
- ➔ Multimodale Förderung und barrierearmer Ausbau nur an wenigen Haltestellen

4.4 Ruhender und fließender Kfz-Verkehr

Die Qualität der straßenverkehrlichen regionalen und überregionalen Anbindung ist ein entscheidender Faktor mit Einfluss auf die Ausprägung und Entwicklung des Mobilitätsverhaltens. Sie hat Einfluss darauf, wie zügig umliegende Zielorte wie Einkaufs- und Arbeitsplatzstandorte erreicht werden können und ob das private Kfz das effizienteste Verkehrsmittel in der Anbindung darstellt. Insbesondere im ländlichen Raum, mit tendenziell weniger gut ausgebauten ÖPNV-Angeboten und größeren Distanzen, die über die Grenzen der Nahmobilität hinausgehen, hat das private Kfz vielfach einen wichtigen Stellenwert, um tägliche Wege zurücklegen zu können.

Vielfach gehen mit dem Individualverkehr jedoch auch Störungen einher. Eine hohe Verkehrsbelastung und damit verbundene Lärm- und Luftschadstoffemissionen, ein vergleichsweise hoher Flächenverbrauch durch den fließenden aber insbesondere auch durch den ruhenden Kfz-Verkehr und Gefahren durch mögliche Unfälle erfordern eine stetige Abwägung zwischen unterschiedlichen Interessen.

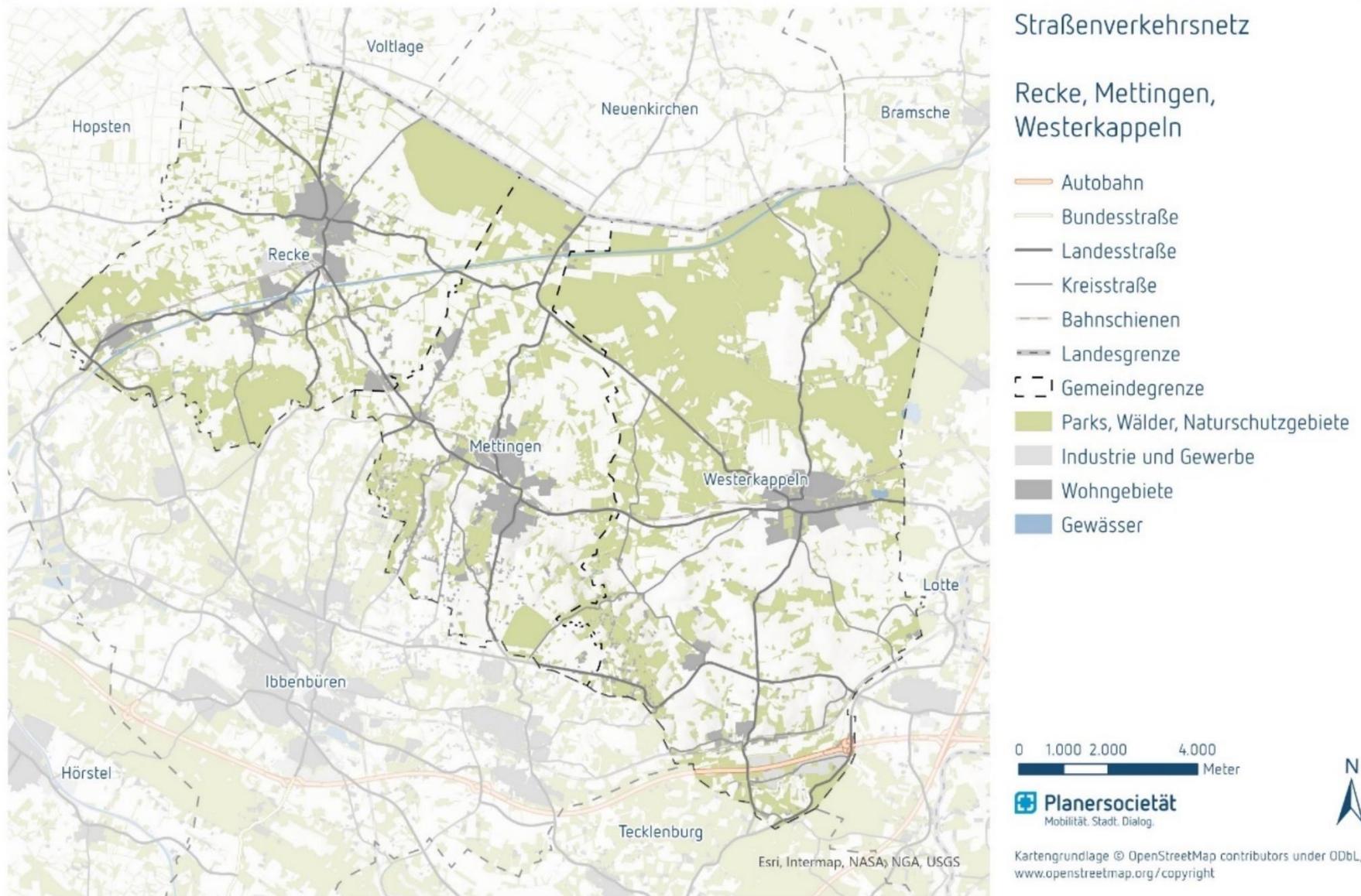
Veränderte ökologische Rahmenbedingungen treiben einen Wandel in der Mobilität voran, und vor allem der motorisierte Individualverkehr unterliegt in Hinblick auf seine Zukunftsfähigkeit Anpassungserfordernissen. Automatisierung und alternative Antriebstechnologien verändern die Branche bereits und insbesondere die Elektromobilität zeigt sich bereits als Alternative zum herkömmlichen Verbrennungsmotor. Diese Veränderungen erfordern jedoch auch eine Anpassung der Infrastruktur, bspw. durch geeignete Lademöglichkeiten. Soziale Fragen, wie alternative Antriebe und wie die notwendige Infrastruktur allen zugänglich sein kann, gehen damit einher.

Wie sind die Gemeinden Recke, Mettingen und Westerkappeln in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr, seine Auswirkungen auf die Umwelt und künftige Entwicklungen hin zu bewerten? Dies soll im Folgenden analysiert werden.

Verkehrsnetz

Das überregionale Kfz-Verkehrsnetz wird insbesondere durch die Bundesautobahnen aber auch Bundesstraßen gekennzeichnet. Wesentliche Verbindungen für die Gemeinden Recke, Mettingen und Westerkappeln stellen hier die Bundesautobahn 1 (A1) als Nord-Süd-Verbindung und die Bundesautobahn 30 (A30) als Ost-West-Verbindung dar. Über die Anbindungspunkte an die A 30 in Ibbenbüren und Lotte und die Autobahnzufahrt Osnabrück Hafen als Anknüpfung an die A1 erfolgt eine zügige Anbindung an das überregionale Straßenverkehrsnetz. Herauszuheben ist hierbei Westerkappeln mit jeweils unter 10 Minuten Fahrzeit zur nächstgelegenen Autobahnzufahrt der beiden benannten Autobahnen.

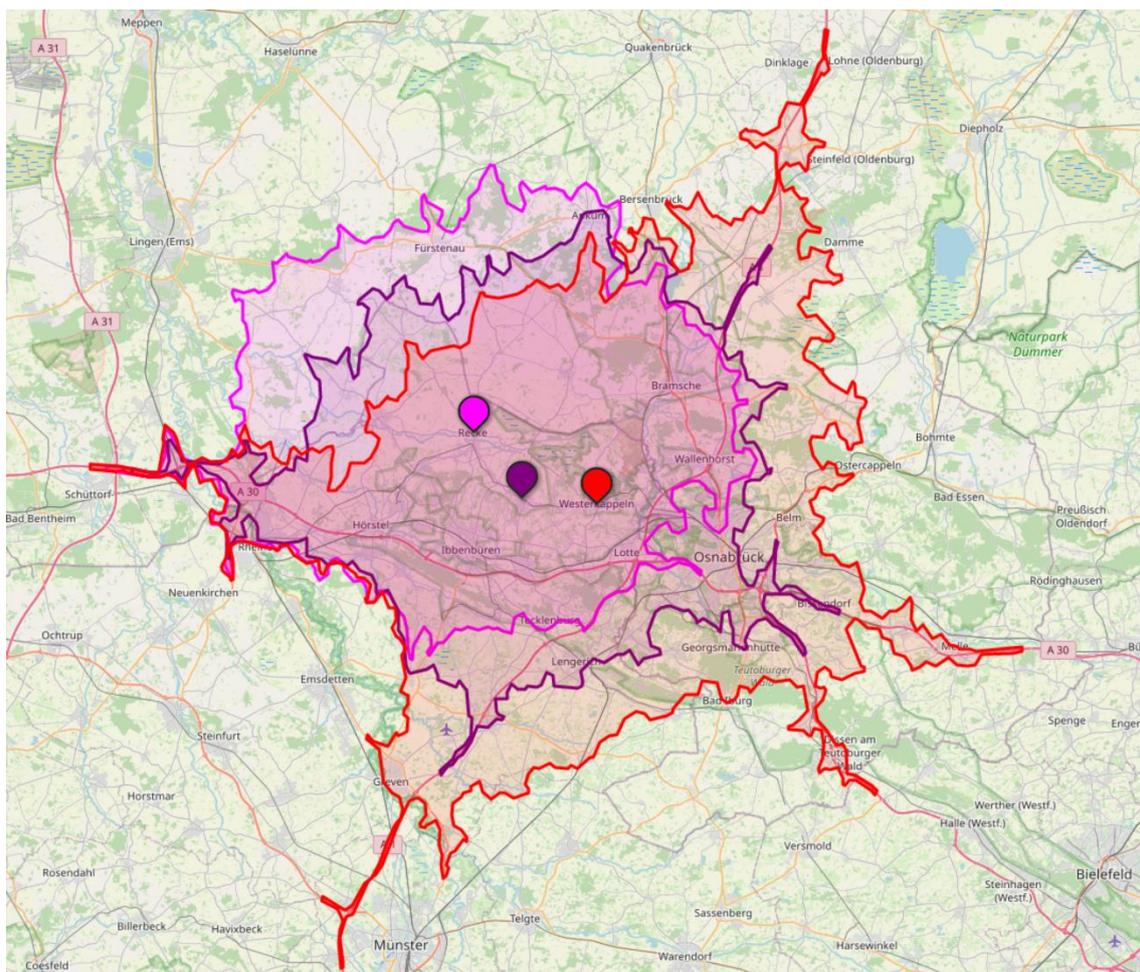
Abbildung 48: Straßenverkehrsnetz



Die Gemeinden selbst sind vorwiegend über Landesstraßen angebunden und miteinander verbunden. Auch in die nahe liegenden wichtigen Zielorte Ibbenbüren, Osnabrück und Rheine findet eine Anbindung im Wesentlichen durch Landesstraßen statt, je nach Quell- und Zielort teilweise auch in Kombination mit einer der Autobahnen. In der Ost-West-Verbindung ist dabei insbesondere die Landesstraße 599 zu benennen, die Recke, Mettingen und Westerkappeln miteinander verbindet und weitergeführt als Landesstraße 595 auch die Anbindung nach Osnabrück darstellt. In Nord-Süd-Richtung bestehen mehrere Verbindungsstraßen, jeweils als Landesstraße klassifiziert, die aus den drei Gemeinden jeweils die Verbindung darstellen. Hervorzuheben ist, dass für alle drei Gemeinden eine direkte Verbindung aus dem Ortszentrum in Nord-, wie auch Südrichtung besteht, Umwege somit tendenziell gering sind.

Grundsätzlich ist die lokale wie regionale und überregionale Anbindung durch das bestehende Straßennetz als gut zu bewerten. Insbesondere Westerkappeln weist durch seine räumliche Nähe zu den Autobahnen A30 und A1 sowie nach Osnabrück eine gute Anbindung auf. Dies zeigt sich auch in der Erreichbarkeit die in Richtung Nordost, Osten und Süden nochmal besser ist als in Recke und Mettingen (siehe Abbildung 49).

Abbildung 49: Erreichbarkeit mit dem Kfz in 30 Minuten Fahrzeit

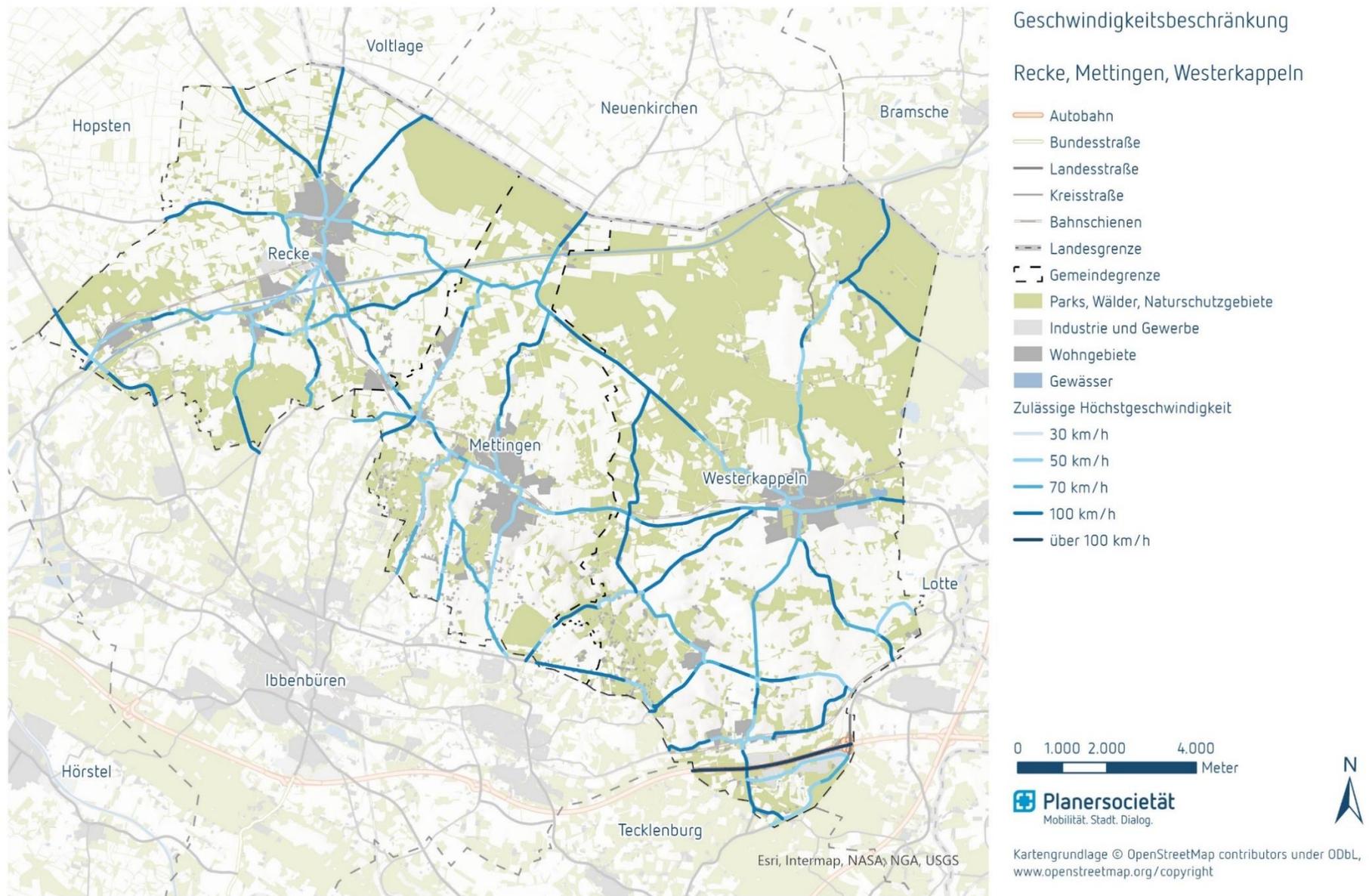


Quelle: Openrouteservice

Innerorts gilt in Recke, Mettingen und Westerkappeln auf Hauptverkehrsstraßen größtenteils Tempo 50, eine explizite Verkehrsberuhigung durch weiter reduzierte Geschwindigkeiten innerorts

findet somit nicht statt (siehe Abbildung 50). Außerorts sind Bebauung, Geländeprofil und damit einhergehende Straßenführung sowie teilweise der Straßenzustand entscheidende Faktoren für die Geschwindigkeit. So gilt auch außerorts, wo es die örtlichen Gegebenheiten erfordern oftmals Tempo 50 oder 70.

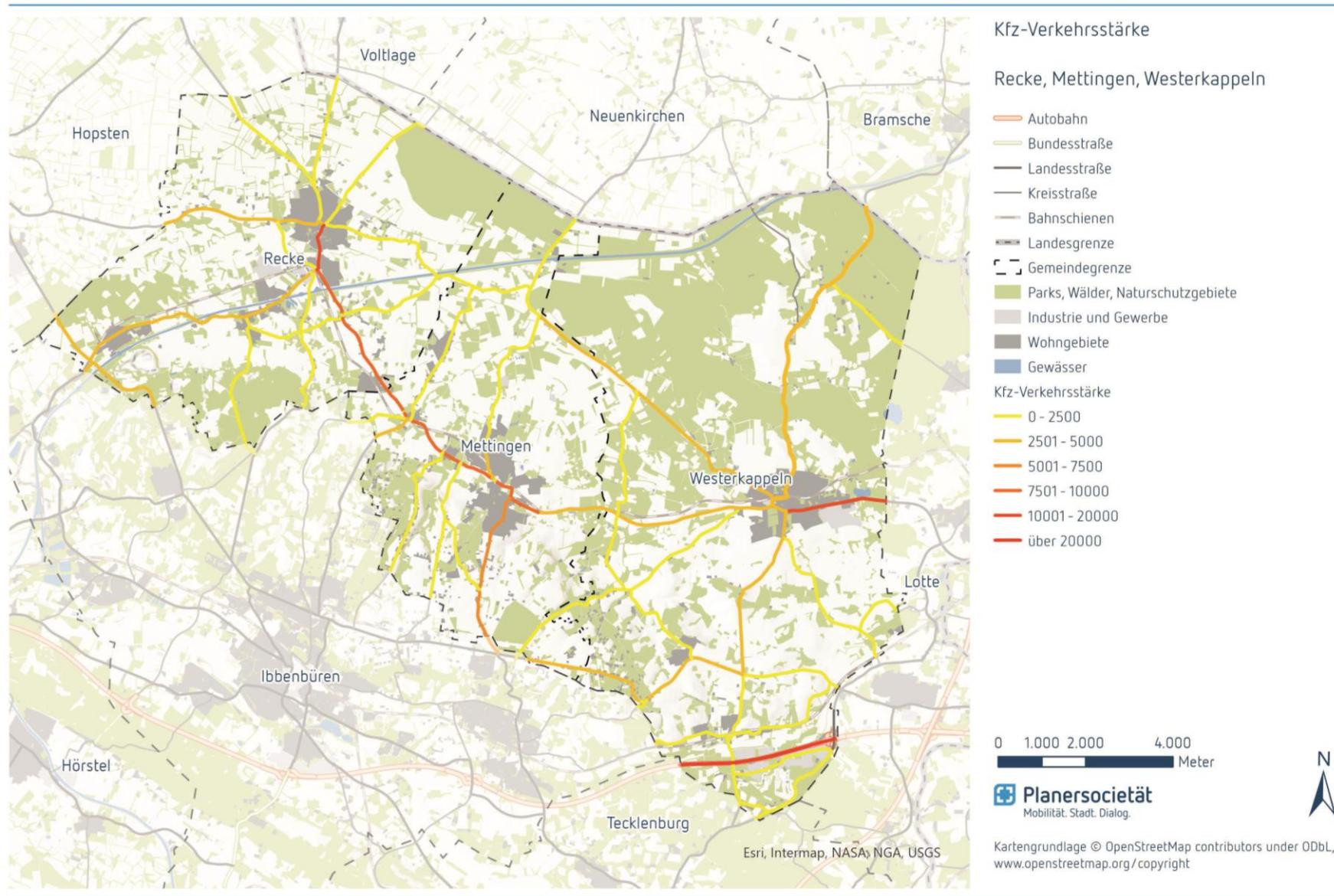
Abbildung 50: Geschwindigkeitsbeschränkungen



Verkehrsstärken

In der verkehrlichen Belastung zeigt sich ebenfalls die hohe Bedeutung der Ost-West-Verbindung durch die Landesstraße 599/595. So weist sie abgesehen vom Teilstück zwischen Mettingen und Westerkappeln stets Verkehrsstärken von über 10.000 Kfz am Tag auf und liegt somit deutlich über den meisten anderen als Landesstraße klassifizierten Verbindungen im betrachteten Gebiet (siehe Abbildung 51), die größtenteils eine Belastung in der Größenordnung von 2.000 bis 5.000 Kfz aufweisen. Zudem zeigt sich in der Betrachtung der Verkehrsstärken, dass die Anbindung in Richtung Süden/Südwesten und Osten zumindest für den Kfz-Verkehr eine größere Bedeutung hat als in Richtung Norden, was voraussichtlich durch die wichtigen Zielorte wie Osnabrück, Ibbenbüren und Rheine bedingt ist. Grundsätzlich ist bei einer Belastung von 10.000 Kfz und mehr im sensiblen Ortskernbereich durchaus von einer relevanten Belastung auszugehen, die negative Auswirkungen auf Aufenthaltsqualität bedeutet und auch zu Konflikten mit anderen Verkehrsträgern führt, bspw. durch eine mangelhafte Querbarkeit der Fahrbahn.

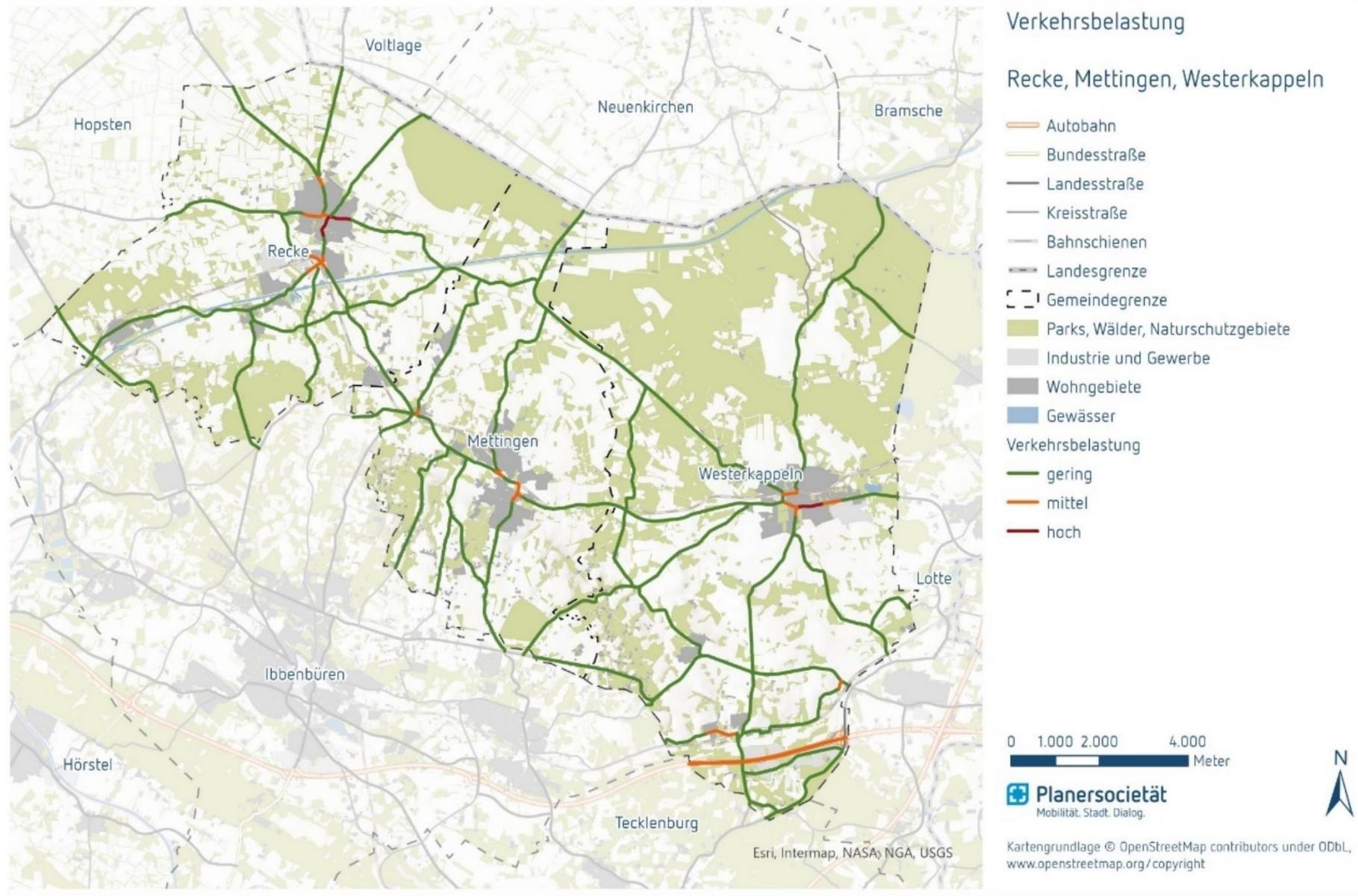
Abbildung 51: Verkehrsstärken auf Bundes- und Landesstraßen



Quelle: Verkehrsministerium NRW

Dies zeigt sich auch in einer Betrachtung von Verkehrsbelastungen in verkehrlichen Spitzenzeiten. So kommt es vor allem entlang der Landesstraße 599/595 an wichtigen Knotenpunkten zu Verzögerungen im Verkehrsfluss (siehe Abbildung 52). Da die wichtigen Knotenpunkte jedoch größtenteils in den Ortszentren liegen führt dies dazu, dass vor allem der sensible bebaute Bereich durch Verkehrsstauungen belastet wird. In allen drei Ortszentren sind in der nachmittäglichen Spitzenzeit Behinderungen des Verkehrsflusses zu beobachten, während zwischen den Gemeinden vielfach nur geringe Verzögerungen vorliegen. Auf den Nord-Süd-Achsen kommt es vergleichsweise zur Ost-Westverbindung durch die L599/595 nur zu wenigen Verkehrsverzögerungen. Auch die geringere Verkehrsbelastung im Norden der drei Gemeinden zeigt sich eindeutig. Auch hier sind nur vereinzelt Verkehrsverzögerungen wahrzunehmen, größtenteils fließt der Verkehr jedoch weitestgehend ungehindert.

Abbildung 52: Verkehrsbelastung



Kurzfasz

- ⊕ Gute kfz-verkehrliche Anbindung über Landes- und Kreisstraßen und an das überregionale Straßennetz durch die Nähe zu den Bundesautobahnen 1 und 30
- ⊕ Gute und direkte Erreichbarkeit der umliegenden Ober- und Mittelzentren, insbesondere Osnabrück und Ibbenbüren
- ⊕ Grundsätzliche Verkehrsbelastung nicht übermäßig
- ⊖ Straßennetz lässt Schleichverkehre zu
- ⊖ Hohe Verkehrsstärken auch innerorts, was Belastungen erhöht und die Situation für andere Verkehrsteilnehmende erschwert bspw. durch schlechtere Querbarkeit
- ⊖ Verkehrsbelastungen insbesondere innerorts hoch durch Kreuzungssituationen
- ⊖ Potenziale zur Verkehrsberuhigung innerorts werden kaum genutzt durch größtenteils Tempo 50

4.4.1 Mettingen

Lokales Verkehrsnetz

Mettingen ist in alle wesentlichen Nachbargemeinden und -städte über das Landesstraßennetz angebunden. In Richtung Westen stellt die Landesstraße 599 die Anbindung nach Recke dar und bindet auch den Ortsteil Schlickelde an. In Richtung Norden stellt die Landesstraße 796 die Anbindung in Richtung Neuenkirchen dar. In Richtung Osten verbindet die L599 Mettingen mit Westerkappeln und in Richtung Süden stellt die L796 eine direkte Verbindung aus dem Ortskern Mettingens nach Laggenbeck dar und bindet Mettingen zudem über weitere Verbindungsstraßen in Richtung des Stadtzentrums Ibbenbürens und an die A30 an. Die Kreisstraßen 40 und 41 im Süden Mettingens dienen dazu viele kleinere Siedlungen anzubinden und zudem eine weitere Verbindung nach Ibbenbüren darzustellen. Die Kreisstraße 39 stellt eine Verbindung von Schlickelde in die Siedlung Priestertum im Westen Mettingens dar.

Insgesamt ist die Anbindung im lokalen und regionalen Straßenverkehrsnetz als gut zu bewerten. Kritisch zu bewerten ist jedoch das Potenzial für Schleichverkehre durch den Berentelweg, was zu einer Verlagerung von Durchfahrtsverkehren in sensible Wohngebiete führt. Die überregionale Anbindung ist durch die Auffahrt zur Autobahn 30 in Laggenbeck und die A1 Zufahrt Osnabrück Hafen in jeweils etwa 10-15 Minuten als gut zu bewerten.

Der Fahrbahnzustand ist im Landesstraßennetz in Mettingen überwiegend gut, mit nur geringen Schäden. Lediglich abgenutzte Fahrbahnmarkierungen sind auch hier ein regelmäßiger Mangel. Im untergeordneten Straßennetz zeigen sich hingegen deutliche Unterschiede, auch hier sind viele Straßen in einem guten Zustand, einige, wie bspw. die Bischofstraße, weisen jedoch auch erhebliche Schäden im Fahrbahnbelag auf. Im sonstigen ländlichen Straßennetz sind teilweise gute Fahrbahnbeläge vorhanden wie bspw. auf der Tüöttenstraße, jedoch auch teilweise Mängel durch Frostschäden zu beobachten.

Im innerstädtischen Straßennetz verhält es sich ähnlich wie in Recke. Die Hauptverkehrsstraßen sind vorwiegend auf Tempo 50 beschränkt und im Nebenstraßennetz sind häufig Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Der Ortskern Mettingens ist großenteils mit dem Kfz befahrbar, entweder mit Tempo 30 oder in Schrittgeschwindigkeit in Form eines verkehrsberuhigten Bereiches.

Verkehrs- und Lärmbelastung

In Mettingen zeigt die Analyse der verkehrlichen Belastung insbesondere, dass im Zentrumsbereich an den Knotenpunkten Ibbenbürener Straße / Westerkappeler Straße / Bahnhofstraße und Bahnhofstraße / Nierenburger Straße Verzögerungen entstehen. Dies zeigt sich sowohl morgens als auch nachmittags in ähnlicher Ausprägung.

Besonders auffällig zeigen sich in der Betrachtung die Achse Osnabrücker Straße / Am Dönhof und noch deutlicher die Alte Poststraße in Westerkappeln, der Bereich Nierenburger Straße / Bahnhofstraße / Westerkappeler Straße in Mettingen und die Bereiche Mettinger Straße / Steinbeker Straße / Am Mersch sowie Hauptstraße / Neunkirchener Straße / Poststraße und Vogteistraße in Recke. Die Hauptprobleme zeigen sich dabei erwartungsgemäß in der nachmittäglichen Spitzenstunde, da es hier üblicherweise zu einer Überlagerung von Berufspendel- und Einkaufs- und Freizeitverkehren kommt.

Auch in Mettingen wird die Lärmbelastung nur für den verkehrlich mit am stärksten belasteten Bereich, den Abschnitt der Bahnhofstraße zwischen Neuenkirchener Straße und Westerkappeler Straße, angegeben. Dieser stellt gleichzeitig auch den zentralen Bereich der Ortsdurchfahrt dar. Es zeigt sich, dass es, aufgrund nicht vorhandener Straßenrandbebauung im Bereich des Friedhofs zu einer stärkeren Lärmausbreitung kommt als in den angebauten Bereichen. Erhebliche Auswirkungen auf besonders sensible Wohnbebauung kann jedoch nur sehr eingeschränkt festgestellt werden, bspw. in der Einmündung der Nierenburger Straße. Kritischer ist in dieser Hinsicht die Ibbenbürener Straße zu bewerten, die zwar eine erheblich geringere Kfz-Verkehrsbelastung aufweist jedoch direkt am Rand von Wohngebieten entlangführt. Die Ortseingangssituation als potenzielle weitere Lärmquellen werden in Mettingen teilweise durch die vorhandenen Kreisverkehre gestaltet. Diese haben eine automatische verkehrsberuhigende Wirkung. An der Neuenkirchener Straße oder auch der Ibbenbürener Straße ist der Ortseingang jedoch nur eingeschränkt wahrzunehmen. Einmündungen sowie Bushaltepunkte und eine Mittelinsel zur Querung für zu Fuß Gehende dienen einer Aufmerksamkeitsförderung, sind jedoch gleichzeitig auch Gefahrenpunkte durch einmündende Kfz und querende zu Fuß Gehende.

Abbildung 53: Lärmbelastung auf der Bahnhofstraße in Mettingen (24h-Belastung)



Quelle: LANUV NRW

Abbildung 54: Ortseingang mit Kreisverkehr in Mettingen (Westerkappeler Straße)



Quelle: Planersocietät

Ruhender Verkehr

Wichtige Ziele, die nicht im Zentrum Mettingens liegen, wie bspw. Schulen, die Draiflessen Collection oder auch Einzelhändler und Discounter verfügen über eigene Stellplatzanlagen, die geeignet sind den Bedarf aufzunehmen (siehe Abbildung 55). Im Ortskern Mettingens liegt mit dem Parkplatz an der katholischen Kirche St. Agatha eine Sammelparkanlage mit über 75 Parkplätzen ohne Parkraumbewirtschaftung. Diese ist als verkehrsberuhigter Bereich zu befahren. Auch in den umliegenden Straßen wie der Straßen Markt, der Clemensstraße oder der Landrat-Schultz-Straße befinden sich Parkmöglichkeiten in Senkrechtaufstellung oder fahrbahnparallel am Straßenrand. Diese sind jedoch großenteils mit einer maximal zulässigen Parkdauer von zwei Stunden zu

typischen Geschäftszeiten beschränkt. Im erweiterten Ortskernbereich befindet sich mit dem Parkplatz an der Westerkappeler Straße eine weitere Sammelparkanlage mit über 75 Parkplätzen. Auch für diese gilt eine Beschränkung auf zwei Stunden an Werktagen von 8-20 Uhr.

Abseits vom Ortskern sind in Erschließungsstraßen und Wohnverkehrsstraßen vereinzelt noch Parkstände angelegt, die erforderlichen Parkplätze werden jedoch zu großen Teilen auf privaten Grundstücken nachgewiesen.

Einige Parkstände in Mettingen sind der Elektromobilität vorbehalten. Sowohl in zentralen Lagen, wie an der Clemensstraße oder auch auf der Sammelparkanlage an der katholischen Kirche, als auch im Bereich der Einzelhändler sowie auf dem Parkplatz der Großkonditorei im Osten Mettingens, sind Stellplätze mit entsprechender Ladeeinrichtung zu finden. Die Ladeeinrichtungen sind, als Normalladeeinrichtungen klassifiziert.

Abbildung 55: Parkplätze in Mettingen (Einzelhandelsparkplatz oben, E-Ladesäulen links unten, Parkstände im Seitenraum rechts unten)



Quelle: Planersocietät

Kurzfasit

- Dichtes Netz aus Landes- und Kreisstraßen zur Anbindung an umliegende Städte und Gemeinden und zur Erschließung kleinerer Ortsteile
- Kreisverkehre in Ortseingangssituationen sind geeignet den Verkehr zu beruhigen und den

Übergang in den bebauten Bereich zu markieren

- ⊕ Wichtige Ziele im und außerhalb des Ortskerns Mettingens verfügen über ausreichende nahegelegene Parkmöglichkeiten, was Suchverkehre reduziert und den ruhenden Verkehr ordnet
- ⊖ Schleichverkehre durch den Berentelgweg belasten die anliegende Wohnbebauung maßgeblich
- ⊖ Fahrbahnzustand im nachrangigen Verkehrsnetz teilweise schlecht, was zu Gefahrensituationen und verringertem Fahrkomfort für Kfz- und Radverkehr führt
- ⊖ Tempo 50 auch in den zentralen Bereichen Mettingens führt zu stärkeren Belastungen sowie ggf. Gefahrensituationen
- ⊖ Parkmöglichkeiten am Straßenrand in zentralen Lagen sind ggf. belegt und führen zu Parksuchverkehren

4.4.2 Recke

Lokales Verkehrsnetz

Recke ist durch mehrere Landesstraßen an die umliegenden Gemeinden angebunden. In Richtung Norden erfolgt über die Landesstraßen L595 und L603 eine Anbindung an die angrenzenden Gemeinden im Landkreis Osnabrück sowie an die Bundesstraße 218. In Richtung Osten führt die L595 unter anderem nach Hopsten und in Richtung Westen die L599 in das nördliche Gemeindegebiet Mettingens sowie in Richtung Westerkappeln. In Richtung Süden werden über die Landesstraßen 598, 599 und 603 sowohl die Ortsteile Steinbeck, Obersteinbeck und Espel angebunden als auch die Verbindung in Richtung Mettingen, Ibbenbüren, Hörstel und zur A30 hergestellt. Einige Kreis- und Gemeindestraßen, wie bspw. die K17 dienen dazu, das Netz zu ergänzen und Querverbindungen herzustellen.

Die Anbindung an das lokale und regionale Straßennetz ist mit der Anbindung an zahlreiche Landesstraßen somit insgesamt als gut zu bewerten, die Westumgehung sorgt zudem dafür, Verkehre aus dem sensiblen Ortskernbereich herauszuhalten und gleichzeitig potenziellen Schleichverkehren durch bebaute Gebiete eine Alternative zu bieten. Das überregionale Straßennetz ist mit der Bundesautobahn 30 und einer Fahrzeit von ca. 15-20 Minuten zur nächstgelegenen Auffahrt durchschnittlich gut erreichbar.

Der Fahrbahnzustand ist größtenteils in einem ausreichenden Zustand, bspw. auf der Hauptstraße sind nur wenige Schäden im Belag vorhanden. Markierungen sind jedoch häufig abgenutzt, was die Erkennbarkeit grundsätzlich verschlechtert. In einigen Straßenabschnitten, bspw. auf der Vogteistraße, sind insbesondere am Fahrbahnrand Abnutzungs- und Frostschäden im Fahrbahnbelag zu beobachten. Dies führt möglicherweise zu Ausweichmanövern in Richtung der Fahrbahnmittelpiste und ist zudem für den Radverkehr sehr ungünstig. In den Wohngebieten sind die Straßen teils asphaltiert und teils gepflastert. Überwiegend sind die Fahrbahnbeläge in einem akzeptablen Zustand mit nur vereinzelt Schäden. Auch auf den ländlichen Straßen werden zumindest bei

den Straßen mit einer verstärkten Verbindungs- und Erschließungsfunktion überwiegend gute Fahrbahnzustände festgestellt.

Im weiteren Verkehrsnetz zeigt sich, dass ein Großteil der weiteren Straßen mit Tempo 30 beschildert ist, genauso wie auf einem Abschnitt der Hopstener Straße. Teilweise sind auch die Straßen im Ortskern grundsätzlich frei für den Kfz-Verkehr befahrbar.

Verkehrs- und Lärmbelastung

In der Einzelbetrachtung zeigt sich in Recke auf den wesentlichen Hauptverkehrsstraßen, dass die Knotenpunkte zu Verkehrsverzögerungen führen (siehe Abbildung 52). So kommt es vor allem im Bereich von Neuenkirchener Straße, Rothertshausener Straße, Hauptstraße und Poststraße zu Verzögerungen und angrenzend auch am Knotenpunkt von Poststraße und Vogteistraße. Auch im Süden des Hauptorts von Recke kommt es zu Verzögerungen im Bereich von Mettinger Straße, Westumgehung, Steinbecker Straße und Am Mersch. Hier zeigt sich zudem, dass die Straße Am Mersch mutmaßlich als Umgehung des Knotenpunktes Westumgehung / Mettinger Straße / Steinbecker Straße genutzt wird.

Die Lärmbelastung wird in Recke nur für den Abschnitt der Hauptstraße vom Knotenpunkt mit der Westumgehung bis hin zum Knotenpunkt mit Neuenkirchener Straße angegeben. In diesem Abschnitt zeigt sich, dass es vereinzelt, insbesondere in Einmündungsbereichen, zu Abstrahlungen in die Wohngebietsnutzungen kommt, die am Rande der zulässigen Grenzwerte liegen. Auch in der nächtlichen Betrachtung zeigen sich vergleichbare Ergebnisse. Da dieser Abschnitt deutlich die stärkste Verkehrsbelastung in Recke aufweist ist tendenziell davon auszugehen, dass die Lärmbelastungen an den anderen Straßen geringer ausfallen. Die Problematik durch eine übermäßige Lärmbelastung in Recke hält sich somit voraussichtlich, bedingt durch die Kfz-Belastung, in Grenzen. Ortsausgangssituationen sind durch möglicherweise beschleunigende Fahrzeuge eine häufige Ausnahme von dieser Tendenz. Eine spezielle bauliche Gestaltung der Ortsein- und -ausgangssituationen, die verkehrsberuhigend wirkt, findet sich in Recke bisher nicht. Der Ortseingang zeigt sich bisher ausschließlich durch die Beschilderung und eine veränderte Gestaltung des Seitenraumes in Form von meist beidseitigen Gehwegen und einer Straßenbeleuchtung (siehe Abbildung 57).

Abbildung 56: Lärmbelastung auf der Hauptstraße in Recke (24h-Belastung)



Quelle: LANUV NRW

Abbildung 57: Ortseingangssituation Recke (Halverder Straße)



Quelle: Planersocietät

Ruhender Verkehr

Der Kfz-Verkehr in Recke hat direkten Zugang zum Ortskern. So führt eine Verbindung in Form eines verkehrsberuhigten Bereiches direkt durch den zentralörtlichen Bereich Reckes. Lediglich der Abschnitt der Hauptstraße zwischen Markt und Bremestraße ist nicht befahrbar. Entlang der

Straßen im Zentrum sind teilweise Parkplätze im Seitenraum angeordnet wie bspw. an der Hauptstraße, östlich der Bremestraße, hauptsächlich wird der Parkraumbedarf allerdings über kleinere Sammelparkanlagen abgedeckt. So sind in zentraler Lage direkt auf dem Markt zwei Reihen Senkrechtparkstände mit insgesamt 14 Parkplätzen. Auch auf dem Platz nördlich der evangelischen Kirche sind insgesamt 13 frei zugängliche Parkplätze angeordnet zzgl. einiger reservierter Parkplätze. Ähnlich finden sich am Homeyers Hof zahlreiche Parkstände in aufgeweiteten Platzsituationen. Von der Poststraße aus zugänglich befindet sich an der St. Dionysius Kirche eine größere Sammelparkanlage mit ca. 30 Parkplätzen. Zudem weisen Discounter und Bäcker an der Hopstener Straße eine eigene Parkplatzanlage mit knapp 50 Parkplätzen auf, ähnlich wie der Einzelhändler an der Vogteistraße und Supermarkt wie Discounter am Knotenpunkt Hauptstraße / Wulferkamp. An der Hauptstraße sind zudem Parkplätze im Seitenraum angeordnet, die ein Parken direkt vor den dort anliegenden Geschäften ermöglichen. Eine Parkraumbewirtschaftung gibt es im Ortskern Reckes nicht, lediglich zu Marktzeiten, am Donnerstagvormittag, sind die Parkplätze auf dem Marktplatz und an der Hauptstraße nicht verfügbar und es gilt dort ein absolutes Halteverbot. Das Parkplatzangebot im Zentrum Reckes ist somit insgesamt sehr umfangreich und ermöglicht ein Parken direkt vor den meisten Ladengeschäften.

Auch in kleineren Einzelhandelslagen wie in den Teilorten Steinbeck und Obersteinbeck liegt insbesondere durch Sammelparkanlagen ein umfangreiches Parkplatzangebot vor. Im Gegensatz zum Ortszentrum sind diese jedoch verstärkt auf privaten Parkplatzanlagen angeordnet, die den jeweiligen Einzelhändlern zugeordnet sind. An der Dorfstraße in Steinbeck liegt eine größere Sammelparkanlage mit ca. 30 Parkplätzen.

Auf diesem Parkplatz befinden sich zudem zwei Ladeanschlüsse für Elektrofahrzeuge, betrieben durch die Stadtwerke Tecklenburger Land. Auch in Obersteinbeck am Kindergarten St. Martin sind zwei Ladepunkte vorhanden ebenso wie am Schulzentrum und am Fürstenbergstadion in Recke, betrieben ebenfalls durch die Stadtwerke. Bei den benannten Ladepunkten handelt es sich um Normalladesäulen und keine Schnellladepunkte. Im privaten und halböffentlichen Bereich sind ggf. noch weitere Ladepunkte vorhanden wie bspw. eine Ladesäule am Einzelhändler nahe des Rathauses in Recke. Die Ladeeinrichtungen sind jeweils als Normalladeeinrichtungen klassifiziert. Ein schnelles Aufladen in einer halben Stunde ist somit nicht möglich. Der Ladevorgang dauert einige Stunden.

Kurzfasit

- ⊕ Gute Einbindung ins regionale Straßennetz
- ⊕ Umgehung reduziert Verkehrsbelastung in bebauten Gebieten
- ⊕ Gute Erreichbarkeit zentraler Orte
- ⊕ Wenige Straßenschäden auf Hauptverkehrsstraßen
- ⊕ Gute Erreichbarkeit von zentralen Lagen durch ortskernnahes Parkangebot
- ⊖ Rückstauungen treten vor allem in zentralen Ortsbereichen auf und stellen hier eine Belastung sensibler Bereiche dar
- ⊖ Nebenstraßen weisen oftmals Straßenschäden auf, was zu Ausweichmanövern im KFz-

Verkehr führt und auch für andere Verkehrsteilnehmende potenziell gefährlich ist

- ➔ Ortseingangssituationen werden kaum baulich unterstützt, was die Erkennbarkeit erschwert
- ➔ Verkehrliche Belastung in Haupteinzelhandelslagen durch Befahrbarkeit. Kleinere Parkmöglichkeiten sind ggf. belegt und führen zudem zu Parksuchverkehr
- ➔ Parkplätze auf zentralen Plätzen im Ortskern schränken die Aufenthaltsqualität und andere Nutzungsmöglichkeiten ein

4.4.3 Westerkappeln

Lokales Verkehrsnetz

Westerkappeln ist wie Recke und Mettingen in erster Linie durch Landesstraßen in das regionale Straßenverkehrsnetz eingebunden. Die L584 stellt dabei als Nord-Süd-Achse die Verbindung in Richtung Achmer und Bramsche im Norden dar und die Verbindung an den Westerkappeler Ortsteil Velp im Süden. Zwischen dem Ortszentrum und Velp wird sie von der Landesstraße 501 gekreuzt, die als südliche Ost-West-Verbindung in Westerkappeln die Anbindung nach Lotte im Osten und Ibbenbüren im Westen darstellt. Zudem ist über sie und die L597 auch die A30-Zufahrt Lotte zu erreichen. Der Hauptort Westerkappels wird zudem durch die L599 und L595 angebunden die als Anbindung in Richtungen Mettingen und Recke im Westen dienen sowie als Anbindung in Richtung Wersen, Osnabrück und zur A1 im Osten. Einige Kreisstraßen stellen weitere Verbindungen her. So wird über die Kreisstraße 25 das Zentrum Westerkappels auf direktem Wege mit der Gemeinde Lotte verbunden. Die K33 verkürzt die Wegstrecke in Richtung Ibbenbüren.

Die Anbindung Westerkappels an das regionale und überregionale Straßenverkehrsnetz ist als gut zu bewerten. So ist Westerkappeln auf direkten Wegen an die umliegenden Städte und Gemeinden angebunden. Hervorzuheben ist dabei insbesondere die zügige Anbindung an das überregionale Straßennetz mit jeweils unter 10 Minuten Fahrzeit aus dem Ortszentrum zu den Autobahnen A1 und A30. Auch der Ortsteil Velp ist durch seine Nähe zur A30 gut angebunden. Tendenziell kritisch zu bewerten ist die Verkehrsführung im Ortskern Westerkappels. So ist bspw. die Bullerteichstraße durch ihre Verbindungsfunktion zwischen Bramscher Straße und Osnabrücker Straße eine Abkürzungsmöglichkeit, teilweise jedoch mit sensibler Wohnbebauung.

In der Erschließung des Ortskerns Westerkappels zeigt sich, dass, großenteils in Form von Einbahnstraßen, auch der Ortskern in großen Teilen grundsätzlich befahren werden darf. Definiert sind diese Räume, wie bspw. die Kreuzstraße oder die Bahnhofstraße als verkehrsberuhigter Bereich. In Wohngebieten gilt ebenfalls teilweise die Regelung als verkehrsberuhigter Bereich, mehrheitlich jedoch als Tempo-30-Zone.

Der Fahrbahnzustand im Landesstraßennetz ist sowohl innerorts als auch in der Verbindung zwischen den einzelnen Ortsteilen und in Nachbargemeinden als überwiegend gut zu bewerten. Nur vereinzelt werden Frostschäden wahrgenommen. Auf kleineren Straßen zeigt sich ein gemischteres Bild. So sind auch hier Erschließungs-, Verbindungs- und Wohnverkehrsstraßen überwiegend in einem guten Zustand teilweise sind jedoch auch erhebliche Schäden durch Absenkung der

Fahrbahn zum Rand hin oder auch Schäden im Fahrbahnbelag festzustellen, bspw. auf der Füllkampstraße. Insgesamt lässt sich bzgl. des Fahrbahnbelags ein positives Fazit ziehen. Vor allem die bedeutenden Verbindungs- und Erschließungsstraßen sind in einem guten Zustand, sowohl inner- wie auch außerorts.

Verkehrs- und Lärmbelastung

Auch in Westerkappeln zeigen sich Verkehrsbelastungen entlang der L595, vor allem im Ortskernbereich. Auch an Knotenpunkten und den jeweils einmündenden Straßen wie der Wilhelmshöhe und der Bullerteichstraße zeigen sich in der Spitzenverkehrszeit Rückstauprobleme. Eine besondere Engstelle im Verkehrssystem Westerkappeln ist jedoch die Alte Poststraße. Sie stellt die Verbindung zwischen der in Richtung Norden führenden Bramscher Straße, der L595 sowie der nach Nordwesten führenden Heerstraße dar. Zudem ist sie Verbindungsstraße hin zum Ortskern Westerkappeln. In dieser vielfältigen Belastung liegt voraussichtlich die Ursache dafür, dass es hier in Spitzenverkehrszeiten zu den deutlichsten Verzögerungen im Gemeindegebiet Westerkappeln kommt.

In Westerkappeln liegt die stärkste verkehrliche Belastung auf der Osnabrücker Straße, entsprechend ist diese auch Gegenstand der Lärmuntersuchung seitens des LANUV NRW. Hier ist die insgesamt höchste Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet erhoben worden und auch aufgrund der mutmaßlich relativ hohen Anzahl an Schwerverkehrsfahrten, bedingt unter anderem durch Gewerbeansiedlungen im Osten Mettingens, zeigt sich eine verstärkte Lärmbelastung im Vergleich mit den Ortsdurchfahrten Mettingens und Reckes. So werden auch in angrenzenden Gebieten noch teilweise Lärmbelastungen von 55 dB(A) und mehr festgestellt. Dies ist insbesondere im Bereich der Wohnnutzungen, bspw. an der Bathmener Straße, kritisch zu bewerten.

Die Ortseingangssituationen sind auch in Westerkappeln nur teilweise verkehrsberuhigend gestaltet, was die Verkehrssicherheit erhöht und auch die Lärmbelastung durch überhöhte Geschwindigkeit reduziert. Der Kreisverkehr an der Tecklenburger Straße wirkt beruhigend im Eingangsbereich, an der Osnabrücker Straße ist jedoch keine entsprechende Gestaltung vorhanden. An der Bramscher Straße und Heerstraße wirken eine Kreuzung mit Mittelinsel und leichter Fahrbahnverschwenkung verkehrsberuhigend. Die Mettinger Straße führt auf einen Kreisverkehr, dieser befindet sich jedoch bereits relativ weit innerorts und eine bauliche Verkehrsberuhigung bereits weiter außerhalb existiert nicht. Eine Mittelinsel und Querung weiter außerhalb entfaltet vermutlich nur eine vorübergehende Beruhigung da weiter innerorts nochmal weitestgehend anbaufreie Abschnitte vorliegen, die tendenziell zu einer erhöhten Geschwindigkeit führen.

Abbildung 58: Lärmbelastung auf der Osnabrücker Straße in Westerkappeln (24h-Belastung)



Quelle: Planersocietät

Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr in Westerkappeln stehen Angebote im öffentlichen wie im privaten Raum zur Verfügung. Die großflächigen Einzelhändler und Supermärkte, insbesondere an der Heerstraße gelegen, verfügen über entsprechende Privatparkplätze, wie z. B. den Parkplatz im Zentrum des Cappel Carrés. Auch im Ortszentrum stehen Parkplatzkapazitäten zur Verfügung diese sind jedoch tendenziell eher auf öffentlichen Flächen. Die größte zentrale Sammelparkanlage befindet sich am Kirchplatz mit ca. 60 Parkplätzen und ist mit einer Höchstparkdauer von 2 Stunden an Werktagen zu typischen Geschäftszeiten von 8-18 Uhr beschildert. Eine weitere zentrale Sammelparkanlage mit knapp 40 Parkständen befindet sich zwischen Gartenstraße und Konrottstraße und auch jeweils von den beiden Straßen aus anfahrbar. Als Beschränkung gilt hier lediglich, dass der Parkplatz ausschließlich für Pkw vorgesehen ist. Neben den beiden größeren Sammelparkanlagen gibt es noch einige Parkstände im Seitenraum der zentralörtlichen Straßen, wie z. B. an der Bahnhofstraße. Diese sind großenteils mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden während typischer Geschäftszeiten versehen.

In den Wohngebieten wird häufig, voraussichtlich auch aufgrund beengter Straßenraumverhältnisse, auf die grundsätzlichen Längsparkmöglichkeiten am Straßenrand verzichtet. An zahlreichen Stellen sind jedoch Parkbuchten mit Parallel- oder Senkrechtparkständen in den Seitenraum integriert, wo es die Platzverhältnisse zulassen.

Einige Parkplätze bestehender Sammelparkanlagen sind mit einer Elektroladesäule ausgestattet. Im Ortskern betrifft dies die beiden genannten Sammelparkanlagen, darüber hinaus befinden sich aber auch an der Gesamtschule sowie am Sportplatz an der Hanfriedstraße Ladesäulen, betrieben großenteils durch die Stadtwerke, am Kirchplatz durch RWE. Die Ladesäulen sind Normalladesäulen und somit tendenziell nicht für ein zügiges Laden, bspw. während eines Einkaufs geeignet, sondern eher für ein längerfristiges Laden, bspw. über Nacht oder während der Arbeitszeit.

Abbildung 59: Sammelparkanlagen im Ortskern (an der Konrottstraße oben, am Kirchplatz unten)



Quelle: Planersocietät

Kurzfazit

- ⊕ Sehr gute Anbindung an das überregionale Straßennetz durch die Autobahnzufahrten im Süden Westerkappeln sowie in Lotte
- ⊕ Insgesamt guter Fahrbahnbelag, was den Fahrkomfort für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht
- ⊕ Sammelparkanlagen bedeuten eine gute Erreichbarkeit des Ortskerns und sind erreichbar ohne den Ortskern zu durchfahren
- ⊖ Starke verkehrliche Belastung im Ortskern, woraus auch eine verhältnismäßig hohe Lärmbelastung resultiert
- ⊖ Durchgangsverkehre unter anderem durch Schwerverkehr aus dem Gewerbegebiet im Osten Mettingens

- ➔ Befahrbarkeit des Ortskerns erhöht Verkehrskonflikte, zudem führen Einbahnstraßen zu tendenziell längeren Wegen

4.5 Querschnittsthemen

Das Querschnittsfeld bringt unterschiedliche Themenbereiche zusammen, zwischen denen übergreifend eine bedeutende Verbindung besteht. So zielen Elemente des Mobilitätsmanagements darauf ab, das Mobilitätsverhalten hin zur vermehrten Nutzung des Umweltverbundes zu entwickeln und gegebenenfalls auch Verkehr zu vermeiden. Die Steuerung des alltäglichen Verhaltens Einzelner wird jedoch durch eine Vielzahl von Abhängigkeiten und Routinen gehemmt. Solche Abhängigkeiten und Routinen sind allein durch gute Verkehrsangebote nicht zu durchbrechen, sie bedürfen auch einer spezifischen Ansprache der jeweiligen Ziel- bzw. Personengruppe. Diese zielgruppenspezifische Ansprache ist Bestandteil von kommunalem Mobilitätsmanagement, das zusammengenommen darauf abzielt, die verschiedenen Ebenen und Bereiche des Mobilitätssektors miteinander in Verbindung zu setzen und die dort tätigen Akteure sowie deren Handeln zu lenken und zu koordinieren. Koordinierung, Information und Beratung beeinflussen das Mobilitätsverhalten, die Mobilitätskultur und sind daher ein Bestandteil einer Verkehrswende.

4.5.1 Mobilitätsmanagement Öffentlichkeitsarbeit

Das Querschnittsfeld Kommunikation & Mobilitätsmanagement bringt unterschiedliche Themenbereiche zusammen, zwischen denen übergreifend eine bedeutende Verbindung besteht. So zielen Elemente des Mobilitätsmanagements darauf ab, das Mobilitätsverhalten hin zur vermehrten Nutzung des Umweltverbundes zu entwickeln und gegebenenfalls auch Verkehr zu vermeiden. Die Steuerung des alltäglichen Verhaltens Einzelner wird jedoch durch eine Vielzahl von Abhängigkeiten und Routinen gehemmt. Solche Abhängigkeiten und Routinen sind allein durch gute Verkehrsangebote nicht zu durchbrechen, sie bedürfen auch einer spezifischen Ansprache der jeweiligen Ziel- bzw. Personengruppe. Diese zielgruppenspezifische Ansprache ist Bestandteil von kommunalem Mobilitätsmanagement, das zusammengenommen darauf abzielt, die verschiedenen Ebenen und Bereiche des Mobilitätssektors miteinander in Verbindung zu setzen und die dort tätigen Akteure sowie deren Handeln zu lenken und zu koordinieren. Koordinierung, Information und Beratung beeinflussen das Mobilitätsverhalten, die Mobilitätskultur und sind daher ein Bestandteil einer Verkehrswende.

Bestehende Informationsangebote

In der Touristeninformation in Mettingen, in unmittelbarer Nähe zur Mobilstation, wird eine Mobilitätsberatung angeboten. Weitere Informationen gibt es außerdem auf der Homepage des Regionalverkehr Münsterland und STmobil.

Auch auf der Homepage der Gemeinde Mettingen gibt es eine eigene Rubrik zum Themenfeld Mobilität. Hier werden vor allem die Ergebnisse des Fußverkehrschecks aus dem Jahr 2021 sowie Hintergründe zur Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn dargestellt.

Die Gemeinde Recke hingegen hat keine explizite Rubrik zum Themenfeld Mobilität und Verkehr. Allerdings finden sich touristische Hinweise zum Radverkehr und auch zum wandern.

Ersteres gilt auf der Startseite auch für die Gemeinde Westerkappeln. Allerdings findet sich hier die Möglichkeit zur Meldung von Schäden an Straßen, Gehwegen, Laternen, Bäumen der Kanalisation oder hinsichtlich der Barrierefreiheit. Außerdem findet sich im Menü der Homepage zum Themenfeld Verkehr vom öffentlichen Verkehr und dem Pendlerportal, über den Radverkehr bis hin zur Tecklenburger Nordbahn eine Reihe an Informationen zur Verfügung stellt.

Öffentlichkeitsveranstaltungen

Neben dem ausbaufähigen digitalen Informationsangebot bestehen bereits eine Reihe Öffentlichkeitsveranstaltungen auf Seiten des Kreises. Mobilitätsbezogene Veranstaltungen gibt es abgesehen vom Wettbewerb STADTRADELN in den Gemeinden allerdings nur wenige. Allerdings nahmen alle drei Gemeinden auch im Jahre 2022 an diesem Wettbewerb teil. Insgesamt konnten im Jahr 2022 1.170 aktive Radelnde gewonnen werden. Den Spitzenplatz nimmt hierbei die Gemeinde Recke mit 579 Radelnden ein. Westerkappeln fällt mit 98 Radelnden (Mettingen 493) deutlich ab. Das gilt auch für die teilnehmenden Parlamentarier:innen. Während in Mettingen und Recke mit 18 bzw. 16 rund zwei Drittel teilnahmen belief sich die Zahl in Westerkappeln nur 6, was ca. einem Viertel entspricht.

Über eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit besteht das große Potenzial mehr Menschen von einer Verkehrswende und einem veränderten Mobilitätsverhalten zu überzeugen.

Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> + Ausführliche Informationen sind auf der Webseite zu finden + Teilnahme am Stadtradeln 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine besonderen zielgruppenspezifische Ansätze des Mobilitätsmanagements - kaum Informationen über Aktionen und Interesse im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements - Bemühungen in kommunikativen Ansätzen auf relativ niedrigem Niveau

Zentrale Handlungsansätze

- Ausbau des kommunalen Mobilitätsmanagements
- Koordinierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung / städtischen Unternehmen
- Verstärkte Beratung von Unternehmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, in enger Zusammenarbeit mit dem Kreis Steinfurt

- Initiierung eines dauerhaften schulischen Mobilitätsmanagements
- Stärkere Bündelung der Onlineinformationen zu bestehenden und geplanten Mobilitätsangeboten
- Aufbau einer Öffentlichkeitskampagne zur Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV

4.5.2 Verkehrssicherheit

Zur Bewertung der Verkehrssicherheit und zur Ermittlung von Unfalhhäufungsstellen in den Gemeindegebieten wurden die Daten des Unfallatlas verwendet. Die Unfallanalyse umfasst den Zeitraum 2019 und 2020.

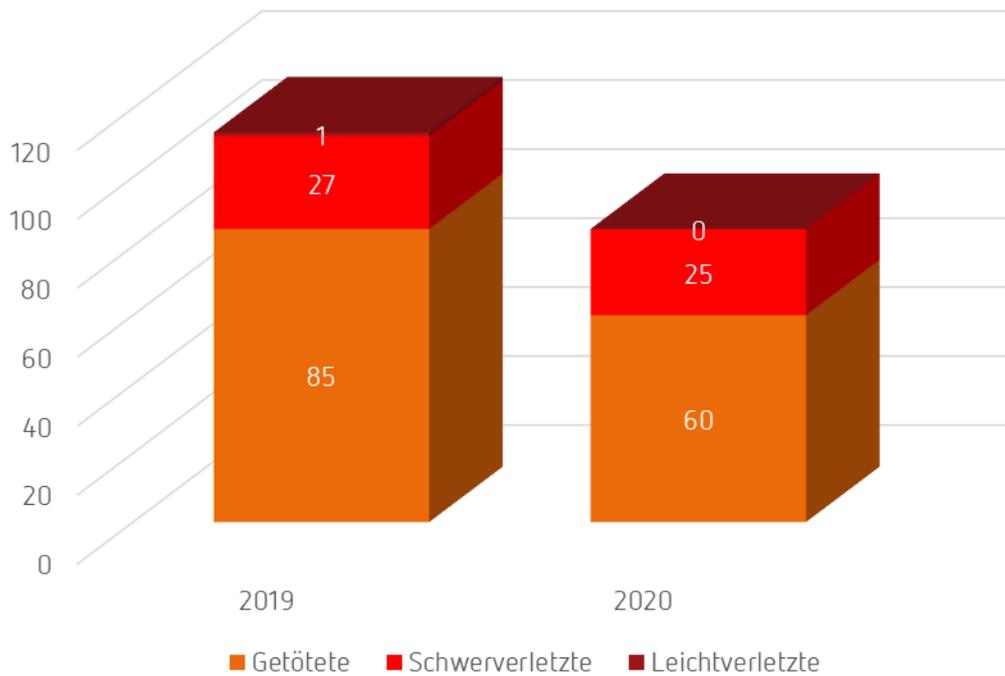
Insgesamt muss darauf hingewiesen werden, dass die hier getroffenen Aussagen auf Grundlage der amtlichen Unfallstatistik erfolgt, also nur der polizeilich gemeldeten bzw. erfassten Unfälle und eine mutmaßlich nicht unerhebliche Dunkelziffer nicht berücksichtigt. Es kann aber angenommen werden, dass bei nahezu allen Unfällen mit erheblichem Sach- und insbesondere mit Personenschaden die Polizei hinzugezogen wird.

Die Verkehrssicherheitsanalyse gliedert sich in die Darstellung des allgemeinen Unfallgeschehens (Entwicklungstrends, über alle Gemeinden) und die Betrachtung besonders gefährdeter Straßenraumnutzer (zu Fuß Gehende und Radfahrende, je Gemeinde).

Gesamtbetrachtung und Entwicklungstrends

Aufgrund des geringen zur Verfügung stehenden Betrachtungszeitraums ist eine valide Aussage zu Trends nicht möglich. Allerdings geht die Zahl der Unfälle mit Verunglückten vom Jahr 2019 zum Jahr 2020 insgesamt von 113 auf 85 zurück. Zurückzuführen ist dieser insbesondere auf die Gemeinde Mettingen. Verzeichnete diese im Jahr 2019 noch 41 Unfälle mit Personenschaden, lag diese Zahl im Jahr 2020 nur noch bei 22.

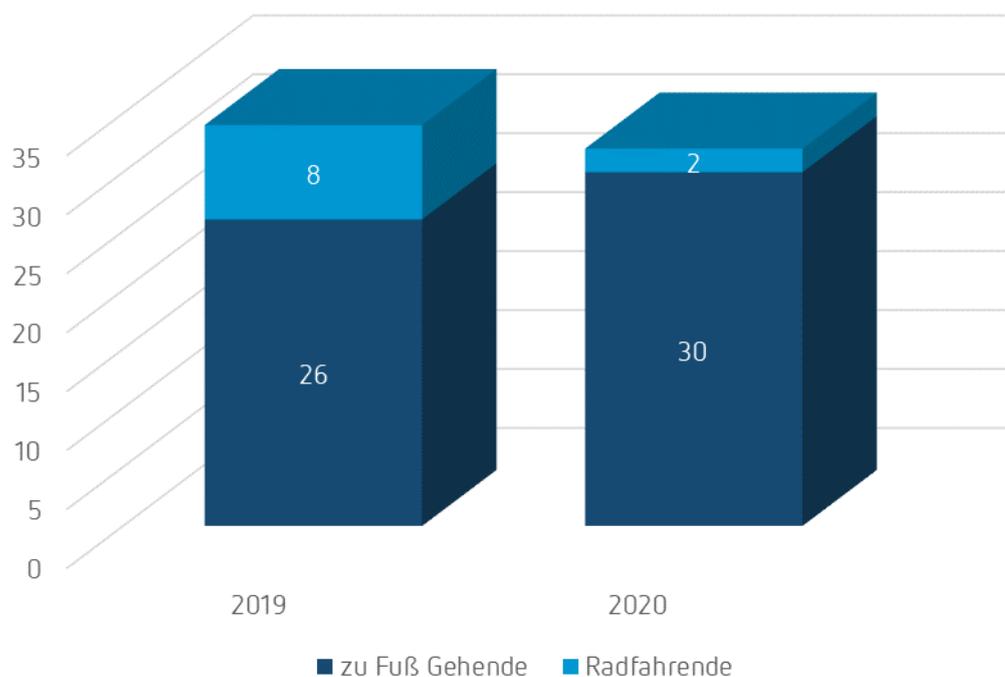
Abbildung 60: Anzahl der Verunglückten nach Schwere der Verletzung



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage des Unfallatlas

Hinsichtlich der Beteiligung der Schwachen Verkehrsteilnehmenden (zu Fuß Gehende und Radfahrende) ist im Zeitverlauf von 2019 auf 2020 laut Unfallatlas eine Stagnation auf niedrigem Niveau zu verzeichnen. Dabei ist auffällig, dass die Zahl der verunglückten Radfahrenden leicht von 26 auf 30 steigt, während die Zahl der verunglückten zu Fuß Gehenden von 8 auf 2 zurückgeht.

Abbildung 61: Anteil der schwachen Verkehrsteilnehmenden an Unfällen mit Verunglückten



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage des Unfallatlas

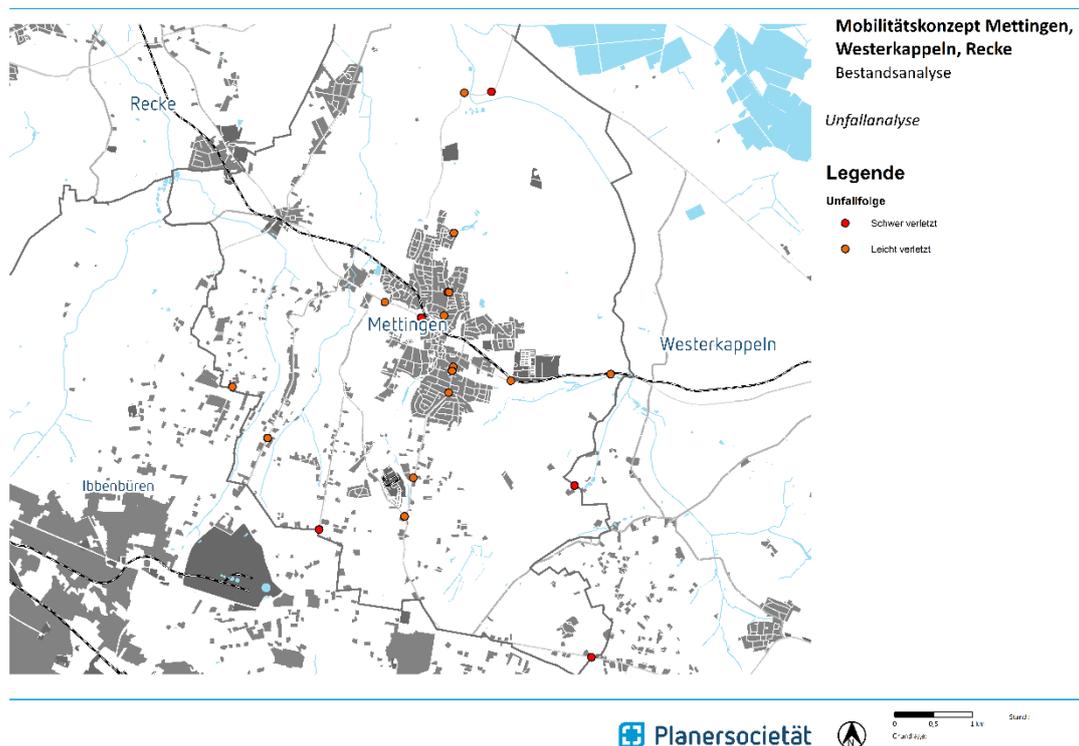
Radfahrende waren im Betrachtungszeitraum an 56 Unfällen mit Personenschaden beteiligt (28 %). Häufigster Unfalltyp war dabei mit Abstand das Einbiegen und Kreuzen, wobei es sich bei mehr als der Hälfte der Fälle in der Unfallart um die Unfallart 5. Dabei handelt es sich um einen Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das abbiegt, einbiegt oder kreuzt. Auch hinzugezählt werden Zusammenstöße mit Fahrzeugen, die von anderen Straßen, Wegen, Parkplatzzufahrten oder Grundstücken einbiegen/kreuzen oder die dorthin abbiegen wollen.

Verkehrssicherheit in Mettingen

In Mettingen ereigneten sich in den Jahren 2019 und 2020 insgesamt 63 Unfälle mit Personenschaden. Dabei verunglückten insgesamt 95 Personen. 26 dieser verunglückten Personen waren Radfahrende, lediglich 7 zu Fuß Gehende.

In der räumlichen Verteilung der Unfälle mit Verunglückten sind keine Auffälligkeiten erkennbar. Unfalhhäufungen in Verbindung mit ähnlichen Mustern wie gleiche Unfalltypen sind für das Jahr 2020 nicht zu identifizieren.

Typisch ist, dass Unfälle mit schweren Unfallfolgen tendenziell eher in außerörtlichen Bereichen vorkommen, da die hier gefahrenen – höheren – Geschwindigkeiten schwere Unfallfolgen begünstigen.



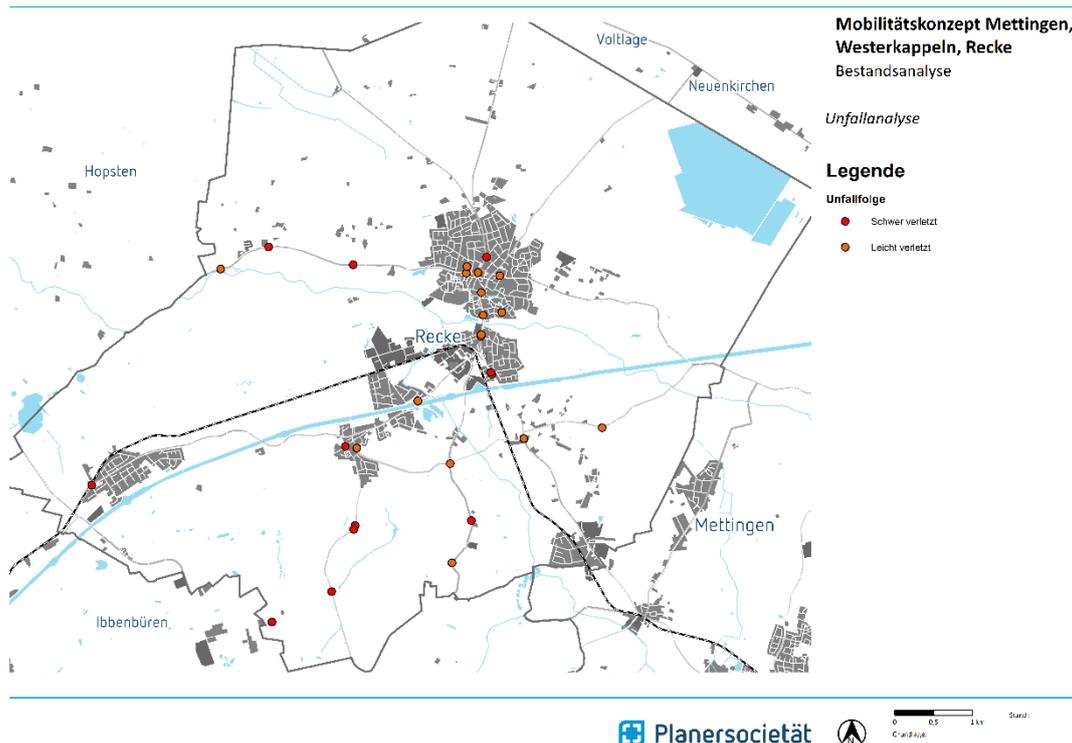
Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage des Unfallatlas

Verkehrssicherheit in Recke

In Recke ereigneten sich in den Jahren 2019 und 2020 insgesamt 61 Unfälle mit Personenschaden. Dabei verunglückten insgesamt 85 Personen. 17 dieser verunglückten Personen waren Radfahrende, lediglich ein zu Fuß Gehender verunglückte.

In der räumlichen Verteilung der Unfälle mit Verunglückten sind wenige Auffälligkeiten erkennbar. So Verunglückten auf der Buchholzstraße 3 Personen im Pkw im Kurvenbereich durch ein Abkommen von der Fahrbahn. Außerdem wurden zwei Radfahrende im Bereich des Knotenpunktes Hauptstraße / Bahnhofstraße bei Zusammenstößen mit Pkw leicht verletzt.

Typisch ist auch hier, dass Unfälle mit schweren Unfallfolgen tendenziell eher in außerörtlichen Bereichen vorkommen, da die hier gefahrenen – höheren – Geschwindigkeiten schwere Unfallfolgen begünstigen.



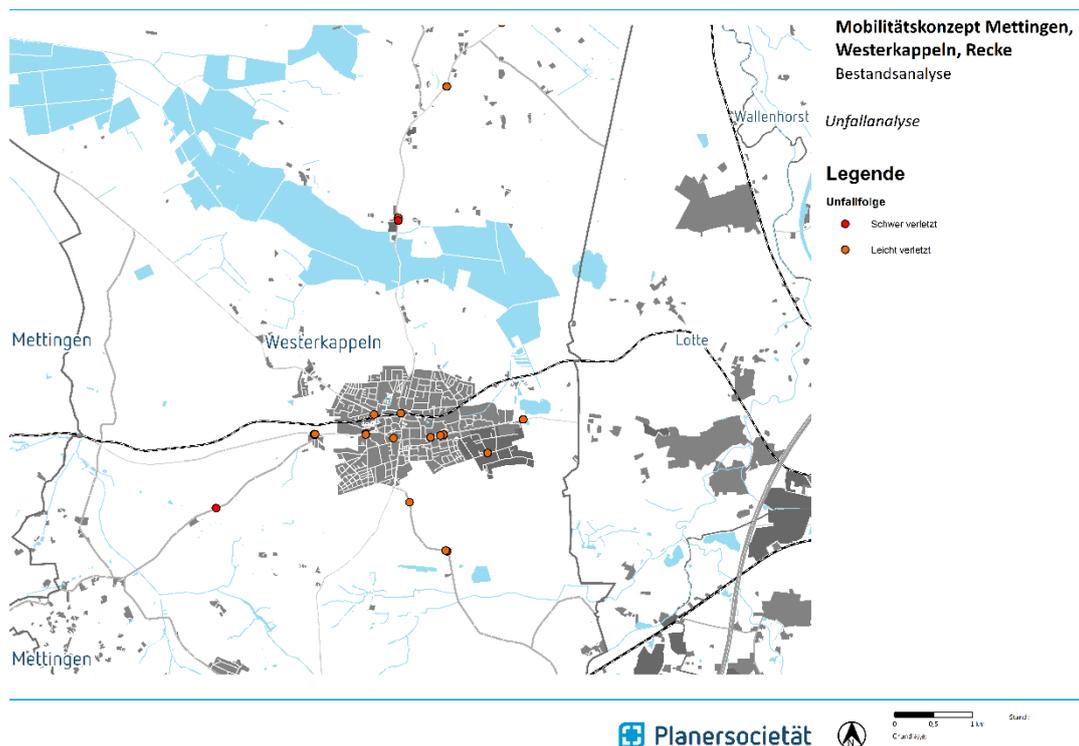
Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage des Unfallatlas

Verkehrssicherheit in Westerkappeln

In Westerkappeln ereigneten sich in den Jahren 2019 und 2020 insgesamt 74 Unfälle mit Personenschaden. Dabei verunglückten insgesamt 99 Personen. 13 dieser verunglückten Personen waren Radfahrende, lediglich zwei Fuß Gehende.

In der räumlichen Verteilung der Unfälle mit Verunglückten sind wenige Auffälligkeiten erkennbar. So wurden zwei Radfahrende im Bereich des Knotenpunktes Mettinger Straße / Eschstraße bei Zusammenstößen mit Pkw im Zuge von Einbiegen und Kreuzen Vorgängen leicht verletzt.

Insgesamt weist die Gemeinde Westerkappeln mit 13 schwer verletzten Personen den niedrigsten Wert der drei Gemeinden auf.



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage des Unfallatlas

4.6 Fazit & Ausblick

Im vorliegenden Zwischenbericht des Interkommunalen Mobilitätskonzeptes werden die Stärken und Schwächen sowie Potenziale der Mobilität in Mettingen, Recke und Westerkappeln und stadtgrenzenüberschreitend untersucht. Darauf basierend werden erste Handlungserfordernisse für die folgende Maßnahmenphase abgeleitet, in der Ziele und ein umfangreiches Handlungs- und Maßnahmenkonzept erarbeitet werden.

Zentrale Stärken hinsichtlich der Mobilität in den drei Kommunen können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die kompakten Siedlungsstrukturen, in welcher der Großteil der Bevölkerung innerhalb eines Radius von 3 km lebt und in welcher auch die Arbeitsplatzschwerpunkte und Bildungsstandorte der Stadt verortet sind, bietet großes Potenzial für die Nahmobilität.
- Gute Ansätze zur Radverkehrsförderung durch ein umfangreiches Kreisradverkehrskonzept sowie bestehende Ansätze in den Kommunen.
- Im Wesentlichen gute Straßennetzerschließung innerorts und stadtreional, keine andauernden Verkehrs- /Stauprobleme.
- Es bestehen bereits Ansätze zur Förderung einer anderen Mobilitätskultur sowie zur Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität.

Die analysierten Schwächen zeigen aber auch, dass es noch deutliche Optimierungspotenziale gibt. Im Wesentlichen zählen dazu:

- Straßenräume und Wegeachsen weisen zum Teil deutlichem Optimierungsbedarf hinsichtlich Aufenthaltsqualität, städtebaulichen Qualitäten, der Barrierefreiheit und der Belange des Fuß- und Radverkehr auf.
- Grundsätzlich fehlt es an einer qualitativ flächendeckenden bzw. die Hauptverkehrsstraßen umfassenden Radinfrastruktur; stellenweise gibt es Netzlücken, die Infrastruktur ist veraltet und entspricht nicht mehr den Anforderungen der Entwicklungen im Radverkehr der letzten Jahre.
- Große Teile der Siedlungsgebiete sind nicht bzw. unzureichend an den öffentlichen Verkehr angebunden
- sehr geringes Angebot an innovativen Mobilitätsangeboten wie Sharing-Systemen sowie kaum Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel durch intermodale Schnittstellen

Auf Grundlage der Stärken und Schwächen wurden vor allem folgende Handlungserfordernisse als erste Arbeitsgrundlage für die weiteren Ziel- und Maßnahmendiskussionen identifiziert:

- Stärkung der Ortskerne sowie der erweiterten Kernbereiche mit attraktiven Straßenräumen, Wegeachsen und Plätzen zur Förderung des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität; zugleich effizientere und flächensparende Lenkung und Verteilung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs – auch zur Minderung von Parksuchverkehren und zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt und der Hauptverkehrsachsen
- Ertüchtigung eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes sowie Anpassung der bestehenden Radwegeinfrastruktur anwachsende Nutzungsansprüche: hochwertige Radverkehrsachsen sowie mehr bedarfsgerechte Radabstellmöglichkeiten
- Optimierung der ÖPNV-Linienführung unter Berücksichtigung der Tecklenburger Nordbahn
- Ergänzung des ÖPNV-Angebotes durch ein On-Demand-System
- Bereitstellung eines Angebots an innovativen Mobilitätsangeboten wie Sharing-Systemen und verstärkte Vernetzung der Verkehrsmittel durch Mobilpunkte
- Stärkere Fokussierung auf Mobilitätsmanagement-Maßnahmen und Erhöhung der Aktivitäten in der Öffentlichkeitsarbeit
- Prüfung der Möglichkeiten, den Kfz-Verkehr in Mettingen, Recke und Westerkappeln effizienter und verträglicher abzuwickeln (Sharing-Angebote, E-Mobilität)

Neben diesen Herausforderungen bestehen in den drei Kommunen Abhängigkeiten zu Entwicklungen, die nicht in kommunaler Hand liegen, sei es in Bezug auf Entwicklungen der Bahn (Stichwort: Nordbahn), die Zuständigkeiten für Straßenbau und -pflege bei einigen Straßen, die Fördermittelverfügbarkeiten oder die technischen Entwicklungen in den nächsten Jahren oder Jahrzehnten (z. B. aktuell „Sharing-Systeme“, zukünftig ggf. autonomes Fahren). Diese sind bei der weiteren Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes mitzudenken, auf Relevanz und Chancen/Risiken für die Kommunen zu überprüfen.

5 Zielkonzept

Das interkommunale Mobilitätskonzept für die drei Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkapeln verfolgt das übergreifende Ziel einer zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung und einer stärkeren Vernetzung der drei Gemeinden sowie eine gemeinsame Positionierung bei ähnlich gelagerten Problemen und Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund soll kurz- bis langfristig eine gemeinsame Mobilitätsentwicklung gefördert werden. Als Oberziele ergeben sich dabei aus der Analyse abgeleitet und im Rahmen eines interkommunalen Arbeitskreis mit politischen Vertreter:innen abgestimmt, die Themen ‚Lokal und Regional eine umweltfreundliche Anbindung entwickeln‘, ‚Sichere und aktive Nahmobilität für Alle ermöglichen‘, ‚Vernetzung und Multimodalität stärken‘ und ‚Attraktive und lebenswerte Räume schaffen‘. Diesen Oberzielen sind jeweils fünf Unterziele zugeordnet (siehe Abbildung 62).

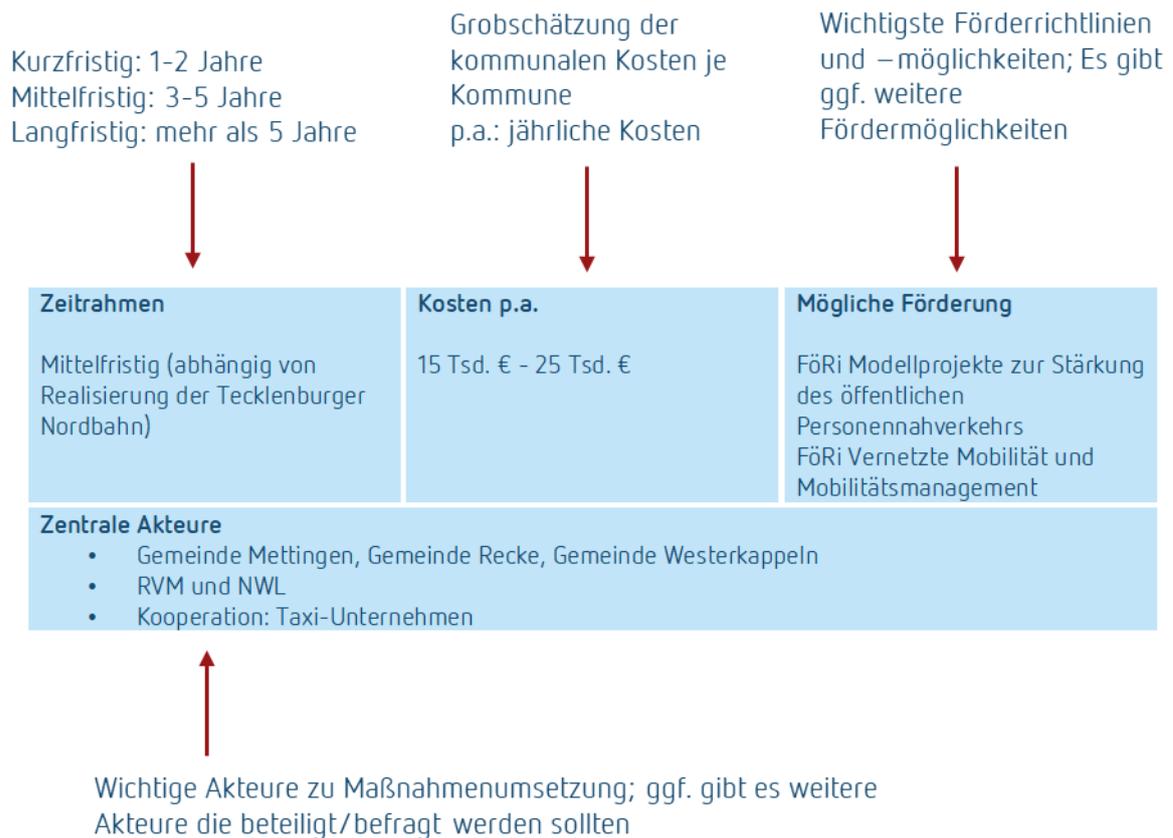
- **Lokal und Regional eine umweltfreundliche Anbindung entwickeln:**
Mit diesem Ziel wird insbesondere eine Verbesserung und umweltfreundliche Entwicklung der interkommunalen Verknüpfung zwischen den drei Gemeinden sowie in angrenzende wichtige Zielorte angestrebt. Dabei gilt es sowohl den Umweltverbund zu stärken, insbesondere den ÖPNV und interkommunalen Radverkehr, als auch im motorisierten Individualverkehr eine nachhaltige Entwicklung durch die Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen zu stärken. Zudem ist ein Schwerpunkt die Emissionsreduktion sowohl im Bereich der Luftschadstoffe als auch im CO₂-Ausstoß.
- **Sichere und aktive Nahmobilität für Alle ermöglichen:**
Mit diesem Ziel wird insbesondere die kleinräumige Mobilitätsentwicklung in den Fokus genommen, mit dem Anspruch grundsätzlich die nahmobil bedeutsamen Mobilitätsformen, vor allem den Fuß- und Radverkehr, zu fördern und darüber hinaus eine inklusive Mobilitätsentwicklung zu schaffen. Dabei stehen Abbau von Barrieren und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Fokus.
- **Vernetzung und Multimodalität stärken:**
Neben der Förderung der einzelnen Verkehrsmittel wird ein großes Potenzial auch in der besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander gesehen. Entsprechend gilt es, durch den Ausbau von Umstiegspunkten, die Verbesserung von verkehrsmittelübergreifenden Informations- und Buchungsangeboten, Mobilitätsmanagement und Kommunikation, intermodale Wegeketten zu stärken.
- **Attraktive und lebenswerte Räume schaffen:**
Wichtige Grundvoraussetzung für eine attraktive und nachhaltige Mobilität sind ansprechende öffentliche Räume, die zum Begehen und Aufenthalt einladen. Aus diesem Grund sollen Alltags- und Freizeitwege sowie Aufenthaltsräume attraktiver gestaltet werden, eine Reduktion der verkehrliche Belastungen und Lärmbelastungen in diesen Räumen erfolgen und Angebote für unterschiedliche Zielgruppen auch unter Berücksichtigung einer klimaangepassten Entwicklung des öffentlichen Raumes geschaffen werden.

Abbildung 62: Zielkonzept

<p>Lokal und Regional eine umweltfreundliche Anbindung entwickeln</p>	<p>Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in die umliegenden Städte und Gemeinden durch die Tecklenburger Nordbahn und weitere Angebote des öffentlichen Verkehrs</p>	<p>Förderung des Radverkehrs auch als Mobilitätsform in der interkommunalen Verknüpfung</p>	<p>Förderung alternativer Antriebsformen im öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr (MIV) und Wirtschaftsverkehr</p>	<p>Reduktion lokaler Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie des Treibhausgasausstoß (vor allem CO₂) durch Verkehr.</p>	<p>Stärkung der Anbindung kleiner Ortsteile und Arbeitsstandorte durch den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV).</p>
<p>Sichere und aktive Nahmobilität für Alle ermöglichen</p>	<p>Förderung des Fußverkehrs als Basismobilität insbesondere in zentralen Bereichen und auf Alltagswegen</p>	<p>Ganzheitliche Weiterentwicklung des Radverkehrs (u.a. Infrastruktur, Fahrradparken, Service und Kommunikation)</p>	<p>Gewährleistung der objektiven Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfinden</p>	<p>Abbau räumlicher Barrieren im Alltag vor allem für Mobilitätseingeschränkte - Entwicklung barrierefreier Wegeketten</p>	<p>Integrierte Betrachtung der Raum- und Mobilitätsentwicklung, um eine zukunftsfähige Mobilität zu konzipieren</p>
<p>Vernetzung und Multimodalität stärken</p>	<p>Förderung multimodaler Wegeketten durch neue Angebote und eine bessere Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel</p>	<p>Die Chancen der Digitalisierung nutzen: Auswertung erhobener Daten, mit dem Ziel der Angebotsoptimierung</p>	<p>Förderung digitaler Informations- und Buchungsangebote für eine komfortable Nutzung und Verknüpfung von Verkehrsmitteln</p>	<p>Kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement zur Stärkung der Alternativen zum MIV</p>	<p>Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens durch offensive Kommunikation von Mobilitätsangeboten</p>
<p>Attraktive und lebenswerte Räume schaffen</p>	<p>Zentrale Plätze zugunsten der Aufenthaltsqualität und als Orte der Begegnung weiterentwickeln.</p>	<p>Reduktion der Kfz-Durchgangsverkehre vor allem in sensiblen Bereichen sowie Erweiterung verkehrsberuhigter Quartiere</p>	<p>Zukunftsfähige klimaangepasste Entwicklung von Straßenräumen und Plätzen</p>	<p>Integration von Erholungsräumen und Spielmöglichkeiten in den öffentlichen Raum</p>	<p>Weiterentwicklung attraktiver Freizeitwege und Reduktion der Konflikte mit Alltagsverkehren (bspw. landwirtschaftlicher Verkehr)</p>

6 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie in laufender Rückkopplung zum Zielkonzept werden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen für die Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln entwickelt.



A Fußverkehr und Barrierefreiheit

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Unabhängig von den genutzten Verkehrsmitteln wird jeder Weg mindestens auf Teilstrecken zu Fuß gegangen bzw. ohne Verkehrsmittel zurückgelegt – sei es der Wege zum oder vom Parkplatz, zur Haltestelle oder zum abgestellten Fahrrad.

A 1 Komfortables und sicheres Fußwegenetz

Fußwegenetze sind - aufgrund des geringeren Bewegungsradius von zu Fuß Gehenden - kleinräumig und engmaschig und daher nicht gemeindeweit oder interkommunal, sondern mit starkem Bezug auf die zusammenhängenden Siedlungsgefüge der Ortskerne und Ortsteilzentren in Mettingen, Recke und Westerkappeln zu entwickeln. Hier gilt es, im Sinne einer „Gemeinde der kurzen Wege“ direkte, schnelle und sichere Fußwege bereitzustellen. Wichtig sind hierbei ausreichend breite Wege sowie die Minimierung von Konfliktpotenzialen mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Darüber hinaus sind für den Fußverkehr attraktive Räume mit Aufenthaltsqualität von Bedeutung (siehe auch Maßnahme A 5).

Grundsätzlich ist es von hoher Bedeutung das Fußwegenetz generationengerecht und barrierefrei zu gestalten. Dazu gehören Gehwege, die nach den Maßgaben der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) und Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), dimensioniert und gestaltet sind. Eine glatte, gut befahr- oder berollbare Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege erleichtert dabei besonderes für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen die eigenständige Mobilität. Barrierefreie Gehwege sollten somit, u. a. zur Gewährleistung sozialer Teilhabe für alle Personengruppen, perspektivisch auf die gesamten Gemeindegebiete übertragen und umgesetzt werden.

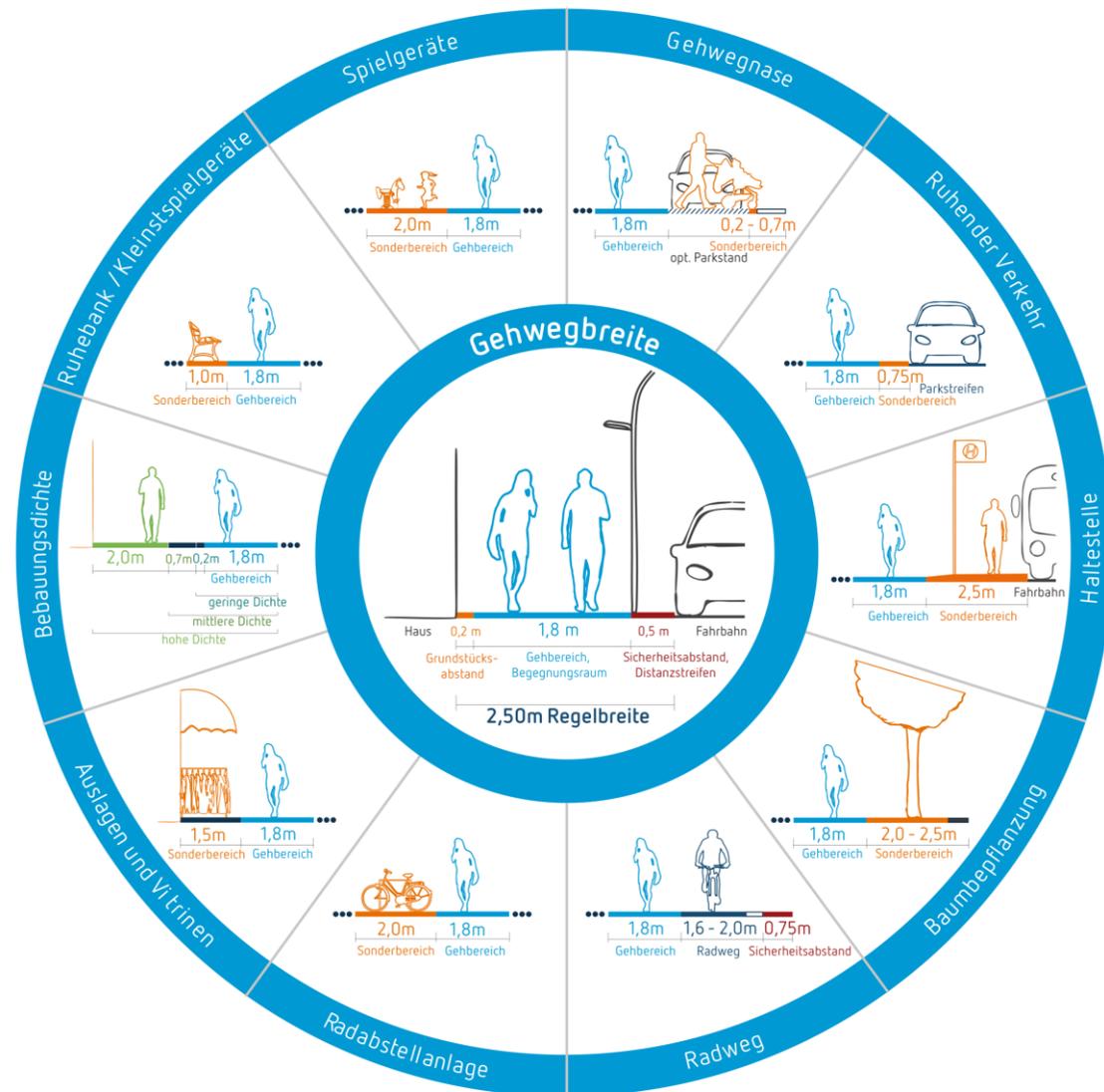
Im Zuge von Instandsetzungs- und Umbaumaßnahmen von Straßenräumen sollte dementsprechend die Fußverkehrsinfrastruktur möglichst an die gängigen Standards angepasst werden.

Um das Gehen nebeneinander und den Begegnungsverkehr zu ermöglichen, wird in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen der FGSV eine Gehwegbreite von mind. 2,5 m empfohlen. Zudem wird eine möglichst konfliktarme Führung des Fuß- und Radverkehrs und Beleuchtung der Gehwege (innerorts) vorgeschlagen.

- Gehwegbreite entsprechend EFA-Standards von mindestens 2,50 m, um das Nebeneinandergehen zu ermöglichen.
- Konfliktarme Führung: Förderung gegenseitige Rücksichtnahme und wo notwendig Trennung von Fuß- und Radverkehr, Reduzierung der Konflikte mit ruhendem Verkehr, Vermeidung der Beeinträchtigung der Wegequalität durch Aufsteller des Einzelhandels oder der Außengastronomie.
- Einrichtung barrierefreier Wege, insbesondere glatte Oberflächen für gehbehinderte Menschen und Tastkanten für sehbehinderte Personen sowie barrierefreie und sichere Knoten und Querungen.

- Maßnahmen zur Überwindung von typischen Barrieren: Borsteine, Treppen, Stufen im Eingangsbereich zentraler Ziele, Stolperfallen, defekte Rolltreppen und Aufzüge.

Abbildung 63: Regelbreiten im Fußverkehr nach EFA



Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
Daueraufgabe	50 Tsd. € - 100 Tsd. €	FöRi-Nahmobilität FöRi Förderung des kommunalen Straßenbaus
Zentrale Akteure		
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Straßen.NRW • Kreis Steinfurt 		

Weitere Hinweise

Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)

Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima 2022)

A 2 Entwicklung von Hauptfußwegeverbindungen

Die Maßnahme zielt auf eine Verbesserung der Verknüpfung von zentralen Anlaufpunkten in den Gemeinden sowie die Beschleunigung bzw. - wo möglich - die Bevorrechtigung des Fußverkehrs ab. Als wichtige Quellen sind vor allem die Wohnquartiere anzusehen. Die Ziele sind hingegen vielfältiger und richten sich nach dem Zweck des Weges. Häufig wird diesbezüglich zwischen den Wegezwecken Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit und Erledigungen unterschieden. Je nach Betrachtung (Hin- oder Rückweg) sowie Ablauf der Wegeketten sind dies Quellen oder Ziele des Fußverkehrs. Zu den zentralen Anlaufpunkten in Mettingen, Recke und Westerkappeln zählen neben den Schulzentren, Nahversorgungszentren und Ortskernen perspektivisch auch die zukünftigen Bahnhaltdepunkte der Tecklenburger Nordbahn. So gilt es diese – vor allem in Lagen abseits der jeweiligen Ortskerne, wie z. B. in Recke – möglichst direkt, sicher und attraktiv in das Fußverkehrsnetz einzubinden. Dabei gilt an die bestehenden Strukturen und Planungen anzuknüpfen.

Auf den Quellen und Zielen basierend, ergibt sich bereits ein grobes Liniennetz. Dieses stellt die Hauptwegebeziehungen der örtlichen Bevölkerung dar und dient neben den Begehungen vor Ort als Grundlage zur Erarbeitung der Hauptfußwegeverbindungen. Auf den Hauptfußwegeverbindungen kann sowohl auf längeren Abschnitten als auch auf Teilstücken aufgrund von einzelnen Zielen und direkten Wegeverbindungen von einer erhöhten Nachfrage seitens der zu Fuß Gehenden ausgegangen werden. Die Wegeauswahl jeder Person ist im höchsten Maße individuell und wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Hierbei sind vor allem subjektive Kriterien, wie schlechte oder gute Erfahrungen und gefestigte Gewohnheiten zu nennen. Aber auch persönliche Einschränkungen nehmen Einfluss auf die individuelle Wegauswahl. Dennoch ist die Festlegung von Hauptverbindungen bedeutend, um diese primär zu stärken und auszubauen.

Abbildung 64: Hauptfußwegeverbindungen in der Gemeinde Mettingen

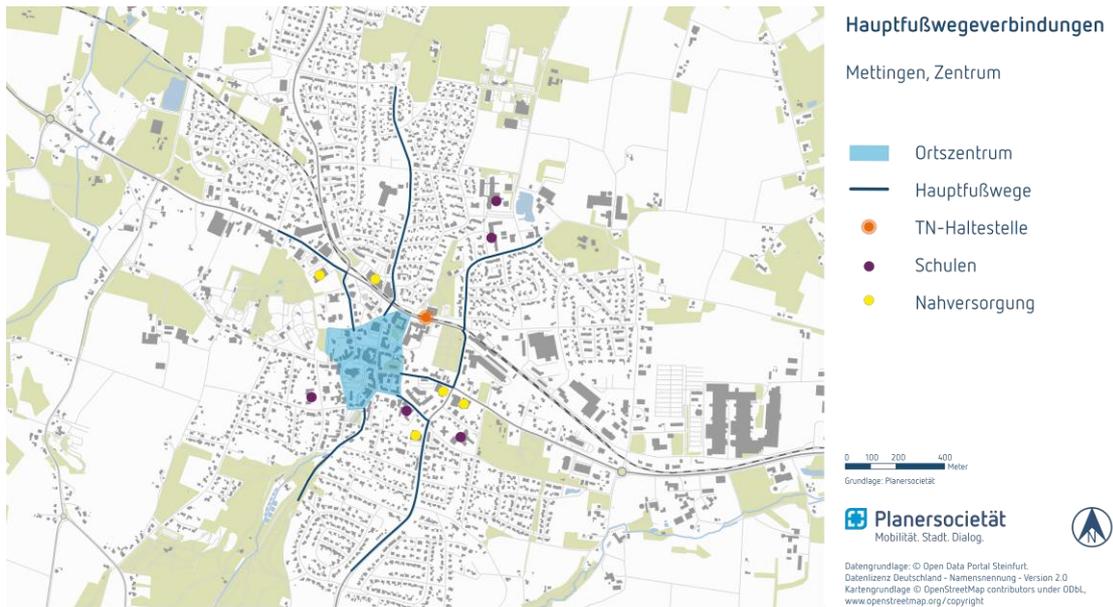


Abbildung 65: Hauptfußwegeverbindungen in der Gemeinde Recke

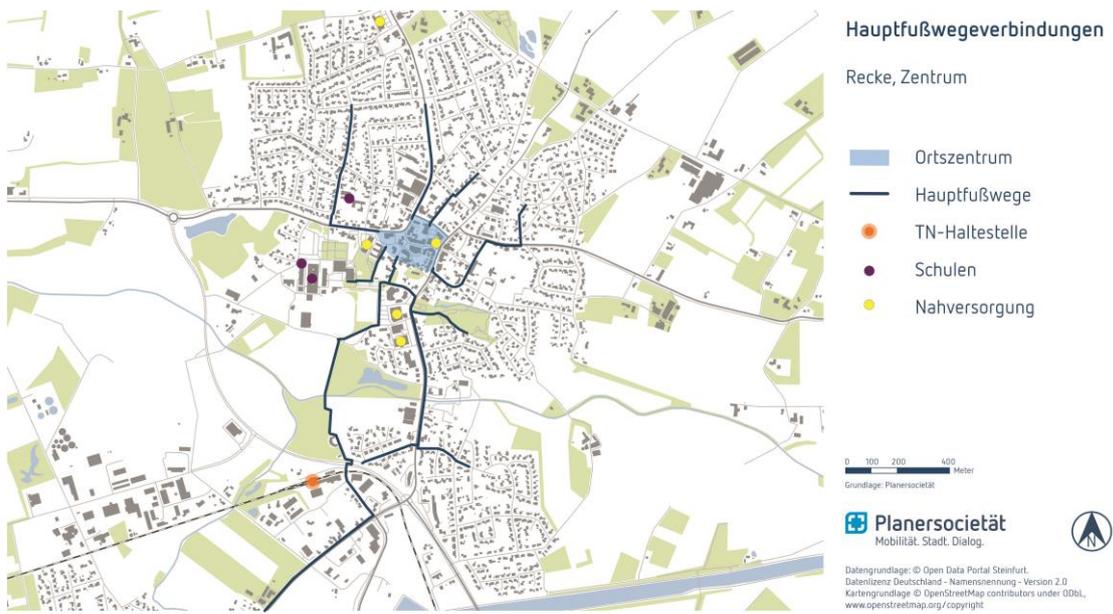
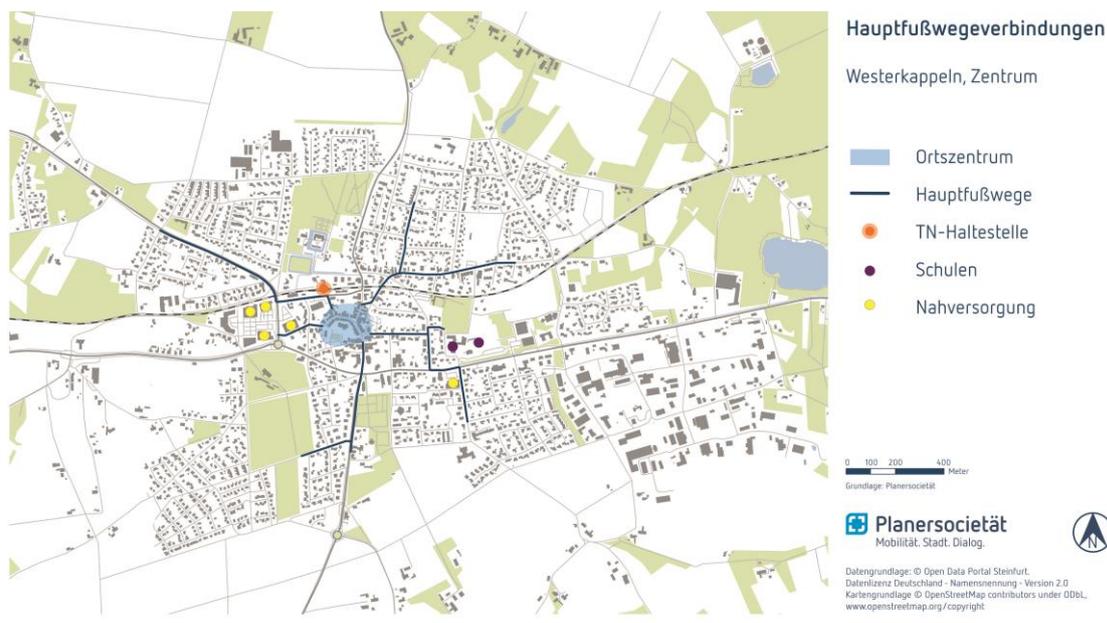


Abbildung 66: Hauptfußwegeverbindungen in der Gemeinde Westerkappeln



Die Hauptfußwegeverbindungen heben sich von der weiteren Fußverkehrsinfrastruktur durch größere Dimensionierung oder besonderer Gestaltung ab. So sollen sie mit einer über die Mindeststandards hinausgehenden Dimensionierung (Mindestbreite nach EFA: 2,5 m) und einheitlicher Oberflächenbeschaffenheit oder einer fortlaufenden Gestaltung intuitiv und komfortabel zu nutzen sein. Bäume, Grünflächen, Hecken und Blumen können einerseits den Fußweg – insb. im jahreszeitlichen Verlauf – attraktiver, abwechslungsreicher und kurzweiliger erscheinen lassen und andererseits bei einem kontinuierlichen Einsatz entlang der Wegeverbindung die Orientierung erleichtern. Weitere Gestaltungsmerkmale sind folgende:

- Erhöhte Aufenthaltsqualität bspw. durch regelmäßige Sitz- und Spielgelegenheiten, angemessene Beleuchtung sowie verstärkte Begrünung und Verschattung
- Beibehaltung bestehender Blickachsen
- Fortlaufende Gestaltung, z. B. Bäume, Grünflächen, Hecken, Blumen oder die Verwendung von unterschiedlichen farblichen Materialien
- Optimierung der Querungsmöglichkeiten ggf. Bevorrechtigung des Fußverkehrs, z. B. Einrichtung von Gehwegüberfahrten im Bereich von Einmündungen und von Nebenstraßen

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
Mittel- bis langfristig	50 Tsd. € - 250 Tsd. €	FöRi-Nahmobilität FöRi Förderung des kommunalen Straßenbaus
Zentrale Akteure		
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Kreis Steinfurt • Straßen.NRW 		

A 3 Umbau und Ausbau von Querungsmöglichkeiten

Barrierefrei ausgebaute Querungsstellen auch abseits der Kreuzungen erleichtern zu Fuß Gehenden das Überqueren der Fahrbahn und tragen damit entscheidend zur Verkehrssicherheit bei. Insbesondere für vulnerable Personengruppen (Kinder, Senioren oder mobilitätseingeschränkte Personen) sind Querungsmöglichkeiten essenzielle Bestandteile für sichere, durchgängige und möglichst direkte Wegebeziehungen. Grundsätzlich sollten Umwege für den Fußverkehr vermieden werden, da durch die geringe Geschwindigkeit relativ hohe Zeitverzögerungen verbunden sind und die Akzeptanz entsprechend gering ist. Besonders innerörtliche Hauptverkehrsachsen sollten über regelmäßige und sichere Querungsangebote verfügen, um den zu Fuß Gehenden ein sicheres und komfortables Fußwegenetz anbieten zu können und die Trennwirkung der Straßen zu reduzieren.

Die zentralen Elemente dieser Maßnahme sind:

- Die Festlegung von Standards (bspw. Doppelquerung, vorgezogene Seitenräume) für Querungsmöglichkeiten unter besonderer Berücksichtigung der Barrierefreiheit.
- Die Überprüfung zentraler Fußwegeachsen auf mögliche Querungsmängel oder zusätzliche Querungsbedarfe

Standards von Querungsmöglichkeiten

In Mettingen, Recke und Westerkappeln bestehen an den Hauptverkehrsstraßen – insbesondere in Abschnitten mit erhöhten Querungsbedarf – oftmals bereits Querungsmöglichkeiten. Diese entsprechen allerdings nicht immer den aktuellen Standards der Barrierefreiheit. Durch Aufwertung von Querungsmöglichkeiten wird die Trennwirkung von Straßen reduziert und das sichere Queren von zu Fuß Gehenden sowie die Barrierefreiheit verbessert.

Für die Optimierung bestehender Querungsmöglichkeiten sollten Standards festgelegt und umgesetzt werden, die den aktuellen Bestimmungen zur Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit entsprechen. Im Zuge von Instandsetzungs- und Umbaumaßnahmen der Straßenräume sollten eine Anpassung von jeweiligen Querungen an die aktuellen Bestimmungen gewährleistet werden.

- Prinzip der Doppelbordquerung: Die Querung verfügt über einen niveaugleichen abgesenkten Übergang insb. für Personen mit Geheinschränkungen (z.B: im Rollstuhl sitzend) oder auch Kinderwagen und einem Übergang mit 6-cm-Tastkante für sehbeeinträchtigte

Personen mit Langstock. Dieser Ausbaustandard sollte insb. auf wichtigen Fußverkehrsachsen nachgerüstet werden, bei Neubau oder Sanierung des Seitenraumes aber auch grundsätzlich berücksichtigt werden. Zusätzlich sollten taktile Leitelemente zu sicheren Querungsmöglichkeiten hinführen. Dies besteht bereits an einigen Querungen im Untersuchungsraum, ist aber sukzessive fortzuführen.

- Integration vorgezogener Seitenräume: Gerade in Bereichen, mit Straßenraumparken und eher unübersichtlichen Situationen, sind vorgezogene Seitenräume geeignet Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und dem fließenden Kfz- und Fahrradverkehr zu stärken. Das ist insbesondere auf Schulwegen zu empfehlen, da Kinder durch ihre Größe hinter parkenden Autos erstens schlechter die Straße überblicken können und zweitens auch schlechter für den Kfz-Verkehr zu erkennen sind. Hierbei ist eine Vorziehung des Seitenraums vor evtl. angrenzendem straßenparallelen Parken, um mindestens 0,3 Meter zu empfehlen.

Querungsmöglichkeiten auf zentralen Fußwegeachsen

Nach Empfehlungen der FGSV ist innerorts ein Idealzustand von engmaschigen Querungsstellen im Abstand von ca. 100 m anzustreben, zumindest sollte demnach auch an jeder Einmündung in das Hauptverkehrsstraßennetz eine Querungsstelle/Mittelinsel angelegt werden. Dieser Idealzustand ist in Mettingen, Recke und Westerkappeln – wie in vielen anderen Gemeinden auch noch nicht überall erreicht. Aufgrund der gegebenen Straßenraumbreiten ist ein Einbau von Mittelinseln an vielen Stellen nicht problemlos möglich.

Im Rahmen des interkommunalen Mobilitätskonzepts werden die Bedarfe auf zentralen Fußwegeachsen identifiziert. Es gilt den Bedarf an Querungsmöglichkeiten jedoch anhand der definierten Standards auch in die kommunale Planungspraxis zu integrieren und auf weitere Räume und Fußwegeachsen zu übertragen. So ist bspw. eine regelmäßige Weiterentwicklung anhand jährlicher Budgets möglich. Die Kosten der unterschiedlichen Querungsmöglichkeiten variieren dabei durch aus erheblich. So kann man bei einfachen Markierungen zur Verbesserung der Sichtbarkeit von etwa 150 – 300 € je m² ausgehen, für Mittelinseln, Gehwegnasen oder Fußgängerüberwege werden hingegen eher 5.000 -15.000 € je nach Umbaubedarf im Straßenraum erwartet und nachträglich eingebaute Aufpflasterungen liegen voraussichtlich nochmal etwas über dieser Preisspanne.

Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
Daueraufgabe	100 Tsd. € - 500 Tsd. €	FöRi-Nahmobilität
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Straßen NRW • Kreis Steinfurt 		

A 4 Aufwertung zentraler Aufenthaltsqualitäten

Von jeher sind Ortsmitten Orte sozialer Interaktion, des Aufenthalts und auch zur Freizeitnutzung. Das setzt einerseits eine attraktive und multifunktionale Gestaltung voraus und andererseits eine gute Erreichbarkeit. Mit der Konkurrenz des Onlinehandels verändern sich Innenstädte allgemein und auch die Ortsmitten von Mettingen, Recke und Westerkappeln. Der reine Einkaufszweck verliert an Bedeutung und der Erlebniswunsch gewinnt hinzu. Das bedeutet auch, dass attraktive Räume und eine Bespielung des öffentlichen Raumes auf multifunktional nutzbaren Flächen an Bedeutung gewinnt. Entsprechend sollten die zentralen öffentlichen Räume unter Berücksichtigung aller Nutzungsgruppen attraktiv weiterentwickelt werden, um so ansprechende Aufenthaltsräume zu schaffen, die Flanier- und Erlebnisqualität der Ortskerne zu steigern und auch Räume für die soziale Interaktion anzubieten.

Oftmals steht die Dominanz des ruhenden Verkehrs auch in zentralen Lagen dieser Entwicklung im Wege. Auch die Ortskerne von Mettingen, Recke und Westerkappeln weisen eine große Anzahl zentral gelegener Sammelparkanlagen auf. Im Vergleich dazu besteht eine relativ geringe Anzahl an Parkplatzangeboten im Straßenraum zentraler Einkaufsstraßen. Diese führen gleichzeitig zu einer erheblichen Reduktion des Gestaltungsspielraums in den Ortsmitten. Zahlreiche Studien zeigen, dass eine gute Erreichbarkeit zwar ein wichtiger Faktor ist, zentrale Lagen und wichtige Aufenthaltsbereiche jedoch noch stärker von ihrer Aufenthalts- und Flanierqualität profitieren und eher nicht vom ruhenden Verkehr. Entsprechend sollte gerade in diesen zentralen Bereichen schrittweise der ruhende Kfz-Verkehr reduziert werden. Das hat in Kombination mit einer gezielten Leitung auf Sammelparkanlagen den Vorteil, dass auch Parksuchverkehre in sensiblen Lagen oftmals erheblich reduziert werden können.

Insgesamt gilt es die Ortskerne als attraktive Orte des Einkaufs, des Aufenthalts und der Begegnung zu stärken. Hierbei kann teilweise an bestehende Planungen in den Gemeinden, z. B. Umgestaltung des Marktes in Recke ISEK, angeknüpft werden. Grundsätzlich sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Gute Beleuchtung des öffentlichen Raums (ggf. Beleuchtungskonzept), um die (gefühlte) Sicherheit der Bürger:innen zu fördern. Auch in der Gestaltung ist darauf zu achten keine potenziellen Angsträume bspw. durch verwinkelte Gestaltung entstehen zu lassen.
- Ausreichend Sitz- und Spielmöglichkeiten:
 - Barrierefreie Sitzmöglichkeiten mit relativ hoher Sitzfläche und gerader Rückenlehne sollten für ältere Bürger:innen ergänzt werden
 - Zu empfehlen sind für die jüngeren Generationen bequeme Sitz- und ggf. Liegemöglichkeiten, ggf. ergänzt um Lademöglichkeiten fürs Smartphone oder WLAN
 - Regelmäßige Spielelemente machen die Stadt für Kinder erlebbar und attraktiv
 - Kleinere Sitzensembles sind geeignet die soziale Interaktion zu fördern
- Begrünungselemente verbessern das Gemeindebild, Luftqualität, sind Schattenspende und entsiegeln Flächen. Sie können entweder dauerhaft eingerichtet werden oder ggf. auch als temporäre Gestaltungselemente in Pflanzkübeln, die bei Bedarf oder im Winter auch entfernt werden können (siehe Abbildung 67).

- Öffentliche Toiletten (z. B. Nette Toilette) machen es attraktiver sich im öffentlichen Raum aufzuhalten und erhöhen die Verweildauer. Eine regelmäßige Reinigung ist erforderlich.
- Reduktion des ruhenden Verkehrs (z. B. Recke Markt, Westerkappeln Große Straße, Mettingen Markt) wo dies für die Ziele der Maßnahme sinnvoll ist – Flächenumnutzung z. B. für Außengastronomie, konsumfreie Aufenthaltsräume, Begrünung oder Förderung des Umweltverbunds (z.B. zusätzliche Fahrradabstellanlagen)

Die Kosten können dabei je nach Umfang der Umsetzung stark variieren. So sind für Sitz- und Spielelemente je nach Ausgestaltung 1.500 – 5.000 € an Kosten zu erwarten. Auch Begrünungselemente können sich in dieser Spanne bewegen, sind jedoch im Unterhalt oftmals zu berücksichtigen. Temporäre Verkehrsversuche können dazu dienen Elemente zur Steigerung von Aufenthaltsqualitäten, Sitz- und Spielmöglichkeiten probeweise zu installieren und positive Effekte zu überprüfen. So kann unter Einbezug unterschiedlicher Akteure eine Umsetzung erfolgen, ohne bereits bauliche Veränderungen durchführen zu müssen, was eine kostengünstige Erprobung ermöglicht. Entsprechende temporäre Sitz-, Spiel- und Begrünungselemente können bspw. über das Zukunftsnetz Mobilität NRW im Rahmen eines Verkehrsversuchs ausgeliehen werden.

Abbildung 67: Beispielbilder Aufwertung öffentlicher Straßenräume



Temporäre Sitzgelegenheit, Begrünung und Radabstellanlagen



Bodengemälde Bad Mergentheim



Kräuterbeet Crailsheim



Spielgelegenheit im öffentlichen Raum in Münster

Quelle: Planersocietät

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
mittelfristig	50 Tsd. € - 250 Tsd. €	FöRi-Nahmobilität
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Zukunftsnetz Mobilität NRW (z.B. für temporäre Aufenthaltselemente) 		

A 5 Attraktive Wohnquartiere

Die Wohn- und Sammelstraßen (in den Wohnquartieren) zeichnen sich im Vergleich zu Hauptverkehrsstraßen durch geringere Frequenzen aller Verkehrsträger aus. Dennoch haben sie häufig eine große Bedeutung für die kleinräumige Erschließung, ein Großteil der Personenwege beginnt oder endet in Ihnen und sind daher auch für die Nahmobilität von besonderer Relevanz. Entsprechend sind auch potenziell alle Bevölkerungsgruppen betroffen und es ist wichtig, die Wege geeignet für alle zu gestalten. Dabei gilt es einerseits dem Anspruch der Attraktivität gerecht zu werden, da diese oftmals entscheidend ist, ob man sich gerne im öffentlichen Raum aufhält, andererseits aber auch dem Anspruch der Begehrbarkeit und Barrierefreiheit, um älteren Bürger:innen und mobilitätseingeschränkten Personen die fußläufige Erschließung zu ermöglichen. Auch die gegenseitige Rücksichtnahme kann durch die Gestaltung gefördert werden.

In Mettingen, Recke und Westerkappeln bestehen abseits der Ortsdurchfahrten zahlreiche Straßen in Wohngebieten, die entsprechendes Verbesserungspotenzial aufweisen. Insbesondere die Hauptfußwegeverbindungen in Wohnquartieren sollten entsprechend gestaltet werden (siehe Maßnahme A 2). Folgende Aspekte gilt es umzusetzen:

- Regelmäßige Ruhe- und Verweilmöglichkeiten für Pausen (beispielsweise Sitzgelegenheiten) im Abstand von etwa 100-200 m tragen zu einer deutlich besseren fußläufigen Erreichbarkeit für ältere Menschen bei, die lange Wege nicht mehr so gut zu Fuß zurücklegen können. Bei der Ausgestaltung der Sitzgelegenheiten ist auf eine entsprechende Ausgestaltung (relativ hohe gerade Sitzfläche und relativ gerade Rückenlehne) zu achten
- Begrünungselemente in Qualität und Quantität prüfen: Die attraktive Straßenraumgestaltung durch Begrünungsmaßnahmen hat nicht nur gestalterisch, sondern auch mikroklimatisch positive Auswirkungen. Begrünungsmaßnahmen erhöhen die Luftfeuchtigkeit, senken die Lufttemperaturen, können Feinstaub binden und die Luftqualität insgesamt verbessern. Es sollte zu diesen Zwecken jedoch auf den passenden Begrünungs- und Baumtypen geachtet werden, da die Effekte stark divergieren können. Zudem trägt dies zur Verschattung von Wegen und Warte- sowie Aufenthaltsbereichen bei.
- Komfortable Fußwege sollten vor allem auf den wichtigen Hauptfußwegeverbindungen auch in Wohngebieten den Mindeststandards entsprechen (siehe Maßnahme A 1). Darüber hinaus sind Abstriche oftmals unerlässlich, hier kann insbesondere über eine Verkehrsberuhigung (siehe Maßnahme C 2) nachgedacht werden, um Konflikte zwischen Kfz und Fuß- sowie Radverkehr zu minimieren.

Beispielbilder Quartiersgestaltung



Sitzgelegenheit und Begrünung Singen



Pocketpark Aspach



Sammelstraße mit Grünstreifen in einem Neubauquartier

Quelle: Planersocietät

Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
langfristig	5 Tsd. € - 25 Tsd. €	FöRi-Nahmobilität
Zentrale Akteure		
<ul style="list-style-type: none"> Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln 		

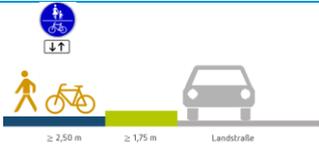
B Radverkehr

Eine durchgängige und attraktive Radverkehrsinfrastruktur schafft die Basis für eine breite Akzeptanz des Fahrrads nicht nur als Freizeit- sondern auch als Alltagsverkehrsmittel. Insbesondere im ländlichen Raum haben Individualverkehrsmittel auch perspektivisch eine herausgehobene Bedeutung, da die Möglichkeiten Wege im öffentlichen Verkehr zu bündeln bei einer relativ geringen Nachfrage beschränkt sind. Insbesondere durch die fortschreitende Elektrifizierung des Radverkehrs entwickelt sich dieser zu einer Alternative, nicht nur auf kurzen innerkommunalen Wegen, sondern auch in der Anbindung von Ortsteilen und auf interkommunalen Wegen mit mittlerer Distanz. Insbesondere vor diesem Hintergrund gilt es den Radverkehr als umweltfreundliches Verkehrsmittel durch unterschiedliche Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur gezielt zu stärken.

B 1 Umsetzung interkommunale Radwegeverbindungen

Durch das kreisweite Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt (2020) wurde für den gesamten Kreis Steinfurt ein ausdifferenziertes Haupt-/Velo- und Nebenroutennetz für den Fahrradverkehr entwickelt und im außerörtlichen Bereich mit entsprechenden Maßnahmen zur Erreichung der jeweiligen Radverkehrsstandards unterlegt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen gilt es zur Herstellung eines lückenlosen interkommunalen Radverkehrsnetzes umzusetzen. Zur Anbindung peripherer Ortsteile an die Zentren und einer störungsarmen und effizienten Führung erweist sich die Ergänzung des Haupt- und Nebenroutennetzes des Kreises um weitere lokale Routen als sinnvoll. Die Standards des Radverkehrskonzeptes (insb. Nebenroutennetz) gilt es auf die lokalen Fahrradrouten zu übertragen. Entsprechende Umgestaltungsnotwendigkeiten können der Karte entnommen werden. Grundsätzlich gelten die nachfolgend benannten Standards des Radverkehrskonzeptes (Abbildung 68).

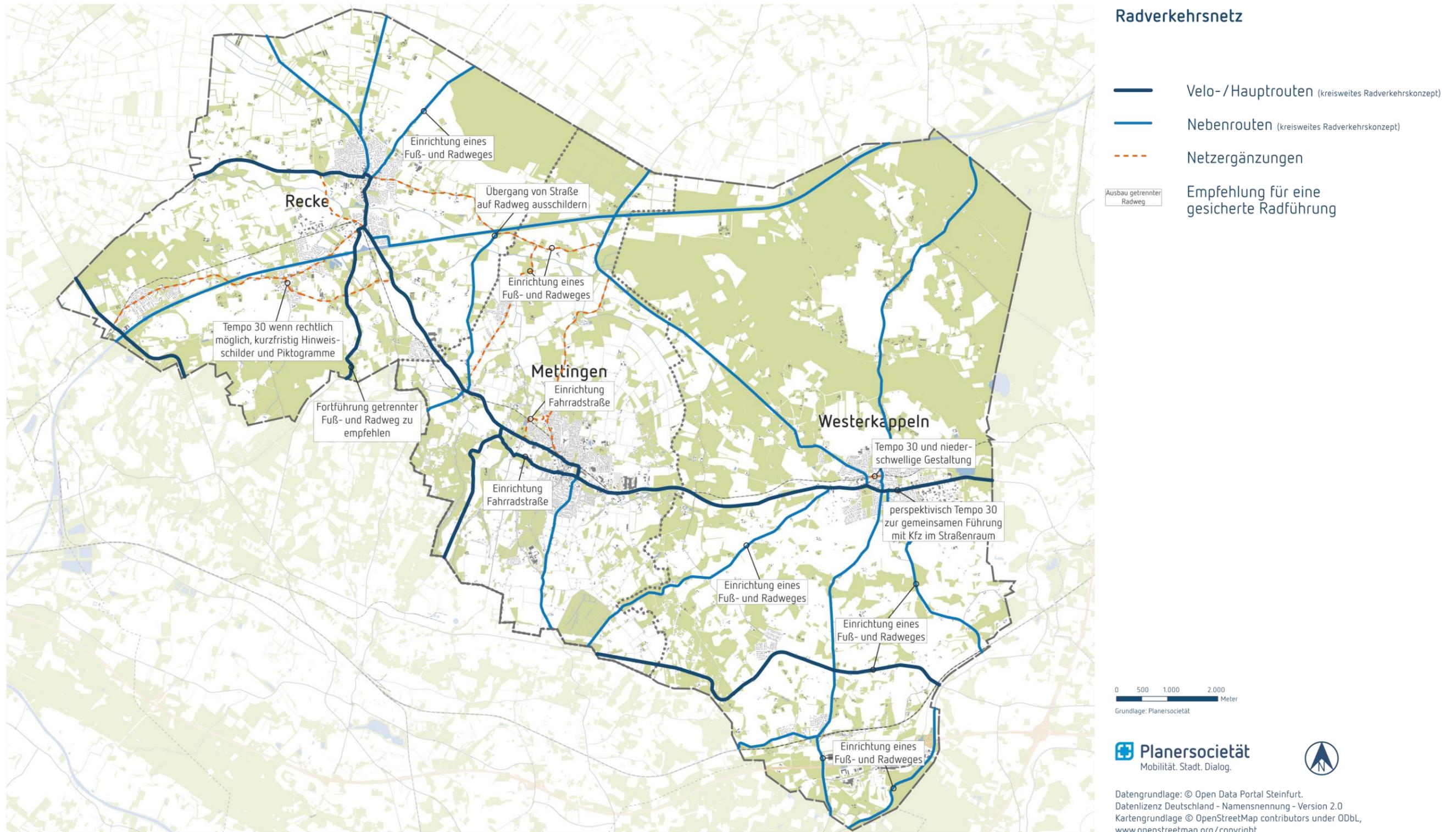
Abbildung 68: Führungsformen entsprechend des kreisweiten Radverkehrskonzeptes

Führungsformen	Anzustrebender Standard	
In Nebenstraßen		
Mischverkehr	Tempo 70 bis 2.000 Kfz/24h	
Fahrradstraße	Mind. 3,00 m bei max. 1.000 Kfz/24h	
An Hauptverkehrsstraßen		
Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,50 m + mind. 1,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Landstraße	
Selbstständige Wege		
Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,50 m (von Nutzungsintensität abhängig)	
Land- und Forstwirtschaftliche Wege	Keine Anforderungen formuliert	

Quelle: Planersocietät und Via

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
langfristig	1 Mio. € - 5 Mio. €	FöRi-Nahmobilität
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none">• Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln• Straßen.NRW• Kreis Steinfurt		

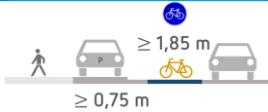
Abbildung 69: Kreisweites Radverkehrsnetz ergänzt um lokale Anbindungen



B 2 Weiterentwicklung der innerörtlichen Radwegeinfrastruktur

In dem Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt wurden für das gesamte Kreisgebiet Radhaupt- und -nebenrouten als interkommunale Verbindungen zwischen den Kommunen entwickelt. Für die innerörtlichen Bereiche wurden in dem Konzept ebenfalls Radhaupttrouten vorgeschlagen, welche es für die Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln weiterzuentwickeln und zu ergänzen gilt. Es ist sinnvoll diese sowohl in das interkommunale Haupt- und Nebenroutennetz als auch an das innerörtliche Fahrradverkehrsnetz anzupassen bzw. zu verknüpfen. Vor allem auf Radwegeverbindungen auf wichtigen Radwegeachsen, wie z. B. Schulwege oder die Anbindung zu den zukünftigen Bahnhaltepunkten, sind in der Weiterentwicklung der Radwegeinfrastruktur besonders zu betrachten. So kann insbesondere auf diesen Verbindungen durch Maßnahmen in der Radverkehrsinfrastruktur die Radverkehrssituation in den Gemeinden verbessert werden.

Die Radverkehrsinfrastrukturen sollen perspektivisch an die Regelmaße der Anforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) angepasst werden. Für die Weiterentwicklung sind in der folgenden Tabelle verschiedene Führungsformen aufgeführt. An die unterschiedlichen Führungsformen werden dabei nach ERA-Standards verschiedene Ansprüche an u. a. Fahrbahnbreiten oder Breite der Sicherheitstrennstreifen gestellt:

Führungsform	Anzustrebender Standard	
In Nebenstraßen		
Mischverkehr	< 6,00 m Fahrbahnbreite Tempo 50 bis 4.000 Kfz/24h Tempo 30 bis 8.000 Kfz/24h Tempo 30 Zone zulässig	
Fahrradstraße	Mind. 3,50 m bei guten Verhältnissen; Reg. 4,00 m ohne Linienbusverkehr Reg. 6,00 m mit Linienbusverkehr	
An Hauptverkehrsstraßen		
Schutzstreifen	1,50 m + mind. 0,25 m Sicherheitstrennstreifen	
Radfahrstreifen	1,85 m + 0,50 m – 0,75 m Sicherheitstrennstreifen	
Getrennter Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr	≥ 2,00 m (Rad) + 0,50 m – 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zzgl. Gehweg	
Gemeinsamer Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr	≥ 2,50 m (nur bei geringem Fußgängeraufkommen) + mind. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen	
Selbstständige Wege		
Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	≥ 2,50 m (von Nutzungsintensität abhängig)	

Insbesondere auf wichtigen innerörtlichen Fahrradverkehrsachsen bspw. auf dem Weg zu den Schulzentren, dem Zentrum oder den zukünftigen Bahnhaltungen können Fahrradstraßen die Verkehrssicherheit und den Komfort des Fahrradverkehrs erhöhen. Hierbei gilt es im Einzelfall die Belange der weiteren Verkehrsträger - insbesondere ÖPNV - mit den Belangen des Fahrradverkehrs abzuwägen. Wichtige innerörtliche Fahrradverkehrsachsen, die für die Umsetzung von Fahrradstraßen in Frage kommen, sind u. a.:

- Roggenkampstraße in der Gemeinde Recke
- Nierenburger Straße in der Gemeinde Mettingen
- Berentelweg in der Gemeinde Mettingen
- Bischofstraße in der Gemeinde Mettingen
- Kolpingstraße in der Gemeinde Mettingen
- Am Königsteich in der Gemeinde Westerkappeln
- Bullerteichstraße in der Gemeinde Westerkappeln

Neben den Anforderungen an die Breite der Radverkehrsinfrastrukturen bestehen auch Ansprüche an die Oberflächenbeschaffenheit. So sollten Asphalt, Beton oder Pflaster bzw. Platten ohne Fuge verwendet werden, um eine gute Befahrbarkeit und geringe Sturzgefahr zu gewährleisten.

Daneben sollten Rad- und Fußwegoberflächen bei getrennter Führung unterschiedlich gestaltet werden und möglichst hohe Kontraste zueinander aufweisen, um sowohl Rad- als auch Fußverkehr einander sichtbar zu machen und Konfliktpotenziale zu verringern. In der Gemeinde Mettingen wurden in der Bestandsanalyse insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen getrennte Rad- und Fußwege festgestellt, die sich teilweise in der Beschaffenheit und Farbe der Oberflächen nur wenig unterscheiden haben. Eine verbesserte Trennung mittels eindeutiger Markierungen ist an diesen Stellen eine sinnvolle Maßnahme.

Innerörtliche Hauptrouten

In dem Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt wurden für das gesamte Kreisgebiet Radhaupt- und -nebenrouten als interkommunale Verbindungen zwischen den Kommunen entwickelt und im außerörtlichen Bereich bereits mit Maßnahmen hinterlegt. Für die innerörtlichen Bereiche wurden in dem Konzept ebenfalls Radhaupttrouten vorgeschlagen, welche es für die Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln weiterzuentwickeln und zu ergänzen gilt. Die innerörtlichen Hauptrouten sollen dabei die außerörtlichen Velo-/Hauptradrouten innerhalb des Siedlungsgebiets weiterführen und miteinander verknüpfen.

Für die Gemeinde Recke wird vorgeschlagen eine Route entlang der Hopstener Straße, des Marktes, der Wieboldstraße und Hauptstraße zu führen. Damit wird die vorgeschlagene Hauptroute des Radverkehrskonzeptes des Kreises ergänzt und vor allem der Ortskern besser erschlossen.

Entsprechend des Radverkehrskonzeptes ist für diese ein Standard anzustreben, welcher über die Mindestanforderungen hinausgehen. So ist bei einer eigenständigen Führungsform im Einrichtungsverkehr eine Breite von 2,5 m zzgl. des Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn anzustreben.

Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
langfristig	25 Tsd. € - 100 Tsd. €	FöRi-Nahmobilität FöRi Förderung des kommunalen Straßenbaus
Zentrale Akteure		
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Kreis Steinfurt 		

Abbildung 70: Radverkehrsnetz innerorts Mettingen

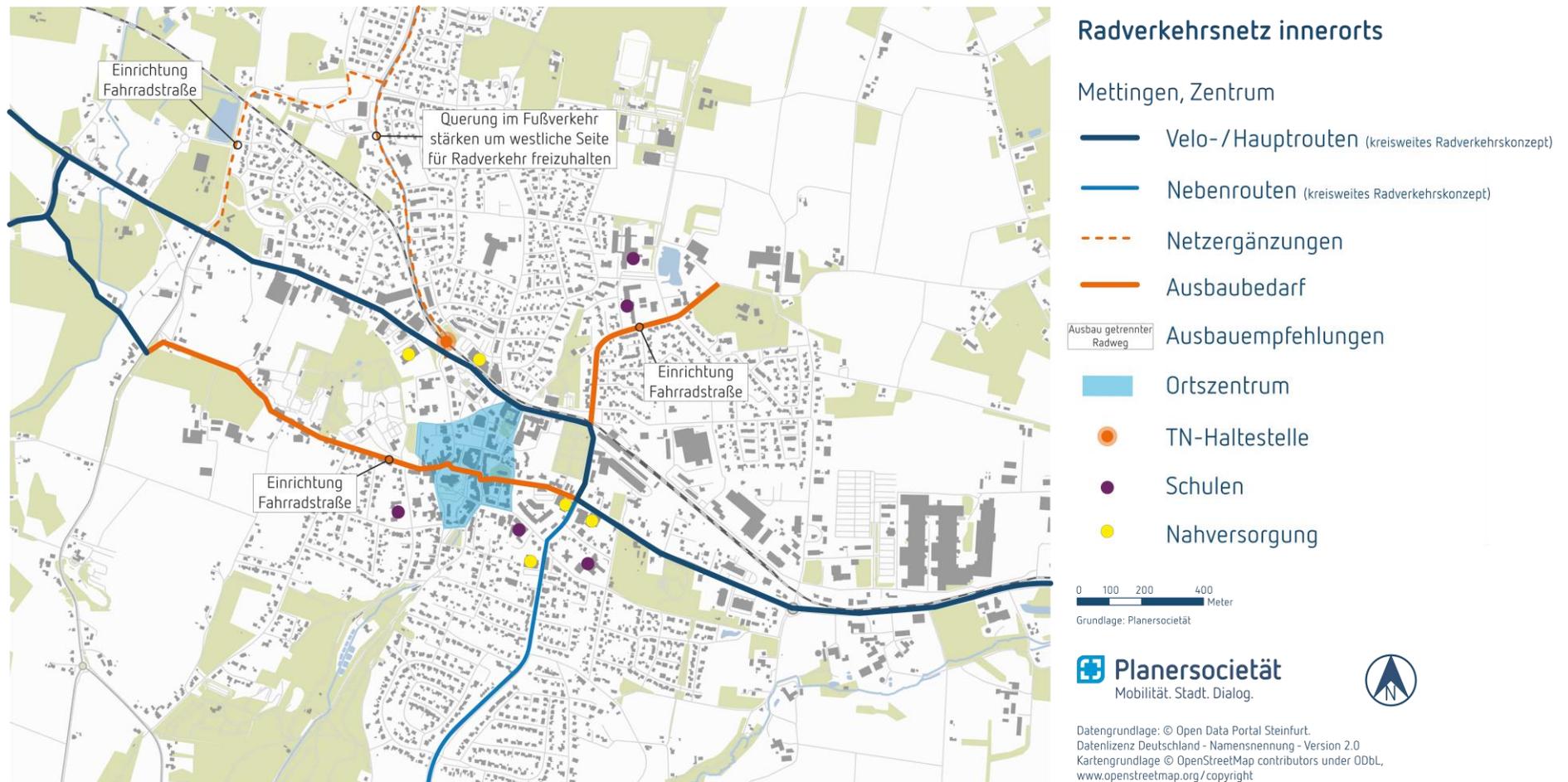


Abbildung 71: Radverkehrsnetz innerorts Recke

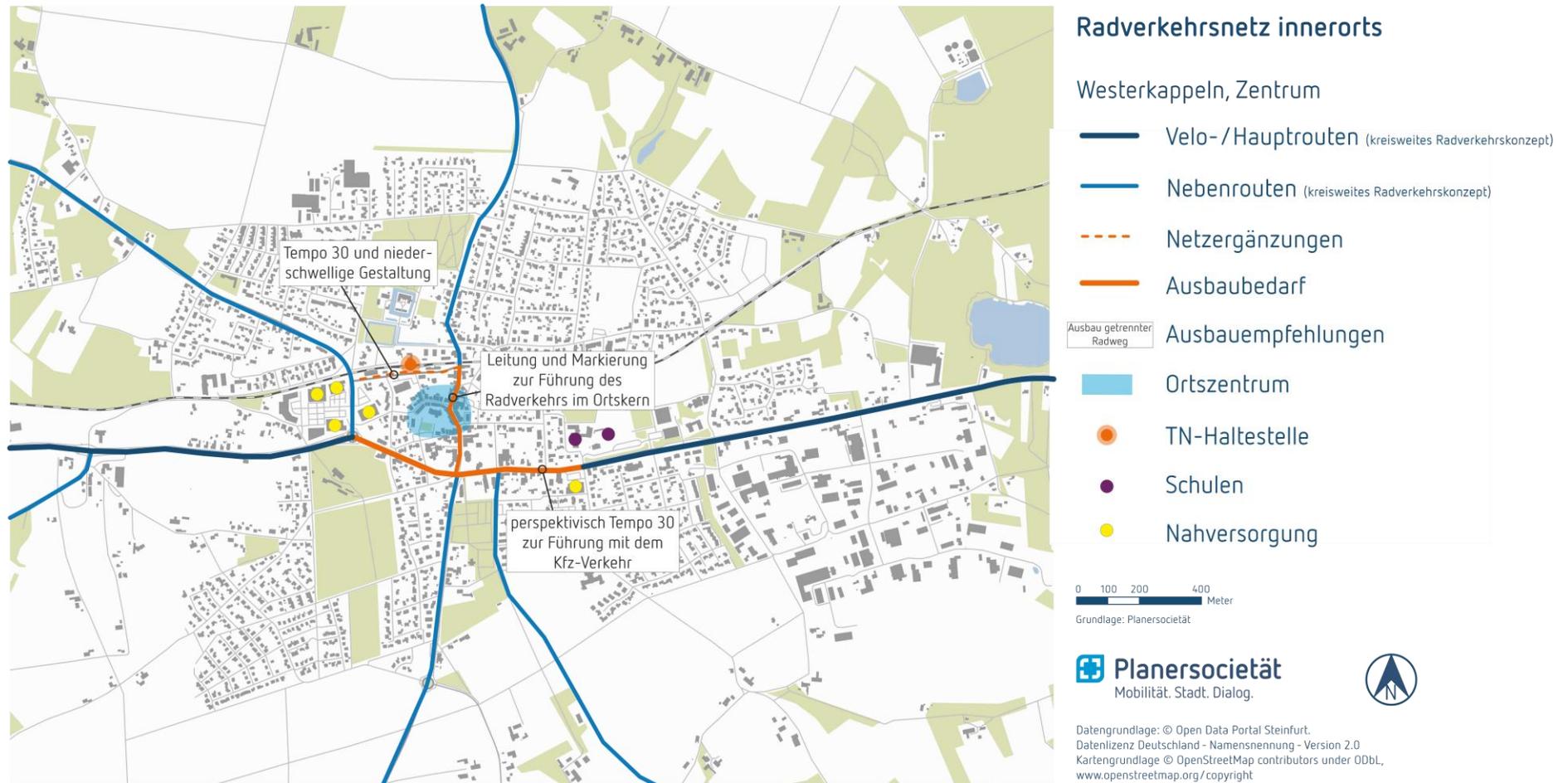


Radverkehrsnetz innerorts

Recke, Zentrum

-  Velo-/Haupttrouten (kreisweites Radverkehrskonzept)
-  Nebenrouten (kreisweites Radverkehrskonzept)
-  Netzergänzungen
-  Ausbaubedarf
-  Ausbauempfehlungen
-  Ortszentrum
-  TN-Haltestelle
-  Schulen
-  Nahversorgung

Abbildung 72: Radverkehrsnetz innerorts Westerkappeln



B 3 Ausbau und Erneuerung von Radabstellanlagen

Neben den gut befahrbaren Radwegen stellt auch das sichere und bequeme Abstellen des Fahrrads am Ziel einen wichtigen Aspekt der Radverkehrsförderung dar. Die Fahrradabstellanlagen dienen vor allem dem Diebstahl- und Witterungsschutz. Vor allem im Zuge der wachsenden Beliebtheit von hochwertigen Elektrofahrrädern und Lastenfahrrädern steigen dabei auch die Ansprüche an sichere und komfortablen Fahrradabstellanlagen. Darüber hinaus verhindert ein ausreichendes Fahrradabstellangebot auch potenzielle Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmenden durch ungeordnet abgestellte Fahrräder.

In Mettingen, Recke und Westerkappeln sind an den zentralen Orten bereits einige Abstellanlagen vorhanden, teilweise sind diese jedoch veraltet und entsprechen nicht den aktuellen Standards.

Umfang der Ausstattung der Radabstellanlagen sollten in Abhängigkeit des Standortes und der Funktion gewählt werden. So sollten an den Standorten, an denen die Fahrräder tendenziell für längere Zeit bzw. mehrere Stunden z. B. Mobilstationen, Arbeitsplatzschwerpunkte angeschlossen werden, umfangreichere Ausstattungsqualitäten angeboten werden als an den Orten, an denen die Fahrräder nur kurze Zeit z. B. für einen Einkauf abgestellt werden.

Frei zugängliche Radabstellanlagen

Es wird unterschieden zwischen frei zugänglichen Fahrradabstellanlagen sowie zusätzlich gesicherten Radabstellanlagen. Bei frei zugänglichen Fahrradabstellanlagen sind Radanlehnbügel zu empfehlen. Auch andere Fahrradabstellsysteme sind grundsätzlich möglich, sofern diese fahrradgerecht sind. So gelten beispielsweise einfach Vorderradhalter als „Felgenkiller“, welche kaum Diebstahlschutz bieten und für verbogene Vorderräder sorgen können. Solche Anlagen sind teilweise in den Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln vorhanden und sollten sukzessive durch z. B. moderne Anlehnbügel ersetzt werden. Zudem ist zu empfehlen, Stellplätze für Lastenfahrräder einzurichten und für ausreichende Lademöglichkeiten für die Akkus zu sorgen. Eine Übersicht über mögliche Fahrradabstellsysteme bietet die DIN 79008, die sich aus der TR6102 des ADFC entwickelt hat. Dieser hat auch ein entsprechendes Prüfverfahren entwickelt mit dem Fahrradabstellsysteme von verschiedenen Herstellern regelmäßig getestet werden²⁴. Für Radabstellplätze sind laut ADFC bei doppelseitiger Radeinstellung etwa 1,25 m² vorzusehen²⁵. Als Mindestabstände sind 70 cm bei nur tiefer Radeinstellung und 50 cm bei Abwechseln hoher/tiefer Radeinstellung vorzuhalten.

Neben der Art und Gestaltung der Anlehnbügel und des Witterungsschutzes, der großzügig gestaltet sein sollte (Schutz auch vor starken Seitenwinden), ist auch auf die Sicherheit am Standort zu beachten. Lage und Gestaltung wirken sich stark auf die Nutzung aus. In Kombination mit einer Überdachung und der daraus resultierenden Helligkeitseinschränkung ist bspw. darauf zu achten, dass die lokale Beleuchtung ausreichend ist. Ist dies nicht der Fall, können Beleuchtungsanlagen innerhalb der Überdachung angebracht werden (abhängig von Lage der Mobilstation sowie der

²⁴ ADFC (2021): Geprüfte Modelle: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle/>

²⁵ ADFC (2010): Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen.

flächenbezogenen Größe der Fahrradabstellanlagen notwendig). Auf Fahrradabstellanlagen in Hinterhof- und Randlagen sollte verzichtet werden, vielmehr sollten gut sichtbare und einsehbare Platzierungen von Abstellanlagen umgesetzt werden.

Abbildung 73: Beispiel frei zugängliche Radabstellanlage



Quelle: Planersocietät

Gesicherte Radabstellanlagen

Um die Sicherheit für die Nutzer:innen zu erhöhen, können zusätzlich gesicherte Abstellanlagen errichtet werden. Anlagen, wie Fahrradkäfige oder Fahrradboxen, bieten auf Grund ihrer beschränkten Zugänglichkeit mehr Sicherheit für das abgestellte Fahrrad während der Abwesenheit der Nutzer:innen. Diese bieten sich insbesondere an Umstiegspunkten oder auch an Arbeitsplatzstandorten an, wo mit längeren Standzeiten der Fahrräder zu rechnen ist. In Mettingen werden Fahrradkäfige bereits an mehreren Mobilstationen angeboten. Grundsätzlich gilt es eine einfache Nutzbarkeit zu ermöglichen und gleichzeitig eine hohe Sicherheit zu gewährleisten. Eine Möglichkeit bietet ein digitales Buchungs- und Zugangssystem, mit dem Nutzer:innen einen Stellplatz unkompliziert digital buchen können (siehe radbox.nrw des NWL).

Abbildung 74: Beispielbild Gesicherte Radabstellanlage



Fahrradboxen im Landes- bzw. radbox.nrw-Design in Arnsberg und Bocholt (unten links)

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Lademöglichkeiten für Fahrräder

Darüber hinaus können die Radabstellanlagen mit zusätzlicher Ladefunktion für Pedelecs eingerichtet werden. Auch hier gibt es verschiedene Varianten, die je nach Platzverhältnissen am Standort zu empfehlen sind. Mögliche Ausführungsvarianten sind Fahrradabstellplätze mit bereits integrierten Steckdosen (kombiniertes Laden und Parken), Ladesäulen mit angebrachten Steckdosen, Ladesäulen mit eigenem Kabelsystem oder Schließfächer, in denen der Akku aufgeladen wird (Laden, räumlich getrennt).

Die Lademöglichkeiten können auch in gesicherten Radabstellanlagen, wie Fahrradkäfigen oder in einer Fahrradbox integriert werden. Es ist zu empfehlen, dass Ladevorgänge stets witterungsgeschützt erfolgen, bspw. in einer Fahrradbox oder durch eine Überdachung der Lademöglichkeit. Grundsätzlich sind Lademöglichkeiten für Fahrräder vor allem an touristischen Zielen und Haltestellen mit hohem Tourismusaufkommen sinnvoll. Im Pendlerverkehr werden in der Regel kürzere Strecken zurückgelegt, sodass häufig keine Notwendigkeit für das Aufladen der Akkus besteht. Das kann sich jedoch durch komplexere Wegeketten ändern (z. B. Integration von Einkaufswegen auf dem Weg vom Arbeitsplatz nach Hause).

Abbildung 75: Ladestation für E-Fahrräder



Quelle: Planersocietät

Umsetzungshinweise für Mettingen, Recke und Westerkappeln

Insbesondere an den zukünftigen Bahnhaltdepunkten der Tecklenburger Nordbahn sollten bedarfsgerechte und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Der Kreis Steinfurt erarbeitet diesbezüglich bereits ein Mobilstationskonzept. Die vorgesehenen Ausstattungsmerkmale für Mobilstationen werden in Maßnahme D 2 angeführt.

Aber auch in zentralen Bereichen gilt es das Angebot auszuweiten und zu modernisieren. So sollten vor allem leicht zugängliche Anlehnbügel an wichtigen Orten und insbesondere entlang wichtiger Radverkehrsachsen bzw. im Übergangsbereich von Radverkehrszufahrt und Ortskern platziert werden. Aufgrund der leichten Realisierbarkeit, kann dies eine kurzfristige erste Realisierungsstufe sein. Die Mobilstationen entlang der Bahnhaltdepunkte haben einen höheren finanziellen und baulichen Aufwand und sind eher mittelfristig realisierbar.

Die Kosten unterscheiden sich stark je nach Ausführungsform der Radabstellanlage. So können die Kosten für die Einrichtung von Fahrradanklehbügeln bei ca. 250 -1.000 € liegen, für überdachte Radabstellanlagen aber auch bei 5.000 – 15.000 € und für Fahrradboxen je nach Ausstattung, bspw. mit Lademöglichkeiten, mit 1.500 – 5.000 € je Fahrradbox. Fördermöglichkeiten bestehen über die Infrastrukturförderung des NWL für Radabstellanlagen an SPNV und ÖPNV-Haltdepunkten, an Mobilstationen darüber hinaus über die die Förderrichtlinie zum Mobilitätsmanagement und im Quartier über die Förderrichtlinie zur Nahmobilität.

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
Kurz-/mittelfristig	50 Tsd. – 150 Tsd. €	FöRi-Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Kreis Steinfurt • NWL 		

B 4 Fahrradverleihsystem zur Anbindung von Teilorten

Als Zu- und Abbringer der letzten oder ersten „Meile“ nehmen Leihfahrräder eine wichtige Funktion innerhalb intermodaler Wegekettens ein. Als Alternative zu der Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln wird somit kein zusätzlicher Platz im Zug oder im Bus benötigt. Auch für Besucher:innen und Tourist:innen von außerhalb können Leihfahrräder ein Transportmittel für die letzte Etappe vom Bahnhof oder Mobilstation zum Zielpunkt in der Gemeinde sein. Die Anreise findet meist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln statt. Mögliche Standorte können dabei die zukünftigen Mobilstationen an den Haltepunkten der Tecklenburger Nordbahn sein. Diese müssen aber nicht zwangsläufig an eine ÖPNV-Haltestelle gekoppelt sein. Ferner können Bikesharing-Stationen an stark frequentierten Bereichen installiert werden. Eine weitere Option wäre die Einrichtung eines stationslosen Bikesharings. So könnten Fahrräder überall in vordefinierten Bereichen abgestellt und ausgeliehen werden. Dieses System bietet somit, bei gutem Management, einen erhöhten Nutzungskomfort. Es ist jedoch kostenintensiver, da das Flottenmanagement komplizierter wird.

Zu prüfen sind mögliche Einsatzgebiete eines Fahrradverleihsystems in den Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln – bspw. zur Anbindung der Ortsteile an den Ortskern oder den Bahnhofhaltepunkten. Dabei sind Finanzierungsmöglichkeiten – z. B. für die Anschaffung, Instandhaltung und Distribution der Fahrräder – vor dem Hintergrund der verfolgten Ziele und der örtlichen Situation zur Prüfung und abzuwägen.

Dabei kann das Engagement der örtlichen Bevölkerung ein essenzieller Erfolgsfaktor sein, wie beispielsweise das Projekt LANDRADL in mehreren Dörfern im Landkreis Wolfenbüttel unter Beweis stellt. Hier kümmern sich ehrenamtliche Helfer:innen aus den Gemeinden, unter professioneller Unterstützung durch lokale Träger (z. B. Kommune), um den Betrieb der Fahrradverleihstationen und die Instandhaltung der Leihfahrräder. An mehreren Stationen können die Fahrräder ausgeliehen und abgegeben werden. Buchung, Entleiherung und Rückgabe der Leihfahrräder erfolgt digital und ist rund um die Uhr möglich. Es werden dabei sowohl Pedelec als auch elektrische Lastenräder angeboten, die beispielweise für den Transport von Einkäufen genutzt werden können (vgl. ecomotio gGmbH 2023).

Alternativ wäre auch der Einsatz eines Fahrradverleihsystems auf bestimmten Wegebeziehungen möglich, wie zum Beispiel in der Stadt Ochtrup, wo für den Transfer zwischen Bahnhof und dort ansässigen Designer-Outlet-Center (kurz: DOC) ein Fahrradverleihsystem umgesetzt wurde. Die

Fahrräder, darunter auch Lastenfahrräder, können per App gebucht und bezahlt werden (vgl. Stadt Ochtrup [Hrsg.] 2022). So wäre dieses Modell in den Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln beispielsweise auf bestimmten Relationen, wie z. B. zukünftiger Bahnhaltepunkt und Arbeitsplatzschwerpunkte bzw. Gewerbegebiete denkbar.

Mit dem MobilAbo des RVM besteht in den Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln bereits ein Bikesharingangebot. Mit dem monatlichen Abo, welches sich ausschließlich an die Wohnbevölkerung der drei Gemeinden richtet, können Busse und Bahnen im Tecklenburger Land genutzt werden. Zudem wird ein Elektrofahrrad zur Verfügung gestellt, welches an mehreren Mobilpunkten in einem Fahrradkäfig sicher abgestellt werden kann (vgl. RVM [Hrsg.] 2018). Mit dem Angebot wird vor allem für den Pendelverkehr eine attraktive Verknüpfung von Fahrrad und Bus (insb. der Schnellbus S10) nach Osnabrück hergestellt. Dennoch richtet sich dieses Angebot vor allem an die Personen, die regelmäßig auf der Wegebeziehung unterwegs sind und Abonnenten des MobilAbos sind.

Eine Weiterentwicklung oder Öffnung des Angebots für Personen, die kein MobilAbo besitzen, wäre demnach wünschenswert, um auch für einzelne oder spontane Fahrten oder für einpendelnde Personen die Nutzung von Leihfahrrädern anzubieten.

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
Mittelfristig	50 Tsd. € – 100 Tsd. €	FöRi Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Zukunftsnetz Mobilität NRW 		

B 5 Fahrradservicestation oder mobile Fahrradwerkstatt

Eine weitere Möglichkeit bieten selbstbedienbare Radluftstationen/Radservicestationen, die ähnlich zur Einrichtung von Ladeinfrastruktur als ein ergänzendes Element einer Radabstellanlage fungieren können. Radluftstationen/Radservicestationen bieten verschiedene Reparatur- und Wartungsservices an, indem neben einer Pumpvorrichtung häufig auch Werkzeug zur Verfügung gestellt wird, um kleinere Reparaturen oder Justierungen vor Ort vorzunehmen. Ergänzt werden kann das Angebot z. B. durch ein Luftschlauchverkaufsautomat.

Entlang vielgenutzter Radverkehrsrouten oder an zentralen Orten in der Gemeinde und den jeweiligen Ortsteilen empfiehlt es sich Reparatur- und Servicestationen für Fahrräder einzurichten, bspw. im Rahmen von Mobilstationen oder bspw. an Ruhe- und Verweilpunkten des Radverkehrs. Diese bedeuten einerseits einen praktischen Nutzen für die Radfahrenden und haben andererseits aber auch keine Signalwirkung für die Förderung des Fahrradverkehrs.

Abbildung 76: Fahrrad-Reparaturstationen (Mettingen links, Voltlage rechts)



Quelle: Planersocietät

In der Gemeinde Mettingen wird bereits in der Ortsmitte eine Fahrrad-Reparaturstation angeboten. Diese Fahrrad-Service-Station kann als ein Beispiel für die Umsetzung solcher Servicepunkte in den Gemeinden sein und kann zudem auch ein Wiedererkennungswert dieser Angebote generieren. Sie sollten mit folgenden Elementen ausgestattet werden:

Grundausrüstung

- Reparaturwerkzeuge für kleinere Arbeiten am Fahrrad
- Elektrische Luftpumpe mit gängigen Aufsatzstücken

Bedarfsausstattung

- Schließfächer mit Lademöglichkeit für Pedelec-Akkus (an Orten mit längerem Aufenthaltspotenzial insbesondere im Freizeitradverkehr)
- Radabstellmöglichkeiten (an Orten mit längerem Aufenthaltspotenzial insbesondere im Freizeitradverkehr)
- Verkaufsautomat für Fahrradschläuche, Flicksets, etc. (z. B. in Kooperation mit lokalem Fahrradgeschäft)
- Aktionstage in den Gemeinden zum Fahrradverkehr: Mietung einer mobilen Fahrradwaschanlage für mehrere Tage und Tour durch die Gemeinden

Als mögliche Standorte bieten sich insb. Mobilpunkte oder -stationen oder Freizeitziele oder an Haupttrouten des Fahrradverkehrs. Die Standorte der Fahrrad-Service-Stationen sollten dabei so gewählt werden, dass in jedem Ortsteil möglichst eine Station angeboten werden kann. Auch eine Unterstützung durch den lokalen Einzelhandel, bspw. Fahrradgeschäfte ist in Abstimmung gut denkbar.

Mögliche Standorte in der Gemeinde Recke

- Jugendheim DIO Recke
- Mobilpunkt Obersteinbeck
- Mobilpunkt Steinbeck alternativ an der Marina Recke

- Mobilpunkt Espel (Haltestelle im Zentrum oder alternativ am Bahnhofpunkt Espel/ Schlickelde)

Weitere Standorte in der Gemeinde Mettingen

- Freibad
- Hallenbad
- Sportpark
- Ortsteil Schlickelde

Mögliche Standorte in der Gemeinde Westerkappeln

- Ortsmitte z. B. Kirchplatz
- Schulzentrum/ Sportplatz
- Ortsteil Velpo

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
kurzfristig	Ca. 5 Tsd. € pro Station	FöRi Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
Zentrale Akteure		
Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln		

C Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr nimmt in eher ländlich geprägten Räumen und so auch in Mettingen, Recke und Westerkappeln eine wichtige Rolle ein. Relativ große Distanzen für alltägliche Berufs-, Einkaufs- und Freizeitwege setzen eine motorisierte individuelle Fortbewegungsmöglichkeit für viele Menschen voraus. Entsprechend wird auch in Zukunft der Kfz-Verkehr weiterhin von Bedeutung sein. Es gilt jedoch durch veränderte Antriebstechnologien sowie auch eine effiziente Organisation die Emissionen und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden weitestmöglich zu reduzieren.

C 1 Gleichberechtigte Gestaltung des Hauptverkehrsnetzes

Das Hauptverkehrsnetz stellt nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern auch für alle weiteren Teilnehmenden des Straßenverkehrs oftmals die schnellste und kürzeste Verbindung dar. Entsprechend sind die unterschiedlichen Verkehrsmittel auch im Straßenraum zu berücksichtigen. Für die Hauptachsen der Verkehrsmittel Kfz, Rad und Fuß sind nach Vorgehen der Regelwerke (vgl. RASt, Radverkehrskonzept, EFA, etc.) bei Platzmangel die geforderten Standards umzusetzen bzw. Prioritäten zu benennen. Letzteres kann auch dazu führen, dass bei zu gering dimensionierten Straßenquerschnitten weniger priorisierte Verkehrsmittel weniger Raum erhalten. Im Falle von Engstellen empfiehlt sich nach Möglichkeit eine barrierearme Gestaltung unter gleichberechtigter Berücksichtigung der Verkehrsträger (z.B. Shared-Space) sowie auch eine Geschwindigkeitsreduktion, um Gefahren durch den Konflikt von Kfz und anderen Verkehrsmitteln zu reduzieren. Die flächendeckende Umsetzung dieser Standards ist selbstverständlich nicht kurzfristig zu erwarten. Insbesondere im Rahmen von geplanten Umgestaltungen sollten sie jedoch Berücksichtigung finden. Zudem ist an kritischen Engstellen vorrangig zu prüfen, ob ein Umbau vorgezogen werden kann.

Die erforderlichen Standards im Fuß- und Radverkehr sind den Maßnahmen A 1 und B 2 zu entnehmen. Im Kfz-Verkehr gelten als Zielwerte die Standards der RASt unter Berücksichtigung der Aktualisierungen der E-Klima.

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
langfristig	Stark von getroffenen Prioritäten und Umsetzung abhängig	FöRi-Nahmobilität FöRi Kommunalen Straßenbau
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> • Straßen NRW (Landesstraßen) • Straßenbauamt Kreis Steinfurt (Kreisstraßen) • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln (Gemeindestraßen) 		

Abbildung 77: Überlagerung der Hauptwege aller Verkehrsmittel in Mettingen

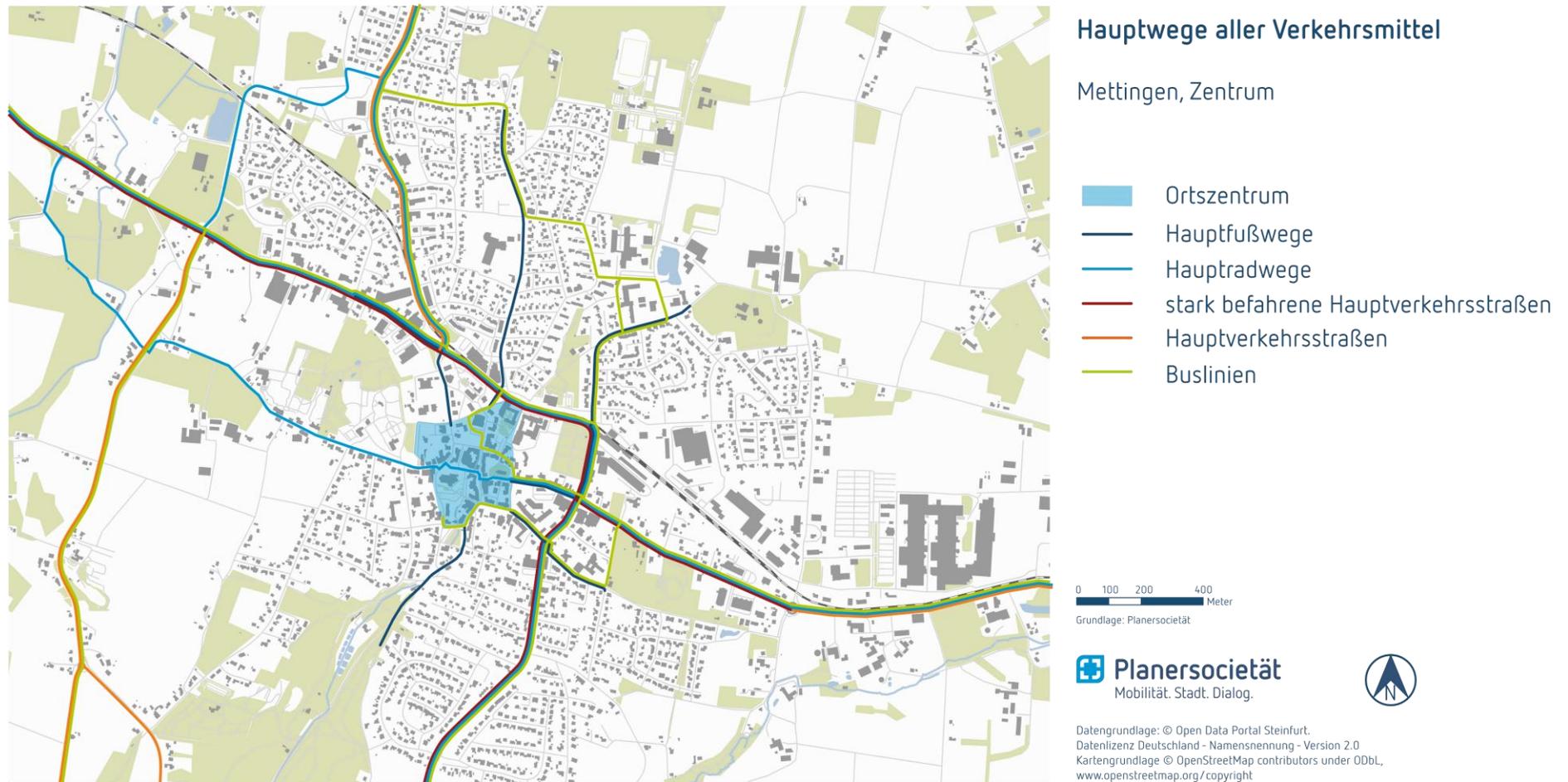
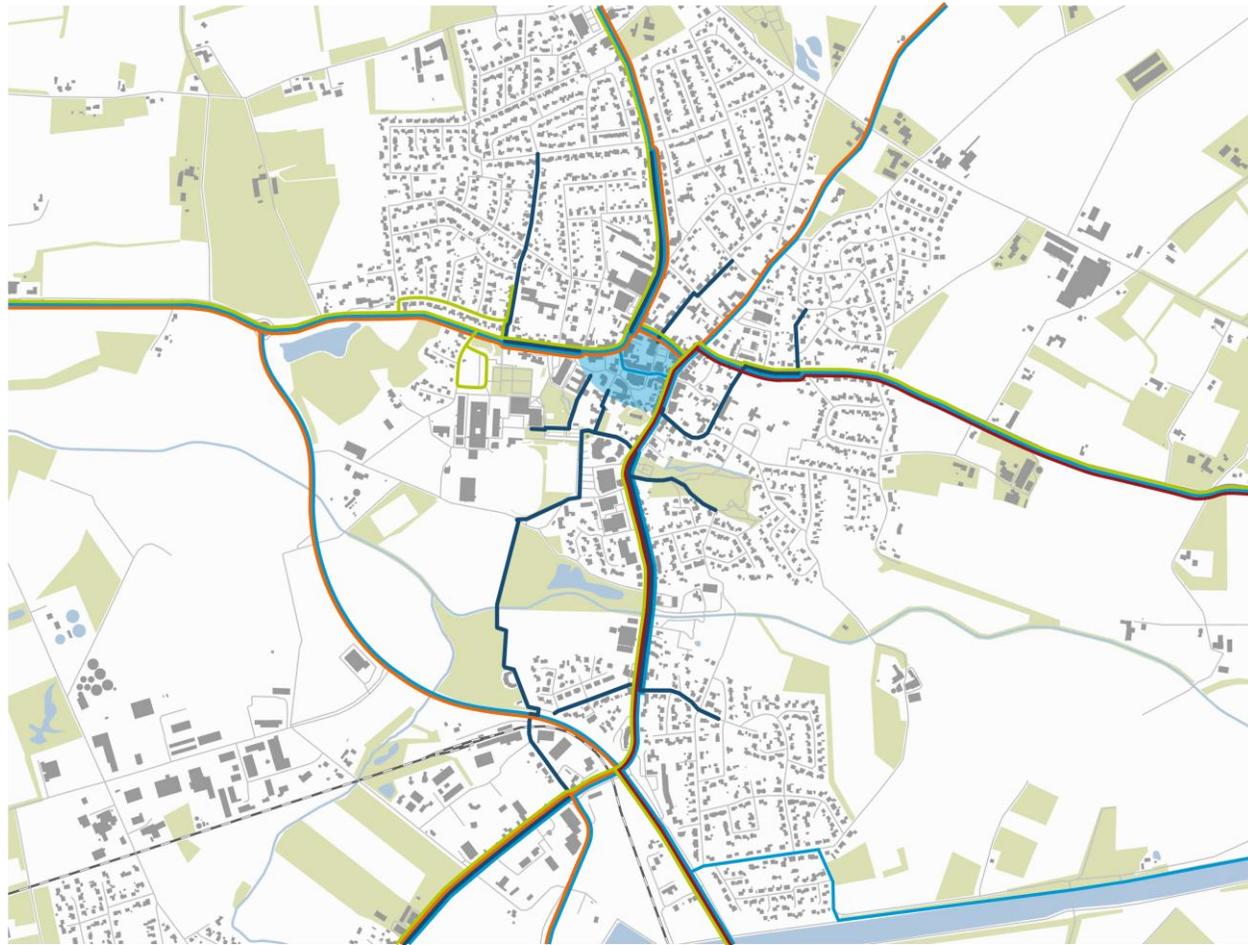


Abbildung 78: Überlagerung der Hauptwege aller Verkehrsmittel in Recke



Hauptwege aller Verkehrsmittel

Recke, Zentrum

-  Ortszentrum
-  Hauptfußwege
-  Hauptradwege
-  stark befahrene Hauptverkehrsstraßen
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Buslinien

0 100 200 400 Meter

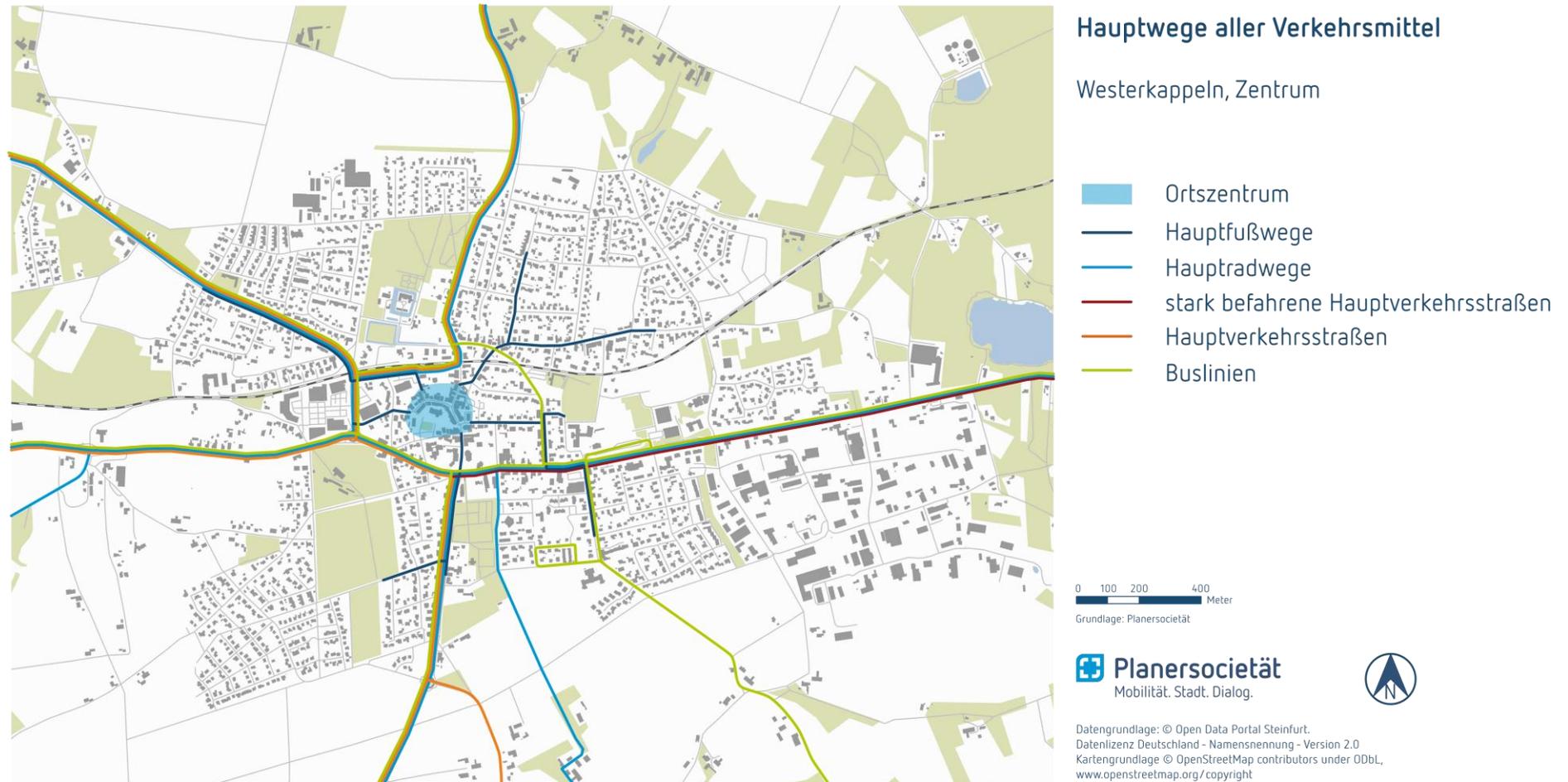
Grundlage: Planersocietät

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Datengrundlage: © Open Data Portal Steinfurt.
Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0
Kartengrundlage © OpenStreetMap contributors under ODbL,
www.openstreetmap.org/copyright

Abbildung 79: Überlagerung der Hauptwege aller Verkehrsmittel in Westerkappeln



C 2 Verkehrsberuhigung im Nebennetz

Das Nebenstraßennetz soll möglichst verkehrsberuhigt gestaltet werden und so neben dem Kfz-Verkehr auch attraktive Verbindung für den Fuß- und Radverkehr sein sowie den Aufenthalt und die Begegnung fördern. Störungen durch Lärm und Luftschadstoffe sollten in Wohngebieten möglichst geringgehalten werden. Aus diesem Grund sollte das Nebenstraßennetz notwendigen Quell- und Zielverkehren vorbehalten sein und möglichst von Durchgangsverkehren freigehalten werden. Diese Funktion sollte sich auch im Straßenraum widerspiegeln und eine entsprechende verkehrliche Regelung und Gestaltung ist anzustreben. Dabei können unterschiedliche Maßnahmenansätze verfolgt werden:

- **Beschilderung:** Um Durchgangsverkehr zu reduzieren kann als erste Maßnahme die Beschilderung angepasst werden. So sind einerseits Wegweisungen so anzulegen, dass sie möglichst auf das Hauptverkehrsnetz verweisen. Andererseits kann auch die Durchfahrt verboten werden, mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“. Häufige Missachtung und eingeschränkte Überprüfbarkeit von Verstößen schränken jedoch die Wirksamkeit ein.
- **Geschwindigkeitsreduktion:** Im Regelfall besteht im Nebenstraßennetz bereits Tempo 30 in Mettingen, Recke und Westerkappeln. Insbesondere bei Störungen auf den Hauptverkehrsstraßen ist ein Ausweichen auf Nebenstraßen möglicherweise dennoch zeiteffizient. Entsprechend sollten weitergehende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion, bspw. auf Tempo 20 oder als verkehrsberuhigter Bereich geprüft werden.
- **Bauliche Verkehrsberuhigung:** Maßnahmen der baulichen Verkehrsberuhigung sind geeignet den Kfz-Verkehr zu reduzieren und zu entschleunigen. Es sollte aber auch darauf geachtet werden Potenziale für die Bewegungsqualität und Gestaltung zu nutzen. Folgende Maßnahmen sind einzusetzen:
 - Bauliche Verkehrsbeschränkung durch Fahrbahneinengungen oder Verschwenkungen (Pflanztröge, vorgezogene Seitenräume, etc.) die Potenziale zur Gestaltung des Seitenraums bieten.
 - Bauliche Geschwindigkeitsreduktion z.B. durch Aufpflasterungen oder Fahrbahnschwellen. Aufpflasterungen können gleichzeitig auch als Querungsmöglichkeit entwickelt werden.
 - Einrichtung von Querungsstellen (FGÜ, Mittelinseln, etc.) zur Entschleunigung und Verbesserung der Fußverkehrsqualität.
 - Bei erheblichen Störungen kann auch die Abbindung durch den Einsatz von Modalfiltern erfolgen (wichtig: kein ÖPNV und ggf. Öffnungsmöglichkeit für Feuerwehr, Rettungsdienst und Entsorgungsfahrzeuge).

Abbildung 80: Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Aufpflasterung links, Fahrbahneinengung rechts)



Quelle: Planersocietät

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
Abhängig von Maßnahme (Beschilderung kurzfristig, baulich mittel- bis langfristig)	25 Tsd. – 250 Tsd. €	FöRi-Nahmobilität FöRi Kommunaler Straßenbau
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln (Gemeindestraßen) Straßenbauamt Kreis Steinfurt (Kreisstraßen) 		

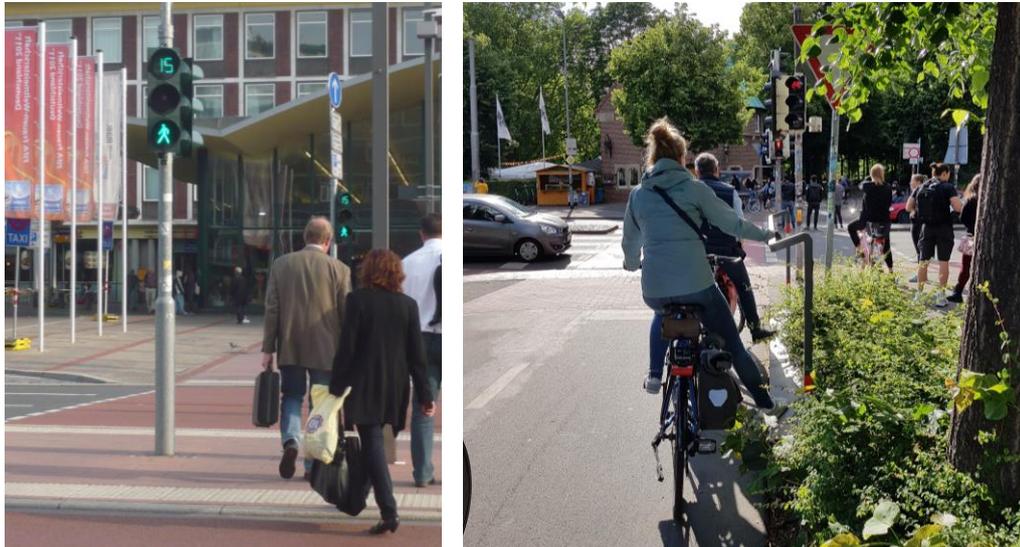
C 3 Optimierte Lichtsignalisierung

Lichtsignalanlagen regeln den Verkehr in den drei Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln an Knotenpunkten mit vielfältigen Ansprüchen der unterschiedlichen Verkehrsmittel. Insbesondere einer starken Belastung im Kfz-Verkehr ist die Anlage von Lichtsignalisierungen geschuldet, da eine sichere Verkehrsabwicklung anderweitig nicht gegeben wäre. Dennoch haben alle Verkehrsteilnehmenden Ansprüche an die Gestaltung der Lichtsignalisierung, die mitunter unterschiedlich und bestmöglich miteinander in Einklang zu bringen sind. Folgende Ansprüche bestehen seitens der Verkehrsteilnehmenden:

- Für den **Fußverkehr** ist zu beachten, dass kurze Umläufe und eine feste Integration in den Umlauf wichtig sind, um die Wartezeiten zu verringern. Anzeigen der Wartezeiten, z.B. in Sekunden können zudem die Akzeptanz fördern (siehe Abbildung 81). Bei stark durch Fußgänger frequentierten Kreuzungen an Ampeln kann auch ein Rund-um-Grün eingerichtet werden.
- Beim **Radverkehr** ist eine verzögerungsfreie Grüne Welle anzustreben. Darüber hinaus ist es wichtig, dass Lichtsignalanlagen für den Radverkehr im Straßenraum vorgeschaltet werden, um Konflikte mit anfahrenden Kfz zu verhindern. Dies gilt besonders bei Abbiegungen oder unübersichtlichen Kreuzungen. Der Komfort für Radfahrende kann zusätzlich

durch Haltegriffe oder Trittbretter verbessert werden (siehe Abbildung 81).

Abbildung 81: Fußgängerampel mit Restzeit- und Wartezeitanzeige (rechts); Trittbrett und Haltegriff für Radfahrende (links)



- Für den **Kfz-Verkehr** ist es wichtig, dass der Verkehrsfluss bestmöglich gewährt wird und die Lichtsignalanlagen entsprechend bestmöglich auf die Verkehrsstärken aus unterschiedlichen Richtungen und zu unterschiedlichen Tageszeiten abgestimmt sind. Eine bedarfsabhängige Steuerung und nach Erfordernis eine Koordinierung mit benachbarten Lichtsignalanlagen ist also aus Kfz-Verkehrssicht wünschenswert.
- Für den **ÖPNV** ist ebenfalls ein möglichst verzögerungsfreies Passieren der Lichtsignalanlage wünschenswert. Da insbesondere zu Hauptverkehrszeiten Rückstau an den Lichtsignalanlagen entstehen kann sollten Busse selbstständig ein Grünsignal anfordern können. So warten sie nicht im Rückstau, sondern erhalten schnellstmöglich die erforderliche Freigabe. Mit Buskaps oder Haltestellen am Fahrbahnrand an den umgebenden Haltestellen kann zudem gefördert werden, dass der Bus als Pulkführer an der Lichtsignalanlage ankommt.

Im Rahmen einer Optimierung sollten die Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsmittel bestmöglich berücksichtigt werden. Eine Abwägung sollte anhand der jeweiligen Bedeutung der Verbindung für die Verkehrsmittel erfolgen. Dies kann der Überlagerungskarte in Maßnahme C 1 und den Netzen im Rad- und Fußverkehr (siehe Maßnahmen A 1 und B 2) entnommen werden. Die Belange des ÖPNV sind dabei als Verkehrsmittel für mehrere Personen bevorzugt zu berücksichtigen.

Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
Kurzfristig/mittelfristig	50 Tsd. – 150 Tsd. €	FöRi-Nahmobilität FöRi Kommunalen Straßenbau
Zentrale Akteure		
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Straßen.NRW (Landesstraßen) • Kreis Steinfurt (Kreisstraßen) 		

C 4 Gestaltung von Ortseingangssituationen

Die Führung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und ihre Wechselwirkungen unterscheiden sich außerorts und innerorts meist grundlegend. So findet außerorts meist eine räumliche Trennung zwischen Kfz-Verkehr einerseits und Rad- und Fußverkehr andererseits statt. Begegnungen und Querungssituationen kommen verhältnismäßig selten vor. Innerorts ist die räumliche Trennung oftmals weniger stark ausgeprägt, bspw. nur durch ein Bord oder es erfolgt sogar eine gemeinsame Führung von Kfz- und Radverkehr. Da zudem die Frequenz, insb. im Fuß- und Radverkehr, innerorts deutlich höher ist und auch die Anzahl an Querungen deutlich zunimmt, entstehen innerorts andere Konfliktpotenziale als außerorts. Auch Lärm- und Luftschadstoffbelastung spielen eine gewichtigere Rolle in der Verträglichkeit der Verkehre innerorts.

Aus diesen Gründen ist dem Kfz-Verkehr der Übergang für eine verkehrsberuhigte Führung innerorts bereits am Ortseingang zu signalisieren. Das Ortsschild alleine trägt oftmals nicht hinreichend zur Geschwindigkeitsreduktion bei, weswegen auch bauliche und gestalterische Maßnahmen zu ergreifen sind. Dies kann durch die Verengung der Fahrbahn oder durch Fahrbahnteiler, z.B. fahrdynamisch ausgelegte Mittelinseln geschehen. Engstellen am Ortseingang bieten sich eher bei geringen Verkehrsaufkommen und guten Sichtverhältnissen an. Eine auf der Fahrbahn aufgetragene Markierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts begünstigen. Auch eine ansprechende Gestaltung oder ein Belagswechsel können in Betracht gezogen werden. Mithilfe dieser Maßnahmen können Geschwindigkeiten angeglichen und Unfallrisiken sowie Belastungen durch den Kfz-Verkehr reduziert werden.

Abbildung 82: Gestaltungsmöglichkeiten Ortseingänge (Einengung, Geschwindigkeitsreduktion)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 83: Gestaltungsmöglichkeiten Ortseingänge (Markierung, Aufpflasterung)



Quelle: Planersocietät

Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
mittelfristig	25 Tsd. € - 100 Tsd. €	FöRi Kommunalen Straßenbau
Zentrale Akteure		
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Straßen.NRW (Landesstraßen) • Kreis Steinfurt (Kreisstraßen) 		

C 5 Verkehrsordnung im Schulumfeld

Die Verkehrssicherheit auf Schulwegen ist von besonderer Bedeutung. Um den Konflikt zwischen Kfz und Schulkindern im Schulumfeld zu entschärfen, dienen Hol- und Bringzonen. Damit diese genutzt werden und ihren Zweck erfüllen, müssen sie für Kfz gut erreichbar (vom übergeordneten Straßennetz) und erkenntlich sein. Darüber hinaus sollte der Zu- und Abfluss innerhalb der Zonen möglichst ohne notwendige Wendemanöver geregelt werden, sodass kein Gegenverkehr entsteht. Für die Kinder ist ein gesichertes Aussteigen an der Beifahrerseite zu ermöglichen. Sowohl in Fällen mit als auch ohne vorhandene Hol- und Bringzone ist ein geschützter Fußweg zur Schule zu gewährleisten. Die Analyse der Ausgangssituation und der daraus resultierenden Planung von Schulwegen kann anhand eines Schulwegkonzeptes vorgenommen werden. Darüber hinaus kann die Begleitung einer Kindergruppe mit dem gleichen Schulweg durch eine erwachsene Person mit der Einführung eines „Walking Busses“ organisiert werden.

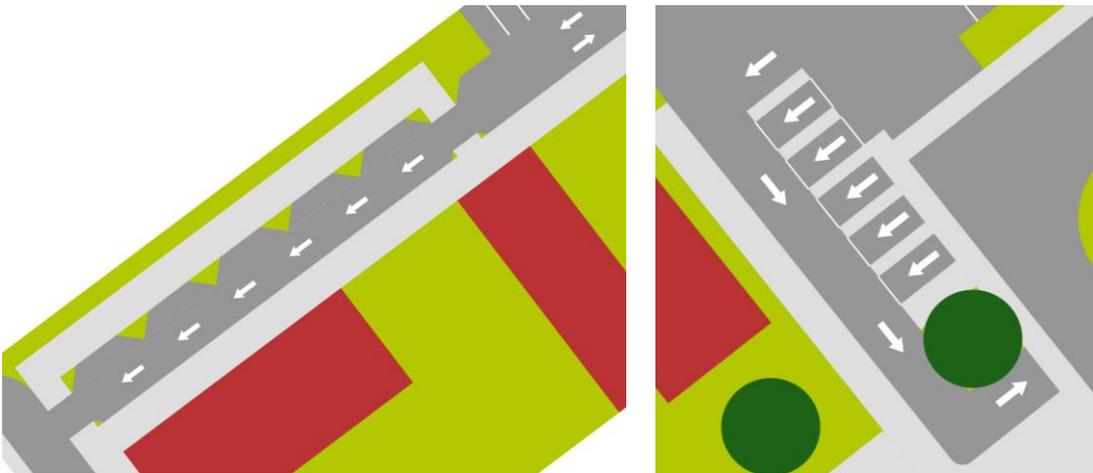
Im Schulumfeld sind die Verkehrsmittel der Schüler:innen klar zu priorisieren. Es ist eine Förderung von Fuß- und Radverkehr durchzuführen, indem eine gesicherte Fußwegeführung und eine sichere Gestaltung an Querungsmöglichkeiten mit Bevorrechtigung von Fußverkehr umgesetzt werden. Zusätzlich sind verkehrsberuhigende Maßnahmen und eine Ordnung für den ruhenden Verkehr empfehlenswert. Radfahrende sollten ebenfalls eine sichere und komfortable Verkehrsführung z.B. in Form von Fahrradstraßen erhalten.

Neben der Entwicklung von Pull-Maßnahmen, die eine Verlagerung der Schulwege auf den Umweltverbund zum Ziel hat, ist auch eine temporäre Sperrung der Straße im Schulumfeld für den

öffentlichen Verkehr zu Schulbeginn denkbar. Als Schulstraße ausgewiesen kann eine Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr bspw. eine halbe Stunde rund um den Schulbeginn angeordnet werden. Dies kann mittels Beschilderung aber auch Polleranlagen umgesetzt werden. Zudem sind vor allem bei der Einführung regelmäßige Verkehrskontrollen zielführend um aufzuklären und die Akzeptanz der Regelung durch konsequente Sanktionierung von Verstößen zu fördern. Diese Maßnahme ist zudem geeignet die Akzeptanz und Nutzung von Hol- und Bringzonen im Schulumfeld zu erhöhen.

Die An- und Abfahrt zu und von der Hol- und Bringzone sollte möglichst ohne Wenden erfolgen und an ihr sollte ein möglichst sicherer Fußweg bestehen (siehe auch Abbildung 84).

Abbildung 84: Schemata der Einrichtung von Hol- und Bringzonen



Quelle: Planersocietät

In allen drei Kommunen wird empfohlen Hol- und Bringzonen einzurichten. Die folgenden Karten (siehe Abbildung 85, Abbildung 86 und Abbildung 87) zeigen potenzielle Standorte für diese. Die Elternhaltestellen sollen das Verkehrsaufkommen und so das Sicherheitsrisiko vor den Schulen verringern.

In Mettingen befinden sich in der Gemeinde fünf Schulen, wovon drei auf der folgenden Karte abgebildet sind (vgl. Abbildung 85). Für die Ludgeri-Grundschule, westlich vom Ortszentrum, sind zwei potenzielle Elternhaltestellen vorgesehen. An beiden Standorten befindet sich ein Parkplatz, wodurch ein sicheres Absetzen des Kindes, ohne den Verkehr aufzuhalten ermöglicht wird. Vor der Grundschule ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches zu empfehlen, da dort aus beiden Richtungen Schüler:innen kommen und so das Verkehrsrisiko reduziert werden kann.

Die Ernst-Klee-Schule ist eine Förderschule mit dem Förderschwerpunkt für körperliche und motorische Entwicklung. Dementsprechend ist für diese Schule keine Elternhaltestelle vorzusehen, da es entweder einen Bus gibt, welcher die Kinder am Wohnort einsammelt und dann direkt zur Schule bringt oder die Eltern ihre Kinder direkt vor der Schule absetzen.

Die Schule, welche in Abbildung 86 im Osten abgebildet ist, ist ebenfalls eine Grundschule. Für diese wurden zwei Elternhaltestellen, sowie eine Verkehrsberuhigung in der Straße vor der Schule, empfohlen. Die beiden Elternhaltestellen befinden sich an Hauptstraßen und müssen im Seitenraum eingerichtet werden. Die Standorte sollen den Eltern ein schnelles Absetzen und die

Weiterfahrt ermöglichen. Zudem werden die angrenzenden Wohngebiete durch den Hol- und Bringverkehr nicht weiter belastet.

Für das Schulzentrum im Norden der Gemeinde wird ebenfalls das Einrichten von Elternhaltstellen empfohlen, welche dieselben Ansätze verfolgen sollen.

Eine weitere Möglichkeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit, ist die Anlegung von Schulstraßen. Durch eine Schulstraße werden im direkten Nahbereich der Schulen die Straßen zu den maßgeblichen Hol- und Bringzeiten temporär für den Kfz gesperrt.

Im Zuge der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn wird im Bereich des Hallenbades ein Haltepunkt eingerichtet, an dem auch eine zentrale Bushaltestelle entstehen wird. Von diesem Haltepunkt könnten sowohl die Schüler, die mit der Bahn bzw. mit dem Bus fahren, fußläufig das Schulzentrum erreichen. Somit müssen die Busse nicht mehr über die Nierenburger Straße Richtung Schulzentrum fahren, wodurch der Schulweg über die Nierenburger Straße für die Schüler wesentlich sicherer wird.

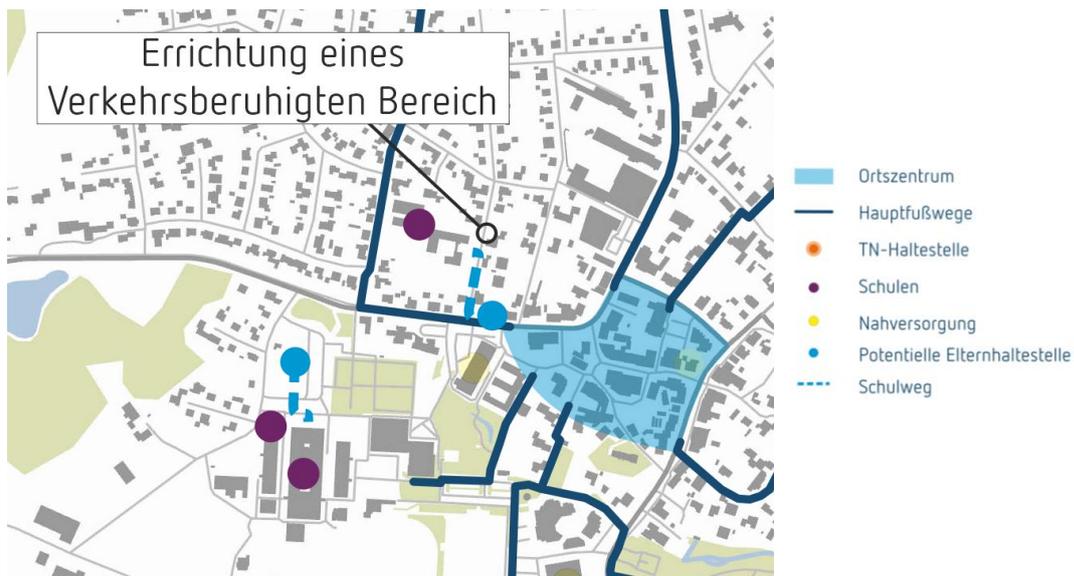
Abbildung 85: Hol- und Bringverkehr in der Gemeinde Mettingen



In der Gemeinde Recke befinden sich drei Schulen (siehe Abbildung 86). Direkt vor der Dietrich-Bonhoeffer Hauptschule und dem Fürstenberggymnasium befindet sich ein sehr großer Parkplatz, welcher für die angrenzenden Nutzungen dient. Die Nutzungen sind für sportliche Zwecke und vermutlich überschneiden sich diese mit den Schulzeiten nur beschränkt. Diese Fläche wird entsprechend voraussichtlich auch für den Hol- und Bringverkehr genutzt. Eine gute Zu- und Abfahrt sowie eine sichere Führung vor der Schule sprechen dafür, dies auch weiterhin so durchzuführen und ggf. durch eine entsprechende Beschilderung zu stärken.

Für die Overberg-Grundschule, nord-westlich des Ortszentrums besteht die Möglichkeit eine Elternhaltstelle direkt an der Hauptstraße zu errichten. Eine Doppelnutzung der Parkplätze als Hol- und Bringzone aber außerhalb der Schulzeiten auch für anliegende Geschäfte bietet sich an.

Abbildung 86: Hol- und Bringverkehr in der Gemeinde Recke



In der Gemeinde Westerkappeln gibt es ein Schulzentrum mit zwei Schulen (siehe Abbildung 87). Für die beiden Schulen sind zwei Elternhaltstellen empfohlen. Diese befinden sich beide auf einem großen Parkplatz, an denen Flächen für Freizeitaktivitäten angrenzen. Aus diesem Grund sollte sich die Nutzung der Parkplätze nicht mit den Schulöffnungszeiten überschneiden, sodass diese weiterhin als Parkplatz außerhalb der Schulzeiten genutzt werden können.

Abbildung 87: Hol- und Bringverkehr in der Gemeinde Westerkappeln



Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
kurzfristig	15 Tsd. € – 50 Tsd. €	FöRi-Nahmobilität
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Ggf. Akteure von Nutzungen die ebenfalls auf Parkplätze zugreifen • Zukunftsnetz Mobilität NRW 		

C 6 Verkehrsberuhigte Ortskerne

Die Ortskerne mit ihrem Einzelhandel und der Gastronomie aber auch kulturellen und sozialen Einrichtungen sind Orte der Begegnung, des Aufenthalts, des Einkaufs, des Flanierens und der Erholung. Diesen vielfältigen Ansprüchen muss durch eine geeignete Verkehrsinfrastruktur Rechnung getragen werden. So ist einerseits die Erreichbarkeit ein wichtiger Faktor, andererseits eine hohe Freiraumqualität eine zentrale Voraussetzung für nahezu alle Funktionen, die ein Zentrum ausmacht. Aus diesem Grund gilt es die Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen, je nach ihrem Störgrad jedoch auch Einschränkungen der Befahrbarkeit und Durchfahrbarkeit der Ortskerne vorzunehmen. Entsprechend gilt es Kfz-Verkehre auf nahegelegene Sammelparkanlagen zu lenken und sie aus den zentralen Bereichen, in denen Aufenthalt, Einkauf und Erholung im Vordergrund stehen, eher rauszuhalten. Studien weisen oftmals darauf hin, dass dies geeignet ist, um die Aufenthaltsqualität zu fördern und sich die vermeintlich schlechtere Erreichbarkeit nicht dauerhaft negativ auswirkt. Auch für den Radverkehr sollten Abstellanlagen insbesondere im Zugangsbereich zum Ortskern angeordnet werden, um das Abstellen des Fahrrades dort zu fördern und so Konflikte zu reduzieren.

Folgende Maßnahmen können der Verkehrsberuhigung und somit der Förderung der originären Zentrumsqualitäten dienlich sein:

- Sukzessive Reduktion des Kfz-Verkehrs und an möglichen Stellen die Anpassung der Verkehrsführung. Dabei muss die Zufahrt zu den Privatgrundstücken in jedem Fall gewährleistet und die Zufahrt für den Lieferverkehr erhalten bleiben. Dies kann ggf. durch Ausnahmeregelungen und Lieferzeitfenster erfolgen.
- Verkehrsversuche sind als zentrales Erprobungselement in Kombination mit der Gestaltung geeignet, um die Effekte einer Verkehrsberuhigung zu testen. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass der Verkehrsversuch über einen gewissen Zeitraum (mindestens mehrere Monate, besser bis zu einem Jahr) erfolgt, um Anpassungseffekte zu erheben und nicht nur die kurzzeitige Reaktion. Auch sollten die Effekte so in unterschiedlichen Jahreszeiten begutachtet werden.
- Die Potenziale durch freiwerdende Flächen und geringere Störungen sollten durch attraktive Gestaltung, z.B. Sitz- und Spielelemente, Begrünung, Kunst, Bücherschränke, etc. sowie Außengastronomie, genutzt werden. Temporäre Elemente für einen Verkehrsversuch können bspw. durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW bereitgestellt werden.
- Die Kommunikation mit Akteuren, stellt einen entscheidenden Punkt dar, um Vorteile

hervorzuheben und die Mitgestaltung zu fördern. Eine frühzeitige Einbeziehung, das zeigen viele Good-Practice-Beispiele, ist dabei oftmals entscheidendes Mittel zur Förderung der Akzeptanz und Nutzung der Gestaltungskreativität der Akteure vor Ort.

Abbildung 88: Gestaltungsmöglichkeit Ortskern (Sitzelemente, Bücherschrank)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 89: Gestaltungsmöglichkeit Ortskern



Quelle: Planersocietät

Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
Kurzfristig (Verkehrsversuch); mittelfristig (dauerhafte Umgestaltung)	100 Tsd. € - 250 Tsd. €	FöRi-Nahmobilität
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Akteure der Innenstadt (Einzelhandel, Gastronomie, etc.) • Zukunftsnetz Mobilität NRW 		

C 7 Ordnung des ruhenden Verkehrs in den Zentren

Neben der Verkehrsberuhigung und resultierend aus Änderungen in Verkehrsführung und Befahrbarkeit der Ortskerne gilt es auch den ruhenden Verkehr neu zu sortieren und gezielt zu lenken. So besteht oftmals ein großes Potenzial darin, den Parksuchverkehr auf Sammelparkanlagen zu

bündeln, da so Suchverkehr im Straßenraum entfällt. Die Verkehre gilt es dabei auf möglichst wenig sensiblen Achsen hin zu den Parkplätzen zu lenken. Dafür geeignet ist ein analoges Parkleitsystem, dass bereits frühzeitig an den Hauptverkehrsstraßen auf die unterschiedlichen Parkmöglichkeiten hinweist. Da tendenziell nicht von einem stark erhöhten Parkdruck auszugehen ist, ist eine digitale Auslastungsanzeige voraussichtlich nicht erforderlich. Mit einer verstärkten Lenkung auf Sammelparkanlagen sollte auch das Angebot an Parkplätzen im Straßenraum in zentralen Ortslagen sukzessive reduziert werden, insbesondere wo besonderes Potenzial zur Steigerung von Aufenthalts- und Begegnungsqualität besteht. Diese Flächen können dann für entsprechende Elemente bspw. Begrünung, Sitz- und Spielmöglichkeiten genutzt werden (siehe Maßnahme A 4).

In der Realisierung ergeben sich folgende Schritte:

- Identifizierung geeigneter Zuwegungsachsen zu den Sammelparkanlagen
- Einrichtung eines Parkleitsystems mit Beschilderung beginnend an wesentlichen Hauptverkehrsstraßen, die der Zufahrt zum Ortskern dienen
- Sukzessive Reduktion des Parkens im Straßenraum in zentralen Bereichen

Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
Kurzfristig (Leitsystem); mittel- fristig (sukzessive Parkplatzre- duktion im Straßenraum)	50 Tsd. € - 100 Tsd. €	FöRi-vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
Zentrale Akteure		
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln 		

C 8 Förderung Elektromobilität

Die Verbreitung von emissionsarmen Antrieben, insb. der Elektromobilität und Wasserstofflösungen, kann einen Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen leisten, da der Schadstoff- sowie Lärmausstoß vor Ort deutlich reduziert wird. Eine Grundvoraussetzung für eine klimafreundliche Mobilität ist, dass der notwendige Strom CO₂-frei produziert wird. Dies wird in Deutschland erst langfristig gegeben sein. Dennoch ist eine frühzeitige Förderung alternativer Antriebe auch in Mettingen, Recke und Westerkappeln sinnvoll, um zukunftsgerecht aufgestellt zu sein.

Dazu ist es notwendig die Infrastruktur für Elektromobilität weiter auszubauen, indem E-Ladesäulen systematisch im öffentlichen und halböffentlichen Raum platziert werden und auch für Arbeitsstandorte entsprechende Vorgaben gemacht werden. So ist eine Zweigliederung der Ladeangebote, je nach der zu erwartenden Standzeit sinnvoll:

1. In Zentrumsnähe oder auch an weiteren Geschäfts- und Einzelhandelsstandorten ist mit einer tendenziell kurzen Standzeit zu rechnen, da bspw. Einkäufe erledigt werden. Entsprechend ist es wichtig, dass Schnellademöglichkeiten mit mindestens 50 kW Ladeleistung installiert werden.

Abbildung 90: Schnellladesäule



Quelle: Planersocietät

2. In Wohngebieten, an Arbeitsplatzstandorten oder auch an Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Verkehr (insb. der Tecklenburger Nordbahn) ist mit längeren Standzeiten von mindestens einigen Stunden zu rechnen. Hier können entsprechend Normallademöglichkeiten eingerichtet werden mit einer maximalen Ladeleistung von 22 kW. Hier kann vor allem in Wohngebieten (sinnvoll vor allem bei Mehrfamilienhäusern, wo ein Parken nicht auf privatem Grund erfolgt) oftmals auch ein Anschluss über Laternen erfolgen.

Abbildung 91: Normalladesäule



Quelle: Planersocietät

Insbesondere im Neubau ist E-Mobilität grundsätzlich zu berücksichtigen. So wird einerseits empfohlen, einen Anteil von bis zu 20% der Stellplätze mit Ladesäulen auszustatten und andererseits auch für weitere Stellplätze die unkomplizierte Möglichkeit der Elektrifizierung bereitzuhalten. Entsprechend sollten Leerrohre verlegt werden. Ein nachträglicher Umbau wäre dem gegenüber deutlich kostenaufwendiger.

Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
mittelfristig	15 Tsd. € - 50 Tsd. € pro Ladesäule	FöRi-Elektromobilität
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none">• Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln• Gewerbebetriebe (in Bezug auf Arbeitsplatzstandorte)• Hauseigentümer (in Bezug auf private Lademöglichkeiten)		

D ÖPNV und Inter- / Multimodalität

Der öffentliche Verkehr ist gerade auf längeren Wegestrecken das Rückgrat des Umweltverbundes und die oftmals einzige realistische Alternative zum privaten Kfz. Insbesondere in eher ländlichen Regionen ist die Nachfrage jedoch durch eine geringe Bevölkerungsdichte oftmals relativ gering und entsprechend auch das Angebot ausgedünnt und unattraktiv. In den drei Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln wird jedoch mit der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn eine deutliche Verbesserung des Angebotes erzielt, was gleichzeitig auch eine Initialzündung sein kann, um den öffentlichen Verkehr in den Vordergrund zu rücken. Größere Distanzen zu Haltepunkten können dabei jedoch ein Hemmnis sein, weswegen es einerseits die Angebote des ÖPNV bestmöglich miteinander zu verknüpfen gilt und andererseits die Intermodalität der Nutzenden zu fördern, indem wichtige Haltepunkte auch zu intermodalen Mobilpunkten mit Angeboten für den Fuß-, Rad-, und Kfz-Verkehr ausgebaut werden.

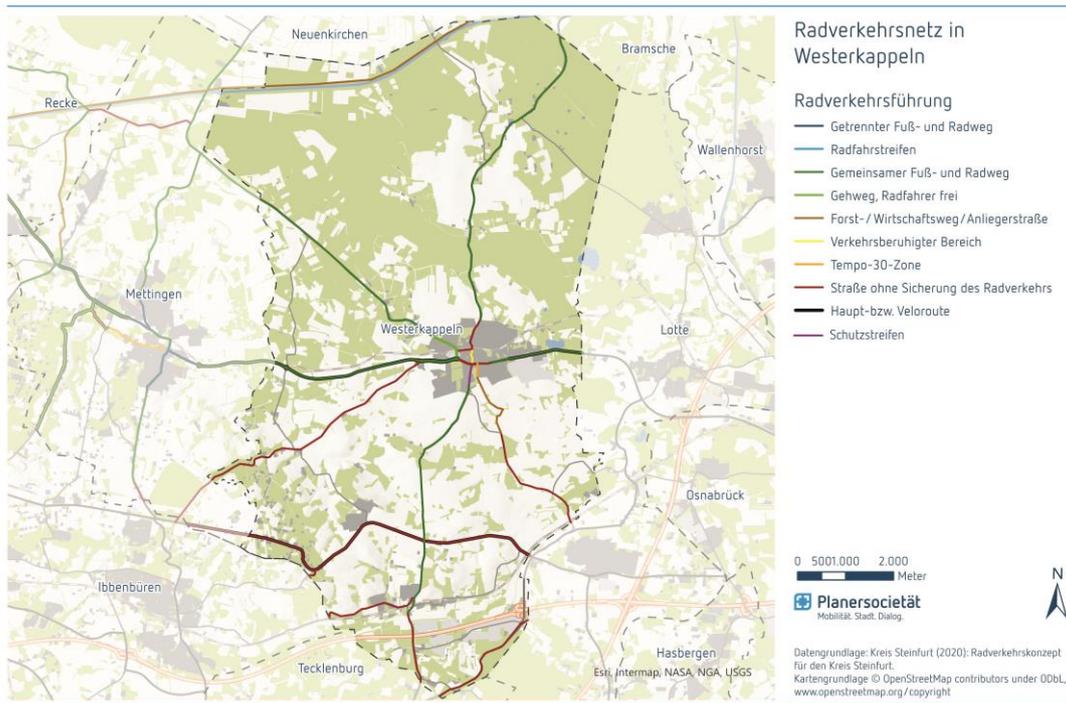
D 1 On-Demand-System / Interkommunaler Bürgerbus

In Ortsteilen und weiteren Gebietsbereichen ohne regelmäßige ÖPNV-Anbindung gilt es Angebote im öffentlichen Verkehr bereitzustellen, die der erforderlichen Kapazität entsprechen und möglichst flexibel die unterschiedlichen Wegebedarfe bedienen können. Dabei sollen insbesondere kleinere Ortsteile, unterversorgte Bereiche in Hauptorten und ggf. wichtige Arbeitsplatzstandorte an die kommunalen Hauptorte und zentralen (Schienen-)Haltepunkte sowie an künftige Umstiegs- und Haltepunkte zur Tecklenburger Nordbahn angebunden werden. Sowohl in Mettingen als auch in Westerkappeln besteht bereits ein ehrenamtliches Bürgerbus-Angebot, das nach vorheriger Anmeldung die Fahrgäste abholt und zu entsprechend gewünschten Haltepunkten bringen kann. Dieses Angebot gilt es fortzuführen und für mehr Zielgruppen zugänglich zu machen.

Eine weitestgehende Flexibilität der Wege besteht bereits in Mettingen und wird in Westerkappeln ebenfalls geplant. So können Kunden von virtuellen Haltestellen abgeholt und zur gewünschten Zielhaltestelle gebracht werden. Hier gilt es zu prüfen, ob das Netz an Haltepunkten vielleicht in den kleineren Ortsteilen und peripheren Lagen noch weiter verdichtet werden sollte. Dieses Angebot kann zu Hauptverkehrszeiten bestehen. In Nebenverkehrszeiten, insbesondere abends und am Wochenende kann eine feste Bedienroute geplant werden, um nicht in den Konflikt mit den Beförderungsrechten von Taxiunternehmen zu kommen. Perspektivisch sollte überlegt werden, ob nicht eine interkommunale Lösung angestrebt werden kann. Dies erhöht einerseits den Komfort für Kunden, die Ziele in allen drei Kommunen angeben können, erleichtert aber auch die Bereitstellung, da vorhandene Kapazitäten gebündelt werden können.

Zusätzlich ist eine Vereinfachung der Buchung anzustreben, was auch im Rahmen eines interkommunalen Bürgerbus erleichtert würde. Hindernis ist unter anderem die frühzeitige Anmeldung bis zu einem Tag vorher, die keine flexible Nutzung erlaubt. Hier wären kürzere Bestellzeiten sinnvoll. Auch sollte eine Digitalisierung erfolgen, die insbesondere einer jüngeren Zielgruppe gerecht wird. So ist zu empfehlen neben der telefonischen Buchung auch eine digitale Buchungsoption anzubieten.

Abbildung 92: Bürgerbus in Mettingen



Quelle: Planersocietät

Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
Daueraufgabe	25 Tsd. – 50 Tsd. €	§ 14 Nr. 2 VV-ÖPNVG NRW
Zentrale Akteure		
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • RVM 		

D 2 Mobilstationen und hochwertige Radabstellanlagen

Mobilitätsstationen fördern als Teil eines kommunalen oder regionalen Mobilitätskonzeptes ein inter- und multimodales Verkehrsverhalten. Sie dienen als sichtbare Verknüpfungspunkte des Umweltverbundes mit mehreren, unterschiedlichen Mobilitätsangeboten am Ort der jeweiligen Station und nehmen dadurch eine wichtige Rolle der Mobilitätssicherung ein. Auch im Zusammenhang mit der Tecklenburger Nordbahn gilt es, eine multimodale Verknüpfung zu fördern und entsprechend Mobilstationen zu schaffen. Seitens des NWL besteht bereits ein Konzept zur Schaffung von Mobilstationen, insbesondere an den Schienenhaltepunkten, auf dem basierend der Kreis Steinfurt ein Feinkonzept erstellt. Dabei sind folgende Orte als geeignete Standorte für Mobilstationen vorgesehen:

Standorte in der Gemeinde Mettingen:

- Mettingen Bahnhof
- Schultenhof

Standorte in der Gemeinde Recke:

- Bahnhof Espel
- Recke Bahnhof
- Schulzentrum

Standorte in der Gemeinde Westerkappeln:

- Westerkappeln Bahnhof
- Kreisel Ibbenbürener Straße
- Schulzentrum

Darüber hinaus sind kleinere Mobilpunkte auch in den weiteren Ortsteilen zu empfehlen (siehe Abbildung 94).

Je nach Bedarf sind die Mobilstationen differenziert auszugestalten. So bieten sich bspw. an einem Bahnhaltelpunkt andere Angebote an, als an einem Ort im Zentrum einer Gemeinde. Entsprechend wird eine Differenzierung in der Haltestellenausstattung bereits im NWL-Konzept vorgesehen und auch hier weitergehend empfohlen. Dabei wird grundsätzlich differenziert nach drei unterschiedlichen Typen von Mobilstationen. Die erste Kategorie sind die Mobilstationen an Bahnhaltelpunkten, die zweite Kategorie sind Mobilstationen in zentralen Bereichen ohne direkte Bahnbindung und die dritte Kategorie sind kleinere Mobilpunkte in den verschiedenen Ortsteilen. In der

folgenden Tabelle werden die mobilitätsbezogenen Ausstattungsmerkmale dargestellt, die die Mobilstationen der jeweiligen Kategorie aufweisen sollte. Neben den Mobilstationen können auch Mitfahrerbanken als eine kleine aber effektive Maßnahme dienen, um die intermodale Verknüpfung zu fördern. Sie können insbesondere an wichtigen Straßen in möglichst gut erreichbaren Lagen in den kleineren Ortsteilen eingerichtet werden, wo der ÖPNV nur eine geringe Rolle einnimmt.

Abbildung 93: Gestaltungsmöglichkeit Mobilstation



Quelle: Planersocietaet

Tabelle 7: Ausstattungsmerkmale der Mobilstationen nach Kategorien

Mobilstation an Bahnhalt-punkten	Mobilstation in zentralen Bereichen	Mobilpunkte in Ortsteilen	Mobilitätsangebote	
	X	X	Radanlehnbügel	Radverkehr
X	X	X	Überdachte Radabstellanlage	
X			Fahrradboxen	
X	X	X	Fahrradverleihstation	
	X		Radservicestation (Luftpumpe, Reparaturset, Schlauchautomat)	
		X	Mitfahrerbank	Kfz-Verkehr
X			P+R-Anlage	
X			Normallademöglichkeit	
X	(X) ^{*1}		Digitale Fahrgastinformation	Sonstiges
X	(X) ^{*2}	(X) ^{*2}	Aushangfahrplan	
X	(X) ^{*3}	(X) ^{*3}	Fahrkartenverkauf	
X	X	X	Packstation	
	X		Schließfächer (inkl. Radakkulademöglichkeit)	
X	X	X	Überdachte Sitzgelegenheit	
X	X		W-Lan-Hotspot	
X	X	X	Umgebungsplan	
X	X	X	Barrierefreie Zugänglichkeit	

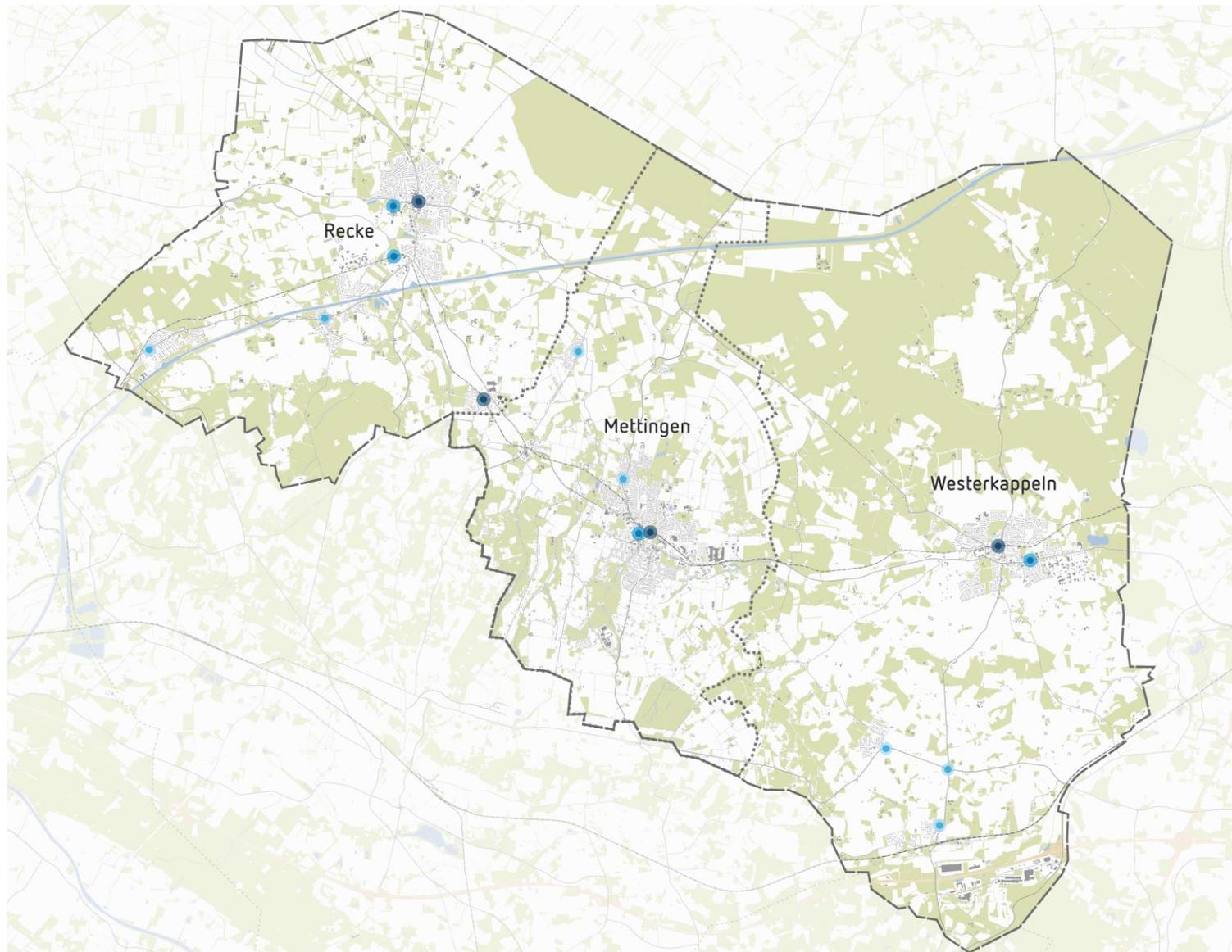
*1= Wenn wichtiger Bushaltepunkt besteht

*2 = Wenn Busanbindung besteht

*3 = Wenn ÖPNV-Anbindung besteht muss Kaufmöglichkeit vorgesehen sein (bspw. auch beim Fahrpersonal)

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
mittelfristig	100 Tsd. – 500 Tsd. €	Infrastrukturförderung des NWL FöRi-vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
Zentrale Akteure		
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Kreis Steinfurt • NWL 		

Abbildung 94: Mobilstationen in Mettingen, Recke und Westerkappeln



Mobilstationen

kommunalübergreifend

-  Mobilstation an Bahnhaltelpunkt
-  Mobilstation in zentralem Bereich
-  Mobilpunkte in Ortsteilen

0 500 1.000 2.000 Meter
Grundlage: Planersocietät

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Datengrundlage: © Open Data Portal Steinfurt.
Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0
Kartengrundlage © OpenStreetMap contributors under ODbL,
www.openstreetmap.org/copyright

D 3 Sukzessiver Bushaltestellenausbau

Bushaltestellen sind zentrale Anknüpfungspunkte an den öffentlichen Verkehr und auch Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsmitteln. Somit sind sie potenziell wichtige intermodale Schnittstellen und fungieren gleichzeitig notwendigerweise als Aufenthaltsräume. Dem gilt es auch in ihrer Gestaltung Rechnung zu tragen. Insbesondere die Inklusion aller Personen ist dabei wichtige Aufgabe. Im Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Abs. 3 PBefG) ist das Ziel festgeschrieben, den öffentlichen Personennahverkehr bis 2022 vollständig barrierefrei auszubauen. Davon ist der öffentliche Personennahverkehr in Deutschland und auch Mettingen, Recke und Westerkappeln noch weit entfernt. Es gilt vor diesem Hintergrund einen raschen und sukzessiven barrierefreien Ausbau anzustreben. Im kommunalen Raum liegt der Fokus dabei insbesondere auf den Haltestellen. Entsprechend der Anforderungen, des Aufenthalts, der Barrierefreiheit und der Intermodalität sind folgende Angebote an Bushaltestellen sinnvoll:

- Witterungsgeschützter Unterstand mit Sitzmöglichkeit und Abfalleimer
- Ausreichend breite Wartefläche am Bussteig mit einer Mindestdiefe von 2,50 m plus Sicherheitsabstand zur Fahrbahn (vgl. FGSV (2009): H VÖ, S. 40)
- Aushangfahrplan und zum barrierefreien Ausbau eine audiovisuelle Fahrplanauskunft
- Taktile Leitelemente, inklusive des Einstiegsfeldes an der Vordertür des Verkehrsmittels, die sich auch farblich deutlich von der Gehwegoberfläche abheben
- Hochbord zum barrierefreien Einstieg in den Bus
- Buskap, Fahrbahnparallele Ausgestaltung oder bei einer Busbucht entsprechende Radien für einen minimalen Spalt zwischen Hochbord und Fahrzeug
- Radanlehnbügel oder besser noch sichere Radabstellanlagen (z.B. Fahrradbox) an Haltestellen mit gewissem Umstiegspotenzial vom Radverkehr auf den ÖPNV (siehe auch Maßnahme D 2)

Abbildung 95: Bushaltestellen mit geeigneten Elementen (digitale Anzeige und Überdachung links; Fahrradkäfing rechts)



Quelle: Planersocietät

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
mittelfristig/langfristig	Keine zusätzlichen Kosten zu bestehenden Anforderungen	§13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG NRW
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • RVM • Kreis Steinfurt • NWL 		

D 4 Anbindungsoptimierung nach Ibbenbüren

Neben der Anbindung in Richtung Osnabrück, die im Rahmen der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn deutlich aufgewertet wird, ist auch Ibbenbüren als nahegelegenes Mittelzentrum ein wichtiges Ziel von Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitwegen. Insbesondere zwischen Mettingen und Ibbenbüren bestehen, räumlich bedingt, enge Verflechtungen aber auch für die Bürgerinnen und Bürger aus Recke und Westerkappeln ist Ibbenbüren oftmals ein wichtiges Ziel. Dem entsprechend ist es ein wichtiges Ziel eine adäquate Anbindung im öffentlichen Verkehr aus den drei Gemeinden in Richtung Ibbenbüren bereitzustellen. In der Analyse hat sich gezeigt, dass noch Aufwertungspotenzial besteht, da die Verbindungen im Vergleich mit dem privaten Pkw nur wenig konkurrenzfähig sind. Auch im Vergleich zur Anbindung nach Osnabrück, die jetzt schon anhand der Busverbindung S10 besteht, liegt in der Anbindung nach Ibbenbüren noch Nachholbedarf. So besteht die Anbindung aus Recke im Stundentakt und aus Westerkappeln ist ein Umstieg erforderlich.

Aus diesem Grund wird folgende Verbindungsoptimierung empfohlen:

- Auf der Linie des R24 sollte im Zuge der Einrichtung der Tecklenburger Nordbahn eine Busschnellverbindung zu Hauptverkehrszeiten eingerichtet werden. Diese sollte über den aktuellen Endhaltepunkt Mettingen Schultenhof nach Westerkappeln verlängert werden. Eine Empfehlung zu möglichen Haltepunkten einer Schnellbusverbindung können Abbildung 96 entnommen werden.
- Ebenfalls zur Hauptverkehrszeit sollte aus Recke eine Taktverdichtung angestrebt werden. So ist eine Verdichtung der Linie R26 in einem 30-Minuten-Takt zu empfehlen, um die Attraktivität vor allem auf Berufs- aber auch Freizeitwegen zu erhöhen.

Abbildung 96: Streckenverlauf und Haltepunkte Schnellbusverbindung Westerkappeln-Mettingen-Ib-benbüren



Quelle: Planersocietät

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
mittelfristig	Nicht kommunal	Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> RVM und NWL Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln (zur Abstimmung) 		

D 5 Perspektivische Verlängerung der Tecklenburger Nordbahn

Die Tecklenburger Nordbahn wird mit ihrer geplanten Reaktivierung Rückgrat des ÖPNV aus Mettingen, Recke und Westerkappeln nach Osnabrück sein. Dies stellt gegenüber den bisherigen Angeboten im ÖPNV eine deutliche Verbesserung dar. Auch wenn Osnabrück als nächstgelegenes Oberzentrum eine herausragende Bedeutung die Bevölkerung Mettingens, Reckes und Westerkappeln hat, so bestehen auch nach Ibbenbüren und Rheine enge Verflechtungen, die es im Netz des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen gilt. Nach Ibbenbüren wird eine Verbesserung der Busanbindung angestrebt (siehe Maßnahme D 4) und auch nach Rheine sollte eine entsprechende Optimierung erreicht werden. Hier besteht ebenfalls eine Schienentrasse, die früher durch die Tecklenburger Nordbahn bedient wurde, ehe eine Stilllegung erfolgte. So sind aktuell nur mittels Umstieg Anbindungen im öffentlichen Verkehr möglich, was jedoch zeitlich gegenüber dem privaten Pkw nicht konkurrenzfähig ist und entsprechend voraussichtlich auch nur selten genutzt wird. Entsprechend gilt es diese Verbindung im öffentlichen Verkehr zu optimieren.

Kurz- bis mittelfristig

Eine Busverbindung kann im Vergleich zur Reaktivierung einer Bahnverbindung relativ zügig Abhilfe schaffen und eine direkte Anbindung nach Rheine darstellen. Um auch eine zeitlich konkurrenzfähige Alternative anzubieten ist die Einrichtung einer Schnellbusverbindung zu empfehlen, die an den wichtigsten Haltestellen vor allem in zentralen Bereichen hält, weitere Haltestellen jedoch auslässt und ggf. nur abends bedient. Sie sollte mindestens ab dem Bahnhof in Recke verkehren, noch günstiger wäre allerdings, wenn auch Mettingen und Westerkappeln direkt bedient würden. Wenn der Bahnhof Recke Endhaltepunkt ist, so sollte eine enge Verknüpfung mit der Tecklenburger Nordbahn angestrebt werden. Der Bus sollte vor der Tecklenburger Nordbahn ankommen und dann erst nach ihr wieder abfahren, um einen Umstieg in beide Richtungen zuzulassen.

Langfristig

Die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn auch auf der Strecke in Richtung Rheine ist anzustreben. So bestünde eine durchgängige Verbindung zwischen Osnabrück und Rheine über Mettingen, Recke, Westerkappeln und Hopsten. Gegenüber der Busverbindung bestehen Vorteile vor allem in der Wegezeit und dem Fahrkomfort. So ist davon auszugehen, dass die Bahn die Strecke in kürzerer Zeit zurücklegen kann, auch weil sie nicht durch andere Verkehrsmittel gestört wird und sich zudem weitestgehend auf einer Trasse bewegt, die nicht durch andere Züge genutzt wird. Verspätungen anderer Züge wirken sich somit nur in geringem Maße auf sie aus. Fahrradmitnahme, eine ruhigere Fahrweise, Toiletten und eine höhere Kapazität sind einige der Punkte, die das Komfortplus der Bahn gegenüber dem Bus darstellen.

Abbildung 97: Skizze Verlängerung Tecklenburger Nordbahn



Quelle: Planersocietät

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
Kurzfristig bis langfristig (je nach Bus bzw. Bahnverbindung)	Nicht kommunal	
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> • RVM • NWL • Ggf. Straßenverkehrsbehörden bei Busvorrangschaltung etc. 		

D 6 Mobilitätsgarantie Zug – Bus

Die Busverbindungen und die künftige Tecklenburger Nordbahn bilden das Rückgrat des ÖPNV in Mettingen, Recke und Westerkappeln. Um eine attraktive Alternative zum privaten Pkw darzustellen ist eine gute Abstimmung Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Bus- und Bahnverbindungen an den Umstiegspunkten (insb. den Schienenhaltepunkten) wichtig. Nur so kann eine verzögerungsfreie Personenbeförderung erfolgen. Verzögerungen im Betriebsablauf sowohl im Bus- wie auch im Bahnverkehr können hier empfindliche Störungen hervorrufen und wichtige Anschlüsse werden verpasst. Da in Anbetracht eines, im Vergleich zu Großstädten, geringen Kundenpotenzials eine deutliche Taktverdichtung nicht rentabel und sinnvoll ist, entstehen so teils erhebliche Wartezeiten. Auch deshalb besteht seitens des RVM bereits eine Anschlussgarantie zwischen den Bussen. Sollte aufgrund einer verzögerten Ankunftszeit eines ersten Busses der Anschlussbus verpasst werden, so kann stattdessen für den Fahrgast kostenfrei ein Taxi bereitgestellt werden, das den Kunden an seinen gewünschten Zielhaltepunkt bringt. Es wäre wünschenswert, dieses Angebot im Rahmen der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn auf die Verknüpfung von Bus und Zug auszuweiten. Um eine bestmögliche Verlässlichkeit des Umstiegs zu garantieren, sollten folgende Maßnahmenaspekte berücksichtigt werden:

- Ankunfts- und Abfahrtszeiten sollten aufeinander abgestimmt werden, um Umstiegszeiten zu minimieren.
- Ein Echtzeit-Daten-Austausch ist zu empfehlen, sodass Busse bei geringen Verspätungen auf die Tecklenburger Nordbahn warten und den Umstieg so trotz Verspätung ermöglichen.
- Pufferzeiten, die im Busfahrplan bestehen, sollten an den Schienenhaltepunkten genutzt werden, um geringe Verzögerungen der Tecklenburger Nordbahn problemlos auffangen zu können oder ggf. sogar den Umstieg von Bus zu Zug und Zug zu Bus mit einer Busverbindung zu ermöglichen.
- Die Mobilitätsgarantie sollte auf den Umstieg Zug-Bus bzw. Bus-Zug ausgeweitet werden, sodass auch in diesem Fall ein Taxi kostenfrei bereitgestellt wird.
- Das Angebot der Mobilitätsgarantie sollte verstärkt beworben werden, da es ein großes Potenzial bietet auch bei oft befürchteter Unzuverlässigkeit des ÖPNV ein verlässliches Angebot bereitzustellen.

Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
Mittelfristig (abhängig von Realisierung der Tecklenburger Nordbahn)	15 Tsd. € - 25 Tsd. €	FöRi Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs FöRi Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
Zentrale Akteure		
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • RVM und NWL • Kooperation: Taxi-Unternehmen 		

E Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Die infrastrukturelle Aufwertung von Mobilitätsangeboten allein reicht nicht für eine erfolgreiche Umsetzung und vielfältige Nutzung aus. Dafür braucht es oftmals zusätzlich geeignete kommunikative Begleitmaßnahmen. Das bedeutet eine vielschichtige Bewerbung der Angebote, um die unterschiedlichen Zielgruppen in der Bevölkerung zu erreichen aber auch Beratungsangebote, um potenziellen Nutzer:innen für sie geeignete Mobilitätsangebote aufzuzeigen.

E 1 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement ist auf unterschiedlichen Ebenen geeignet, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu fördern. Dabei stehen keine baulichen Maßnahmen im Fokus, sondern eine zielgruppenorientierte Angebotsplanung. Untergliedert wird das Mobilitätsmanagement in drei Bereiche: kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Auf kommunaler Ebene besteht neben der internen Umsetzung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen vor allem die Aufgabe der Information und Beratung. Vor diesem Hintergrund sollten folgende Aufgaben in der Verwaltung verankert werden, ggf. auch über ein interkommunales Mobilitätsmanagement:

- Informationsversorgung und Beratung aller Führungskräfte der drei Kommunen
- Aufgabe des Wissenstransfers an interessierte Unternehmen, Schulen und weiteren öffentlichen Einrichtungen
- Marketing und Information der Öffentlichkeit, bspw. durch ein Neubürgermarketing
- Koordination und Umsetzung von Maßnahmen des Handlungsfeldes Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
- Berücksichtigung des Aspektes der Mobilität bei Neuplanungen, bspw. in Form von Mobilitätskonzepten bei der Entwicklung von Gewerbe-, Wohn- oder Nahversorgungsstandorten

Darüber hinaus sind im Rahmen des kommunalen Managements auch für die Mitarbeitenden entsprechende Angebote bereitgehalten werden. Dies kann die Einführung eines Jobtickets, eines Jobradangebots oder auch bspw. die Koordination von Mitfahrgelegenheiten sein.

Eine Initialzündung kann die künftige Wiedereinführung der Tecklenburger Nordbahn darstellen. Sie gilt es im internen kommunalen Mobilitätsmanagement zu nutzen und insbesondere auch in der Koordination und Bewerbung von Mobilitätsangeboten.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, in Betriebsabläufen und auf Arbeitswegen eine effiziente Mobilitätsabwicklung zu erreichen. Dies setzt zunächst voraus, dass sich

Unternehmen, ggf. unterstützt durch Beratungsangebote der Kommunen, systematisch mit dem Thema auseinandersetzen und intern Zuständigkeiten zur Koordination von Mobilitätsangeboten und -beratung benennen. Zur Fortbildung zuständiger interner Personen können bspw. auch regelmäßige Angebote der Industrie- und Handelskammer wahrgenommen werden. Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sollten folgende Aspekte geprüft werden:

- **Können Wege vermieden werden?**

Homeofficeangebote sowie die Vermeidung von reiseaufwändigen Vor-Ort-Terminen und der Ersatz durch Videokonferenzen haben pandemiebedingt bereits vielfach Einzug in betriebliche Strukturen gehalten. Hier sollte geprüft werden, welche Potenziale noch bestehen.

- **Können Fahrten auf den Umweltverbund verlagert werden?**

Die Abwicklung von Fahrten über den Umweltverbund ist meist umweltfreundlicher und ressourceneffizienter und macht sich zudem durch eine bessere Gesundheit der Mitarbeitenden bezahlt. Folgende Angebote sollten geprüft werden:

- Bereitstellung hochwertiger Radabstellanlagen an Unternehmensstandorten
- Angebots an Dienst-Fahrrädern und -Pedelecs
- Einführung eines Jobtickets
- Bereitstellung von Werkbussen o.ä. die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter insb. im Schichtdienst bringen und abholen können
- Befragung der Mitarbeitenden zur Ermittlung von Potenzialen und Akzeptanz zu Maßnahmen
- Ggf. Durchführung eines Erreichbarkeitschecks im Umfeld des Unternehmensstandorts
- Bewerbung bestehender Angebote
- Forcierte Nutzung von Bus und Bahn, des Fahrrads oder von Carsharing für Dienstfahrten
- Teilnahme an Aktionen, wie dem Stadtradeln
- Ggf. Bewirtschaftung der Dienstparkplätze für Mitarbeitende

- **Können Fahrten umweltfreundlich abgewickelt werden?**

Oftmals können notwendige Fahrten effizienter organisiert oder durch alternative Antriebe umweltfreundlicher gestaltet werden. Folgende Potenziale sind abzu prüfen:

- Nutzung von Mitfahrplattformen für Wege von und zur Arbeit.
- Einrichtung von E-Carpooling-Angeboten für Dienstfahrten (ggf. auch Ausleihmöglichkeit für Privatfahrten), entweder unternehmensintern oder ggf. auch übergreifend mit benachbarten Unternehmen.

Insgesamt liegt im betrieblichen Mobilitätsmanagement erhebliches Potenzial und auch von kommunaler Seite aus sollten Unternehmen bei der Einführung und Umsetzung von Maßnahmen des

betrieblichen Mobilitätsmanagements unterstützt werden (siehe „Kommunales Mobilitätsmanagement“).

Schulisches Mobilitätsmanagement

In der Kindheit und Jugend werden Mobilitätsverhalten und auch der sichere Umgang mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und im Verkehr entscheidend mitgeprägt. Aus diesem Grund ist es von großer Bedeutung Kindern und Jugendlichen bereits frühzeitig zu ermöglichen, selbstständig und sicher am Verkehrsgeschehen teilzunehmen und zu Fuß, mit dem Rad oder auch mit dem Bus eine gesundheitsfördernde und nachhaltige Mobilitätsgewohnheit beizubringen. Hierbei ist es auch Aufgabe der Schulen dies zu fördern. Folgende Maßnahmen sind entsprechend zu empfehlen:

- Unterstützung der Schulen bei Befragungen der Lehrenden, Schüler:innen und deren Eltern zu Mobilitätsbedürfnissen auf dem Dienst-/Schulweg
- Regelmäßige Prüfung und Aktualisierung von Schulwegeplänen
- Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehr (z. B. Flyer und weiteres Info-Material, Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Schulfesten in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC)
- Anregung und Unterstützung bei der Organisation eines Walking-Bus (Gruppe, die von Eltern begleitet zur Schule geht) und/oder Cycle-Train-Projekten (Schüler-Radgruppe, die von Eltern begleitet zur Schule fährt)
- Anstoß regelmäßiger Aktionen zur Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit (z. B. Aktionswoche zum Thema eigenständige Mobilität/umweltbewusste Mobilität/sichere Mobilität, Aktion „mein Schulweg“: geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung)
- Auszeichnung von besonders engagierten Lehrstätten
- Öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements

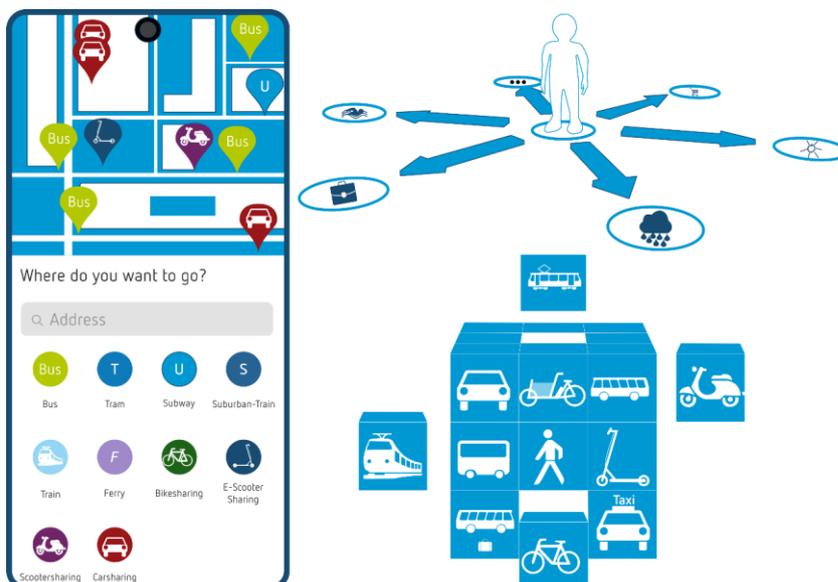
Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
Kurzfristig/mittelfristig (Daueraufgabe)	25 Tsd. € - 50 Tsd. €	FöRi Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
Zentrale Akteure		
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Schulen • Unternehmen und Betriebe • Kreis Steinfurt • Zukunftsnetz Mobilität NRW 		

E 2 Integration von Mobilitätsangeboten

Die Verknüpfung von Verkehrsmitteln innerhalb eines Weges sowie die generelle Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel nimmt weiter zu. Diesem Umstand wird unter anderem mit Mobilstationen begegnet. Auch darüber hinaus sollten die Potenziale von Mobilitätsangeboten geprüft und genutzt werden. Insgesamt sollte dabei der Mensch in den Mittelpunkt eines modernen Mobilitätssystems gestellt werden, indem die Wahl des Verkehrsmittels individuell erfolgt und dies die Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen sichert. Die sogenannten Mobility as a Service (MaaS) Lösungen steht dabei im Vordergrund. MaaS stellt die Kombination von Transportdienstleistungen öffentlicher und privater Verkehrsanbieter auf Abruf über einen einheitlichen Zugang, der die Fahrt in einem MaaS-System erstellt und verwaltet, dar. Über eine so genannte Anwendungsprogrammierschnittstelle (API) werden Daten von externen Anbietern abgegriffen oder eingespeist, sodass alle Daten in einem standardisierten Format verfügbar sind. Außerdem gibt es einen einzigen Bezahlkanal anstelle von mehreren Ticketing- und Bezahlprozessen. MaaS überwindet damit die bestehende Grenze zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr hin zum öffentlichen Individualverkehr. Im besten Fall können die Nutzenden je nach Reisezweck, Wetterlage und Verfügbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel entscheiden, wie sie reisen möchten. MaaS passt die Mobilität an die persönlichen Bedürfnisse des Einzelnen an und schlägt den Nutzenden alle möglichen Verkehrsmittel vor, um eine Reise von A nach B zu bewältigen.

Auch in Mettingen, Recke und Westerkappeln gilt es die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten dahingehend zu verbessern. So nimmt der private Individualverkehr zwar voraussichtlich auch perspektivisch eine größere Rolle ein als in Großstädten, dennoch bestehen auch hier mit dem ÖPNV, den Bürgerbusangeboten, sicheren Radabstellanlagen, ggf. Bikesharing und Park+Ride-Möglichkeiten Angebote, die es miteinander zu vernetzen gilt. Die Integration verschiedener Anbieter in eine gemeinsame Digitalplattform, z.B. als App oder in die App des RVM, sollte angestrebt werden. Darüber hinaus ist die Kommunikation zwischen den relevanten Akteuren, z.B.: RVM, Bürgerbus, etc. zu den aktuellen Angeboten sicherzustellen.

Abbildung 98: Mobility as a Service



Quelle: Planersocietät

Zeitraumen	Kosten	Mögliche Förderung
mittelfristig	Je nach Maßnahme	FöRi Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement FöRi Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • RVM • NWL • Ggf. weitere Mobilitätsanbieter 		

E 3 Öffentlichkeitskampagne zur Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV

Eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit kann neben dem stetigen Ausbau und der Verbesserung der Infrastruktur dazu beitragen, ein fahrrad- sowie fußgängerfreundliches Klima zu etablieren und Verkehre vom MIV auf das Fahrrad, den ÖPNV und Fußwege zu verlagern. Ziel ist es, das Fahrrad neben der Nutzung als Freizeit- und Alltagsverkehrsmittel zu etablieren, die Nutzung des ÖPNV zu erhöhen und kurze Wege auf den Fußverkehr zu verlagern. Als Zielgruppen sollen vor allem Personen angesprochen werden, die derzeit vorwiegend mit dem Auto unterwegs sind. Hierzu ist es wichtig, verschiedene Akteure als Multiplikatoren zu gewinnen und darüber die Zielgruppen mit speziellen Kampagnen gezielt anzusprechen. Dabei sollte der persönliche Nutzen (das Plus für die eigene Gesundheit, ökonomische Vorteile usw.) ebenso aufgezeigt werden wie der Klimaschutzaspekt.

Die Kampagnen und Aktionen können sich z.B. für das Radfahren speziell an Arbeitnehmer/ -geber (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“), an Kinder/ Jugendliche (z.B. „Kindermeilenkampagne“, „Mit dem Rad zur Schule“) oder an Kunden des Einzelhandels (z.B. „Einkaufen mit dem Rad“) richten. Mit dem bereits etablierten Projekt STADTRADELN können alle Zielgruppen erreicht werden. Diese Aktivitäten im Radverkehrsbereich sollten für die kommenden Jahre generell fortgeführt und intensiviert sowie stärker beworben werden.

Ein wichtiger Bestandteil ist das Neubürgermarketing. Nach einem Umzug entwickeln Menschen ihr Mobilitätsmuster neu und sind oftmals noch nicht oder weniger stark auf bestimmte Wege oder Verkehrsmittel festgelegt. Aus diesem Grund gilt es insbesondere bei Neubürger:innen für die Angebote des Umweltverbundes Werbung zu machen und die Vorteile deutlich aufzuzeigen.

Jede Kampagne sollte durch die Medien (Presse, Lokalradio) sowie online (z.B. über die Homepage der Gemeinden) begleitet und entsprechend auf vielfältige Weise präsent gemacht werden, um positive Effekte an die Öffentlichkeit zu kommunizieren. Die geplanten Maßnahmen und Programme könnten gemeinsam unter einer Dachmarke vermittelt werden.

Abbildung 99: Aktionen einer Öffentlichkeitskampagne (Mobilitätsparkour (oben links), Straßenfest, Ortsbegehung mit Kindern (unten rechts))



Quelle: Planersocietät

Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
Daueraufgabe	10 Tsd. € - 50 Tsd. €	FöRi-Nahmobilität
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln Akteure der Gemeindegessellschaft (als Werbepartner, Ideengeber und Mitwirkende) 		

E 4 Bürgerfonds zur Umsetzung kleinerer Maßnahmen

Die Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes weckt nachvollziehbarerweise die Erwartung, dass im Mobilitätssektor teils richtungsweisende Veränderungen erfolgen aber auch im Kleinen Maßnahmen angegangen werden. Nicht zuletzt Bürger:innen, die an der Erstellung des Konzeptes mitgewirkt haben, hegen die Hoffnung, dass ihre Belange auch berücksichtigt werden. Bei vielen größeren Maßnahmen nimmt der Weg von der Planung zur Umsetzung mehrere Jahre in Anspruch. Aus diesem Grund sind sie oft nur eingeschränkt geeignet, einen Anstoß zur Veränderung in der Mobilität zu verkörpern. Dazu sind oftmals kleinere Maßnahmen geeignet, die in der Planung und Umsetzung nur einen geringen Aufwand haben.

Um Bürger:innen direkt einzubeziehen, ist es sinnvoll auch deren Ideen in der kurzfristigen Umsetzung zu berücksichtigen. Oftmals steht jedoch der bürokratische Aufwand zur Finanzierung der Maßnahmen aus dem kommunalen Haushalt in einem ungünstigen Verhältnis zum sichtbaren Umsetzungsaufwand, was von außen oft unverständlich wirkt. Um diesen Prozess zu beschleunigen, bietet sich ein Budget im Kommunalhaushalt an, welches für die Realisierung kleinerer Maßnahmenideen aus der Bürgerschaft bereitsteht.

Konkret wird in dieser Maßnahme empfohlen, in jeder Kommune eine explizite Anlaufstelle für Mobilitätsideen einzurichten. Dazu kann es ausreichen, dies in der Kommunikation der Ansprechpersonen der Gemeinden deutlicher darzustellen als bisher, bspw. über eine entsprechende Bewerbung auf der Homepage. Zudem sollten Ideen, die an politische Gremien herangetragen werden, hier aufgenommen werden. Es sollte klar kommuniziert werden, dass das Budget für die Realisierung kleinerer Maßnahmen vorgesehen ist und bspw. nicht für die Realisierung eines zusätzlichen Bahnhalt punktes. Bei diesen kleineren Maßnahmen kann durch ein jährliches Budget dann relativ unkompliziert über ihre Realisierung entschieden werden. Wir empfehlen im jährlichen Haushalt der Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln ein Budget von jeweils etwa 15.000 Euro vorzusehen. Über umgesetzte Maßnahmen sollte an entsprechender Stelle ebenfalls informiert werden, um aufzuzeigen, was umgesetzt wird und gleichzeitig die Initiative der Bürger:innen zu fördern.

Zeitraumen	Kosten p.a.	Mögliche Förderung
kurzfristig	5 Tsd. € - 25 Tsd. €	
Zentrale Akteure <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln • Politische Gremien (zur Weiterleitung von Ideen) 		

F Vertiefungsschwerpunkte in den Gemeinden

Neben den allgemeinen und übergreifenden Maßnahmen, die auf ähnlich gelagerte Problemstellungen zurückzuführen sind, gibt es in jeder der drei Kommunen auch besondere Problemlagen und Anforderungen, denen mit jeweiligen vertiefenden Betrachtungen und Lösungsvorschlägen Rechnung getragen werden soll.

F 1 Recke – Anbindung der Tecklenburger Nordbahn

Ein wesentlicher Faktor für den Erfolg der zukünftigen Bahnanbindung mit Anschluss an das Oberzentrum Osnabrück wird eine attraktive und effiziente Verknüpfung in die örtlichen Verkehrsnetze sein. Insbesondere die Gemeinde Recke steht dabei vor der Herausforderung, den peripher gelegenen Bahnhof an den Ortskern anzubinden und zudem attraktive Verbindungen in das weitere Gemeindegebiet herzustellen. So werden die Ortsteile Steinbeck und Obersteinbeck keinen Haltepunkt auf der Relation Recke – Osnabrück erhalten und sollten somit möglichst gut an den Bahnhof Recke angebunden werden. Bei Verbesserung der Verknüpfung zur Tecklenburger Nordbahn sollten stets alle Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Dementsprechend enthält der Vertiefungsschwerpunkt der Anbindung der Tecklenburger Nordbahn in der Recke Maßnahmen aus den Handlungsfeldern Fußverkehr und Barrierefreiheit, Radverkehr, fließender und ruhender Kfz-Verkehr sowie ÖPNV und Inter-/Multimobilität.

Attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen zum Bahnhof

Zuwegungen zum Bahnhof sollten als attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen mit höheren Ausstattungsstandards gestaltet werden. Dies betrifft u. a. die gemeinsamen Fuß- und Radwege „Holtgrawn Pöttken“, „Am Mersch“ und „Steinbecker Straße“, die in der Maßnahme A 2 auch als Hauptfußwegeverbindungen vorgesehen werden.

Die Hauptwegeverbindungen sollten sich in ihrer Gestaltung von der weiteren Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur abheben und sollten zudem vor dem Hintergrund der teilweisen gemeinsamen Nutzung des Fuß- und Radverkehrs ausreichend Platz bieten, um Konflikte zu minimieren. So sollen sie einer über die Mindeststandards hinausgehenden Dimensionierung (Mindestbreite bei gemeinsamer Nutzung des Fuß- und Radverkehrs: 2,5 m) angelegt sein. Kommunikative Elemente, z. B. Piktogramme, können vor allem an Engstellen und Kurvenbereichen auf die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen dem Fuß- und Radverkehr hinweisen.

Der Bahnhof und die Wegeverbindung - insbesondere in den Ortskern - sind als Eingangstor in die Gemeinde Recke zu begreifen, welcher u. a. für den ersten Eindruck des Ortes verantwortlich ist und ein Aushängeschild der Gemeinde darstellt. Dieses Eingangstor gilt es einladend zu gestalten. Wegweisung, fortlaufende Gestaltungselemente, wie Begrünung, oder einheitliche Oberflächenbeschaffenheiten erleichtert die intuitive Orientierung auf dem Weg in den Ortskern.

Fahrradverleihsystem zur Anbindung von Ortsteilen

Im Zuge der Maßnahme B 4 Fahrradverleihsystem gilt es insbesondere die Anbindung der Bahnhofpunkte der zukünftigen Tecklenburger Nordbahn zu berücksichtigen. So sollte in der Prüfung einer Umsetzung eines Fahrradverleihsystems der Bahnhofpunkte sowie die Mobilpunkte im Ortskern und den Ortsteilen als mögliche Verleihstationen berücksichtigt werden, um so eine Anbindung per Leihfahrrad anbieten zu können.

Um einpendelnden Personen, die kein eigenes Fahrrad mitbringen, eine Fahrradnutzung per Ausleihe bereitzustellen, wäre die Umsetzung einer Fahrradverleihstation am Bahnhofpunkt Recke prioritär zu prüfen. So kann das Fahrrad von einpendelnden Personen auf der letzten Meile zum Zielort in Recke und Ortsteilen genutzt werden und auf der Rückreise am Bahnhofpunkt wieder abgegeben werden.

ÖV-Zubringer

Durch Taktverdichtungen und zusätzliche Halte am Bahnhofpunkt im Busverkehr kann die Attraktivität der zukünftigen Bahnanbindungen nach Osnabrück insbesondere für die Ortsteile, die über keinen direkten Bahnhofpunkt verfügen, deutlich gesteigert werden. In den Planungen zur Tecklenburger Nordbahn wird u. a. ein ergänzendes Buskonzept diskutiert, wie z. B. eine Verlängerung der RegioBus R 12 Hopsten – Recke, welche aktuell am Schulzentrum endet und bis zum Bahnhof Recke weitergeführt werden soll (vgl. RVM, ZVM 2017). Weitere Anpassungen bestehenden Busverbindungen zur Anbindung des künftigen Bahnhofpunkts in Recke können – entsprechend der Maßnahmen D 1 und D 4 aus dem Handlungsfeld ÖPNV und Inter-/Multimodalität – sein:

- R 26 Recke – Ibbenbüren
Taktverdichtung der Buslinien R 26 zum Mittelzentrum Ibbenbüren auf einen 30-Minuten Takt. Perspektivisch sollte die R 26 zudem am zukünftigen Bahnhofpunkt halten, um dem Ortsteil Steinbeck an die Tecklenburger Nordbahn anzubinden. Dabei sind insbesondere in Richtung Recke in Anschlüsse und die Umstiegszeiten vom Bus auf die Bahn zu berücksichtigen.
- T 29 Recke - Uffeln
Perspektivisch sollte die T 29 zudem am zukünftigen Bahnhofpunkt halten, um die Ortsteile Obersteinbeck und Steinbeck an die Tecklenburger Nordbahn anzubinden. Dabei sind insbesondere in Richtung Recke in Anschlüsse und die Umstiegszeiten vom Bus auf die Bahn zu berücksichtigen.
- On-Demand-System/Interkommunaler Bürgerbus
Unversorgte Bereiche ohne regelmäßige ÖPNV-Anbindung sollen durch einen Kleinbus, der nach Bedarf fährt, an die Hauptorte und zentralen (Schienen-)Haltepunkten angebunden werden. Durch interkommunale Zusammenarbeit der Gemeinden Recke, Mettingen und Westerkappeln können auch Anbindungen über die Gemeindegrenzen hinweg entwickelt werden.

Ausweitung der Mobilitätsgarantie auf die Verknüpfung und Bus und Bahn

Die bestehende Mobilitätsgarantie im Busverkehr ist ein sehr gutes Angebot, um auch bei Verspätungen ein verlässliches Angebot bereitzustellen. Entsprechend der Maßnahme D 6 Mobilitätsgarantie Zug – Bus aus dem Handlungsfeld ÖPNV und Inter-/Multimobilität sollte in Zukunft auch in der Verknüpfung von Bus und der Tecklenburger Nordbahn auf eine bestmögliche Abstimmung geachtet werden.

- Abstimmungen von Ankunfts- und Abfahrtszeiten
- Austausch von Echtzeitdaten zwischen Bus und Bahn
- Nutzung von Pufferzeiten an den Bahnhofpunkten
- Ausweitung der bestehenden Mobilitätsgarantie auf die Verknüpfung mit dem SPNV

Eine Auswertung der Mobilitätsgarantie würde einen optimierten Service bedeuten und die Einbindung der Tecklenburger Nordbahn in das bestehende Verkehrssystem in der Gemeinde verbessern.

Mobilstation mit hochwertigen Radabstellanlagen

Die Ausstattung von Mobilpunkten und Mobilstationen sind ein wichtiger Aspekt in der multimodalen Verknüpfung der Tecklenburger Nordbahn mit dem bestehenden Verkehrssystem. So gilt es die Mobilpunkte und -stationen zum einen komfortabel und attraktiv für den Aufenthalt bzw. die Wartezeiten zu gestalten und zum anderen sichere Abstellmöglichkeiten für die privaten Zubringerfahrzeuge, wie Fahrrad oder Pkw, anzubieten. Entsprechend der Maßnahme D 2 aus dem Handlungsfeld ÖPNV und Inter-/Multimodalität sind u. a. B+R und P+R-Anlagen, dynamische Fahrgastinformationen und Aufenthaltsmöglichkeiten wichtige Elemente einer Mobilstation. Die Umsetzung der Mobilstationen gilt es zu fördern und zusätzlich durch Radabstellanlagen und ggf. kleine Stationen in den kleineren Ortsteilen zu unterstützen. Folgende Orte und Kategorien der Mobilstationen und -punkte in Recke werden vorgeschlagen:

Mobilstation an Bahnhofpunkten

- Recke Bahnhof
- Bahnhofpunkt Espel/Schickelde

Mobilstation in zentralen Bereichen

- Poststraße
- Schulzentrum ZOB

Mobilpunkte in Ortsteilen

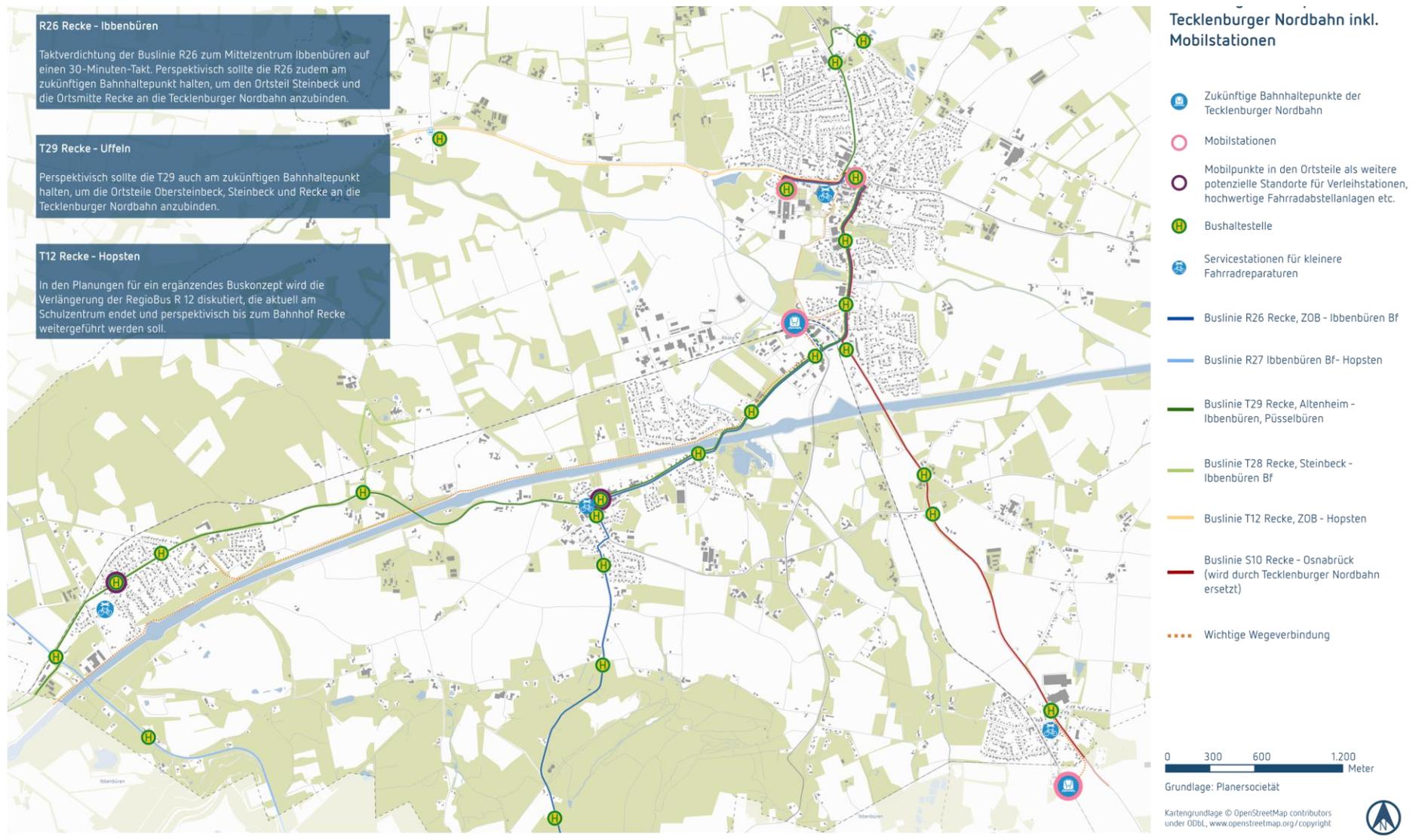
- Bushaltestelle Grüter in Obersteinbeck
- Bushaltestelle Steinbeck-Mitte in Steinbeck

Die konkreten Ausstattungsmerkmale können Maßnahme D 2 Mobilstationen und hochwertige Radabstellanlagen entnommen werden.

Alle Mobilitätsangebote in einer App

Entsprechend der Maßnahme E 2 Integration von Mobilitätsangeboten würde eine Zusammenführung verschiedener Mobilitätsangebote in eine Plattform und Buchungssystem einerseits für eine bessere Informationsgrundlage für die Nutzenden sorgen und andererseits den Komfort – insbesondere bei der Nutzung verschiedener Angebote – deutlich steigern. Empfohlen wird dabei die Integration neuer lokaler Mobilitätsangebote in bestehende Mobilitätsplattformen, wie z. B. die BuBiM-App des RVM. Es gilt dazu die Kommunikation zwischen den relevanten Akteuren herzustellen und zu gewährleisten.

Abbildung 100: Vertiefungsschwerpunkt Anbindung der Tecklenburger Nordbahn in der Gemeinde Recke



F 2 Recke – Schulwegesicherheit

Als Schulstandort aller Schulformen werden in Recke Ausbildungswege zur Schule von den in Recke wohnhaften Schüler:innen vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. In der Entwicklung der Schulwegepläne gilt es die Schulwege unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur z. B. Hauptfußwegeverbindung und Radwegerouten zu entwickeln, welche wichtige Anlaufpunkte wie Schulen etc. anbinden sollen, aber auch mögliche Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu reduzieren. Das Maßnahmenpaket steht dabei im Zusammenhang mit den Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements, der Weiterentwicklung der innerörtlichen Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und Verkehrsordnung im Schulumfeld. Der Vertiefungsschwerpunkt Schulwegesicherheit steht in starker Verbindung mit der Maßnahme E 1 Mobilitätsmanagement aus dem Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

Aktualisierung der Schulwegepläne

Die seitens der Schulkinder eigenständige Bewältigung des Weges zur Schule trägt dazu bei, die Situation vor vielen Schulen zu entspannen. Grundlage dafür sind Schulwegpläne. Die Schulwegesicherheit umfasst den infrastrukturellen Ausbau von Schulwegen, der an den Bedürfnissen von Kindern orientiert ist. In der Regel werden die Bereiche im Radius von 300 m um die Schule sowie Hauptschulwege betrachtet. Bei Grundschulen steht eher die Fußverkehrsinfrastruktur im Fokus, bei weiterführenden Schulen die Radwegeinfrastruktur. Schulmobilität hat besonders an die Sicherheit der Infrastruktur hohe Anforderungen. Kinder haben weder die kognitiven Fähigkeiten, das Verkehrsgeschehen zu erfassen noch die körperliche Größe, um Fahrbahnen ausreichend einsehen zu können.

Die bestehenden Schulwegepläne zu den verschiedenen Schulstandorten in der Gemeinde Recke sollten auf Basis der aktuellen Verkehrssituation und Siedlungsentwicklungen fortgeschrieben werden. Hierbei gilt es neben der Anbindung neu erschlossener Siedlungsflächen auch aktuelle Konfliktstellen zu berücksichtigen oder neue Potenzialverbesserter Wegeverbindungen zu nutzen. Folgende Aspekte sind in der Schulwegeplanung zu beachten:

- Möglichst kurze und direkte Schulwege
- Möglichst seltenes Überschreiten der Fahrbahnen
- Möglichst sichere Querungsanlagen, entsprechend der Maßnahme A 2 Umbau und Ausbau von Querungsmöglichkeiten
- Verkehrsregelungen – insbesondere zugelassene Höchstgeschwindigkeiten – für den Autoverkehr beachten
- Einbindung attraktiver Orte oder Wegeabschnitte

Der Prozess der Erstellung von Schulwegplänen erfolgt dabei in vier Phasen. In der ersten Phase (Startphase) sollte eine Arbeitsgruppe gegründet werden, die gemeinsam Ziele vereinbart und die kommenden Arbeitsschritte und Aufgaben abstimmt. In der zweiten Phase sollen die Bestandsaufnahmen und Analysen vorbereitet und wie oben beschrieben durchgeführt werden. Die Ergebnisse

der zweiten Phase werden in der Umsetzungsphase (3. Phase) durch die Erstellung des Schulwegeplans weiterverarbeitet.

Für die aktualisierten und abgestimmten Schulwege wird für jeden Schulstandort eine Karte gezeichnet, die mit hilfreichen Tipps für den Schulweg ergänzt wird.

In der Karte werden verschiedene sichere Wege eingezeichnet, wie die Schülerinnen und Schüler sicher zur Schule kommen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat dafür den Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ erstellt, um Gemeinden und Städten die Erstellung von Schulwegplänen zu vereinfachen bzw. zu unterstützen (vgl. bast 2019). In der letzten Phase sollte die Wirkung der Schulwegpläne geprüft werden. Mithilfe dessen können gegebenenfalls Verbesserungen bzw. notwendige Veränderungen an den Plänen vorgenommen werden.



Erste Vorschläge für eine aktualisierte Schulwegeplanung kann der folgenden Karte entnommen werden. Darin werden kurze und direkte Schulwege vorgeschlagen sowie jeweilige Gefahrenstellen auf den Routen – insbesondere ungesicherte Querungen – identifiziert, die vor der Umsetzung der Schulwege zu sichern sind.

Walking Bus

Mit dem Begriff des Walking Bus wird ein begleiteter Schulweg beschrieben. Schulkinder werden auf einer festgelegten Route zu Fuß von einer Gruppe weiterer Kinder und durch einen oder mehrere Erwachsene begleitet. Vorteile ergeben sich durch das aktive zu Fuß gehen und das Kennlernen der Kinder aus der Nachbarschaft. Dies kann das Zusammengehörigkeitsgefühl und das subjektive Sicherheitsgefühl nicht anwesender Eltern stärken. Das begleitete Gehen bietet sich am Anfang des Schuljahres an, um den Weg in die Schule zu üben. Dafür sollte die Route des Walking Bus Element der Schulwegepläne sein, die den Schüler:innen ausgehändigt werden. Diese Aktion bietet sich zur Selbst-Koordination von Eltern an. Die jeweiligen Routen sollten sich aus den zuvor erarbeiteten Schulwegeplänen ergeben. In den umliegenden Wohngebieten der Schulen sollten Haltestellen installiert werden, an denen sich die Kinder und Eltern morgens auf dem Schulweg sammeln können. Die einzelnen Routen sollten vermehrt in den Wohnstraßen verlaufen, um Gefahrensituationen mit dem Pkw-Verkehr zu vermeiden. Außerdem sollten sichere Querungsmöglichkeiten wie bspw. FGÜ genutzt werden.

Auch die anderen Ortsteile sollten in Zusammenarbeit mit den Schulen anhand der erarbeiteten Schulwege Haltestellen festlegen, um den Einsatz von Walking-Bussen zu ermöglichen.

Bring- und Holzonen

Konfliktpotenziale im Schulverkehr entstehen u. a. durch Hol- und Bringverkehre oder sogenannten Elterntaxis im Schulumfeld. Eine Maßnahme zur Verringerung der Konfliktpotenziale durch Elterntaxis ist die Einrichtung Hol- und Bringzonen im Schulumfeld, die im Maßnahmenfeld fließender und ruhender Kfz-Verkehr vorgeschlagen wird (vgl. Maßnahme C 5 Verkehrsordnung im Schulumfeld). Zusammenfassend gelten für Hol- und Bringzonen folgende Kriterien:

- Gute Erreichbarkeit für den Kfz
- Zu- und Abfluss möglichst ohne Wendemanöver
- Geschützter Fußweg zur Schule

In der Gemeinde Recke wird für die Grundschulen Overbergschule im Ortskern Recke und Raphaelenschule im Ortsteil Steinbeck die Einrichtung von Hol- und Bringzonen vorgeschlagen.

An der Raphaelschule in Steinbeck bietet sich eine Einrichtung der einer Hol- und Bringzone in der Dorfstraße, die ohne Wendemanöver von der Recker Straße zur Buchholzstraße durchfahren werden kann. Dadurch kann der Kfz-Verkehr durch Elterntaxis im direkten Schulumfeld im Eschweg vermieden werden. Der Fußweg zur Schule sollte abseits der Dorfstraße zum Schulgelände geführt werden.

Für eine Einrichtung einer Hol- und Bringzone für die Overbergschule wird der nahegelegene Parkplatz am Schulzentrum vorgeschlagen. Da die Querungsstelle an der Hopstener Straße in den Tageszeiten des Schulverkehrs durch Schülerlotsen gesichert wird, können die gebrachten Schüler:innen gesichert von der Hol- und Bringzone zur Grundschule in der Roggenkampstraße gehen. Zudem würde den in Roggenkampstraße der Kfz-Verkehr reduziert werden, was der Umsetzung einer Fahrradstraße in der Roggenkampstraße zuträglich ist. Am Schulzentrum sollte die Hol- und Bringzone im nördlichen Teil des Parkplatzes eingerichtet werden. Dabei ist insbesondere der Busverkehr am Schulzentrum zu beachten und die Zuwegung zu den Hol- und Bringzonen deutlich vom Busverkehr abzugrenzen.

Ortsbegehungen zur Mängelanalyse

Um die Schulwegesicherheit auf den Schulwegen zu erhöhen, sollten Begehungen organisiert werden, um vorhandene Mängel und Sicherheitslücken zu minimieren. Dabei sollte die Gemeindeverwaltung gemeinsam mit Lehrern, Eltern, Polizei und Schulkindern das Umfeld der Schule jeweils zu den Stoßzeiten und bei Dunkelheit ablaufen und die bestehenden Mängel aufnehmen. Anhand der Einschätzungen der jeweiligen Beteiligten sowie der Erkenntnisse der Begehungen können anschließend die bestehenden Schulwegepläne im regelmäßigen Turnus aktualisiert werden.

Dies stellt nur eine beispielhafte Auflistung dar und muss je nach Bedarf erweitert werden. Zusätzlich sollten Meinungen, Bedarfe und Gefahren aus Sicht der Eltern aufgenommen werden. Dazu bietet es sich an, an allen Schulen und Kindertagesstätten eine Elternbefragung durchzuführen, in der Fragen zum Umfeld der Einrichtungen und zum Schulweg gestellt werden. Mitunter könnten Eltern auch selbst den Weg zur Schule skizzieren und markante Punkte einzeichnen.

Weiterführung der Tätigkeiten der Verkehrshelfer:innen

In der Gemeinde Recke wird der Schulverkehr sowohl morgens als auch mittags von engagierten Verkehrshelfer:innen insbesondere die Querungen der Hauptverkehrsstraßen gesichert. Den Schüler:innen wird der Schulweg durch die Verkehrshelfer:innen, die den Kfz-Verkehr für die Überquerung stoppen, erleichtert und müssen nur mit geringen Wartezeiten an Querungsstellen rechnen. Die Gemeinde Recke ist sich der Wichtigkeit dieser Aufgabe bewusst und hat im Jahr 2022 die Entschädigungspauschale der ehrenamtlichen Helfer:innen erhöht, um einerseits die

Wertschätzung des Engagements zu zeigen und andererseits Anreize für weitere Verkehrshelfer:innen zu setzen.

Im Sinne der Schulwegesicherheit wird empfohlen, die Tätigkeiten weiterzuführen und das Engagement der Verkehrshelfer:innen langfristig durch angemessene Entschädigungspauschalen zu honorieren. Die Einsatzorte der Verkehrshelfer:innen sind zudem in der Schulwegeplanung zu berücksichtigen oder entsprechend der aktuellen Schulwegepläne anzupassen.

Abbildung 101: Vertiefungsschwerpunkt Schulwege in der Gemeinde Recke

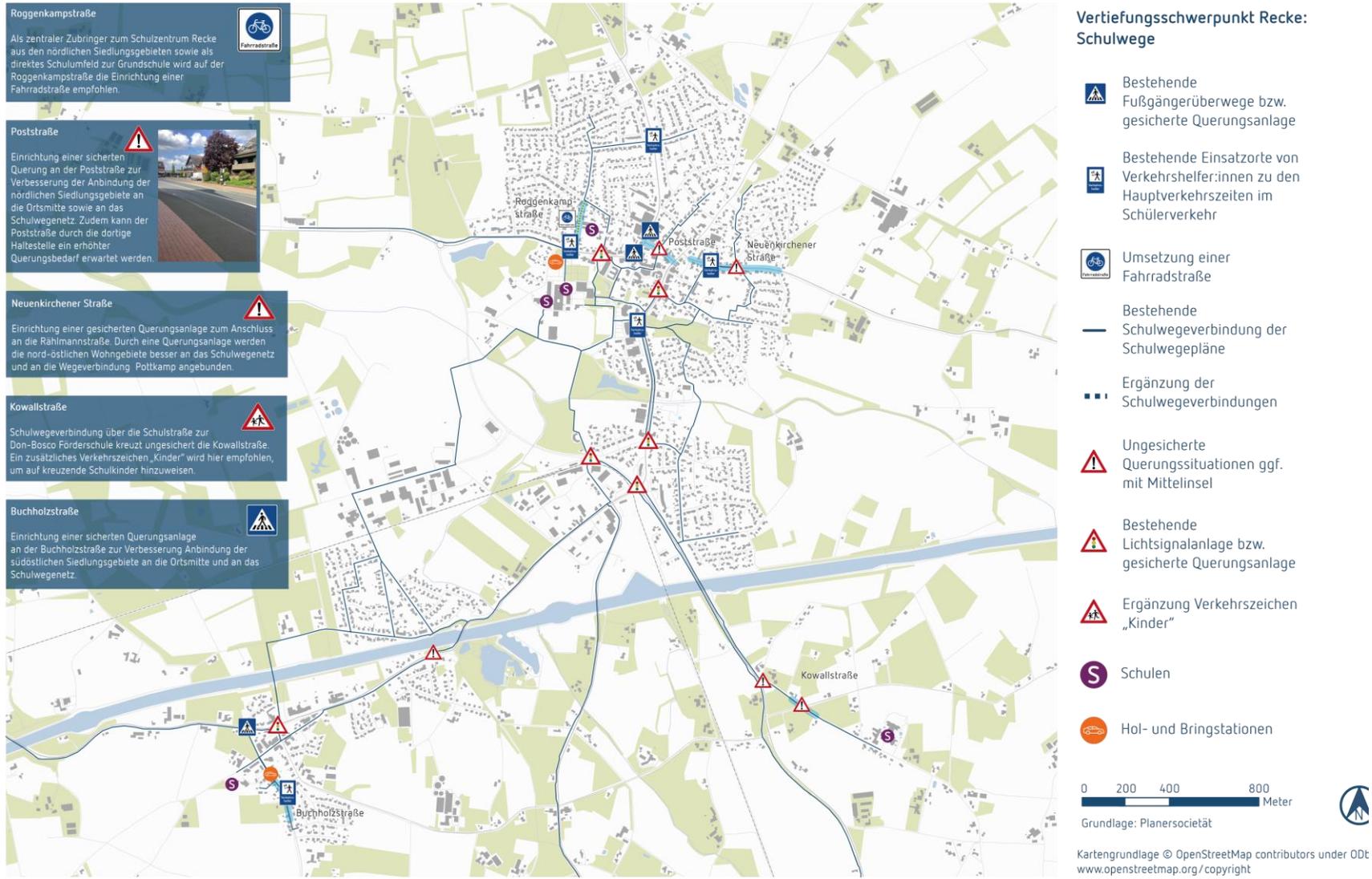
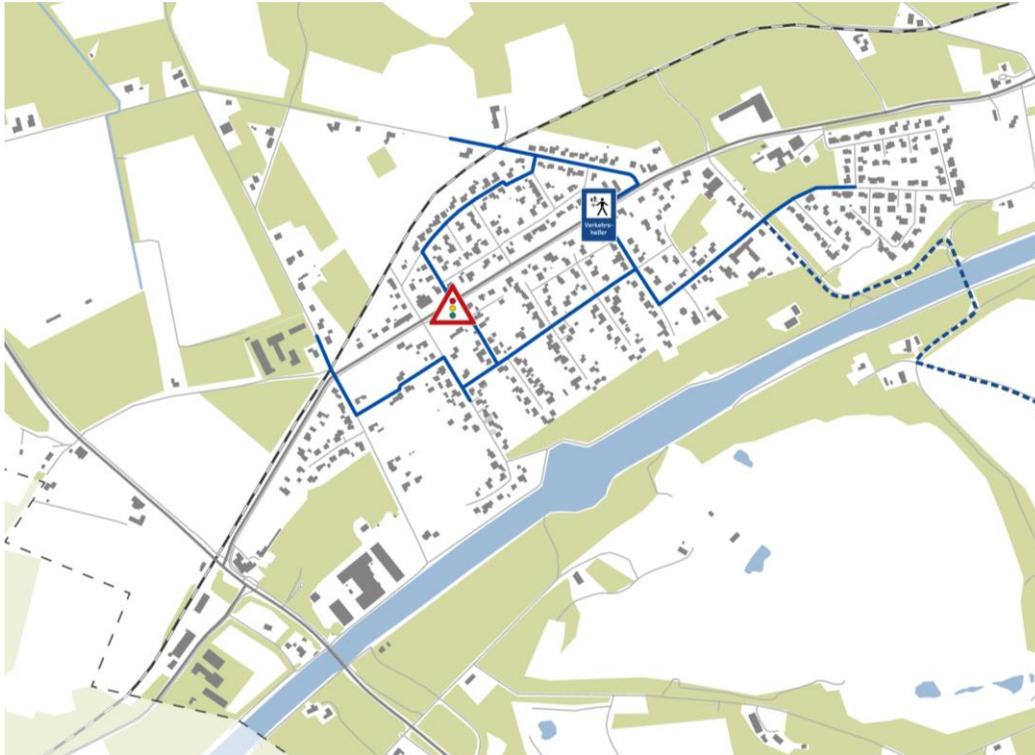


Abbildung 102: Vertiefungsschwerpunkt Schulwege in der Gemeinde Recke: Ausschnitt Obersteinbeck



F 3 Mettingen - Reduktion von Durchgangsverkehren in Erschließungs- und Wohnstraßen

Erschließungs- und Wohnstraßen dienen dem Zugang zu Wohnquartieren und höchstens der Bündelung dieser Verkehre in der Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz und weitere Verbindungsstraßen. Durchgangsverkehr sollte entsprechend keine Rolle spielen, sondern über das Hauptstraßennetz abgewickelt werden. In der Praxis führen mögliche Abkürzungen jedoch oftmals dazu, dass auch das Netz aus Nebenstraßen für den Durchgangsverkehr genutzt wird. Ein Beispiel in Mettingen ist der Berentelgweg. In solchen Fällen gibt es verschiedene Maßnahmenpakete, die Durchgangsverkehre reduzieren können.

Regulatorische Maßnahmen

Die niederschwelligste Maßnahme zur Verkehrsberuhigung in Nebenstraßen ist die gezielte **Beschilderung zur Verkehrsführung** entlang der Hauptverkehrsstraßen. So sollten einerseits Leitsysteme, die zu wichtigen Zielen hinführen den Verkehr über Hauptverkehrsstraßen leiten und nur auf möglichst kurzem Weg auch in das Nebenstraßennetz, wo dies nicht zu vermeiden ist, weil das Ziel über das Nebenstraßennetz angebunden ist. Die Beschilderung mittels Durchfahrtsverbot und dem Zusatzschild „Anlieger frei“ kann bereits dazu führen, dass Durchgangsverkehre merklich reduziert werden.

Die **Vorfahrtänderung** kann dazu führen, dass der Durchgangscharakter einer Straße weniger betont wird. Oftmals haben Erschließungsstraßen Vorfahrt gegenüber Straßen, die sie an das Hauptverkehrsnetz anbinden. Das führt dazu, dass der Verkehr auf der Erschließungsstraßen an Knotenpunkten weitestgehend störungsfrei fließen kann. Die Geschwindigkeit nimmt somit zu. Durch eine konsequente Rechts-vor-links-Regelung kann eine Entschleunigung stattfinden, die auch dazu führt, dass die Erschließungsstraße für Durchgangsverkehr weniger attraktiv wird.

Sofern die Führung anderer Verkehrsteilnehmender es erfordert, sollten diese ggf. auch entsprechend bevorrechtigt geführt werden. Auf wichtigen Radwegeverbindungen bietet es sich vor dem Hintergrund an, **Fahrradstraßen** einzurichten, die eine komfortable Führung des Radverkehr ermöglichen. Gleichzeitig kann durch die Freigabe für den Kfz-Verkehr auch dieser die Möglichkeit zur Befahrbarkeit erhalten. Grundsätzlich ist jedoch eine Entschleunigung zu erwarten, was Durchgangsverkehre tendenziell reduziert.

Bauliche Maßnahmen der Verkehrsberuhigung

Ein weiterer Schritt der Verkehrsberuhigung ist die bauliche Umgestaltung des Straßenraums, mit dem Ziel den Kfz-Verkehr zu entschleunigen und anderen Verkehrsmitteln wie dem Fuß- und Radverkehr eine bessere Infrastruktur zu bieten und ggf. auch Aufenthaltsqualitäten zu fördern. Dazu bieten sich unterschiedliche Maßnahmen an:

Eine **Aufpflasterung** kann dazu beitragen vor allem in Kreuzungsbereichen die Geschwindigkeit zu reduzieren. Bei einer mit dem Seitenraum niveaugleichen Anhebung des Straßenraums wird zudem die Querbarkeit der Straße deutlich gestärkt. So ist sie einerseits barrierefrei und andererseits durch verminderte Kfz-Geschwindigkeiten gestärkt.

Nachteilig wirken sich ggf. Beschleunigungsgeräusche und Abrollvorgänge der Autos aus. Sie verursachen unter Umständen eine wahrnehmbare zusätzliche Lärmbelastung.

Vorgezogene Seitenräume verengen den Straßenraum, was die Kfz-Geschwindigkeit reduziert. Ggf. entstehen so auch Wartezeiten, da ein Begegnungsverkehr im Kfz-Verkehr nicht mehr möglich ist. Um andere Verkehrsteilnehmende nicht in ihrem Verkehrsfluss einzuschränken, sollte die befahrbare Fahrbahnbreite so gewählt werden, dass mindestens Radverkehr und Pkw (4,00 m gemäß Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen(RASt)) sich begegnen können. Der zusätzliche Seitenraum kann entweder dazu genutzt werden, die Querungsdistanz für Fußgänger:innen zu verkürzen oder auch zur Begrünung, in Form einer Verschwenkung durch alternierende Grünanlagen.

Abbindung

Sofern kleinere Eingriffe keine ausreichende Wirkung entfalten, um die Verkehrsbelastung und vor allem Durchgangsverkehr hinreichend zu reduzieren, kann die **Abbindung mittels Modalfilter** in Betracht gezogen werden. Oftmals sind Metallpoller ein geeignetes Mittel, um einerseits keine Durchfahrt im Kfz-Verkehr zu ermöglichen und andererseits die Durchfahrt, bspw. für den Radverkehr weiterhin zu erlauben. Auch sollten sie herausnehmbar sein, um bspw. Müllfahrzeugen oder Rettungsfahrzeugen die Durchfahrt zu ermöglichen. Es ist darauf zu achten, dass entsprechende Wendemöglichkeiten bestehen, für Fahrzeuge, die keine Berechtigung zur Durchfahrt haben.

Beispiel Berentelweg

Am Beispiel des Berentelweges empfiehlt sich neben dem Einfahrtsverbot für Schwerverkehr (Ausnahme landwirtschaftlicher Verkehr) auch eine grundsätzliche Beschränkung, die um das Schild „Anlieger frei“ ergänzt wird. Gleichzeitig sollte dann die Verkehrslenkung hin zum Bürgerzentrum und zum Freibad aus Richtung Westen nicht mehr über den Berentelweg erfolgen, sondern über die Recker Straße und die Neuenkirchener Straße. Zudem ist der Berentelweg eine wichtige lokale Radverkehrsachse (siehe B 2). Da eine separate Radverkehrsinfrastruktur nicht realistisch erscheint, bietet sich die Einrichtung einer Fahrradstraße zur Förderung des Fahrkomforts im Radverkehr an. Eine entsprechende Beschilderung sollte an den beiden Zufahrten sowie den Kreuzungen mit einmündenden Straßen, zzgl. einer entsprechenden Bodenmarkierung, platziert werden. Entsprechend ist auf die erforderliche Mindestbreite von 4,00 m zu achten. Die Freigabe der Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr ist ebenfalls auszuschildern.

Über die Beschilderungen und Markierungen hinaus können Aufpflasterungen vor allem in den Zufahrten zur Neubauwohnstraße dazu dienen den Kfz-Verkehr zu entschleunigen und ein barrierefreies Queren zu ermöglichen (siehe Abbildung 103). Hier ist allerdings anhand einer sinuskurvenartigen Aufpflasterung darauf zu achten, dass der Radverkehr komfortabel über die Aufpflasterungen fahren kann. Alternativ können Berliner Kissen platziert werden, an denen der Radverkehr vorbeifließen kann. Dies ist jedoch nicht in Kreuzungsbereichen zu empfehlen und auch bei der Breite ist darauf zu achten, dass aus der Aufpflasterung kein Sturzrisiko für den Radverkehr entsteht.

Abbildung 103 Vertiefungsschwerpunkt zur Reduktion von Durchgangsverkehren in Erschließungs- und Wohnstraßen



F 4 Mettingen – Radverkehr im Schulverkehr

Der Radverkehr ist ein wichtiges Verkehrsmittel im Schulverkehr, da er gleich mehrere Funktionen erfüllt. Einerseits ermöglicht er Kindern bereits frühzeitig selbständig den Schulweg zurückzulegen und am Verkehrsgeschehen aktiv teilzunehmen, andererseits ist er als aktive Mobilitätsform geeignet, dass Kinder sich in ihrem Alltag auch regelmäßig bewegen, was neben einer guten körperlichen Fitness auch die Konzentration fördern kann. Entsprechend wichtig ist es, dass Kinder und Jugendliche die Möglichkeit haben, ihre Schulwege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Das setzt allerdings voraus, dass eine komfortable und vor allem sichere Infrastruktur für den Radverkehr besteht. Diese gilt es mit den Maßnahmenaspekten hier zu fördern.

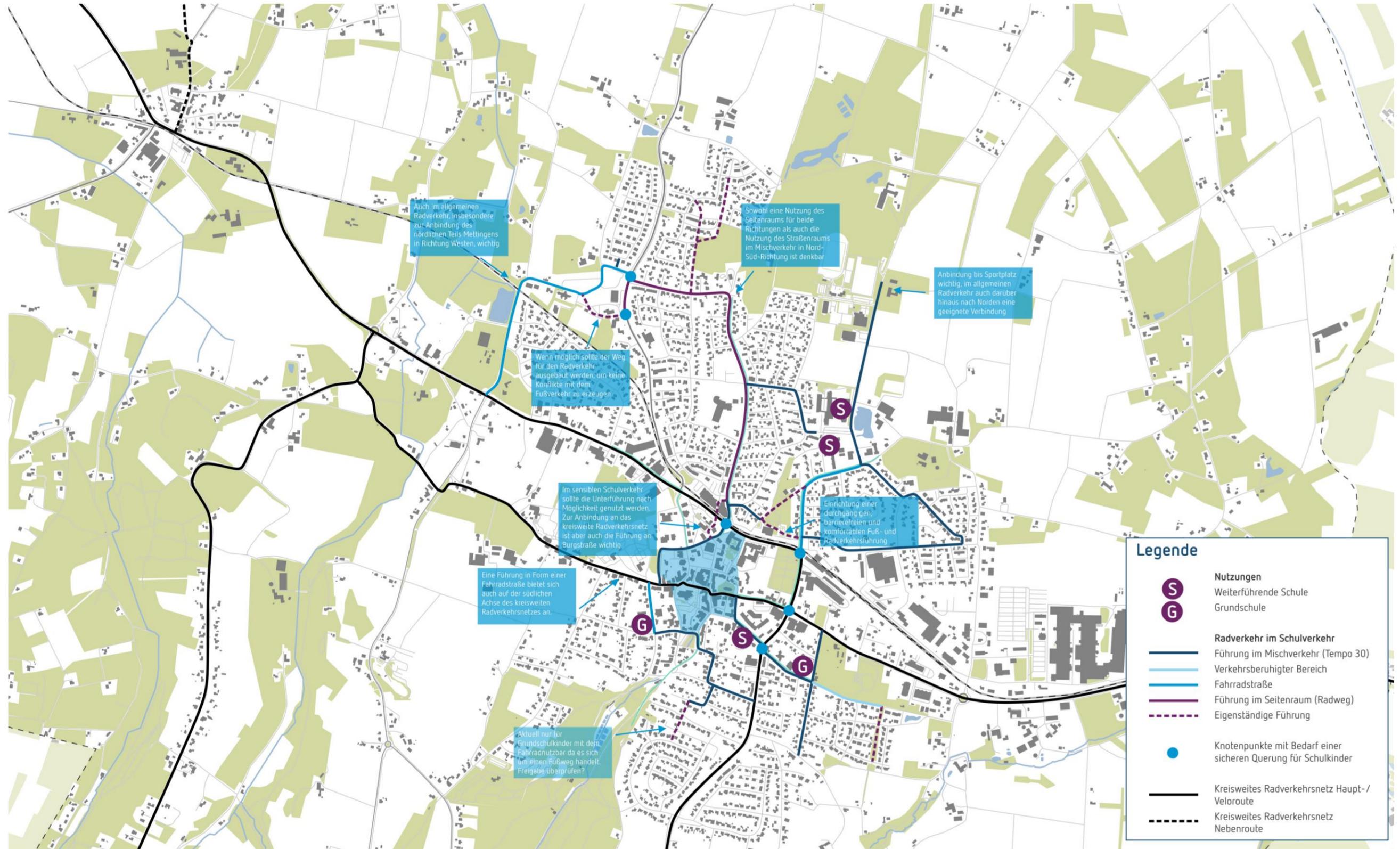
Radschulwege

Zunächst sind Achsen zu definieren, die geeignet sind die Radverkehre aus den unterschiedlichen Wohngebieten zu den Schulen zu bündeln (siehe Abbildung 104). Auf diesen Achsen gilt es die erforderlichen Standards im Radverkehr zu implementieren, wie sie insbesondere in der Maßnahme B 2 benannt werden. Neben der eigenständigen Führung, die im Sinne einer sicheren Wegeführung am geeignetsten erscheint, ist auch die Führung im Seitenraum sowie im Mischverkehr (Fahrradstraße, verkehrsberuhigter Bereich, Tempo 30) in dem dargestellten Netz vorhanden. Hier sollte durch Hinweisschilder zusätzlich auf Schulwege aufmerksam gemacht werden.

Querungsanlagen

Auf Querungsanlagen ist besonderer Wert zu legen, da hier potenziell die größten Sicherheitsrisiken entstehen können. So sollte hier grundsätzlich die Sicherheit der Querungsanlagen im Fokus stehen, was bedeutet, dass nach Möglichkeit sichere Querungsanlagen, wie Lichtsignalanlagen, zur Querung von Hauptstraßen benutzt werden sollten und an den weiteren Querungsanlagen durch Verkehrshelfer:innen die Sicherheit hergestellt werden sollte. Zudem ist auf die Freihaltung von Sichtachsen zu achten, insbesondere vor dem Hintergrund, dass Kinder weniger groß sind und sie dennoch in einer Höhe von einem Meter gut sehen können und auch gesehen werden können. Die in Abbildung 104 benannten Querungspunkte sind auf ihre Sicherheit hin zu prüfen.

Abbildung 104: Radverkehr im Schulverkehr



F 5 Westerkappeln – Verbesserung der Ortsteilanbindung

Neben einer guten Anbindung an die unterschiedlichen Mobilitätsangebote in den Hauptorten gilt es auch in den kleineren Ortsteilen möglichst gleichwertige Mobilitätsoptionen zu schaffen und entsprechend die Angebote zu verbessern. Entsprechend gilt es auch in Westerkappeln geeignete Angebote zu schaffen, um die Ortsteile besser anzubinden. Dies geschieht am Beispiel des Ortsteils Velp. Aufgrund der bestehenden Distanzen sind insbesondere der Radverkehr und der öffentliche Verkehr relevante Angebote, der Fußverkehr ist eher in der lokalen Anbindung an den ÖPNV ein wichtiger Faktor und entsprechend zu berücksichtigen.

Radverkehr

Der Radverkehr ist geeignetes Verkehrsmittel einerseits zur Anbindung an den Hauptort Westerkappeln und zum anderen auch in Richtung Lotte, Ledde oder Tecklenburg. Das setzt allerdings eine geeignete Führung voraus. Insbesondere außerorts ist bei meist höheren Geschwindigkeiten von Tempo 70 oder Tempo 100 für den Kfz-Verkehr eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung anzustreben, wie dies bereits auf vielen Achsen in Westerkappeln umgesetzt ist. Auf einigen Achsen ist jedoch auch in der Anbindung Velpes noch Ausbaubedarf, wie beispielsweise an der Ibbenbürener Straße westlich des Kreisverkehrs oder an der Tecklenburger Straße (siehe Abbildung 105). Auch bei Tempo 50 ist eine separate Radverkehrsführung, auch abhängig von der Kfz-Verkehrsstärke zu empfehlen. Kleinere Maßnahmen im Radverkehr sind zudem die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung sowie das Angebot von Radservicestationen.

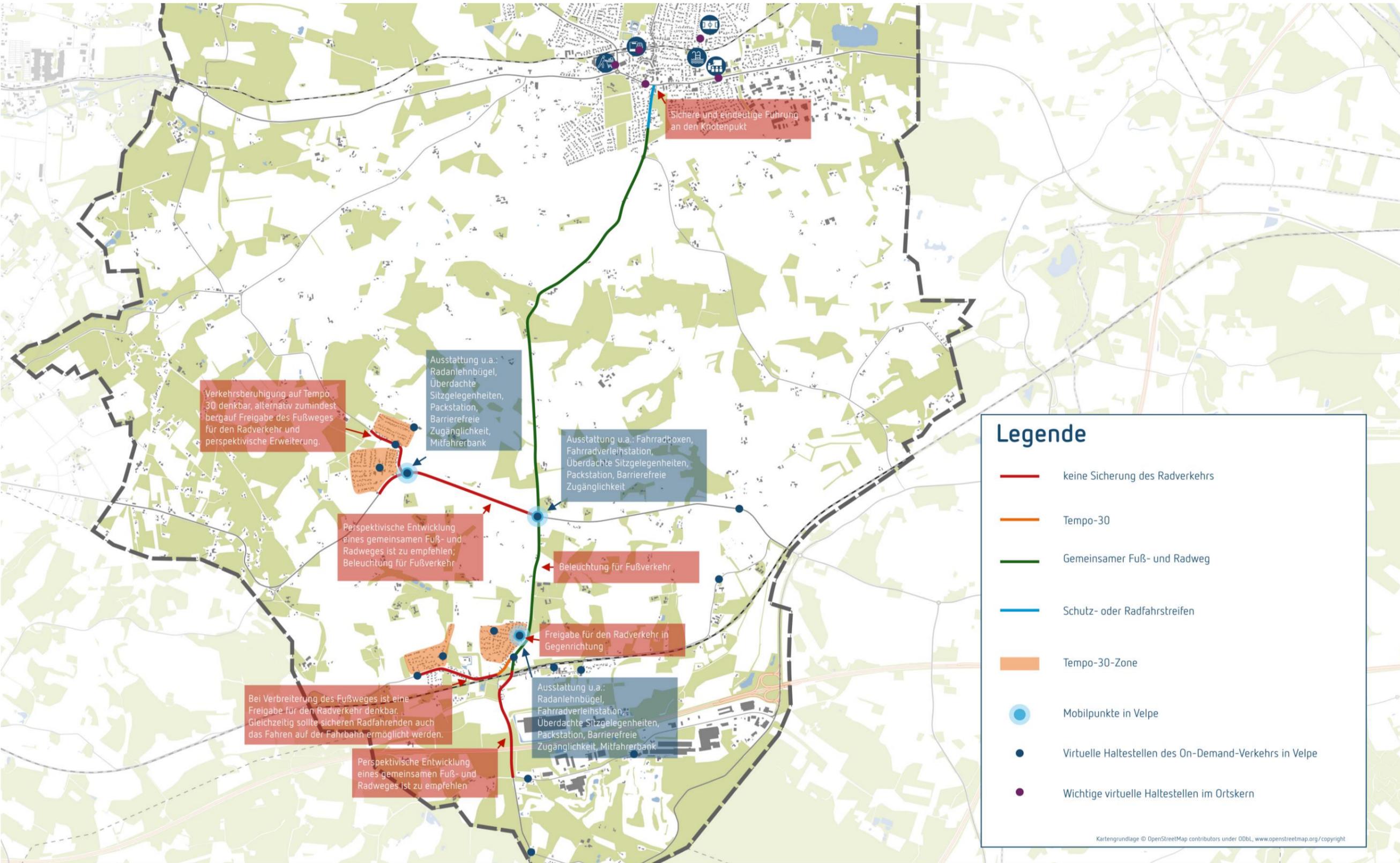
Intermodalität/ÖPNV

Die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel ist wichtiges Element, um die Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu stärken. So sollten in Velp neben dem bereits vorgesehenen Mobilpunkt am Kreisverkehr weitere kleine Mobilpunkte am Bushaltepunkt Hollenbergs Hügel sowie an der evangelischen Kirchengemeinde in Hambüren geschaffen werden. Hier gilt es Angebote wie Radanlehnbügel überdachte Sitzmöglichkeiten eine Mitfahrerbank oder bspw. auch eine Packstation zu schaffen, um unterschiedliche Mobilitätsangebote zu verknüpfen (siehe Abbildung 105).

Zudem sind die Wege hin zu den ÖPNV-Haltepunkten und Mobilstationen zu stärken. So ist bspw. der Fußweg zum Busknoten am Kreisverkehr aus Hambüren nicht beleuchtet und insofern vor allem in Randzeiten wenig komfortabel und aus Richtung des Wohngebietes Hollenbergs Hügel fehlt eine direkte Anbindung entlang der Ibbenbürener Straße. Bei der Beleuchtung ist es zu empfehlen eine sensorgesteuerte Steuerung einzurichten, die bei Bedarf angeht, aber nicht die ganze Nacht leuchtet, um die Lichtverschmutzung möglichst gering zu halten.

Um das Angebot insgesamt zu stärken, ist der Bürgerbus eine wichtige Ergänzung des regulären ÖPNV. Zu virtuellen Haltepunkten können Fahrgäste den Bus bestellen und sich ggf. gemeinsam mit anderen Fahrgästen zum Ziel (wieder an eine virtuelle Haltestelle) bringen lassen. Diese sollten möglichst alle kleineren und größeren Wohngebiete in kurzer fußläufiger Distanz abdecken. Es ist dabei zu empfehlen, dass geringere Distanzen als die Grenze von 300 m die für den regulären ÖPNV angestrebt werden.

Abbildung 105: Verbesserung der Ortsteilanbindung



F 6 Westerkappeln – Barrierefreie Gestaltung des Ortskerns

Die Inklusion aller Bevölkerungsgruppen ist essenzieller gesellschaftlicher Bestandteil und muss sich entsprechend auch in der Mobilität und Straßenraumentwicklung widerspiegeln. Aus diesem Grund liegt ein wichtiges Augenmerk auf einer barrierefreien Gestaltung des Ortskerns Westerkappeln. Zunächst wird dazu ein Wegenetz gebildet, das die wichtigsten Ziele innerhalb Westerkappeln auf möglichst kurzen Wegen miteinander verbindet und gleichzeitig eine Anbindung in die umliegenden Wohngebiete darstellt. Wenn diese Wege barrierefrei ausgebaut werden, so ist für einen Großteil der Wegebedarfe eine geeignete Anbindung vorhanden und auch Personen mit Mobilitätseinschränkungen können sich fußläufig im öffentlichen Raum fortbewegen. Dies beinhaltet unterschiedliche Aspekte, die es zu berücksichtigen gilt und deren genaue Bedarfe im Ortskern Westerkappeln in Abbildung 106 dargestellt werden:

Barrierefreie Querungen

Die oftmals größte Hürde stellen Straßenquerungen dar, da die hohe verkehrliche Belastung sowie Bordsteine eine hohe und für Mobilitätseingeschränkte manchmal unüberwindbare Hürde bedeuten. So gilt es darauf zu achten, regelmäßige und barrierefreie Querungsmöglichkeiten auf wichtigen Fußverkehrsachsen zu schaffen. Dabei ist das Prinzip der Doppelbordquerung anzuwenden (siehe Maßnahme A 3).

Barrierefreie Wege

Im Wegenetz ist darauf zu achten, dass Wege eine hinreichende Breite aufweisen und auch frei von Gegenständen gehalten werden. Dabei ist für den Begegnungsverkehr auch zwischen Rollstühlen, Kinderwägen etc. ausreichend Platz zu schaffen. Gemäß RASt ist eine Fußwegebreite von 2,50 m anzustreben, inklusive Abständen zur Straßen von 0,8 m und zu Hausfassaden bzw. privaten Grundstücken von 0,2 m. Auch der Belag sollte barrierefrei gestaltet sein. So ist auf die Berollbarkeit des Belags zu achten und mögliche Stolpergefahren durch Beschädigungen sollten regelmäßig entfernt werden.

Sitzmöglichkeiten

Wichtiger Bestandteil eines barrierefreien Wegenetzes sind regelmäßige Sitz- oder auch Anlehnmöglichkeiten. So können auf diese Weise auch weniger mobile Personen durch regelmäßige Pausen noch längere Wege zurücklegen und ihre Mobilität wird erhöht. Es ist zu empfehlen alle 100-200 m Sitzmöglichkeiten einzurichten und diese entsprechend mit einer relativ hohen und ebenen Sitzfläche sowie aufrechten Lehne auszustatten, um weniger mobilen Personen das Hinsetzen und Aufstehen zu erleichtern.

Taktile und akustische Elemente

Für Sehingeschränkte ist eine taktile und akustische Wahrnehmbarkeit der Umgebung unerlässlich. Entsprechend sollten Querungen, wichtige Wege aber auch Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs mit taktilen Leitelementen ausgestattet werden. Auch akustische Signale können dabei unterstützen, bspw. an Lichtsignalanlagen oder auch als Sprachansage an Bahn- und Bushaltestellen.

Abbildung 106: Barrierefreie Gestaltung des Ortskerns



7 Handlungs- und Umsetzungskonzept

Das Handlungs- und Umsetzungskonzept hat zum Ziel einen Umsetzungsfahrplan für das interkommunale Mobilitätskonzept in den Kommunen zu skizzieren. Zu diesem Zweck werden die Maßnahmen zunächst in Bezug auf ihren Beitrag zum Erreichen der gesetzten Ziele des Zielkonzeptes bewertet (siehe Tabelle 8). Dabei erfolgt eine Bewertung nach den Oberzielgruppen, es wird jedoch insbesondere auch berücksichtigt, inwiefern die Maßnahmen geeignet sind, die Unterziele in der jeweiligen Oberzielgruppe zu erfüllen.

Aus dieser Bewertung und den voraussichtlich entstehenden Kosten zur Maßnahmenumsetzung wird eine Priorisierung in drei Stufen abgeleitet (siehe Tabelle 9). Grundsätzlich wird die Umsetzung aller Maßnahmen empfohlen aufgrund beschränkter finanzieller Handlungsspielräume aber auch personeller Kapazitätsgrenzen ist jedoch oftmals eine Auswahl zu treffen. Hierzu soll die Maßnahmenpriorisierung eine Unterstützung bieten. Entsprechend sind Maßnahmen, die mit drei Punkten bewertet werden von besonders großer Bedeutung zum Erreichen der Ziele und gleichzeitig auch in ihren Kosten dem Zielbeitrag (mehr als) angemessen. Sie gilt es, wenn eine Auswahl getroffen werden muss, bevorzugt umzusetzen.

Um zusätzlich zu gewährleisten, dass finanzielle und personelle Kapazitäten möglichst nicht überbeansprucht werden, wird für die Maßnahmenumsetzung neben der inhaltlichen Priorisierung auch eine zeitliche Umsetzung dargestellt (siehe Abbildung 107). Bei einer Orientierung an den dargestellten Umsetzungszeiträumen wird eine möglichst gleichmäßige Belastung der Ressourcen angestrebt.

Mit dem Ziel einer zügigen auch öffentlich wahrnehmbaren Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes, ist es zu empfehlen, erste Teilbausteine, die keinen größeren Planungsaufwand oder zuständigkeitsübergreifendes Abstimmungserfordernis bedeuten, kurzfristig umzusetzen und diese Realisierungen auch öffentlichkeitswirksam als erste Maßnahmen des interkommunalen Mobilitätskonzeptes darzustellen. Gleichzeitig gilt es auch auf die längeren Fristen von vielen anderen Maßnahmen hinzuweisen, um nicht den Eindruck zu erwecken, dass diese kleineren Maßnahmen bereits einen Großteil des Mobilitätskonzeptes ausmachen. Entsprechend werden in Tabelle 10 mögliche schnell umsetzbare Teilmaßnahmen dargestellt, die entsprechende Quick-Wins generieren können. Diese Liste ist als Vorschlag zu verstehen. Je nach aktuellen Erfordernissen in den drei Gemeinden, die sich bspw. durch aktuelle politische Anträge oder Hinweise aus der Bürgerschaft zeigen können, kann eine Auswahl aus den Vorschlägen getroffen werden.

Tabelle 8: Zielbeitrag der Maßnahmen (dunkler Farbton = hoch; mittlerer Farbton = mittel; heller Farbton = niedrig)

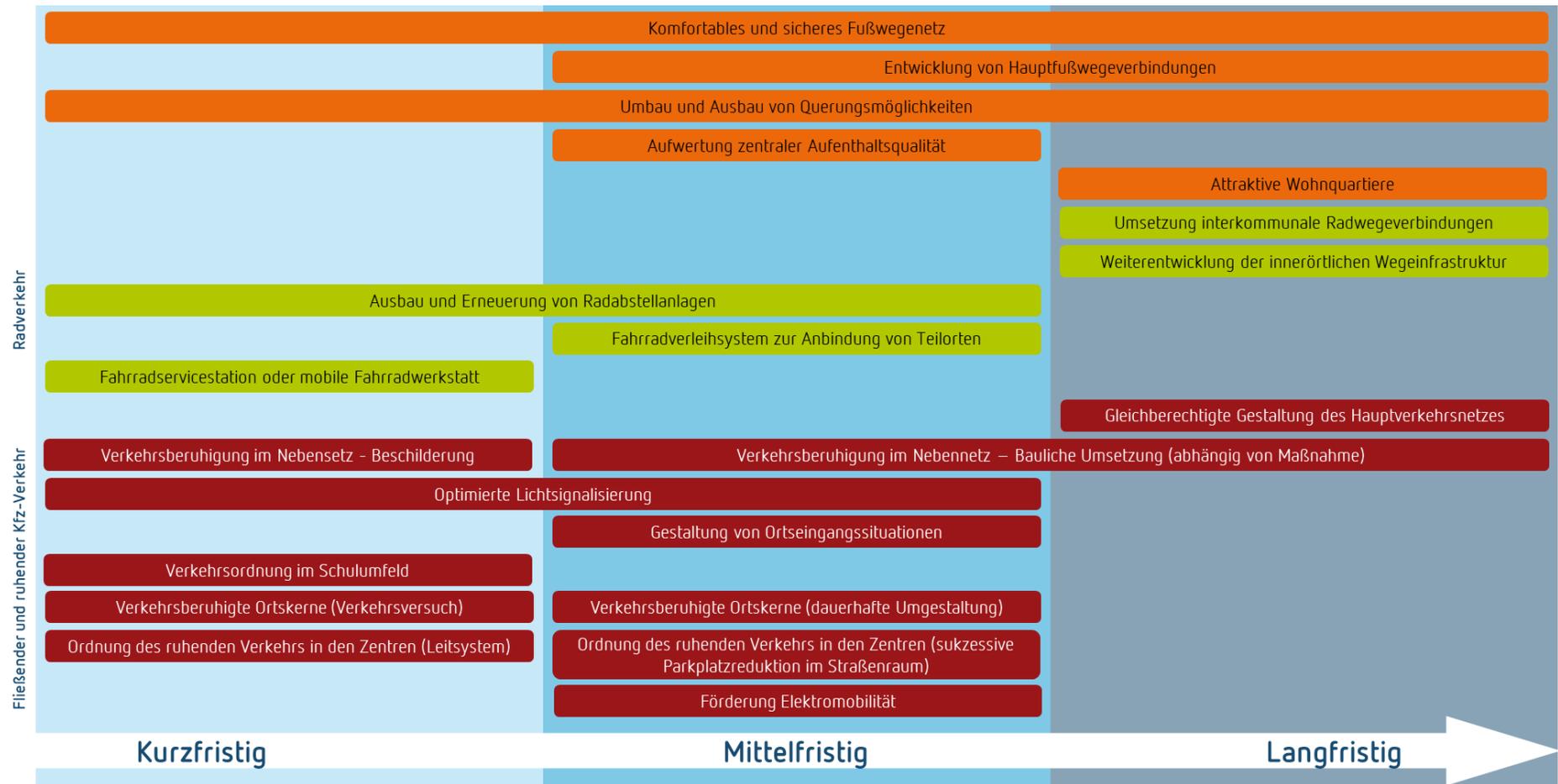
	Lokal und regional umweltfreundliche Anbindung entwickeln	Sichere und aktive Nahmobilität für Alle ermöglichen	Vernetzung und Multimodalität stärken	Attraktive und lebenswerte Räume schaffen
A1 Komfortables und sicheres Fußwegenetz	mittel	hoch	mittel	mittel
A2 Entwicklung von Hauptfußwegeverbindungen	mittel	hoch	mittel	mittel
A3 Umbau und Ausbau von Querungsmöglichkeiten	mittel	hoch	mittel	niedrig
A4 Aufwertung zentraler Aufenthaltsqualität	mittel	hoch	niedrig	hoch
A5 Attraktive Wohnquartiere	mittel	mittel	niedrig	hoch
B1 Umsetzung interkommunale Radwegeverbindungen	hoch	mittel	mittel	mittel
B2 Weiterentwicklung der innerörtlichen Wegeinfrastruktur	hoch	hoch	mittel	niedrig
B3 Ausbau und Erneuerung von Radabstellanlagen	niedrig	niedrig	hoch	mittel
B4 Fahrradverleihsystem zur Anbindung von Teilorten	mittel	mittel	hoch	niedrig
B5 Fahrradservicestation oder mobile Fahrradwerkstatt	niedrig	mittel	mittel	niedrig
C1 Gleichberechtigte Gestaltung des Hauptverkehrsnetzes	hoch	hoch	niedrig	mittel
C2 Verkehrsberuhigung im Nebennetz	mittel	hoch	niedrig	mittel
C3 optimierte Lichtsignalisierung	mittel	mittel	niedrig	niedrig
C4 Gestaltung von Ortseingangssituationen	niedrig	hoch	niedrig	mittel

	Lokal und regional umweltfreundliche Anbindung entwickeln	Sichere und aktive Nahmobilität für Alle ermöglichen	Vernetzung und Multimodalität stärken	Attraktive und lebenswerte Räume schaffen
C5 Verkehrsordnung im Schulumfeld	Red	Dark Red	Light Red	Red
C6 Verkehrsberuhigte Ortskerne	Red	Dark Red	Light Red	Dark Red
C7 Ordnung des ruhenden Verkehrs	Light Red	Red	Light Red	Dark Red
C8 Förderung Elektromobilität	Dark Red	Light Red	Red	Red
D1 On-Demand-System / Interkommunaler Bürgerbus	Dark Purple	Light Pink	Dark Purple	Light Pink
D2 Mobilstationen und hochwertige Radabstellanlagen	Dark Purple	Light Pink	Dark Purple	Light Pink
D3 Sukzessiver Bushaltestellenausbau	Light Purple	Dark Purple	Light Purple	Light Pink
D4 Anbindungsoptimierung nach Ibbenbüren	Dark Purple	Light Pink	Dark Purple	Light Pink
D5 Perspektivische Verlängerung der Tecklenburger Nordbahn	Dark Purple	Light Pink	Dark Purple	Light Pink
D6 Mobilitätsgarantie Zug – Bus	Light Purple	Light Pink	Dark Purple	Light Pink
E1 Mobilitätsmanagement	Yellow-Orange	Yellow	Yellow-Orange	Yellow
E2 Integration von Mobilitätsangeboten	Yellow	Yellow	Yellow-Orange	Yellow
E3 Öffentlichkeitskampagne zur Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV	Yellow	Yellow-Orange	Yellow	Yellow
E4 Bürgerfonds zur Umsetzung kleinerer Maßnahmen	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow

Tabelle 9: Priorisierung der Maßnahmen auf Basis der Kosten-Nutzen-Relation (●●● = hoch; ●● = mittel; ● = gering)

A1 Komfortables und sicheres Fußwegenetz	●●	C5 Verkehrsordnung im Schulumfeld	●●●
A2 Entwicklung von Hauptfußwegeverbindungen	●●●	C6 Verkehrsberuhigte Ortskerne	●●●
A3 Umbau und Ausbau von Querungsmöglichkeiten	●●	C7 Ordnung des ruhenden Verkehrs	●●
A4 Aufwertung zentraler Aufenthaltsqualität	●●●	C8 Förderung Elektromobilität	●●
A5 Attraktive Wohnquartiere	●●	D1 On-Demand-System / Interkommunaler Bürgerbus	●●●
B1 Umsetzung interkommunale Radwegeverbindungen	●●	D2 Mobilstationen und hochwertige Radabstellanlagen	●●●
B2 Weiterentwicklung der innerörtlichen Wegeinfrastruktur	●●●	D3 Sukzessiver Bushaltestellenausbau	●●
B3 Ausbau und Erneuerung von Radabstellanlagen	●●	D4 Anbindungsoptimierung nach Ibbenbüren	●●
B4 Fahrradverleihsystem zur Anbindung von Teilorten	●●	D5 Perspektivische Verlängerung der Tecklenburger Nordbahn	●●
B5 Fahrradservicestation oder mobile Fahrradwerkstatt	●	D6 Mobilitätsgarantie Zug – Bus	●●
C1 Gleichberechtigte Gestaltung des Hauptverkehrsnetzes	●●	E1 Mobilitätsmanagement	●●●
C2 Verkehrsberuhigung im Nebennetz	●●	E2 Integration von Mobilitätsangeboten	●●
C3 optimierte Lichtsignalisierung	●	E3 Öffentlichkeitskampagne zur Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV	●●
C4 Gestaltung von Ortseingangssituationen	●●	E4 Bürgerfonds zur Umsetzung kleinerer Maßnahmen	●●●

Abbildung 107: Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen (kurzfristig = 1-2 Jahre; mittelfristig = 3-5 Jahre; langfristig = mehr als 5 Jahre)



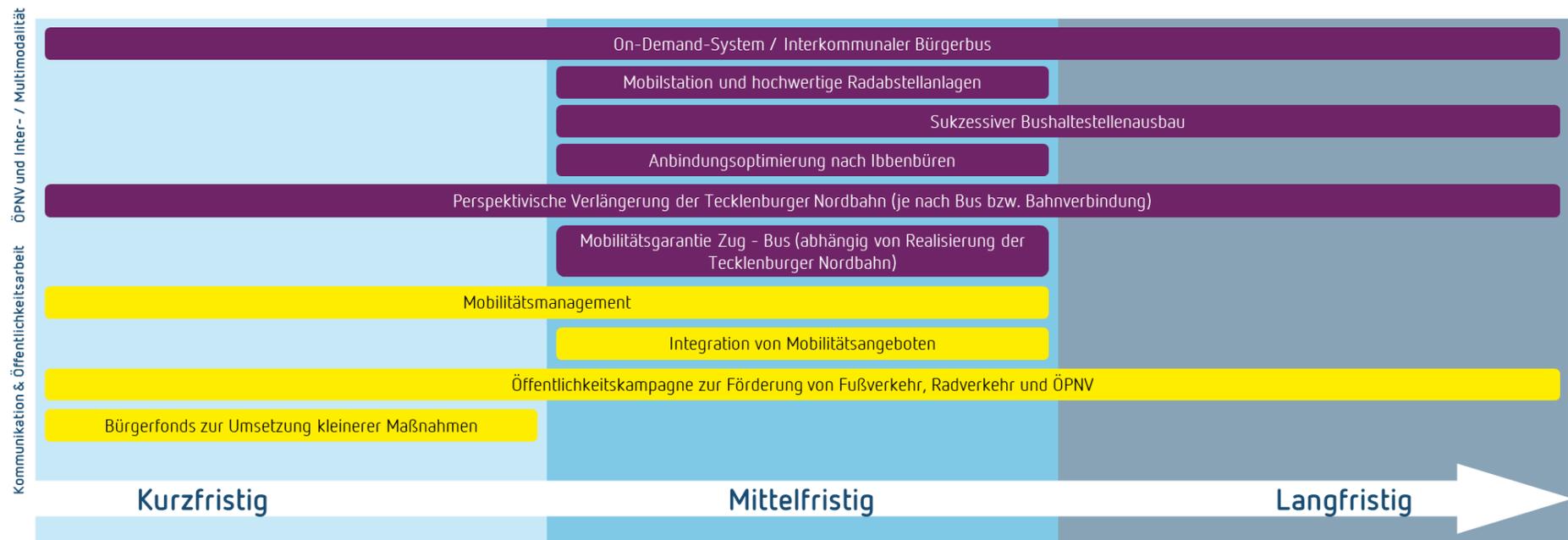


Tabelle 10: Mögliche Quick-Wins

Zuordnung zu folgender Maßnahme	Beschreibung möglicher Quick-Win
A2 Entwicklung von Hauptfußwegeverbindungen	Ca. fünf Orte mit Sitz- oder Spielmöglichkeiten an Hauptfußwegeverbindungen ausstatten, an Stellen wo zu große Distanzen zwischen entsprechenden Elementen bestehen.
A3 Umbau und Ausbau von Querungsmöglichkeiten	Markierung und ggf. Hinweisschilder an 1-3 Querungsstellen mit besonderem Aufwertungsbedarf.
A4 Aufwertung zentraler Aufenthaltsqualität	Umgestaltung im Rahmen eines Verkehrsversuchs und Ausstattung mit temporären Sitz-, Spiel- oder Begrünungselementen bspw. durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW.
B3 Ausbau und Erneuerung von Radabstellanlagen	Einrichtung von Radanlehnbügel an ein bis zwei Zugangspunkten zum Ortskern.
B5 Fahrradservicestation oder mobile Fahrradwerkstatt	Einrichtung einer Fahrradservicestation an einem zentralen Ort oder Mobilpunkt an einer Achse des Radverkehrsnetzes.
C4 Gestaltung von Ortseingangssituationen	Informelle Hinweisschilder (z.B. ‚Willkommen in ...‘ und Bepflanzungen an einem Ortseingang
C5 Verkehrsordnung im Schulumfeld	Einrichtung von Bring- und Holzonen für einen Schul- oder ggf. Kita-Standort und Implementierung jährlicher Information an Schulen (falls noch nicht gegeben)
D2 Mobilstationen und hochwertige Radabstellanlagen	Die Einrichtung von 2-3 Mitfahrerbanken in kleineren Ortsteilen ist ein erster Schritt der Förderung intermodaler Verknüpfungspunkte
D6 Mobilitätsgarantie Zug – Bus	Bewerbung der bestehenden Mobilitätsgarantie Bus – Bus über kommunale Kanäle in Abstimmung mit RVM
E4 Bürgerfonds zur Umsetzung kleinerer Maßnahmen	Digitale Sammlung von Maßnahmen durch die Bürgerschaft, die maximal ca. 2.500€ kosten. Abstimmung der Bürgerschaft und Umsetzung der drei Maßnahmen mit den meisten Stimmen. Umsetzbar über Beteiligungstool oder auch vereinfacht über Social-Media-Kanäle der Stadt. Eine Filterung der Stadt zu Vorschlägen sollte erfolgen, um nur realistische Vorschläge zur Wahl zu stellen.