energielenker
Für Klima und Zukunft

MOBILITÄTS-ENTWICKLUNGSPLAN

STADT DORSTEN

-

ANLAGE 1 / KATALOG OPERATIVER ZIELE

Juli 2024

Stadt Dorsten

Dieses Projekt wurde unter Zusammenarbeit der Stadt Dorsten und der energielenker projects GmbH durchgeführt.

Auftraggeberin	**Auftragnehmerin**
Stadt Dorsten	Energielenker projects GmbH
Halterner Straße 5	Hüttruper Heide 90
46284 Dorsten	48268 Greven
Tel.: +49 2362 66-4951	Tel.: +49 2571 588 66 10
Ansprechpartner: Hr. Schweigart	Ansprechpartner: Hr. Töns

Lesehinweis

Im vorliegenden Katalog wird sowohl die geschlechtsneutrale Personenbezeichnung als auch die gendergerechte mit einem Unterstrich als Platzhalter verwendet, um alle Menschen unabhängig von ihrem Geschlecht anzusprechen.

INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS VI

TABELLENVERZEICHNIS VI

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS VII

1 EINLEITUNG 1

1.1 DEFINITION STRATEGISCHE ZIELE 1

1.2 DEFINITION OPERATIVE ZIELE 5

2 KATALOG OPERATIVER ZIELE 7

2.1 ERLÄUTERUNG DER PRIORISIERUNG DER OPERATIVEN ZIELE 10

2.2 ANPASSUNG STÄDTISCHER PLANUNGSPROZESSE IM KONTEXT DER MOBILITÄTSWENDE 15

2.3 MEHR UND BESSERER FUß- & RADVERKEHR 23

2.4 VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN 41

2.5 FLEXIBILISIERUNG VON MOBILITÄT DURCH FÖRDERUNG INTERMODALEN MOBILITÄTSVERHALTENS 47

2.6 ANPASSUNGEN DES MOTORISIERTEN VERKEHRS ZUGUNSTEN EINER NACHHALTIGEN MOBILITÄTSENTWICKLUNG IN DORSTEN 51

2.7 MOBILITÄT ALS GEMEINSCHAFTSAUFGABE IN DER STADTGESELLSCHAFT DORSTEN 61

3 ZUSAMMENFASSUNG / UMSETZUNGSHORIZONTE 73

4 QUELLENVERZEICHNIS 77

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Strategische und operative Ziele 1
Abbildung 2: Strategische Ziele des MEP 2
Abbildung 3: Strategische Leitziele in Handlungsfeld 1 2
Abbildung 4: Strategische Leitziele in Handlungsfeld 2 3
Abbildung 5: Strategische Leitziele in Handlungsfeld 3 3
Abbildung 6: Strategische Leitziele in Handlungsfeld 4 4
Abbildung 7: Strategische Leitziele in Handlungsfeld 5 4
Abbildung 8: Strategische Leitziele in Handlungsfeld 6 5
Abbildung 9: Zeithorizonte der Umsetzung 74

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht und Grundlage 8
Tabelle 2: Bewertungsschemata operative Ziele 10
Tabelle 3: Beispielrechnung Priorisierung der operativen Ziele 12
Tabelle 4: Priorisierungsschlüssel 13
Tabelle 5: Gesamtübersicht der operativen Ziele im Handlungsfeld: Anpassung städtischer Planungsprozesse im Kontext der Mobilitätswende 15
Tabelle 6: Gesamtübersicht der operativen Ziele im Handlungsfeld: Mehr und besserer Fuß- & Radverkehr 23
Tabelle 7: Gesamtübersicht der operativen Ziele im Handlungsfeld: Verbesserung der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln 41
Tabelle 8: Operatives Ziel im Handlungsfeld: Flexibilisierung von Mobilität durch Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens 47
Tabelle 9: Gesamtübersicht der operativen Ziele im Handlungsfeld: Anpassung des motorisierten Verkehrs zugunsten einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Dorsten 51
Tabelle 10: Gesamtübersicht der operativen Ziele im Handlungsfeld: Anpassung des motorisierten Verkehrs zugunsten einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Dorsten 61
Tabelle 11: Zusammenfassung der Priorisierung der operativen Ziele 73
Tabelle 12: Empfehlungen zur zeitlichen Umsetzung der operativen Ziele – Differenziert je Handlungsfeld 76

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A	Autobahn
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club
B	Bundesstraße
BauO NRW	Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen
Bf.	Bahnhof
BÜ	Bahnübergang
E-Klima	Empfehlungen zur Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FöRi-Nah	Förderrichtlinie Nahmobilität
HBS	Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015
HHB	Haushaltsbefragung (= Mobilitätsbefragung Dorsten 2021)
K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
L	Landesstraße
LSA	Lichtsignalanlage (= Ampel)
MEP	Mobilitätsentwicklungsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NE	Nachtexpress
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park + Ride
QSV D	Qualitätsstufe D nach HBS 2015
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlage
SB	Schnellbus
Stk.	Stück
StVO	Straßenverkehrsordnung
VZ	Verkehrszeichen

1 EINLEITUNG

Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) für die Stadt Dorsten sind Mobilitätsentwicklungsziele definiert worden. Die Erarbeitung und Formulierung der verschiedenen Zielsetzungen beruht sowohl auf der Bestandsanalyse als auch auf den zahlreichen Beteiligungsformaten, welche im Rahmen der Strategieerstellung mit verschiedenen Beteiligten durchgeführt worden sind. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und der verschiedenen Beteiligungsformate sowie eine detaillierte Erläuterung des Gesamtprozesses sind im Endbericht 2023 enthalten.

Hinsichtlich der Mobilitätsentwicklungsziele ist zwischen strategischen Zielen und operativen Zielen zu differenzieren (vgl. Abbildung 1). Während die strategischen Ziele darstellen, wie sich die Mobilität in Dorsten in Zukunft entwickeln soll, stellen die operativen Ziele konkrete (Teil-) Maßnahmen dar, welche zur Erreichung des skizzierten Zukunftsbildes beitragen sollen.

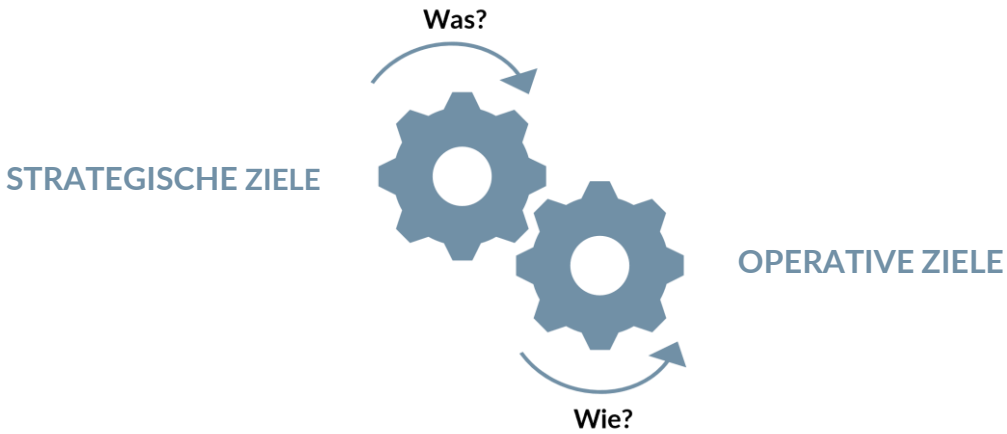


Abbildung 1: Strategische und operative Ziele
[Eigene Darstellung]

1.1 DEFINITION STRATEGISCHE ZIELE

Strategische Ziele sind dabei übergeordnete Entwicklungsziele, welche die grundsätzliche Zielvision der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in Dorsten vorgeben. Dabei wird vor allem die Fragestellung nach dem „was“, also was soll in Dorsten hinsichtlich nachhaltiger Mobilität erreicht werden, beantwortet.

Im Ergebnis sind verschiedene strategische Ziele entwickelt worden, welche sich insgesamt sechs übergeordneten **Handlungsfeldern** zuordnen lassen (vgl. Abbildung 2). Die strategischen Ziele sind sowohl in einem zielgruppenspezifischen Workshop mit Vertreter_innen der Lokalpolitik diskutiert wurden, als auch einstimmig durch den Umwelt- und Planungsausschuss der Stadt Dorsten (Nr. 093/23) beschlossen wurden.

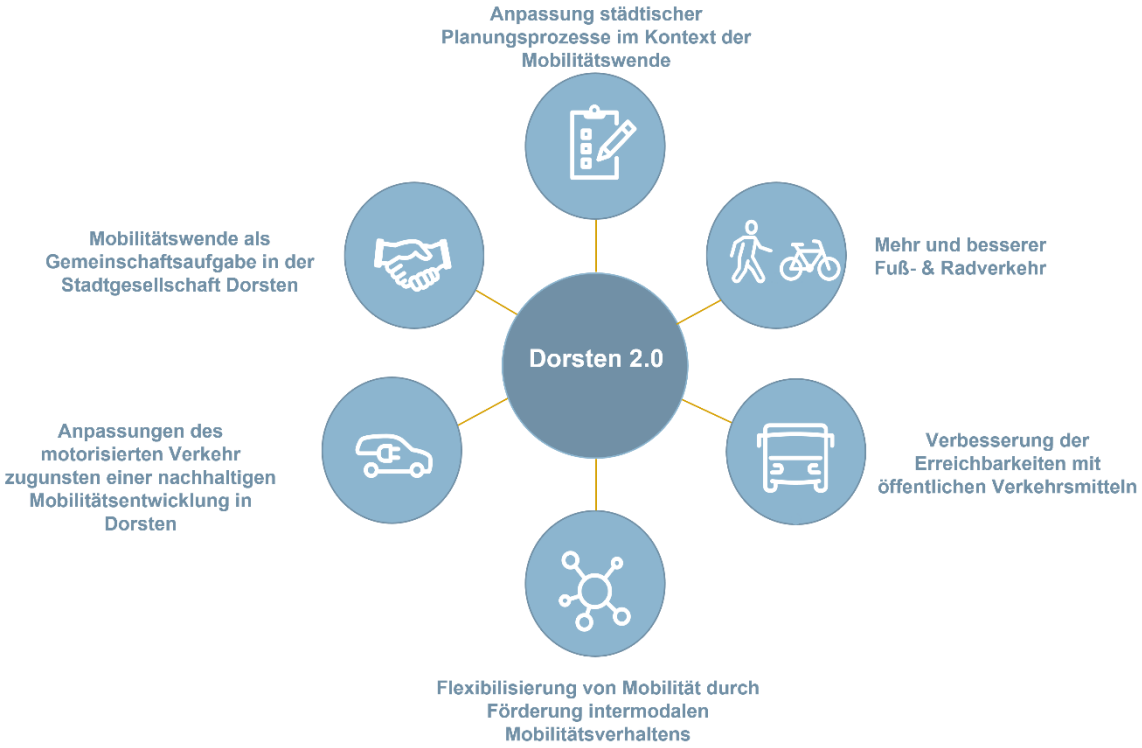


Abbildung 2: Strategische Ziele des MEP
[Eigene Darstellung]

Handlungsfeld 1: Anpassung städtischer Planungsprozesse im Kontext der Mobilitätswende

Die Planungen von Mobilität im städtischen Kontext sind vielerorts sehr stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Dies spiegelt sich u. a. in der Flächenaufteilung und -verfügbarkeit wider. Im Kontext einer vermehrt nachhaltigen Planung und Gestaltung der Mobilität in der Stadt Dorsten ist ein Überdenken dieser Planungspraxis unerlässlich.

Im Rahmen dessen sind folgende strategische Leitziele entwickelt worden, welche es bei der Anpassung städtischer Planungsprozesse zukünftig zu berücksichtigen gilt:

- Ausrichtung der zukünftigen Mobilitätsplanung nach den tatsächlichen Bedarfen
- Förderung einer gerechten Flächenverteilung von Verkehrsräumen zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Verstärkte Berücksichtigung der Verkehrssicherheit in der zukünftigen Verkehrsplanung zur Senkung der Verkehrsunfälle

Abbildung 3: Strategische Leitziele in Handlungsfeld 1
[Eigene Darstellung]

Handlungsfeld 2: Mehr und besserer Fuß- und Radverkehr

Die Förderung und Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs in der Stadt Dorsten soll die Anteile des nicht-motorisierten Verkehrs am Verkehrsaufkommen nachhaltig erhöhen, sodass Wege, die heutzutage mit dem motorisierten Verkehr zurückgelegt werden, auf eine gesundheitsfördernde und umweltschonende Alternative verlagert werden können.

Für die Stadt Dorsten, die in den südlichen Stadtteilen urbane Strukturen aufweist, kann eine Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr eine erhöhte Nutzung der nicht-motorisierten Verkehrsträger bewirken.

Zur Erreichung von mehr und besserem Fuß- und Radverkehr sind folgende Zielvisionen definiert worden:

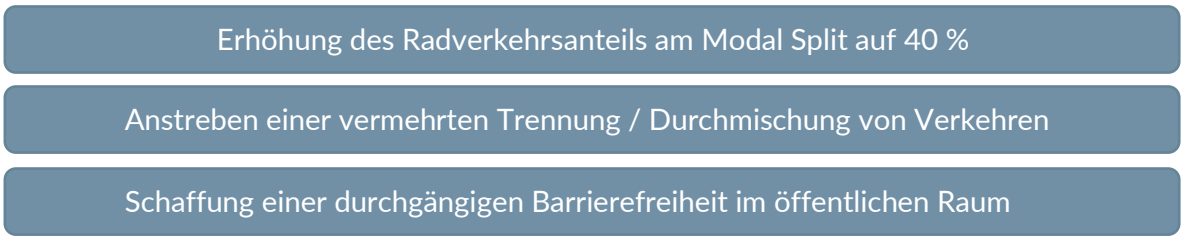


Abbildung 4: Strategische Leitziele in Handlungsfeld 2
[Eigene Darstellung]

Handlungsfeld 3: Verbesserung der Erreichbarkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Neben dem Fuß- und Radverkehr umfassen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds weiterhin den öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr wurde auch in verschiedenen Beteiligungsformaten intensiv diskutiert. Grundsätzlich können sich viele Bürger_innen eine vermehrte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vorstellen – dazu trägt auch das Deutschlandticket weiter bei.

Sowohl die Beteiligungsveranstaltungen als auch die Bestandsanalyse haben jedoch verdeutlicht, dass die Stadtteile Dorstens mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr unterschiedlich angebunden sind und dass oftmals deutlich länge Reisezeiten gegenüber dem eigenen Pkw in Kauf genommen werden müssen. Vor diesem Hintergrund ist zukünftig eine grundsätzliche Verbesserung der Erreichbarkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzustreben:

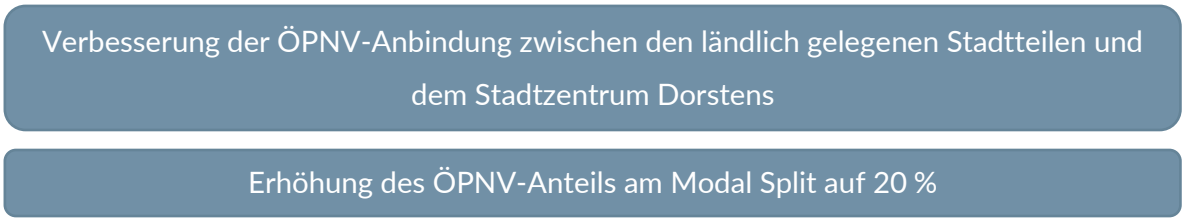


Abbildung 5: Strategische Leitziele in Handlungsfeld 3
[Eigene Darstellung]

Handlungsfeld 4: Flexibilisierung von Mobilität durch Förderung intermodalen Verkehrsverhaltens

Gesellschaftliche Veränderungsprozesse vollziehen sich kontinuierlich. So ist beispielsweise der demografische Wandel einer der herausforderndsten Veränderungsprozesse für Kommunen in Deutschland. Gleichzeitig haben die Digitalisierung und sonstige technische Entwicklungen dazu beigetragen, dass Flexibilität zunehmend in aller Munde ist. Auch im Kontext von Mobilität wird Flexibilität immer wichtiger und für die Wahl des Verkehrsmittels entscheidend.

Mit Blick auf eine angestrebte Verkehrswende ist eine Reduktion der Umweltbelastung durch den Verkehr unumgänglich. Vorteilhaft sind hier der Fuß- und Radverkehr sowie die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Vermehrte Flexibilität in der Mobilität zeigt sich darin, dass immer mehr Menschen unterschiedliche Verkehrsmittel an unterschiedlichen Tagen nutzen oder sogar verschiedene Verkehrsmittel für einen Weg kombinieren. Mobilität muss zukünftig flexibler denn je sein und dazu bedarf es Entwicklungen:

Ermöglichen einer durchgängigen Verkehrsmittelwahl durch die Bereitstellung von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten an Umstiegspunkten

Verbesserung der Kommunikation zwischen einzelnen Verkehrsträgern sowie verbesserte Anpassung der Angebote aneinander

Abbildung 6: Strategische Leitziele in Handlungsfeld 4
[Eigene Darstellung]

Handlungsfeld 5: Anpassungen des Motorisierten Verkehrs zugunsten einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Dorsten

Der Motorisierte Verkehr ist aktuell der dominanteste Verkehrsträger in Dorsten. So werden 60 % aller Wege mit einem Pkw zurückgelegt. Eine Vielzahl dieser Pkw ist nach wie vor fossil betrieben. Hieraus resultieren verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen. Diese können durch Umstellung auf umweltfreundliche Antriebsformen und die Verringerung von motorisiertem Individualverkehr als solcher reduziert werden.

Insbesondere in peripheren Bereichen stellt der motorisierte Individualverkehr oftmals das einzig nutzbare Mobilitätsangebot dar. Langfristig sollen Maßnahmen in den zuvor genannten Handlungsfeldern dazu beitragen, dass die Abhängigkeit vom eigenen Pkw verringert wird und gleichzeitig soll durch die Bereitstellung notwendiger Infrastrukturen (bspw. Ladeinfrastruktur) die Mobilitätswende begünstigt werden.

Unterstützung der Mobilitätswende durch Förderung alternativer Antriebsformen / Bereitstellung notwendiger Infrastrukturen

Abbildung 7: Strategische Leitziele in Handlungsfeld 5
[Eigene Darstellung]

Handlungsfeld 6: Mobilitätswende als Gemeinschaftsaufgabe der Stadtgesellschaft Dorsten

Die Mobilitätswende erfordert ein Umdenken und die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger dazu das eigenen Mobilitätsverhalten zu hinterfragen und langfristig anzupassen. Die Mobilitätswende ist als Gemeinschaftsaufgabe der Stadtgesellschaft Dorsten anzusehen.

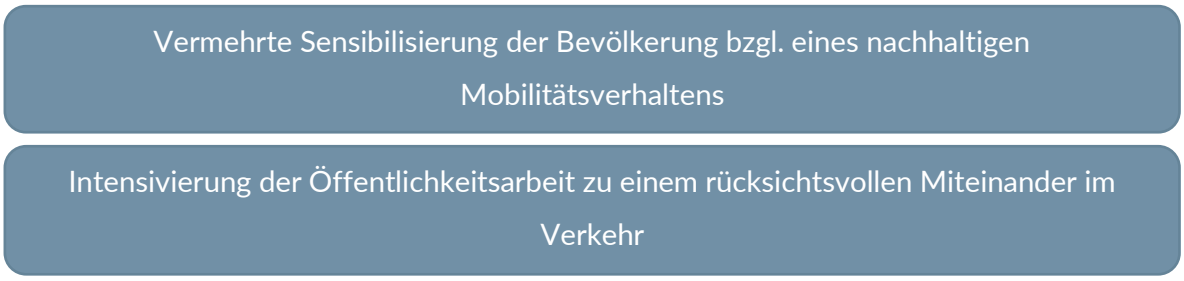


Abbildung 8: Strategische Leitziele in Handlungsfeld 6
[Eigene Darstellung]

1.2 DEFINITION OPERATIVE ZIELE

Anders als die strategischen Ziele, sind die operativen Ziele deutlich konkreter und können als (Teil-) Maßnahmen angesehen werden. Die operativen Ziele dienen dazu, den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt, den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung sowie den Vertreterinnen und Vertretern der Lokalpolitik aufzuzeigen, wie die strategischen Zielsetzungen in den kommenden Jahren erreicht werden können und welche (Teil-) Schritte dazu zu gehen sind.

In Summe sind 22 operative Ziele erarbeitet worden, welche in nachfolgendem Kapitel 2 als Steckbrief je einzelnem Ziel aufbereitet sind.

2 KATALOG OPERATIVER ZIELE

Zur Erreichung der strategischen Zielsetzungen sowie zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität in Dorsten sind 22 operative Zielsetzungen definiert worden.

Nr.	Titel des operativen Ziels	Grundlage
AP1	Erarbeitung eines Grundsatzentscheids zur vermehrten Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehrsbelangen in der Mobilitätsplanung	▸ Stadtteilworkshops ▸ Verwaltungsworkshop
AP2	Überprüfung und Anpassung der Verkehrssteuerung & -lenkung	▸ Workshop Vereine/Verbände
AP3	Durchführung / Umsetzung von innovativen (stadtteilspezifischen) Modellprojekten	▸ Online-Karte
FR1	Schaffung und Unterhaltung eines sicheren und schnellen Radwegenetzes zwischen den Stadtteilen	▸ Politikworkshop ▸ Stadtteilworkshops ▸ Online-Karte ▸ Bestandsanalyse
FR2	Schaffung von sicheren, schnellen und teilweise bevorrechtigten Radwegen auf der Nord-Süd Achse	▸ Stadtteilworkshops ▸ Online-Karte
FR3	Errichtung von sicheren und adäquaten Fahrradabstellanlagen an relevanten Stellen und öffentlichen Einrichtungen in der Stadt Dorsten	▸ Politikworkshop ▸ Stadtteilworkshops ▸ Workshop Schulen ▸ Online-Karte ▸ Bestandsanalyse
FR4	Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes	▸ Verwaltungsworkshop ▸ Bestandsanalyse
FR5	Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Stadtteilzentren	▸ Politikworkshop ▸ Bestandsanalyse
FR6	Optimierung von Lichtsignalanlagen zugunsten des Fuß- & Radverkehrs an stark frequentierten Stellen / Orten mit dem Ziel der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer	▸ Verwaltungsworkshop ▸ Online-Karte ▸ Bestandsanalyse
FR7	Erarbeitung einer Stellplatzsatzung für Fahrradabstellanlagen	▸ Bestandsanalyse
ÖV1	Verbesserung der Erreichbarkeit von P+R-Plätzen und Pendlerparkplätzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln	▸ Politikworkshop ▸ Online-Karte ▸ Bestandsanalyse
ÖV2	Anbindung von Gewerbestandorten an das ÖPNV-Liniennetz und Berücksichtigung von Arbeitszeiten	▸ Stadtteilworkshops ▸ Workshop Vereine/Verbände
INT1	Konzeption und Einführung von Sharing-Angeboten in der Stadt-Dorsten	▸ Politikworkshop ▸ Stadtteilworkshops ▸ Online-Karte
MV1	Schaffung von ausreichend Parkflächen an intermodalen Verknüpfungspunkten	▸ Online-Karte ▸ Bestandsanalyse
MV2	Neuordnung von straßenbegleitendem Parken in der Altstadt beispielsweise durch Markierung und Bündelung von Parkflächen	▸ Politikworkshop ▸ Stadtteilworkshops ▸ Bestandsanalyse
MV3	Erarbeitung einer Stellplatzsatzung für Pkw mit spezifischen Stellplatzschlüsseln je Stadtteil	▸ Bestandsanalyse

MV4	Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet an relevanten Stellen und öffentlichen Einrichtungen	▸ Stadtteilworkshops ▸ Verwaltungsworkshop ▸ Online-Karte ▸ Bestandsanalyse
GA1	Etablierung eines städtischen Mobilitätsmanagements zur Vernetzung der verkehrsrelevanten Akteure	▸ Stadtteilworkshops ▸ Workshop Vereine/Verbände
GA2	(Kindgerechte) Überarbeitung der Schulwegpläne im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements	▸ Stadtteilworkshops ▸ Workshop Schulen
GA3	Erarbeitung eines stadtweiten Konzeptes zur Einführung von „Schulstraßen“ und Durchführung von Modellversuchen	▸ Workshop Schulen ▸ Bestandsanalyse
GA4	Überprüfung und Schaffung von Elternhaltestellen an allen Grundschulstandorten in der Stadt Dorsten	▸ Workshop Schulen ▸ Bestandsanalyse
GA5	Erarbeitung eines regionalen / lokalen Pendlerportals für Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dorsten	▸ Politikworkshop ▸ Stadtteilworkshops

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht und Grundlage
[Eigene Darstellung]

Nachfolgend werden alle operativen Ziele weiterführend beschrieben und bewertet. Jedes Ziel wird dabei in Form eines Steckbriefes dargestellt, der einheitlich folgenden Aufbau vorweist:

Titel des operativen Ziels	Nr.
HANDLUNGSFELD	Anpassung von Planungsprozessen
ZIELGRUPPE(N)	Angesprochene Zielgruppe
EINFÜHRUNG	Zeitpunkt der Einführung des Ziels
POTENZIAL	Potenzieller direkter und indirekter Nutzen des operativen Ziels
PRIORISIERUNG	Einstufung Priorisierung

Ausgangssituation

- Beschreibung der derzeitigen Situation / des Handlungsbedarfs
- Herleitung des Handlungsbedarfs aus Bestandsanalyse und Partizipationsprozess

Beschreibung / Inhalt

- Inhaltliche Kurzbeschreibung des operativen Ziels

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

- Konkretisierung des operativen Ziels
- Konkreter Raumbezug / Teilmaßnahmen

Initiator
- Nennung des hauptverantwortlichen Initiators

Akteure
- Nennung der verantwortlichen Akteure

Kosten
- Abschätzung der Umsetzungskosten

Personalaufwand
- Einschätzung zum Personalaufwand für die Umsetzung des Ziels

Umsetzungshorizont

2024				2025				2026				2027				2028				2029				2030			
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

Meilensteine
- Nennung von Meilensteinen für die Umsetzung des Ziels

Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten
- Nennung von Möglichkeiten der Finanzierung und bestehende Fördermöglichkeiten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG
Umsetzbarkeit
Priorisierung Politik
Auswirkungen

Priorisierung
- Abschließende Priorisierung der Maßnahme / Querschnitt der Bewertungen

2.1 ERLÄUTERUNG DER PRIORISIERUNG DER OPERATIVEN ZIELE

Um eine Aussage darüber treffen zu können, welche operativen Ziele bevorzugt umgesetzt werden sollen, werden diese untereinander priorisiert. Diese Priorisierung basiert auf einer Zusammenfassung der einzelnen Bewertungen. Je Bewertungskriterium können jeweils maximal fünf Bewertungspunkte erreicht werden. Die Höchstpunktzahl wird dabei immer für die vorteilhafteste Bewertung vergeben. Im Rahmen der abschließenden Priorisierung werden die Bewertungspunkte je operativem Ziel addiert.

Es erfolgt eine Priorisierung der operativen Ziele anhand folgender Bewertungskriterien, die anschließend erläutert werden:

- **Umsetzbarkeit**
- **Priorisierung Politik**
- **Auswirkung auf die nachhaltige Mobilität (2-fach)**

Bewertungsschema					
	Sehr gering	**Gering**	**Mittel**	**Hoch**	**Sehr hoch**
Umsetzbarkeit	1/5	2/5	3/5	4/5	5/5
Priorisierung Politik	1/5	2/5	3/5	4/5	5/5
Auswirkung auf die nachhaltige Mobilität (2-fach)	1/5	2/5	3/5	4/5	5/5

Priorisierung					
	Sehr gering	**Gering**	**Mittel**	**Hoch**	**Sehr hoch**
Summe der Punkte	4 – 7	8 – 10	11 – 13	14 – 16	17 – 20

Tabelle 2: Bewertungsschemata operative Ziele
[Eigene Darstellung]

Umsetzbarkeit

Für die Bewertung dieses Kriteriums werden die mit der Maßnahmenumsetzung einhergehenden Rahmenbedingungen (bspw. Grundstückserwerb, Möglichkeit zur Einflussnahme der Stadt Dorsten, Anzahl zu beteiligender externer Akteur*innen etc.) subjektiv bewertet. Je mehr begleitende Rahmenbedingungen die Umsetzung eines operativen Ziels möglicherweise negativ beeinflussen, desto geringer wird die Umsetzbarkeit bewertet. Insgesamt werden die operativen Ziele in dieser Vorgehensweise wie folgt bewertet:

1 Punkt	Sehr geringe Umsetzbarkeit
2 Punktet	Geringe Umsetzbarkeit
3 Punkte	Mittlere Umsetzbarkeit
4 Punkte	Hohe Umsetzbarkeit
5 Punkte	Sehr hohe Umsetzbarkeit

Priorisierung Politik

Am 24.11.2022 fand ein Workshop mit Vertreter_innen der Lokalpolitik statt. Im Rahmen dieses Termins wurden die operativen Ziele durch Mitarbeitende der energielenker vorgestellt und anschließend mit den Anwesenden diskutiert sowie teilweise angepasst. Zum Abschluss der Veranstaltung konnten die Anwesenden mittels Klebepunkten die operativen Ziele priorisieren.

Anschließend wurden die vergebenen Punkte mit der Anzahl an Zielen insgesamt verschnitten. Im Ergebnis liegt somit ein Koeffizient vor. Sechs Punkte für die Maßnahme „Schaffung eines sicheren und schnellen Radwegenetzes zwischen den Stadtteilen sowie in Richtung der Nachbarkommunen“ entsprechen beispielsweise 17,14 % aller vergebenen Punkte. Entsprechend des nachfolgenden Bewertungsschemas sind für die abschließende Priorisierung ein bis fünf Punkte je Maßnahme vergeben worden.

1 Punkt	0,00 %	Sehr geringe Priorisierung durch Politik
2 Punkte	0,01-2,86 %	Geringe Priorisierung durch Politik
3 Punkte	2,87-5,71 %	Mittlere Priorisierung durch Politik
4 Punkte	5,72-11,43 %	Hohe Priorisierung durch Politik
5 Punkte	> 11,43 %	Hohe Priorisierung durch Politik

Auswirkung auf nachhaltige Mobilität

Zur Bewertung dieses Kriteriums werden die Maßnahmen in Summe gegenübergestellt und hinsichtlich ihrer potenziellen Auswirkungen auf die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität subjektiv bewertet. Dabei werden mögliche Auswirkungen einer Maßnahme bezüglich der Aspekte **vermeiden, verlagern** und **verbessern** berücksichtigt.

Darüber hinaus werden der potenzielle Personenkreis, dem eine Maßnahme zugutekommen würde, sowie potenzielle Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelnutzung der Bürgerinnen und Bürger Dorstens ebenfalls berücksichtigt. Die operativen Ziele sollen langfristig einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität in Dorsten bewirken, sodass das Bewertungskriterium „Auswirkungen auf nachhaltige Mobilität“ 2-fach gewertet wird. Insgesamt werden die operativen Ziele in dieser Vorgehensweise wie folgt bewertet:

1 Punkt	Sehr geringe Auswirkung auf die nachhaltige Mobilität
2 Punktet	Geringe Auswirkung auf die nachhaltige Mobilität
3 Punkte	Mittlere Auswirkung auf die nachhaltige Mobilität
4 Punkte	Hohe Auswirkung auf die nachhaltige Mobilität
5 Punkte	Sehr hohe Auswirkung auf die nachhaltige Mobilität

Beispielrechnung für eine mittlere Priorisierung:

Bewertungsschema			
Umsetzbarkeit	4 Punkte	1x	4 Punkte
Priorisierung Politik	3 Punkte	1x	3 Punkte
Auswirkung auf nachhaltige die Mobilität	4 Punkte	2x	8 Punkte
			15 Punkte

Tabelle 3: Beispielrechnung Priorisierung der operativen Ziele [Eigene Darstellung]

Die Summe der Bewertungspunkte kann mit Hilfe des nachfolgenden Priorisierungsschlüssel umgerechnet werden:

Priorisierung		
4 – 7 Punkte	**Sehr gering**	Geringer Erfolgs-Faktor → langfristige Umsetzung empfohlen
8 – 10 Punkte	**Gering**	Eher geringer Erfolgs-Faktor → mittel- / langfristige Umsetzung empfohlen
11 – 13 Punkte	**Mittel**	Mittlerer Erfolgs-Faktor → mittelfristige Umsetzung empfohlen
14 – 16 Punkte	**Hoch**	Eher hoher Erfolgs-Faktor → kurz- / mittelfristige Umsetzung empfohlen
17 – 20 Punkte	**Sehr hoch**	Hoher Erfolgs-Faktor → kurzfristige Umsetzung empfohlen

Tabelle 4: Priorisierungsschlüssel
[eigene Darstellung]

Umsetzungshorizont

Für alle operativen Ziele ist ein potenzieller Umsetzungshorizont definiert worden. Dieser beruht insbesondere auf der Priorisierung der einzelnen Ziele.

Ausgehend von einigen Zielen sind bereits sehr kurzfristig erste Erfolge zu erwarten (u. a. Stellplatzsatzung für Fahrradabstellanlagen, Schulwegeplanung oder Parken in der Altstadt). Hinsichtlich der Umsetzung der verschiedenen Ziele ist jedoch zu beachten, dass diese teilweise nicht direkt bzw. alleinig von der Stadt Dorsten umgesetzt werden können.

2.2 ANPASSUNG STÄDTISCHER PLANUNGSPROZESSE IM KONTEXT DER MOBILITÄTSWENDE

Die Themen einer nachhaltigen Mobilität müssen vermehrt Berücksichtigung in städtischen Bau- und Planungsmaßnahmen finden. Dazu sind Planungsprozesse (teilweise) von Grund auf neu zu denken und anzuwenden. Durch eine kontinuierliche Überprüfung und Anpassung von städtischen Planungsprozessen kann flexibel auf gegenwärtige Veränderungen des Mobilitätsgeschehens und in der Gesellschaft reagiert werden. Folgende strategische Ziele werden in diesem Handlungsfeld formuliert:

- **Ausrichtung der zukünftigen Mobilitätsplanung nach den tatsächlichen Bedarfen**
- **Förderung einer gerechten Flächenverteilung von Verkehrsräumen zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes**
- **Verstärkte Berücksichtigung der Verkehrssicherheit in der zukünftigen Verkehrsplanung zur Senkung der Verkehrsunfälle**

Nr.	Titel
AP1	Erarbeitung eines Grundsatzentscheids zur vermehrten Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehrsbelangen in der Mobilitätsplanung
AP2	Überprüfung und Anpassung der Verkehrssteuerung & -lenkung
AP3	Durchführung / Umsetzung von innovativen (stadtteilspezifischen) Modellprojekten

Tabelle 5: Gesamtübersicht der operativen Ziele im Handlungsfeld: Anpassung städtischer Planungsprozesse im Kontext der Mobilitätswende

Erarbeitung eines Grundsatzentscheids zur vermehrten Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehrsbelangen in der Mobilitätsplanung	**AP1**
HANDLUNGSFELD	Anpassung von Planungsprozessen
ZIELGRUPPE(N)	Zu Fuß Gehende; Radfahrende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Direkter Nutzen zur Stärkung und Förderung des Fuß- und Radverkehrs
PRIORISIERUNG	Sehr hoch (5/5)

Ausgangssituation

Der Motorisierte Individualverkehr ist mit einem Anteil von 60 % am Gesamtverkehrsaufkommen der mit Abstand dominierende Verkehrsträger in der Stadt Dorsten (vgl. HHB Dorsten 2021). Diese – nicht nur für Dorsten typische - Dominanz ist nicht zufälliger Natur, sondern eine Folge der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung hin zu mehr Individualverkehr, der seitens Planung und Politik Rechnung getragen werden musste und wurde: Der private Pkw gehörte lange Zeit zum Symbol des bundesdeutschen Wohlstands und dominierte deshalb das Planungsideal von Politik und Verwaltung einer autogerechten Stadt. Die Konsequenz dessen ist, dass sich die Gestalt vieler Städte in den vergangenen Jahren den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs entsprechend entwickelt hat.

Eine ähnliche Entwicklung ist auch in Dorsten zu erkennen. So ist das verkehrliche Geschehen und auch die Stadtgestalt wesentlich von den Hauptverkehrsstraßen (u. a. Marler Str., Kirchhellener Allee, Borkener Str. etc.) geprägt. Diese folgen in der Regel historischen Wegen und wurden entsprechend dem zunehmenden Bedarf infolge von Bevölkerungs- und Wohlstandswachstum immer wieder ausgebaut.

Die Ressource Raum ist durch vorhandene Bebauung sowie natürliche Barrieren (bspw. Lippe und Wesel-Datteln-Kanal) sehr eingeschränkt vorhanden. Verschiedene Verkehrsträger stellen daher vermehrt Ansprüche an diese begrenzte Ressource. Während die Großteile des Raums lange Zeit dem motorisierten Verkehr zugeschrieben wurden und größtenteils noch zugeschrieben sind, fordern nun auch der Fuß- und Radverkehr mehr Flächen für sich ein. Hierbei ist auch die Thematik der Flächengerechtigkeit zu berücksichtigen: Während ein Pkw durchschnittlich 28 m^2 je Person beansprucht, sind es beim Radverkehr lediglich 7,5 m^2/Person und beim Fußverkehr nur 0,8 m^2/Person.

Beschreibung / Inhalt

Sichere und komfortable Fuß- und Radwege sind eine Grundvoraussetzung einer zukünftig vermehrten Nutzung dieser Verkehrsmittel für die alltäglichen Wege. Gleiches gilt für eine barrierefreie Gestaltung öffentlicher Räume sowie für ausreichende, zeitgemäße und sichere Fahrradabstellanlagen.

Eine umfangreiche Um- und Neugestaltung des über Jahre gewachsenen Straßenraums samt Nebenanlagen ist kurzfristig nicht umsetzbar. In kurzer Zeit ist jedoch möglich, dass bei allen zukünftigen Planungsprozessen die Belange des Fuß- und Radverkehrs vermehrt und möglichst gleichberechtigt mit den Belangen des motorisierten Verkehrs gemeinsam berücksichtigt werden.

Dies erfordert eine wegweisende Abkehr von der autogerechten Planung und auch einen Grundsatzentscheid dazu, dass die Rad- und Fußverkehrsbelange in zukünftigen Planungen frühzeitig und möglichst gleichberechtigt berücksichtigt werden.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Eine praktikable Umsetzung stellt bspw. ein politisch befürwortetet und legitimierter Planungsleitfaden für die kommunale Bauleitplanung und eine entsprechende Verankerung zur Mitberücksichtigung fuß- und radverkehrsspezifischer Belange dar.

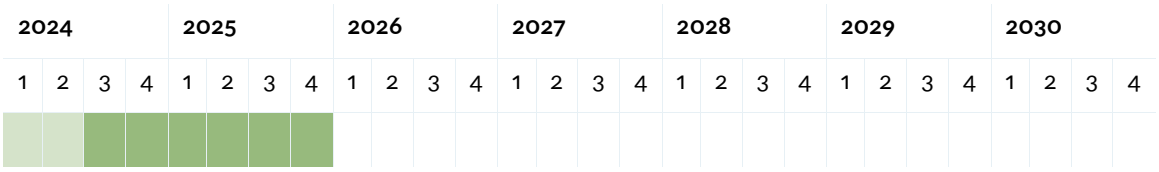
Initiator
- Stadt Dorsten

Akteure
- Kommunalpolitik
- Vereine & Verbände

Kosten
- Personalkosten für die Erarbeitung des Grundsatzentscheids

Personalaufwand
- Dauerhaft betroffene Ämter: 17, 32, 61, 63, 66
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 01, 03, 20

Umsetzungshorizont



Meilensteine
- Entscheidung zur Umsetzung der Maßnahme
- Erarbeitung eines Planungsleitfadens o.ä.
- Beschlussvorlage & Beschlussfassung

Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten

Ein Grundsatzentscheid zur vermehrten Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehrsbelangen in der Mobilitätsplanung hat keine Kostenauswirkungen.

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung Politik	Hoch (4/5)
Auswirkungen	Hoch (4/5)
Priorisierung	Sehr hoch (5/5)

Überprüfung und Anpassung der Verkehrssteuerung & -lenkung	AP2
HANDLUNGSFELD	Anpassung von Planungsprozessen
ZIELGRUPPE(N)	Pkw-Fahrende; Zu Fuß Gehende; Radfahrende
EINFÜHRUNG	Mittelfristig (3-5 Jahre)
POTENZIAL	▸ Direkter Nutzen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang von Hauptverkehrsstraßen ▸ Direkter Nutzen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Veränderungen von Ampelschaltungen und Wartezeiten
PRIORISIERUNG	Gering (2/5)

Ausgangssituation

Verkehrsaufkommen

Die Bestandsanalyse und die Auswertung der Verkehrsstärken zeigen, dass die Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Dorsten durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt sind. Während der Hauptverkehrszeiten sowie bei Verkehrsstörungen auf den nahegelegenen Autobahnen wird der Verkehrsfluss immens beeinträchtigt. Die Konsequenz sind Staus und Lärm- sowie Treibhausgasemissionen. Dies hindert auch den Busverkehr am Einhalten der Ab- und Anfahrzeiten.

Verkehrsführung Ost- / West-Achse

Die Bundesstraße 58 verläuft auf einer Ost-West-Achse und verbindet u. a. die jeweils in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Autobahnen A 31 und A 43. Dabei verläuft die B 58 in unmittelbarer Nähe zu den Stadtteilen Wulfen-Barkenberg, Alt-Wulfen und Deuten. Entlang der B 58 sind Verkehrsstärken zwischen 10.000 und 20.000 Kfz pro Tag sowie weiterhin 500-1.000 Schwerlast-Fahrzeuge zu verzeichnen. Das Verkehrsaufkommen wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität sowie die allgemeine Verkehrssicherheit aus.

Wartezeiten an Hauptverkehrsstraßen

An den Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Dorsten herrscht an mancher Stelle ein hohes bis sehr hohes Verkehrsaufkommen, was insbesondere zu den Stoßzeiten zu Staus sowie Lärm- und Treibhausgasemissionen führt. Weiterhin entstehen lange Wartezeiten an Knotenpunkten und Querungsmöglichkeiten für den nicht-motorisierten Verkehr (Fuß- und Radverkehr), sodass die Nutzungsattraktivität sinkt.

FGSV-Empfehlungen zur Klimafolgenanpassung (E Klima)

Da die Überarbeitung von Regelwerken viel Zeit in Anspruch nimmt und meist turnusmäßig erfolgt, hat die FGSV eine Empfehlung (R2-Regelwerk) herausgegeben, mit deren Hilfe bestehende Regelwerke zur Erreichung von Klimaschutzzielen angepasst werden. Neben einer generellen Bevorzugung des Umweltverbundes bei allen Straßenplanungen sind hier auch konkrete Anpassungen des Handbuchs zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) aufgeführt. Demnach ist zukünftig an allen Lichtsignalanlagen eine mindestens ausreichende Qualitätsstufe für den Fuß- und Radverkehr zu erreichen. Dies kann auch zulasten des Kfz-Verkehrs durchgeführt werden, der in diesem Falle auch mit einer schlechteren Qualitätsstufe abgewickelt werden kann, um so weitere Push-Faktoren zur Verlagerung des Verkehrs weg vom MIV zu bieten. Weiterhin sollen überdimensionierte Verkehrsanlagen zurückgebaut werden, um das Angebot zu reduzieren.

Beschreibung / Inhalt

Bei der Anpassung der Verkehrssteuerung und -lenkung sind zwei zentrale Inhalte zu betrachten. Zum einen soll der Verkehr auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen reduziert werden, um Umweltauswirkungen und die schlechte Aufenthaltsqualität entgegenzuwirken.

Dies gilt sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Schwerlastverkehr, der zum Beispiel die Gahlener Straße als Abkürzung zwischen den Autobahnen nutzt.

Zum anderen sind Querungsmöglichkeiten und Kreuzungen für den Fuß- und Radverkehr so zu konzipieren, damit so geringe Wartezeiten wie möglich bestehen und die Verkehrsführung für den nicht-motorisierten Verkehr so komfortabel und sicher wie möglich gestaltet wird.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Um den Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Dorsten zu reduzieren und den Verkehrsfluss zu optimieren, können verschiedene Maßnahmen angewandt werden:

- Verkehrslenkung von ortsfremden Verkehren durch Anpassung des Vorbehaltsnetzes/klassifizierten Straßennetzes auf die für den überörtlichen Verkehr notwendigen Strecken
- Anpassung von Koordinierungen auf den zentralen Achsen im Stadtgebiet (z. B. Borkener Straße – B 224) zur Reduktion von Staus und Emissionen.
- Öffentlichkeitsarbeit für Einwohnende der Stadt Dorsten für einen besseren Verständnisses bezüglich der Nutzung des privaten Pkw

Initiator	▸ Stadt Dorsten
Akteure	▸ Straßenbaulastträger ▸ Stadt Dorsten ▸ Vestische Straßenbahnen GmbH ▸ Betreiber von Navigationssystemen
Kosten	▸ Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten Genauere Kosten sind sehr stark von der jeweiligen Situation und Umsetzungsschwierigkeit der Maßnahme abhängig.
Personalaufwand	▸ Dauerhaft betroffene Ämter: 32, 61, 66 ▸ Zusätzlich zu beteiligende Ämter: -

Umsetzungshorizont

Meilensteine	▸ Entscheidung über die Umsetzung der Teilmaßnahmen ▸ Kontaktaufnahme mit den beteiligten Akteuren ▸ Überprüfung der Umsetzungsmöglichkeiten ▸ Durchführung und Evaluation
Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten	▸ Eigenmittel des zuständigen Baulastträgers / Akteurs

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Gering (2/5)
Priorisierung Politik	Gering (2/5)
Auswirkungen	Mittel (3/5)
Priorisierung	Gering (2/5)

Durchführung / Umsetzung von innovativen (stadtteilspezifischen) Modellprojekten

AP3

HANDLUNGSFELD	Anpassung von Planungsprozessen
ZIELGRUPPE(N)	Zu Fuß Gehende; Radfahrende; Mobilitätseingeschränkte Personen
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Änderung des Mobilitätsverhalten und den Modal Split-Anteil in der Bevölkerung zugunsten des Umweltverbundes
PRIORISIERUNG	Mittel (3/5)

Ausgangssituation

Viele Maßnahmen, die im Rahmen der nachhaltigen Mobilität umgesetzt werden können, stoßen regelmäßig auf Gegenwehr in der Bevölkerung. Bei anderen Maßnahmen ist nicht von Anfang an abzusehen, ob die erwünschte Zielwirkung erreicht wird. In beiden Fällen besteht die Möglichkeit Einzelmaßnahmen als (temporäre) Modellprojekte oder Verkehrsversuche durchzuführen, um die Bevölkerung an eine veränderte Situation zu gewöhnen und zu überprüfen, inwiefern die Maßnahme die erwünschte Wirkung erzielt. Gleichzeitig kann nach einem bestimmten Zeitraum evaluiert werden, ob die Maßnahme die Ziele erreicht und eine Weiterführung des Modellprojektes oder eine finale Umsetzung erfolgreich sein kann.

Beschreibung / Inhalt

Für die Durchführung von (stadtteilspezifischen) Modellprojekten kommen unterschiedliche Projektarten in Frage. Je nachdem, ob die Aufenthaltsqualität erhöht, die Verkehrsflüsse umgelenkt oder die Situation für den Radverkehr verbessert werden soll, können Änderungen mit dem richtigen Modellprojekt temporär umgesetzt werden.

Es empfiehlt sich, die Modellprojekte mindestens 6 bis 12 Monaten laufen zu lassen, da die Bevölkerung sich in der Regel an die veränderte Situation anpassen muss und eine Akzeptanz gegenüber einer (bauliche) Maßnahme erst nach einiger Zeit einsetzt.

Modellprojekte müssen nicht immer baulicher Natur sein. Auch die Einführung von digitalen Modellprojekten ist möglich. So könnte im Rahmen dieser Maßnahme bspw. die Entwicklung / Einführung einer Bonus-App für die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes getestet werden. Sie belohnt die Nutzenden immer dann, wenn diese sich umweltfreundlich fortbewegen. Die gesammelten Punkte können bspw. für einen Kaffee oder ein Busticket eingetauscht werden. Eine solche Bonus-App wird bereits in der Stadt Essen genutzt.

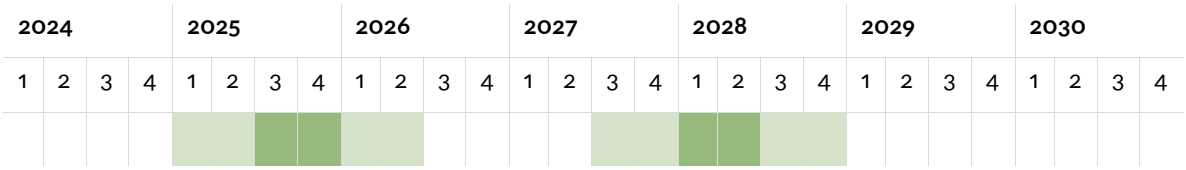
Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Beispiele für Modellprojekte, die in der Stadt Dorsten umgesetzt werden könnten, sind:

- Temporäre Umwidmung von Stellplätzen zugunsten der Aufenthaltsqualität und des Radverkehrs (Grünflächen, Sitz-, Rast- und Spielelemente, Fahrradanlehnbügel)
- Aufstellen von temporären Möbeln zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Temporäre Einrichtung einer Fahrradstraße (z. B. Alter Postweg - Hardt)
- Temporäre Einrichtung einer Schulstraße oder Elternhaltestelle (z. B. Antoniusschule, vgl. GA3)
- Temporäre Einrichtung einer Einbahnstraße (z. B. Westwall – Altstadt, Gerichtsviertel))
- Temporäre Umgestaltung einer Kreuzung zu einem Kreisverkehr
- Temporärer Verkehrsversuch im Gerichtsviertel
- Verkehrsberuhigung auf Anfrage (vgl. Best-Practice-Beispiel Fußverkehr im Endbericht)

Initiator	▸ Stadt Dorsten
Akteure	▸ Zuständiger Straßenbaulastträger ▸ Schulen und Kitas ▸ Zukunftsnetz Mobilität NRW ▸ Bürgerinnen und Bürger
Kosten	Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit ▸ Umwidmung Stellplätze: je nach Umbau ▸ Einrichtung einer Einbahnstraße oder Schulstraße: Beschilderung 400-600€ pro Schild ▸ Einrichtung einer Fahrradstraße: Beschilderung 400-600€ pro Schild, Markierungen 1.000€ pro m² ▸ Einrichtung einer Elternhaltestelle: ca. 1.000€ ▸ Möbel: kostenlos über das Zukunftsnetz NRW zu mieten
Personalaufwand	▸ Dauerhaft betroffene Ämter: - ▸ Zu beteiligende Ämter: 01, 17, 32, 37, 61, 63, 66, ggf. 40,

Umsetzungshorizont



Meilensteine	▸ Auswahl erster Modellprojekte ▸ Überprüfung der Umsetzbarkeit / Standorte ▸ Absprache mit betroffenen Akteuren ▸ Durchführung von Modellprojekten ▸ Evaluation und ggf. dauerhafte Umsetzung / Wiederholung
Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten	▸ Eigenmittel der Stadt Dorsten ▸ Eigenmittel des zuständigen Baulastträgers ▸ Bei der dauerhaften Umsetzung einer Maßnahme können weitere Fördermittel beantragt werden (z. B. Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Hoch (4/5)
Priorisierung Politik	Gering (2/5)
Auswirkungen	Mittel (3/5)
Priorisierung	Mittel (3/5)

2.3 MEHR UND BESSERER FUß- & RADVERKEHR

Die Förderung und Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs in der Stadt Dorsten soll die Anteile des nicht-motorisierten Verkehrs am Verkehrsaufkommen nachhaltig erhöhen. Besonders in den südlichen urbanen Stadtteilen besteht ein hohes Potenzial.

Dies hat sich in den verschiedenen Beteiligungsformaten deutlich herausgestellt. Vor diesem Hintergrund sind drei strategische Leitziele abgleitet worden, welche sich allesamt unter „Mehr und besserer Fuß- und Radverkehr“ zusammenfassen lassen:

- **Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 40 %**
- **Anstreben einer vermehrten Trennung / Durchmischung von Verkehren**
- **Schaffung einer durchgängigen Barrierefreiheit im öffentlichen Raum**

Nr.	Titel
FR1	Schaffung und Unterhaltung eines sicheren und schnellen Radwegenetzes zwischen den Stadtteilen
FR2	Schaffung von sicheren, schnellen und teilweise bevorrechtigten Radwegen auf der Nord Süd Achse
FR3	Errichtung von sicheren und adäquaten Fahrradabstellanlagen an relevanten Stellen und öffentlichen Einrichtungen in der Stadt Dorsten
FR4	Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes
FR5	Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Stadtteilzentren
FR6	Optimierung von Lichtsignalanlagen zugunsten des Fuß- & Radverkehrs an stark frequentierten Stellen / Orten mit dem Ziel der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
FR7	Erarbeitung einer Stellplatzsatzung für Fahrradabstellanlagen

Tabelle 6: Gesamtübersicht der operativen Ziele im Handlungsfeld: Mehr und besserer Fuß- & Radverkehr

Schaffung und Unterhaltung eines sicheren und schnellen Radwegenetzes zwischen den Stadtteilen

FR1

HANDLUNGSFELD	Fuß- & Radverkehr
ZIELGRUPPE(N)	Radfahrende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Erhöhung des Radverkehrsanteils im Modal Split und Verlagerung des MIV-Aufkommens auf das Fahrrad
PRIORISIERUNG	Sehr hoch (5/5)

Ausgangssituation

Die Stadt Dorsten verfügt auf einigen innerstädtischen Verbindungen bereits über Radwege oder Wirtschaftswege, welche die Stadtteile untereinander verbinden. Dennoch hat die Bestandsanalyse gezeigt, dass noch etliche Netzlücken im Radverkehrsnetz auf Hauptverbindungsrouten zwischen den Stadtteilen bestehen. Hervorzuheben sind dabei die Verbindungen:

- Lembeck und Rhade Richtung Altstadt
- Deuten – Wulfen (B 58)
- Östrich – Altstadt

Insbesondere die Nord-Süd-Verbindungen sowie die Verbindung Deuten – Wulfen sind in den Workshops sowie in der Onlinekarte mehrfach als Defizit genannt worden. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass die Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr intensiviert werden sollte.

Beschreibung / Inhalt

Um den Radverkehr zu stärken und einen Umstieg vom Pkw auf das Rad zu bewirken, müssen intrakommunale Radwege ausgebaut werden. Die Erhöhung des Komforts und der Sicherheit auf Radwegeverbindungen steigert das Nutzungspotenzial dieser. Besonders innerörtliche Pendelnde werden so dazu bewegt, Fahrrad zu fahren. Ziel der Maßnahme ist es daher, bisher fehlende Radwegeverbindungen zwischen den Stadtteilen zu errichten, Netzlücken zu schließen und vorhandene Radwege im erforderlichen Umfang instand zu halten.

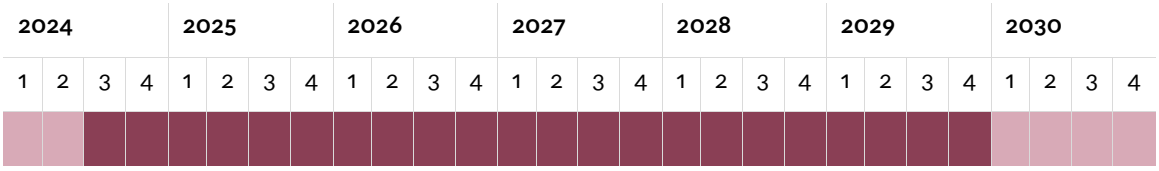
Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Konkret sollten zunächst die aktuell bestehenden Netzlücken im Radverkehr auf intrakommunalen Hauptverkehrsachsen geschlossen werden. Diese sind die Wulfener Straße zwischen Lembeck und Rhade Richtung Altstadt, die B 58 zwischen Deuten und Wulfen sowie die Gahlener Straße zwischen Östrich und der Altstadt. Hinzu kommen einige kleinere Netzlücken, die sich bspw. im Stadtteil Rhade, zwischen Deuten und Holsterhausen oder im Stadtteil Feldmark befinden. Diese sind der kartographischen Darstellung in der Bestandsanalyse zu entnehmen.

Bei der Errichtung der Radwege ist darauf zu achten, diese mit einer adäquaten Oberflächenqualität eine ausreichende Breite auszustatten. So werden Sicherheit und Fahrkomfort erhöht. Außerdem sollten bestehende Radwege stets erneuert werden. Ausreichende Griffigkeit, Vermeidung von Rillen und Kanten sowie Oberflächen mit geringem Rollwiderstand verringern das Sturz- und Gefährdungsrisiko. Zudem sollten Mindestmaße eingehalten werden. Bei Schutzstreifen beträgt dieses laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) im Regelfall 1,5 m und bei Radfahrstreifen 1,85 m.

Initiator	▸ Stadt Dorsten
Akteure	▸ Stadt Dorsten ▸ Straßenbaulastträger ▸ Polizeibehörde ▸ ADFC ▸ Anliegende Grundeigentümer
Kosten	▸ Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten sowie Unterhaltungskosten: ○ Radwegeneubau je nach Ausstattung (Beleuchtung, Oberflächenbelag, etc.) ca. 500,00 € pro Meter ○ Möglicherweise Grunderwerbskosten
Personalaufwand	▸ Dauerhaft betroffene Ämter: 61, 66 ▸ Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 32, 62, 63

Umsetzungshorizont



Umsetzungsschritte / Meilensteine	▸ Priorisierung Lückenschlüsse und Prüfung Umsetzungsmöglichkeiten ▸ Festlegung von Zuständigkeiten (Baulast) ▸ Sukzessive Umsetzung der Radverkehrsinfrastruktur ▸ Instandhaltung
Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten	▸ Eigenmittel des zuständigen Baulastträgers ▸ Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben) ▸ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld ▸ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Nur im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Mittel (3/5)
Priorisierung Politik	Sehr hoch (5/5)
Auswirkungen	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung	Sehr hoch (5/5)

Schaffung von sicheren, schnellen und teilweise bevorrechtigten Radwegen auf der Nord-Süd-Achse	FR2
HANDLUNGSFELD	Fuß- & Radverkehr
ZIELGRUPPE(N)	Radfahrende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Erhöhung des Radverkehrsanteils im Modal Split und Verlagerung des MIV-Aufkommens auf das Fahrrad
PRIORISIERUNG	Hoch (4/5)

Ausgangssituation

Die Stadt Dorsten verfügt auf einigen intrakommunalen Verbindungen bereits über Radwege oder Wirtschaftswege, welche die Stadtteile untereinander verbinden und innerhalb der Stadtteile attraktive Radwegeverbindungen herstellen. Insbesondere auf der Ost-West-Achse (z. B. die alte Bahntrasse zwischen Holsterhausen und Hervest) existieren attraktive, vom Kfz-Verkehr getrennten Radwege. Dennoch hat die Bestandsanalyse gezeigt, dass gerade die Nord-Süd-Achse über wenig qualitativ hochwertige Radverkehrsverbindungen verfügt.

Auch im Rahmen der Online-Beteiligung sind vermehrt die schlechten Nord-Süd-Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes genannt worden. Dabei geht es sowohl um das Fehlen von bevorrechtigten Radverkehrsverbindungen als auch um die langen Wartezeiten an Kreuzungen und Querungshilfen.

Beschreibung / Inhalt

Um den Radverkehr zu stärken und einen Umstieg vom Pkw auf das Rad zu fördern, sind sichere, schnelle und stellenweise bevorrechtigte Radwegeverbindungen zu schaffen. Hiermit erhöht sich die Verkehrssicherheit für den Radverkehr und können Wartezeiten an Kreuzungen und Querungshilfen reduziert werden. Gleichzeitig werden Komfort und Geschwindigkeit des Fahrradfahrens gesteigert.

Ziel der Maßnahme ist somit nicht nur das Schaffen von neuen oder das Verbessern von bereits bestehenden Radwegen auf der Nord-Süd-Achse, sondern den Radverkehr an hierfür geeigneten Stellen im Stadtgebiet Vorrang zu gewähren. Mit erhöhten Querungsbereichen und Fahrbahnverengungen für den motorisierten Verkehr, wie zum Beispiel an der Kurt-Schumacher-Straße, kann die bevorrechtigte und sichere Querung der Fahrbahn problemlos erfolgen.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Zur Schaffung von sicheren, schnellen und teilweise bevorrechtigten Radwegeverbindungen bestehen verschiedene Umsetzungsmöglichkeiten:

- Zum einen bietet es sich an, intrakommunale Wirtschaftswege als Fahrradstraßen auszuweisen, damit die entsprechenden Verbindungen von Radfahrenden sicher genutzt werden können. Mit der Einrichtung einer Fahrradstraße muss auf Radfahrende besondere Rücksicht genommen werden und es gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (StVO §2 Abs. 4). Zusätzlich können diese Wirtschaftswege für bestimmte Fahrzeugarten gesperrt bzw. freigegeben werden.
- An Querungen von (Hauptverkehrs-)Straßen ist zu prüfen, ob die Querungssituation bevorrechtigt gestaltet oder ob eine neue Querungshilfe eingerichtet werden kann. Ziel der Querungsmöglichkeit soll es sein, möglichst ohne vollständiges Stoppen sicher und schnell weiterfahren zu können.

Die konkrete Umsetzung solcher Nord-Süd-Verbindungen ist zum Beispiel an folgenden Standorten denkbar:

- Wirtschaftsweg (z. B. Lasthausener Weg) zwischen Rhade-Lembeck und Bahnhof Deuten (ggf. Weiterführung bis BÜ Gälkenheide entlang der Bahntrasse)
- Wirtschaftsweg (z. B. Polsumer Weg) zwischen Feldmark und Altendorf-Ulfkotte

Initiator

- Stadt Dorsten

Akteure

- Stadt Dorsten
- Straßenbaulastträger
- Polizeibehörde
- ADFC

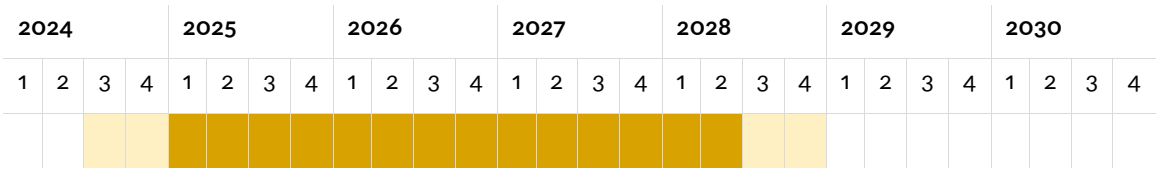
Kosten

- Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten sowie Unterhaltungskosten:
  - Radwegeneubau je nach Ausstattung (Beleuchtung, Oberflächenbelag, etc.) ca. 500,00 € pro Meter
  - Möglicherweise Grunderwerbskosten
  - Beschilderung und Markierungen von Fahrradstraßen: 400-600 € pro VZ, 500-1.000 € pro m² für Markierungen und Piktogramme
  - Errichtung einer bevorrechtigten Querungshilfe ca. 20.000-50.000 € (je nach Art)

Personalaufwand

- Dauerhaft betroffene Ämter: 61, 66
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 32, 62, 63

Umsetzungshorizont



Umsetzungsschritte / Meilensteine

- Identifizierung und Priorisierung der möglichen Verbindungen
- Festlegung von Zuständigkeiten (Baulast)
- Sukzessive Umsetzung der Radverkehrsinfrastruktur
- Instandhaltung

Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel Baulastträger
- Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Mittel (3/5)
Priorisierung Politik	Hoch (4/5)
Auswirkungen	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung	Sehr hoch (5/5)

Errichtung von sicheren und adäquaten Fahrradabstellanlagen an relevanten Stellen und öffentlichen Einrichtungen in der Stadt Dorsten

FR3

HANDLUNGSFELD	Fuß- & Radverkehr
ZIELGRUPPE(N)	Radfahrende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split und Verlagerung des MIV-Aufkommens auf das Fahrrad
PRIORISIERUNG	Hoch (4/5)

Ausgangssituation

Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, fehlt es an vielen Stellen im Stadtgebiet an hochwertigen Fahrradabstellanlagen. Dies wurde auch in den Workshops deutlich. Zwar gibt es einige Positivbeispiele, wie die Anlehnbügel gegenüber den Mercaden in der Altstadt oder an der Volkshochschule, aber überwiegend sind bisher nur sogenannte Vorderradhalter verbaut. Diese schützen, im Gegensatz zu den Anlehnbügeln, kaum gegen Diebstahl und Vandalismus und sind somit nicht mehr zu empfehlen. Insbesondere an Knotenpunkten sowie am Wochenende in der Altstadt fehlt es bisher an einer ausreichenden Anzahl adäquater Abstellmöglichkeiten. An den Bahnhöfen Rhade sowie Dorsten sind attraktive Bedingungen mit Anlehnbügeln und Fahrradboxen für Fahrradfahrende vorzufinden. Dies ist allerdings nicht auf die weiteren Bahnhöfe zu übertragen.

Beschreibung / Inhalt

Um den Radverkehr zu fördern und das sichere Parken in der Stadt Dorsten zu ermöglichen, sollte das Angebot an sicheren Fahrradabstellanlagen ausgebaut werden. Vor dem Hintergrund, dass immer mehr Fahrradfahrende teure Räder wie E-Bikes oder Pedelecs besitzen, sind Anlehnbügel statt Vorderradhalter zu empfehlen. Fahrradboxen oder Anlehnbügel mit Überdachung sind an stark ausgelasteten Standorten zu empfehlen. Durch den Ausbau wird nicht nur der Radverkehr, sondern auch intermodale Wegeketten gefördert. In Kombination mit anderen Verkehrsträgern können Abstellanlagen an Knotenpunkten dafür sorgen, dass die „letzte Meile“ mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann.

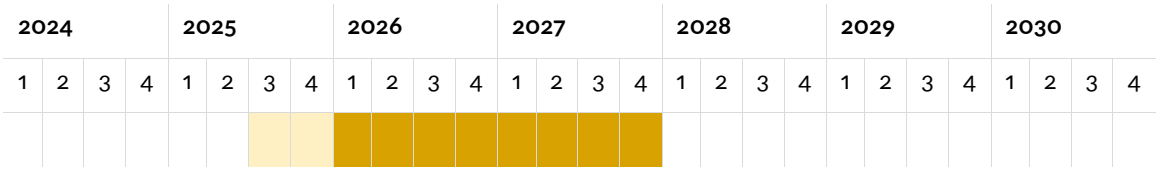
Zusätzlich zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen können an viel besuchten Standorten Zusatzangebote wie eine Servicestation mit Luftpumpe und Werkzeug oder eine E-Bike-Ladestation die Attraktivität weiter steigern. Besonders in Innenstadtlage kann dies zu einer zusätzlichen Kundenbindung führen. Im Kontext der Klimafolgenanpassung bietet es sich an zu prüfen, inwiefern vorhandene oder neu zu errichtende Überdachungen begrünt oder mit einer Photovoltaik-Anlage ausgestattet werden können.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Konkret sollten in der Stadt Dorsten Vorderradhalter gegen Anlehnbügel ausgetauscht und Knotenpunkte mit zusätzlichen Anlehnbügeln sowie Fahrradboxen und Überdachungen ausgebaut werden. Besonders in der Innenstadt stehen am Wochenende zu wenig Abstellanlagen zur Verfügung. An allen Bahnhöfen, ausgenommen Rhade und Dorsten, sollten veraltete Vorderradhalter und Fahrradboxen gegen neue, adäquate Abstellmöglichkeiten ausgetauscht werden. Besonders der Bahnhof Lembeck, welcher neben veralteten Abstellanlagen eine unzureichende Zuwegung zu diesen hat, ist in den Fokus zu nehmen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit an den Knotenpunkten eine Radservicestation zu installieren. Grundsätzlich sollte überprüft werden, inwiefern das Angebot von Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen der Stadt Dorsten ausgebaut werden kann. Ggf. kann geprüft werden, inwiefern leerstehende Immobilien in der Innenstadt periodisch als Fahrradparkhaus genutzt werden können.

Initiator	▸ Stadt Dorsten
Akteure	▸ Öffentliche Einrichtungen (Schulen, Freizeiteinrichtungen, etc.) ▸ Einzelhandel ▸ Ggf. Baulastträger
Kosten	▸ Planungs-, Investitions- und Unterhaltungskosten ○ Anlehnbügel: ca. 250,00 € / Stk. zzgl. Montage ○ Fahrradüberdachung (je Modell und Größe): ca. 7.500 – 15.000 € / Stk. zzgl. Montage
Personalaufwand	▸ Dauerhaft betroffene Ämter: 61, 66 ▸ Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 17, 32, 62, 63

Umsetzungshorizont



Umsetzungsschritte / Meilensteine	▸ Identifikation von potenziellen Standorten für Fahrradabstellanlagen bzw. Mängel durch nicht-adäquate Abstellanlagen ▸ Ggf. Beteiligung andere Akteure ▸ Ersetzen von Vorderradhaltern durch adäquate Abstellanlagen bzw. Bau von Anlehnbügeln und / oder Fahrradboxen ▸ Evaluation und Instandhaltung
Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten	▸ Eigenmittel der Stadt Dorsten ▸ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben) ▸ Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR (Bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben) ▸ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung Politik	Sehr gering (1/5)
Auswirkungen	Hoch (4/5)
Priorisierung	Hoch (4/5)

Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes FR4

HANDLUNGSFELD	Fuß- & Radverkehr
ZIELGRUPPE(N)	Radfahrende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Langfristige Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split und Verlagerung des MIV-Aufkommens auf das Fahrrad
PRIORISIERUNG	Hoch (4/5)

Ausgangssituation

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung konnte festgestellt werden, dass die Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Dorsten zahlreiche Mängel und Probleme aufweist, die sich auf einzelne Streckenabschnitte beziehen. Gleichzeitig fehlt es an einem gesamtstädtischen Radwegenetz, das die einzelnen Stadtteile miteinander verbindet, sodass Alltagsziele bequem und unkompliziert mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

Beschreibung / Inhalt

Um die gesamtstädtische Radverkehrsinfrastruktur und das Radwegenetz in der Stadt Dorsten langfristig und zielführend ausbauen zu können, ist die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes zu empfehlen.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Mit der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes wird basierend auf den Quell- und Zielgebieten in der Stadt ein Zukunftsnetz entwickelt. Anhand einer genauen Analyse des Bestands- und Zukunftsnetzes (pro Streckenabschnitt) können die Defizite genau definiert und streckenbezogenen Maßnahmen entwickelt werden.

Somit entsteht eine klare Übersicht über die Handlungsbedarfe und Umsetzungsmöglichkeiten, um eine nachhaltige und attraktive Radverkehrsinfrastruktur entwickeln und langfristig die Bevölkerung zur Verfügung stellen zu können. Für die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes empfiehlt sich die Beauftragung eines externen Fachbüros.

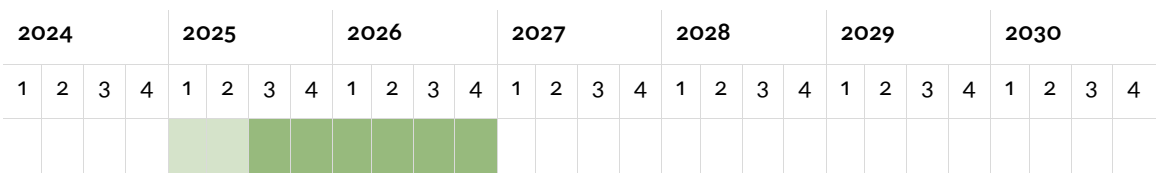
Initiator
- Stadt Dorsten

Akteure
- Externes Fachbüro
- Bürgerinnen und Bürger
- Polizeibehörde
- ADFC
- Evtl. Nachbarkommunen

Kosten
- Je nach Inhalt des gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes belaufen die Kosten sich auf ca. 35.000-50.000 €

Personalaufwand
- Dauerhaft betroffene Ämter: 32, 61, 63, 66
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 01, 03, 06, 17

Umsetzungshorizont



Umsetzungsschritte / Meilensteine	▸ Pol. Entscheidung über die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes ▸ Beauftragung eines externen Fachbüros ▸ Erarbeitung des gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes ▸ Umsetzung und Evaluation der Maßnahmen
Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten	▸ Eigenmittel der Stadt Dorsten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung Politik	Mittel (3/5)
Auswirkungen	Mittel (3/5)
Priorisierung	Hoch (4/5)

Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Stadtteilzentren — FR5

HANDLUNGSFELD	Fuß- & Radverkehr
ZIELGRUPPE(N)	Zu Fuß Gehende
EINFÜHRUNG	Mittelfristig (3-5 Jahre)
POTENZIAL	Indirekter und direkter Beitrag zur Stärkung des Fußverkehrs
PRIORISIERUNG	Gering (2/5)

Ausgangssituation

Als Aufenthaltsqualität wird das Gefühl von Gehenden über das Wohlbefinden im Öffentlichen Raum beschrieben. Dieses ist zwar schwer zu messen, es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass durch Elemente wie Sitz- und Ruheflächen, Spiel- und Bewegungsflächen sowie Grünflächen oder Wasseranlagen für ein gutes Mikroklima die Aufenthaltsqualität gesteigert wird. Da Gehende kontinuierlich zwischen Gehen und Verweilen wechseln, muss die Aufenthaltsqualität zum Verweilen stets gegeben sein. Diese stärkt den Fußverkehr und trägt damit indirekt zu einem höheren Anteil des Fußverkehrs am Modal Split bei.

In Dorsten ist die Aufenthaltsqualität an vielen Orten bereits sehr hoch. Hervorzuheben ist die Platzgestaltung an den Mercaden Dorsten mit Sitzgelegenheiten und Beleuchtung und die Wasserflächen mit Sitzgelegenheiten am Rande der Altstadt. Auch im Stadtteil Wulfen ist durch breit angelegte Fuß- und Radwege und viel Begrünung in Barkenberg eine hohe Aufenthaltsqualität gegeben. Andere Stadtteile jedoch sind bisher weniger durch qualitätsgebende Elemente geprägt. Daher besteht hier noch Potenzial, die Aufenthaltsqualität in der gesamten Stadt zu erhöhen.

Beschreibung / Inhalt

Um die Aufenthaltsqualität in allen Stadtteilzentren zu erhöhen, sollten Elemente zur Gestaltung des öffentlichen Raumes ergänzt werden. In Dorsten besteht hinsichtlich der Anzahl, Art und Qualität dieser Elemente noch Verbesserungspotenzial. Die Einrichtung dieser Elemente sollte immer in Kombination mit Grün- oder Wasserflächen gedacht werden. Besonders Sitz- und Rastgelegenheiten in mikroklimatisch günstigen Bereichen sowie Spielmöglichkeiten für Kinder bieten großes Potenzial zur Stärkung des Fußverkehrs.

Darüber hinaus sollte darauf geachtet werden, Stadtmobiliar und Aufenthaltsräume barrierefrei zugänglich zu gestalten.

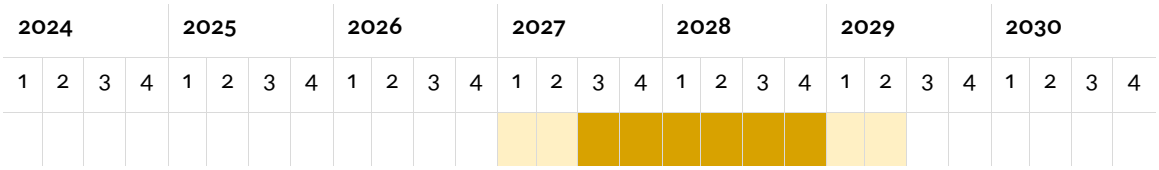
Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

In Dorsten sollten konkret die peripher gelegenen Stadtteile in den Fokus genommen werden (insb. Rhade, Lembeck, Östrich, Altendorf-Ulfkotte). Nach dem Vorbild der Aufenthaltsqualität in und am Rande der Altstadt sowie in Barkenberg sollten die umliegenden Stadtteile ebenfalls mit qualitativen Sitz- und Rastgelegenheiten ausgestattet erweitert werden.

Im Kontext der Klimafolgenanpassung sollte bei der Erhöhung der Aufenthaltsqualität darauf geachtet werden, für ausreichend Verschattungselemente durch bauliche Elemente oder Begrünung zu sorgen. Hinzu kommen Wasserelemente, die besonders im Sommer durch Abkühlung ein angenehmeres Mikroklima herbeiführen.

Eine Möglichkeit, die Bevölkerung in die Gestaltung der Umgebung sowie der Fußwegeinfrastruktur mit einzubinden ist die Nutzung der GehCheck-App. Diese ermöglicht es den Nutzenden, Schwachstellen im Fußwegenetz digital zu melden (vgl. Best-Practice-Beispiel Fußverkehr im Endbericht).

Initiator	▸ Stadt Dorsten
Akteure	▸ Heimatverein(e) ▸ Kirchengemeinden ▸ Sponsoren ▸ Anwohnende ▸ (ggf. Zukunftsnetz Mobilität NRW)
Kosten	▸ Beschaffungskosten: Bspw.: o Bank (500-1.000 €) o Mülleimer (200-500 €) o Pflanzkübel (500-2.000 €) ▸ Tiefbau- / Umbaukosten ▸ Instandhaltungskosten
Personalaufwand	▸ Dauerhaft betroffene Ämter: 17, 32, 61, 66 ▸ Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 63
Umsetzungshorizont	



Umsetzungsschritte / Meilensteine	▸ Identifikation von Problemstellen / potenziellen Standorten ▸ Ggf. Beteiligung andere Akteure ▸ Sukzessive Umsetzung der Maßnahme ▸ Evaluation und Instandhaltung
Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten	▸ Eigenmittel der Stadt Dorsten ▸ Sponsorengelder ▸ Stadtmobiliar kann testweise über das Zukunftsnetz Mobilität NRW bezogen werden

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Mittel (3/5)
Priorisierung Politik	Gering (2/5)
Auswirkungen	Gering (2/5)
Priorisierung	Gering (2/5)

Optimierung von Lichtsignalanlagen zugunsten des Fuß- & Radverkehrs an stark frequentierten Stellen / Orten mit dem Ziel der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

FR6

HANDLUNGSFELD	Fuß- & Radverkehr
ZIELGRUPPE(N)	Zu Fuß Gehende; Radfahrende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Beschleunigung des Radverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit
PRIORISIERUNG	Mittel (3/5)

Ausgangssituation

Die Bestandsanalyse verdeutlicht, dass es an einigen Lichtsignalanlagen (LSA) im Stadtgebiet zu erheblichen Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr kommt. Besonders im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen wurde dies oft kritisiert. Problematisch ist, dass sich dies zum einen negativ auf die Attraktivität einer Fuß- oder Radverkehrsroute auswirken kann. Zum anderen wirkt sich besonders für mobilitätseingeschränkte Personen eine kurze Grünphase negativ auf die subjektive Sicherheit aus (bspw. Mercaden / Lippetor).

Gerade an der B 58 oder am Gemeindedreieck sind laut Beteiligten lange Wartezeiten notwendig. Außerdem sind einige Lichtsignalanlagen als Anforderungsampeln gestaltet, sodass die Grünphase erst nach Anforderung geschaltet wird. Dem MIV wird hier also grundsätzlich den Vorrang gewährt.

An Lichtsignalanlagen an Bundesstraßen entsteht ein genereller Interessenskonflikt: Die Straßen des klassifizierten Straßennetzes sollen bewusst den Überörtlichen Verkehr aufnehmen, daher ist hier ein ausreichender Verkehrsfluss herzustellen, damit der MIV nicht auf alternative Routen – etwa durch Wohngebiete – ausweicht. Dennoch entstehen gerade an diesen vielbefahrenen Straßen erhöhte Fuß- und Radverkehrsaufkommen sowie entsprechende Querungsbedarfe.

Beschreibung / Inhalt

Zur Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils ist das Ziel dieser Maßnahme, die Lichtsignalanlagen in der Stadt Dorsten zu überprüfen und bei Bedarf zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs anzupassen. Hierbei dienen die Empfehlungen zu HBS und RiLSA der FGSV aus der E Klima als Orientierung. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Gehende ist eine angemessen lange Grünphase von großer Bedeutung.

Darüber hinaus kann die Installation von sogenannten Countdown-Ampeln, bei denen die verbleibende Zeit zum Überqueren der Straße bei Fußgängerampeln und die Wartezeit bis zur nächsten Grünphase angezeigt werden, zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit von Fußgängern führen. Auch wenn nach dem Umschalten von Fußgängerampeln auf Rot für das sichere Überqueren der Straße grundsätzlich noch ausreichend Zeit gegeben ist, wird bei einem Großteil der Fußgänger durch das Umschalten der Ampel von Grün auf Rot eine Verunsicherung erzeugt. Diese kann durch Information der Countdown-Ampel beseitigt oder zumindest deutlich reduziert werden.

Für den Fuß- und Radverkehr ist außerdem bedeutend, wie lange der Fuß- und Radverkehr auf die nächste Grünphase warten muss. Bei Anforderungsampeln, welche zudem noch mit einer grünen Welle des MIV gekoppelt sind, muss der Fuß- und Radverkehr unter Umständen am längsten warten. Um dies zu vermeiden, sind daher in Koordinierungen eingebundene Fußgängersignalanlagen in der Regel dauerhaft eingeschaltet zu betreiben. Darüber hinaus ist an Straßen mit Verkehrsinseln, bei denen die Überquerung für Fußgänger und Radfahrer nur über mehrere Ampeln möglich ist, die Straßenquerung insofern zu vereinfachen, dass die Anforderung einer Grünphase an einer Ampel automatisch auch Anforderungen für die weiteren Ampeln generiert.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Um konkret eine Verbesserung der Situation herbeizuführen ist zu prüfen, inwiefern die Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr an Lichtsignalanlagen auf den Hauptverkehrsstraßen reduziert werden können. An LSA, die nicht in Koordinierungen eingebunden sind, ist QSV D für diese Verkehrsarten anzustreben, ggf. zulasten des Kfz-Verkehrs. Hierzu ist jede Einzelsituation genau abzuwägen, dabei dürfen die Knotenpunkte jedoch nicht nur einzeln, sondern müssen als integrierte Teile verschiedener Netze (innerstädtischer Verkehr, überörtlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr) betrachtet werden. Daher bedarf es ggf. auch Lösungen, die alternative Routenführungen oder Herauf- und Herabstufung von klassifizierten Straßen beinhalten. Generell ist im innerstädtischen Bereich dem lokalen Verkehr Vorrang gegenüber dem überörtlichen Durchgangsverkehr zu geben.

Insbesondere ist die Nutzung von Fußgängersignalanlagen an Hauptverkehrsstraßen zu überprüfen. Sind diese in Koordinierungen eingeplant, sind sie in der Regel dauerhaft eingeschaltet zu betreiben. Schalten sie nur auf Anforderung, sind die Phasen so anzupassen, dass die Anlage bei Anforderung idealerweise sofort den Fahrverkehr abwirft und die Furt freigibt. Beispielhafte Kreuzungen mit Verbesserungsbedarf sind:

- B 224 Willy-Brandt-Ring / B 225 Vestische Allee
- Gemeindedreieck (B 224 Borkener Straße / L 509 Haltener Straße)

Die Installation und Umsetzung von Countdown-Ampeln, unabhängig vom jeweiligen Betreiber der Ampel, ist an bedeutsamen Querungsstellen zu prüfen. Eine innovative Möglichkeit, den Radverkehrsfluss zu erhöhen, zeigt das Modell „Leezen-Flow“ aus Münster. Eine digitale Tafel zeigt an, wie lange die LSA noch grün ist. So kann die Geschwindigkeit an die Schaltung der LSA angepasst werden. Als Teilmaßnahme dieses Ziels kann überprüft werden, inwiefern ein Modellprojekt in die Verkehrsplanung der Stadt Dorsten integriert werden kann. Darüber hinaus stellt die Erstellung eines Leitfadens zur Fuß- und Radverkehrssignalisierung eine Möglichkeit zur geordneten und zielgerichteten Umsetzung des Ziels dar. (vgl. Best-Practice-Beispiele Radverkehr im Endbericht)

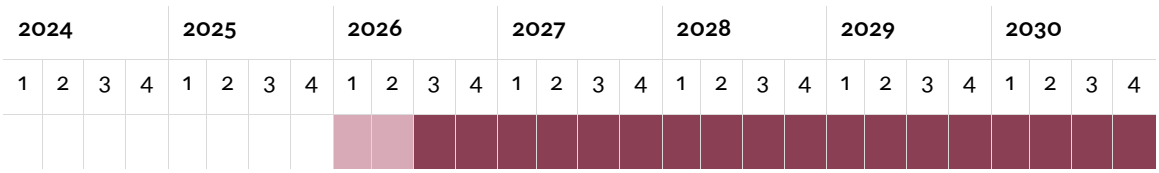
Initiator
- Stadt Dorsten

Akteure
- Bevölkerung und Initiativen
- Straßenbaulastträger

Kosten
- Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten
  - Neubau: mind. 50.000 €
  - Anpassung der Ampelschaltung: je nach Kreuzung, Aufwand und Anzahl der Lichtsignalanlagen

Personalaufwand
- Dauerhaft betroffene Ämter: 61, 66
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 63

Umsetzungshorizont



Umsetzungsschritte / Meilensteine	▸ Identifizierung von potenziell zu ändernden LSA ▸ Erhebung von Verkehrsdaten ▸ Optimierung von LSA-Schaltungen ▸ Evaluation, weitere Erhebung von Verkehrsdaten ▸ Ggf. Anpassung und Erweiterung
Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten	▸ Eigenmittel des Straßenbaulastträgers ▸ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen ▸ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld ▸ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Hoch (4/5)
Priorisierung Politik	Gering (2/5)
Auswirkungen	Mittel (3/5)
Priorisierung	Mittel (3/5)

Erarbeitung einer Stellplatzsatzung für Fahrradabstellanlagen FR7

HANDLUNGSFELD	Fuß- & Radverkehr
ZIELGRUPPE(N)	Radfahrende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Erhöhung der Anzahl und Sicherung von Fahrradabstellplätzen
PRIORISIERUNG	Hoch (4/5)

Ausgangssituation

Seit der Novellierung der Landesbauordnung NRW haben Kommunen die Möglichkeit, Art und Umfang von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder bei Bauvorhaben selbst festzulegen. Die Festlegung erfolgt mittels einer kommunalen Stellplatzsatzung, welche räumlich differenziert und auf örtliche Gegebenheiten angepasst werden kann. Das bedeutet, dass für bestimmte Gebiete innerhalb einer Gemeinde eine Stellplatzsatzung aufgestellt werden darf. Regelungen in Bebauungsplänen bleiben davon unberührt. In Dorsten gibt es bisher noch keine Stellplatzsatzung für Fahrradabstellanlagen.

Beschreibung / Inhalt

Ziel der Maßnahme ist es, festzulegen, wie viele Fahrradstellplätze bei Bauvorhaben errichtet werden müssen. Es ist dabei zu prüfen, ob auch Ein- und Zweifamilienhäuser bei einer solchen Regelung berücksichtigt werden sollen. Eine Stellplatzsatzung als Steuerungsinstrument fördert gezielt den Radverkehr, indem sichergestellt wird, dass ausreichend Abstellanlagen zur Verfügung gestellt werden.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Zur Umsetzung einer Stellplatzsatzung ist eine Richtzahlentabelle anzulegen. Diese bildet eine wichtige Grundlage für das Verwaltungshandeln zur Ableitung von Stellplatzbaupflichten. Jedoch sind diese Zahlen nicht bindend und können je nach Bedarf variieren. Klare Vorgaben für bestimmte Bautypologien vereinfachen allerdings die Arbeit in der Verwaltung und geben eine Plansicherheit für Bauvorhaben. Die Richtwerte dürfen auf Grund des Bestimmtheitsgrundsatzes keine Spannen abbilden, sondern müssen konkrete Richtzahlen angeben. Für eine vollständige und nachhaltige Integrierung von Fahrradstellplätzen in die Stellplatzsatzung sollten folgende Punkte in die Satzung mit aufgenommen werden:

§

[1] Stellplätze für Fahrräder müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig oder durch Rampen, Aufzüge oder vergleichbare Einrichtungen verkehrssicher und leicht erreichbar sein.

[2] Fahrradabstellplätze müssen:
1. mit ausreichender Manövrierfläche einzeln leicht zugänglich sein,
2. einen sicheren Stand und eine Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen und
3. eine Abstellfläche von mindestens 2,0 x 0,75 m pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche aufweisen.

[3] Für Anlagen, die mehr als zehn notwendige Stellplätze für Fahrräder außerhalb von Gebäuden aufnehmen, wird eine Überdachung empfohlen. Jeder elfte notwendige Stellplatz für Fahrräder muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 Quadratmetern zum Abstellen von Kinder- oder Lastenanhängern geeignet sein.

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW 2023, S. 20

Bei der Berechnung der notwendigen Stellplätze wirken verschiedene Faktoren auf die Anzahl ein. Bei Wohngebäuden wirkt bspw. die Pkw-Besitzquote auf den Richtwert ein, bei anderen Bautypologien ist es der tatsächliche Verkehr. Grundsätzlich können folgende Faktoren den Richtwert beeinflussen:

- Einwohnerdichte und Pkw-Dichte
- Modal Split der Bevölkerung
- Netzdichte und Angebote in Radverkehr und ÖPNV
- generelle Kfz-Verkehrsbelastung im Stadtgebiet

Neben den allgemeinen Festsetzungen in der Stellplatzsatzung sollte geprüft werden, eine mögliche Ablöse zu regeln. Können bei Bauvorhaben keine Stellplätze eingerichtet werden, könnte eine Ablösung der Kommune helfen, dem Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum im Umfeld der betroffenen Immobilie Rechnung zu tragen.

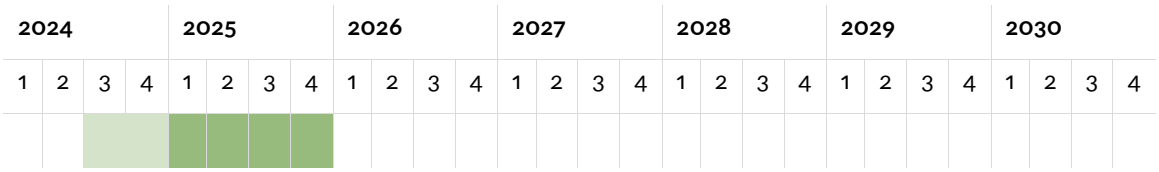
Initiator
- Stadt Dorsten

Akteure
- Stadt Dorsten

Kosten
- Personalkosten, Planungskosten

Personalaufwand
- Dauerhaft betroffene Ämter: 32, 61, 63
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 68

Umsetzungshorizont



Umsetzungsschritte / Meilensteine
- Entwicklung von einem städtischen oder stadtteilspezifischen Richtwert
- Erstellung der Stellplatzsatzung
- Beschlussvorlage und Beschlussfassung

Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten
- Eigenmittel der Stadt Dorsten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung Politik	Gering (2/5)
Auswirkungen	Hoch (4/5)
Priorisierung	Hoch (4/5)

2.4 VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN

Neben dem Fuß- und Radverkehr umfassen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds weiterhin den öffentlichen Verkehr. Sowohl die Beteiligungsveranstaltungen als auch die Bestandsanalyse haben jedoch verdeutlicht, dass die Stadtteile Dorstens mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr unterschiedlich angebunden sind und dass oftmals deutlich länge Reisezeiten gegenüber dem eigenen Pkw in Kauf genommen werden müssen. Vor diesem Hintergrund ist zukünftig eine grundsätzliche Verbesserung der Erreichbarkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzustreben.

- **Verbesserung der ÖPNV-Anbindung zwischen den ländlich gelegenen Stadtteilen und dem Stadtzentrum Dorstens**
- **Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split auf 20 %**

Nr.	Titel
ÖV1	Verbesserung der Erreichbarkeit von P+R-Plätzen und Pendlerparkplätzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln
ÖV2	Anbindung von Gewerbestandorten an das ÖPNV-Liniennetz und Berücksichtigung von Arbeitszeiten

Tabelle 7: Gesamtübersicht der operativen Ziele im Handlungsfeld: Verbesserung der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Verbesserung der Erreichbarkeit von P+R-Plätzen und Pendler-parkplätzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln	**ÖV1**
HANDLUNGSFELD	Öff. Personennahverkehr (ÖPNV)
ZIELGRUPPE(N)	ÖPNV-Nutzende; Pkw-Fahrende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Verlagerung des MIV auf den ÖPNV
PRIORISIERUNG	Mittel (3/5)

Ausgangssituation

Park and Ride Parkplätze (P+R) sind Parkplätze an Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs. Sie ermöglichen eine einfache Verknüpfung von Auto und ÖPNV. P+R-Plätze an Autobahnen ermöglichen hingegen die gemeinsame Nutzung von Pkw (Ride-Pooling), erreicht werden diese Parkplätze dann mit dem eigenen Auto oder mit dem ÖPNV.

Aktuell existieren insgesamt fünf P+R-Plätze und Pendlerparkplätze auf Dorstener Stadtgebiet und zwei weitere an der A52 in Marl und an der A43 in Haltern am See. Die Parkplätze in Dorsten teilen sich auf drei P+R-Plätze mit Bahnanschluss (Bf. Dorsten, Bf. Wulfen und Bf. Rhade) sowie zwei Pendlerparkplätze mit Autobahnanschluss (A31 Lembecker Str. und A31 Königsberger Allee) auf.

Auffällig ist, dass die Bahnhöfe Wulfen und Rhade außer dem Schienenanschluss nur indirekt über einen ÖPNV-Anschluss verfügen. Die Bushaltestellen liegen jeweils ca. 300m entfernt und müssen zu Fuß erreicht werden. Dies stellt insbesondere für Mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis dar. In Wulfen ist auf Grund der fehlenden Wendemöglichkeit sowie einer Stichstraße die direkte Erreichbarkeit mit dem Bus nicht möglich.

Die Pendlerparkplätze an der A31 besitzen beide keinen Busanschluss. Die Buslinie 209, welche zwischen Rhade und Lembeck verkehrt, fährt am Parkplatz vorbei aber hält dort nicht. Am Parkplatz an der Königsberger Allee verkehrt aktuell keine Buslinie. Die nächste Bushaltestelle liegt hier zwar nur 280 m Luftlinie entfernt, eine Fußwegeverbindung existiert jedoch nicht. Auch die Pendlerparkplätze an der A52 (Dorstener Str. - Marl) sowie an der A43 (Weseler Str. – Haltern am See) sind nicht mit dem Bus erreichbar. Zwar besteht eine Verbindung zwischen Dorsten und Marl durch die Buslinien SB25 und NE3, jedoch existiert am Pendlerparkplatz keine Haltestelle. Zwischen Wulfen und Haltern besteht außer einer Schulbuslinie keine weitere Verbindung.

Hinzu kommt, dass sich die Park and Ride Plätze teilweise in sehr schlechten Zuständen befinden und lediglich an den P+R-Plätzen Bf. Dorsten und Bf. Rhade sichere Fahrradabstellmöglichkeiten bestehen. Dies führt neben dem fehlenden ÖPNV-Angebot dazu, dass die Parkplätze unattraktiv sind und seltener genutzt werden.

Beschreibung / Inhalt

Um die Nutzung der P+R-Plätze in Dorsten zu erhöhen und eine Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV zu fördern, muss die Erreichbarkeit der Parkplätze mit dem ÖPNV sichergestellt werden. Dazu müssen teilweise neue Haltestellen errichtet sowie an Stellen, an denen keine direkte Verbesserung im ÖPNV möglich ist, die Zuwegung zu den Haltestellen gesichert werden. Eine verbesserte Taktung der Linien, die einen Anschluss an einen P+R-Platz darstellen, gewährleistet eine hohe Flexibilität für die Pendelnden. Eine Alternative zu herkömmlichen Buslinien ist die Einführung von Quartierbussen, welche ebenfalls an einen P+R-Platz angeschlossen werden könnten (vgl. Best-Practices-Beispiel ÖPNV im Endbericht).

Darüber hinaus ist auf eine moderne und gepflegte Gestaltung der Parkplätze zu achten. Beleuchtungen sorgen für ein erhöhtes Sicherheitsgefühl und sichere Fahrradabstellanlagen fördern zusätzlich zum ÖPNV-Angebot die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

P+R-Platz	Maßnahme
A 31 – Lembecker Straße	Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die Buslinie 209
A 31 – Königsberger Allee	Schaffung einer direkten Fußwegeverbindung zwischen der Haltestelle „Eichenrodt“ und P+R-Platz (zusätzliche Einrichtung von Fußgängerampeln und einer Wegweisung)
A52 – Dorstener Straße (Marler Stadtgebiet)	Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die Buslinie SB25 und NE3 (in Abstimmung mit Stadt Marl)
A43 – Weseler Straße (Halterner Stadtgebiet)	Evtl. Einrichtung einer neuen Verbindungslinie zwischen Wulfen und Haltern mit Haltestelle am P+R
Bahnhöfe (Dorsten, Wulfen, Rhade)	Zuwegung zu Bushaltestellen barrierefrei gestalten, Schaffung von sicheren Fahrradabstellanlagen

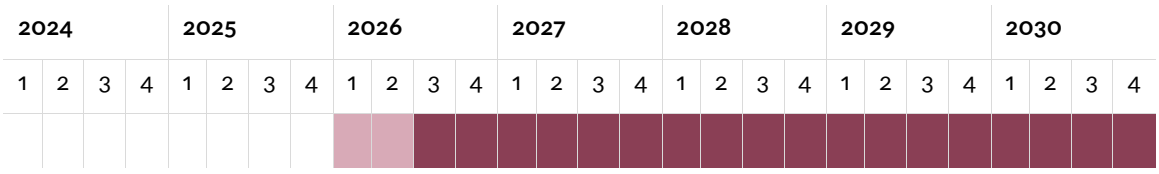
Initiator
- Stadt Dorsten

Akteure
- Nachbarkommunen
- Kreis Recklinghausen
- Vestische Straßenbahnen GmbH

Kosten
- Personalkosten, Investitions- und Planungskosten, Betriebskosten
  - Bauliche Maßnahmen: Je nach Teilmaßnahme ist mit hohen Kosten zu rechnen (z. B. Errichtung einer neuen Haltestelle zwischen 20.000-50.000€)
  - Planung neuer Linienverläufe von Buslinien ggf. mit hohen Planungskosten verbunden

Personalaufwand
- Dauerhaft betroffene Ämter: 61
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 63, 66

Umsetzungshorizont



Meilensteine
- Prüfung von Standorten für neue Haltestellen
- Abstimmung Kreis Recklinghausen und Nachbarkommunen
- Umsetzungsplanung und Umsetzung
- Evaluation

Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten
- Eigenmittel Stadt Dorsten und/oder des Kreises Recklinghausen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Mittel (3/5)
Priorisierung Politik	Mittel (3/5)
Auswirkungen	Mittel (3/5)
Priorisierung	Mittel (3/5)

Anbindung von Gewerbestandorten an das ÖPNV-Liniennetz und Berücksichtigung von Arbeitszeiten	ÖV2
HANDLUNGSFELD	Öff. Personennahverkehr (ÖPNV)
ZIELGRUPPE(N)	ÖPNV-Nutzende; Pendelnde
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Einsparung von Treibhausgasemissionen und Verlagerung MIV auf ÖPNV
PRIORISIERUNG	Hoch (4/5)

Ausgangssituation

Einige Gewerbestandorte in Dorsten sind aktuell nicht gut mit dem ÖPNV erreichbar. Dies liegt unter anderem an der Linienführung der Busse sowie deren Taktung und Bedienzeiten. Die Gewerbegebiete unterscheiden sich in ihrer Erreichbarkeit deutlich voneinander. Der Interkommunale Industriepark Dorsten-Marl kann zwar mit dem SB25, der unter der Woche alle 15 Min. verkehrt, erreicht werden. Die interne Erschließung ist allerdings nicht gegeben. So kommt es dazu, dass einige Arbeitsstandorte auf Grund der Größe des Gewerbegebietes nicht mehr in Laufreichweite (max. 500 m) der Bushaltestellen liegen und die Nutzung des ÖPNV somit unattraktiv wird. Folgende Gewerbestandorte sind nur bedingt mit dem ÖPNV erreichbar:

- Industriepark Dorsten-Marl
- Gewerbegebiet Barbarastraße an der B 224
- Gewerbegebiet Köhl (Alt-Wulfen)

Folgende Standorte besitzen keinen ÖPNV-Anschluss

- Gewerbegebiet Wenger Höfe (Hervest)
- Gewerbegebiet Dimker Heide (Wulfen)
- Gewerbegebiet Lembeck
- Gewerbegebiet Endelner Feld (Lembeck)

Grundsätzlich liegen die Gewerbegebiete an wichtigen Verkehrsachsen, auf denen in den meisten Fällen Busse verkehren. Auf Grund von längeren Laufdistanzen fällt die Wahl meist nicht auf den ÖPNV. Hinzu kommt, dass die Bedienzeiten in der Regel nicht an die Arbeitszeiten in den Gewerbestandorten angepasst sind, so dass die Nutzung des ÖPNV nicht in Frage kommt.

Beschreibung / Inhalt

Ziel der Maßnahme ist die bessere Erreichbarkeit der Gewerbestandorte mit dem ÖPNV. Dazu ist grundsätzlich eine Anbindung mit dem ÖPNV notwendig. Für Gewerbestandorte, die bereits angebunden sind, kann eine Ausweitung der Bedienzeit sowie eine Taktverdichtung sinnvoll sein. Daneben ist es wichtig, Angebote der Mikromobilität zu entwickeln sowie die Intermodalität zu stärken, um einen Umstieg vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Die verbesserte Erreichbarkeit der Gewerbestandorte in Dorsten kann durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden. Zum einen sollten Gewerbegebiete, die aktuell noch nicht mit dem Bus erreichbar sind, angeschlossen werden. Diese sind die in der Ausgangssituation genannten Gewerbegebiete in Hervest, Wulfen und Lembeck.

Zum anderen muss die Bedienzeit ausgeweitet und teilweise an die Arbeitszeiten in den Gewerbestandorten angepasst werden. Zusätzlich ist eine Takterhöhung sinnvoll, um die Anfahrt flexibler und damit attraktiver zu gestalten. Außerdem kann die Mitnahmeregelung von Fahrrädern in Bussen erweitert werden, so dass Mitarbeitende den Weg von der Haltestelle bis zum jeweiligen Arbeitsstandort im großräumigen Gewerbegebiet erreichen können.

In großen Gewerbegebieten wie dem Industriepark Dorsten-Marl, dem Gewerbegebiet Barbarastraße sowie dem Gewerbegebiet Köhl sollte außerdem ein Angebot für die Mikromobilität von der Haltestelle bis zum Arbeitsplatz geschaffen werden. Dies können Leihfahrräder, E-Scooter oder sogar On-Demand-Verkehre sein. Die Bushaltestellen / Bahnhöfe sind hier für viele Gewerbestandorte nicht mehr in Laufreichweite, weshalb der ÖPNV-Anschluss für diese Gebiete nur bedingt gegeben ist. Die Erweiterung einer Haltestelle zu einer Mobilstation fördert die Verkehrsmittel der Mikromobilität (vgl. Best-Practice-Beispiele ÖPNV im Endbericht).

Eine weitere Möglichkeit stellt der Einsatz von Quartierbussen für die kleinräumige Erschließung dar, welche meist in Form von Kleinbussen statt der herkömmlichen Linienbusse verkehren. Sie sind flexibler einsetzbar und leichter zu beschaffen (vgl. Best-Practice-Beispiele ÖPNV im Endbericht). Bei der (Neu-)Anbindung der Gewerbegebiete kann die Idee von Umweltlinien oder Busspuren mit einbezogen werden. Diese Maßnahmen helfen dabei, den ÖPNV selbst umweltfreundlicher zu gestalten und zukunftsweisend weiterzuentwickeln.

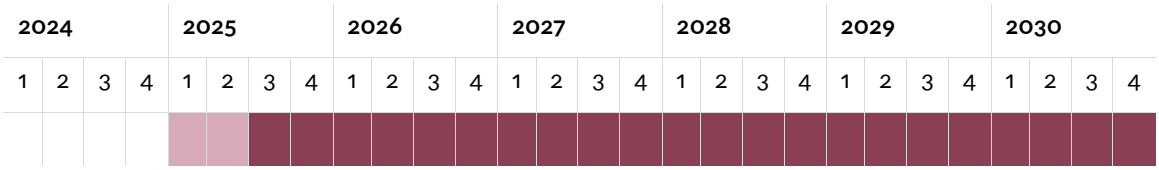
Initiator
- Stadt Dorsten

Akteure
- Stadtverwaltung Dorsten
- Kreis Recklinghausen
- Vestische Straßenbahnen GmbH
- RVM
- Wirtschaftsförderung
- Ortsansässige Unternehmen
- Arbeitnehmende

Kosten
- Personalkosten, Planungskosten, Betriebskosten
  - Planung neuer Linienverläufe von Buslinien ggf. mit hohen Planungskosten verbunden

Personalaufwand
- Dauerhaft betroffene Ämter: 61
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: -

Umsetzungshorizont



Meilensteine
- Kontaktaufnahme aller Stakeholder
- Identifizierung von Defiziten der Erreichbarkeit
- Umsetzungsplanung und Umsetzung
- Evaluation

Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten
- Eigenmittel der Stadt Dorsten, des Kreises Recklinghausen und der Vestische Straßenbahnen GmbH
- Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Mittel (3/5)
Priorisierung Politik	Hoch (4/5)
Auswirkungen	Hoch (4/5)
Priorisierung	Hoch (4/5)

2.5 FLEXIBILISIERUNG VON MOBILITÄT DURCH FÖRDERUNG INTERMODALEN MOBILITÄTSVERHALTENS

Im Kontext von Mobilität wird Flexibilität immer wichtiger und für die Wahl des Verkehrsmittels entscheidend. Vermehrte Flexibilität in der Mobilität zeigt sich darin, dass immer mehr Menschen unterschiedliche Verkehrsmittel an unterschiedlichen Tag nutzen oder sogar verschiedene Verkehrsmittel für einen Weg kombinieren. Die Digitalisierung und sonstige technische Entwicklungen können dazu beitragen, die Mobilität flexibler zu gestalten. In Zukunft sind folgende Zielsetzungen für die Stadt Dorsten anzugehen:

- **Ermöglichen einer durchgängigen Verkehrsmittelwahl durch die Bereitstellung von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten an Umstiegspunkten**
- **Verbesserung der Kommunikation zwischen einzelnen Verkehrsträgern sowie verbesserte Anpassung der Angebote aneinander**

Nr.	Titel
INT1	Konzeption und Einführung von Sharing-Angeboten in der Stadt-Dorsten

Tabelle 8: Operatives Ziel im Handlungsfeld: Flexibilisierung von Mobilität durch Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens

Konzeption und Einführung von Sharing-Angeboten in der Stadt-Dorsten	**INT1**
HANDLUNGSFELD	Intermodalität
ZIELGRUPPE(N)	Radfahrende; Pkw-Fahrende; ÖPNV-Nutzende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split sowie Reduktion des Besitzes von Zweit- und Drittwagen
PRIORISIERUNG	Mittel (3/5)

Ausgangssituation

Der private Pkw wird durchschnittlich nicht mehr als eine Stunde pro Tag genutzt. In den verbleibenden 23 Stunden stehen die Fahrzeuge auf dem ohnehin begrenzten Raum. Viele Menschen sind jedoch in regelmäßigen Abständen auf einen Pkw angewiesen. Eine Möglichkeit die Anzahl an Fahrzeugen zu reduzieren, bieten Sharing-Angebote. Carsharing stellt eine Alternative zum eigenen Pkw dar und reduziert die Anzahl der Pkw im Stadtgebiet bei gleichbleibender Verfügbarkeit eines Fahrzeugs für private Wegezwecke.

Die Stadt Dorsten verfügt aktuell über keinerlei Sharing-Angebote. Weder Car-Sharing noch Bike- oder Roller-Sharing existieren in der Stadt. Zu Stärkung der Intermodalität ist ein Sharing-Angebot ein wichtiger Beitrag. So können Bike- oder Scooter-Sharing ein adäquates Mittel für die „letzte Meile“ sein, während Car-Sharing sogar den Zweitwagen oder einen Pkw gänzlich ersetzen kann. Besonders für die Verknüpfung und bessere Anbindung der Bahnhöfe sind Sharing-Angebote essenziell, um die Attraktivität des Umweltverbundes zu fördern. Wie in den Workshops deutlich wurde, wird das Fehlen von intermodalen Sharing-Angeboten seitens der Bevölkerung und der Politik stark kritisiert.

Beschreibung / Inhalt

Ziel dieser Maßnahme ist die Stärkung der Intermodalität in Dorsten durch die Konzeption und Einführung von Sharing-Angeboten. Das strategische Ziel einer durchgängigen Verkehrsmittelwahl durch die Bereitstellung unterschiedlicher Mobilitätsangebote kann somit erreicht werden. Bei der Etablierung von Sharing-Angeboten ist darauf zu achten, möglichst flächendeckende Lösungen zu schaffen. Die Attraktivität steigt, wenn Nutzende ein System über die kommunale Grenze hinweg verwenden können. Um Treibhausgase einzusparen, sollten Car-Sharing-Autos elektrisch betrieben werden. Außerdem sollten Car-Sharing-Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen bevorrechtigt werden. Dadurch erhöht sich die Attraktivität und die Aufmerksamkeit für das neue Mobilitäts-angebot im öffentlichen Raum.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Die Einführung von Sharing-Angeboten ist mit mehreren Planungs- und Umsetzungsschritten verbunden. Daher bietet es sich an, dass die Stadt Dorsten die Einrichtung von Sharing-Angeboten durch Mobilitätsdienstleister konzeptionell und planerisch unterstützt. Je Stadtteil sollte mindestens ein Car-Sharing-Auto an einer zentralen Stelle platziert werden. Zusätzlich kann die Nutzung eines nachbarschaftlichen Car-Sharing erprobt werden, welches es mehreren Haushalten mit räumlicher Nähe ermöglicht, sich ein Pkw zu teilen (vgl. Best-Practice-Beispiel MIV im Endbericht).

Bike-Sharing kann stationsgebunden an Quartiersplätzen eingerichtet werden. Die Fahrräder sollten fußläufig gut erreichbar und in direkter Nachbarschaft verfügbar sein. Sharing-Angebote wie E-Scooter können als sogenanntes „Free-Float-System“ etabliert werden. Dabei sind die Scooter nicht stationsgebunden und können flexibler eingesetzt werden. Besonders für die Anbindung der

Bahnhöfe in Dorsten sollten Sharing-Angebote an diesen platziert werden, um eine intermodale Wegekette bis in die Nachbarschaft zu etablieren.

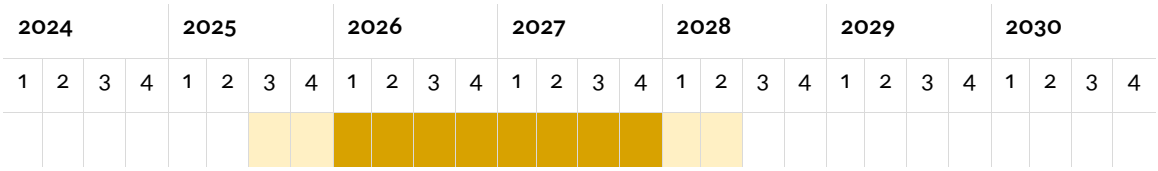
Initiator
- Stadt Dorsten

Akteure
- Mobilitätsdienstleister
- Ggf. Nachbarkommunen

Kosten
- Planungs-, Investitions- und Personalkosten
  - Bike-Sharing-System: zwischen 1.000 und 3.400€ pro Rad pro Jahr (wird teilweise vom Betreibenden übernommen)
  - Scooter-Sharing: mind. 700€ pro Roller pro Jahr
  - Carsharing: Kosten sehr stark von der Ausgestaltung des Carsharings abhängig (Kooperation mit einem gewerblichen Anbieter)
  - Ggf. Unterhaltungskosten

Personalaufwand
- Dauerhaft betroffene Ämter: 61
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 63, 66

Umsetzungshorizont



Meilensteine
- Entscheidung über die unterschiedlichen Sharing-Angebote
- Bedarfs- und Standortermittlung für Car-, Bike- und oder E-Scooter-Sharing
- Kontaktaufnahme mit externen Betreibenden
- Inbetriebnahme des Angebotes (ggf. Testphase)
- Evaluation

Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten
- Eigenmittel der Stadt Dorsten
- Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) (Förderung bis zu 80 % Zuschuss)
- Ggf. Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr); hier investive regionale Maßnahmen mit Modellcharakter (bspw. Fahrradverleihsystem)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Mittel (3/5)
Priorisierung Politik	Sehr gering (1/5)
Auswirkungen	Hoch (4/5)
Priorisierung	Mittel (3/5)

2.6 ANPASSUNGEN DES MOTORISIERTEN VERKEHRS ZUGUNSTEN EINER NACHHALTIGEN MOBILITÄTSENTWICKLUNG IN DORSTEN

Der Motorisierte Verkehr ist aktuell der dominanteste Verkehrsträger in Dorsten. So werden 60 % aller Wege mit einem Pkw zurückgelegt. Eine Vielzahl dieser Pkw ist nach wie vor fossil betrieben. Insbesondere in peripheren Bereichen stellt der motorisierte Individualverkehr oftmals das einzig nutzbare Mobilitätsangebot dar. Langfristig sollen Maßnahmen in den zuvor genannten Handlungsfeldern dazu beitragen, dass die Abhängigkeit vom eigenen Pkw verringert wird. Gleichzeitig rückt neben der Vermeidung vor allem dessen Verbesserung in Form von alternativen Antriebsformen in den Fokus:

- **Unterstützung der Mobilitätswende durch Förderung alternativer Antriebsformen / Bereitstellung notwendiger Infrastrukturen**

Nr.	Titel
MV1	Schaffung von ausreichend Parkflächen an intermodalen Verknüpfungspunkten
MV2	Neuordnung von straßenbegleitendem Parken in der Altstadt beispielsweise durch Markierung und Bündelung von Parkflächen
MV3	Erarbeitung einer Stellplatzsatzung für Pkw mit spezifischen Stellplatzschlüsseln je Stadtteil
MV4	Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet an relevanten Stellen und öffentlichen Einrichtungen

Tabelle 9: Gesamtübersicht der operativen Ziele im Handlungsfeld: Anpassung des motorisierten Verkehrs zugunsten einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Dorsten

Schaffung von ausreichend Parkflächen an intermodalen Verknüpfungspunkten	**MV1**
HANDLUNGSFELD	Motorisierter Individualverkehr (MIV)
ZIELGRUPPE(N)	Pkw-Fahrende; Pendelnde; ÖPNV-Nutzende
EINFÜHRUNG	Langfristig (> 5 Jahre)
POTENZIAL	Verbesserung von intermodalen Reiseketten, Erhöhung ÖPNV-Nutzung
PRIORISIERUNG	Gering (2/5)

Ausgangssituation

Für einen gut funktionierenden ÖPNV ist eine intermodale Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger essenziell. Intermodalität beschreibt dabei die flexible Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg. Die Abhängigkeit zu einem einzelnen Verkehrsmittel wie dem Pkw sinkt dadurch.

Für einen herkömmlichen Arbeitsweg, der normalerweise mit dem Pkw zurückgelegt wird, kann mit einer Parkfläche am Verknüpfungspunkt (z. B. Bahnhof) der Anreiz geschaffen werden, das Verkehrsmittel zu wechseln und einen Großteil des Arbeitsweges mit dem ÖPNV zurückzulegen. Auch Park and Ride Plätze (P+R) sind intermodale Verknüpfungspunkte. Sie fungieren sowohl zum Umsteigen auf den ÖPNV als auch als Mitfahrerparkplatz. Die Schaffung, Instandhaltung und Erweiterung von P+R-Plätzen fördert daher ebenfalls eine nachhaltige Mobilität.

Beschreibung / Inhalt

Damit der ÖPNV besser erreichbar und somit mehr genutzt wird, sollten Parkmöglichkeiten an intermodalen Verknüpfungspunkten geschaffen werden. Dies betrifft besonders die Bahnhöfe in Dorsten. Menschen, die den RE14 oder den RB43 nehmen möchten, können dann durch die bessere Erreichbarkeit des Bahnhofes mit dem Pkw anreisen und in einen Zug umsteigen. Der Weg der „letzten Meile“ ist somit gesichert.

Aktuell bieten der Hauptbahnhof, der Bahnhof Rhade sowie der Bahnhof Wulfen gute Parkmöglichkeiten an. Besonders an den Bahnhöfen Lembeck, Deuten und Hervest besteht jedoch ein erhöhter Bedarf an Parkmöglichkeiten. Um die intermodalen Verknüpfungspunkte attraktiver zu gestalten, sollte daher ein Grundangebot an Parkplätzen vorgehalten werden.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Konkret sollten also die oben genannten Bahnhöfe mit einem Grundangebot an Parkplätzen ausgestatten werden. Besonders am Bahnhof Hervest, welcher auf Grund seiner zentralen Lage höher frequentiert wird als die nördlich gelegenen Bahnhöfe, bedarf es eines ausreichenden Parkplatzangebots in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Außerdem sollten die schon bestehenden Mitfahrparkplätze instandgehalten oder bei Bedarf erweitert werden.

Darüber hinaus ist jedoch darauf zu achten, dass die Förderung des Umweltverbundes im Vordergrund steht. Adäquate Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen oder eine gute Busanbindung verbessern die Intermodalität im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Best-Practices-Beispiele wie die Mobilstation Vechta zeigen, wie eine Bike+Ride-Anlage zur Förderung der Intermodalität beitragen kann (vgl. Best-Practice-Beispiele ÖPNV im Endbericht)

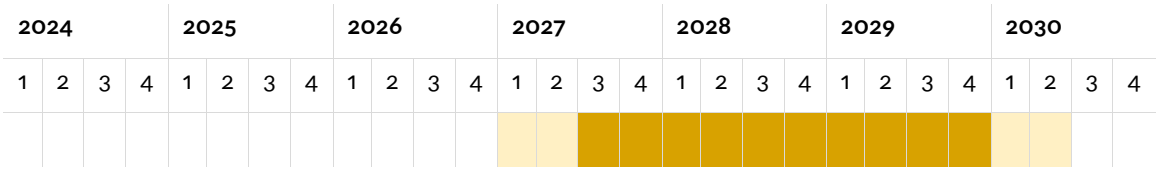
Initiator
- Stadt Dorsten

Akteure
- Ggf. Deutsche Bahn (Bahnhöfe)

Kosten
- Planungs-, Investitions- und Personalkosten
  - Ca. 175€ pro qm Parkplatzfläche gepflastert
  - Stellplatzfläche ca. 12,5 m² zuzgl. 12,5m² Zufahrtsweg
  - Gesamtfläche bei 25 Stellplätzen mindestens 625 m²
    - Zuzüglich ggf. Kaufpreis Grundstücksfläche und Kaufnebenkosten
  - Kostenschätzung neuer Parkplatz: 110.000 €

Personalaufwand
- Dauerhaft betroffene Ämter: 32, 61, 62
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 63, 66

Umsetzungshorizont



Meilensteine
- Identifizierung von Standortpotenzialen
- Beschlussvorlage und Beschlussfassung
- Umsetzung und Evaluation, Ggf. Erweiterung

Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten
- Eigenmittel der Stadt Dorsten
- Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Mittel (3/5)
Priorisierung Politik	Sehr gering (1/5)
Auswirkungen	Mittel (3/5)
Priorisierung	Gering (2/5)

Neuordnung von straßenbegleitendem Parken in der Altstadt beispielsweise durch Markierung und Bündelung von Parkflächen	MV2
HANDLUNGSFELD	Motorisierter Individualverkehr (MIV)
ZIELGRUPPE(N)	Pkw-Fahrende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität
PRIORISIERUNG	Hoch (4/5)

Ausgangssituation

Der ruhende Verkehr nimmt großen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt Dorsten, da Autos in der Regel auf einem Großteil der öffentlichen Flächen abgestellt werden und dabei viel Raum einnehmen. Besonders in der Altstadt Dorstens fällt auf, dass viele Autos straßenbegleitend parken. Dabei werden jedoch nicht immer alle Regeln eingehalten, sodass einige Autos auf Geh- und Radwegen parken. Gehende und Radfahrer müssen dann auf die Fahrbahn ausweichen. Besonders in schmalen Straßen führt straßenbegleitendes Parken zu gefährlichen Situationen (Dooring-Unfälle). Dieses Problem ist außerdem im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung kritisiert worden.

Beschreibung / Inhalt

Ziel der Maßnahme ist es daher, das straßenbegleitende Parken in der Altstadt besser zu regeln und die Einhaltung von Regeln zu überwachen. Dies kann zum Beispiel durch entsprechende Markierungen sowie Beschilderung erfolgen. Autofahrende haben in solchen Bereichen dann nur die Möglichkeit in den gekennzeichneten Flächen zu parken. Grundsätzlich ist bei Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Altstadt zu berücksichtigen, dass hier vor dem Hintergrund der historisch gewachsenen Strukturen und Nutzungen, die teils schmalen Verkehrswege für verschiedene Verkehrsteilnehmende zur Verfügung stehen müssen und kein heutiger Standard zugrunde gelegt werden kann. Das Ziel muss jedoch eine weitestgehend barrierefreie Nutzung der Gehwege auch mit Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen sein. Weiterhin gilt es, mögliche Gefahrenstellen für den Radverkehr insbesondere in Einbahnstraßen, in denen für Fahrräder das Befahren in beide Richtungen zulässig ist, zu entschärfen. Um der besonderen Verkehrssituation in der Altstadt Rechnung zu tragen und allen Verkehrsteilnehmenden deutlich zu machen, dass gegenseitige Rücksichtnahme hier oberstes Gebot ist, soll geprüft werden, ob innerhalb der Wall- und Grabenanlage inklusive des Westwalls von der Gahlener Straße bis zur Klosterstraße Tempo-20-Zonen und/oder Fahrradzonen eingerichtet werden können. Durch die aufgezeigten Maßnahmen werden Verkehrssituationen besonders für den Fuß- und Radverkehr übersichtlicher und somit sicherer.

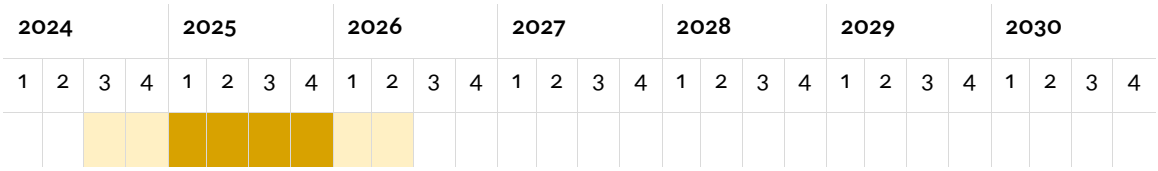
Weiterhin ist eine Zentralisierung und Bündelung des ruhenden Verkehrs in nutzerfreundlichen Parkhäusern und Parkplätzen sinnvoll, um den Parksuchverkehr sowie den öffentlichen Straßenraum zu entlasten. Potenziell freiwerdende Flächen im Straßenraum können so umgenutzt werden.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

- Standorte:
  - Zentralen Achsen in Altstadt
  - Kreuzungsbereiche
  - Einbahnstraßen
- Umsetzungsmöglichkeiten:
  - Einzeichnung von Parkflächen – Parken in gekennzeichneten Flächen
  - Beschilderung
  - Verstärkte Kontrollen

Initiator	Stadt Dorsten
Akteure	Straßenbaulastträger
Kosten	Personalkosten, Planungskosten ○ 200-400 € je Stellplatz inkl. Markierung
Personalaufwand	Dauerhaft betroffene Ämter: 32, 61 Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 63, 66

Umsetzungshorizont



Meilensteine	Identifizierung von Standorten Beschlussvorlage und Beschlussfassung Umsetzung Evaluation (z. B. Unfalldaten)
Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten	Eigenmittel der Stadt Dorsten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung Politik	Sehr gering (1/5)
Auswirkungen	Hoch (4/5)
Priorisierung	Hoch (4/5)

Erarbeitung einer Stellplatzsatzung mit spezifischen Stellplatzschlüsseln für Pkw je Stadtteil	MV3
HANDLUNGSFELD	Motorisierter Individualverkehr (MIV)
ZIELGRUPPE(N)	Pkw-Fahrende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Reduktion des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit für Verkehrsträger des Umweltverbundes
PRIORISIERUNG	Mittel (3/5)

Ausgangssituation

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass in Dorsten ein Großteil des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum abgewickelt wird. Mit einer steigenden Anzahl an Pkw erhöht sich auch der Stellplatzbedarf innerhalb der Stadt. Der erhöhte Parkdruck führt unter anderem dazu, dass Autofahrende falsch parken und somit andere Verkehrsteilnehmende behindern. Dies wurde von Bürgerinnen und Bürgern während der Öffentlichkeitsveranstaltung kritisiert. Die Ordnung von Stellplätzen ist daher ein zentrales Mittel, um gegen einen steigenden Parkdruck anzugehen.

Seit der Novelle der Landesbauordnung NRW haben Kommunen die Möglichkeit, eigene Regelungen bezüglich der Stellplätze für Pkw und Fahrräder bei Bauvorhaben umzusetzen.

Beschreibung / Inhalt

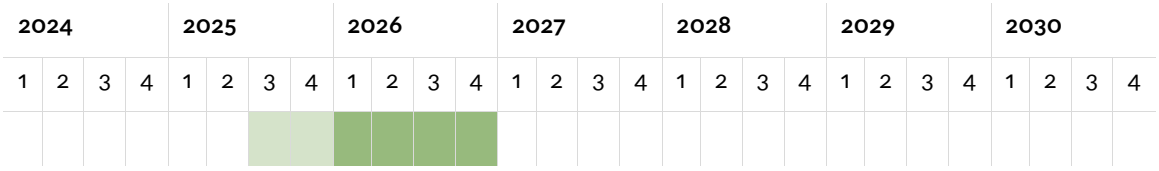
Bei der kommunalen Stellplatzsatzung handelt es sich um eine örtliche Bauvorschrift. Gesetzlich ist die Stellplatzsatzung in Nordrhein-Westfalen in § 48 der Landesbauordnung (BauO NRW) geregelt. Das Hauptziel einer Stellplatzsatzung ist es, durch Vorhalten entsprechender privater Stellplätze auf eigens dafür vorgesehenen Flächen, eine Entlastung des öffentlichen Straßenraums durch ruhenden Verkehr zu bewirken. Hinsichtlich des fließenden und ruhenden Verkehrs ist davon auszugehen, dass der Fahrzeugbestand ohne weiteres Handeln kontinuierlich steigen wird. Vor diesem Hintergrund stellt eine kommunale Stellplatzsatzung eine Handlungsmöglichkeit dar, indem Angaben darüber festgehalten werden, welche Anzahl von Pkw- und Fahrradstellplätzen im Rahmen von Neubauprojekten nachgewiesen werden müssen. Die Richtzahlen für Stellplätze beziehen sich dabei jeweils auf ein bestimmtes Nutzungsmaß. Dies bedeutet, dass die Richtzahlen je nach Anzahl der Wohneinheiten, Stadtteil oder Qualität der ÖPNV-Erschließung variieren können.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Zur Ermittlung der passenden kommunalen Richtzahlen können verschiedene Faktoren herangezogen werden. Gemäß *Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW* (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2019) bietet es sich an die Einwohnerdichte sowie die Pkw-Dichte zu nutzen. Ausgehend von einer Gegenüberstellung beider Daten (Einwohnerdichte 448 Einwohner*innen je km²; Pkw-Dichte 629 Pkw / 1.000 Einwohner*innen) kann die Stadt Dorsten einem Orientierungsbereich zugeordnet werden. Aufgrund des Zusammenwirkens beider Parameter ist Dorsten dem Orientierungsbereich 3 der o.g. Musterstellplatzsatzung zuzuordnen. Mit Blick auf die in der Bestandsanalyse dargelegten Unterschiede im Mobilitätsverhalten je Stadtteil sollten stadtteilspezifische Richtzahlen entwickelt werden.

Initiator	▸ Stadt Dorsten
Akteure	▸ Stadt Dorsten - Ordnungsamt ▸ Straßenverkehrsbehörde
Kosten	▸ Personalkosten für die Erstellung der Stellplatzsatzungen und ggf. zusätzliche Personalkosten für die Überwachung des ruhenden Verkehrs
Personalaufwand	▸ Dauerhaft betroffene Ämter: 20, 61, 63 ▸ Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 32, 62, 66

Umsetzungshorizont



Meilensteine	▸ Definition des jeweilig betroffenen Stadtteils / Quartiers pro Stellplatzsatzung ▸ Bestimmen von Richtzahlen für Pkw-Stellplätze ▸ Beschluss über die jeweilige Stellplatzsatzung ▸ Umsetzung und Evaluation
Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten	▸ Eigenmittel der Stadt Dorsten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung Politik	Gering (2/5)
Auswirkungen	Mittel (3/5)
Priorisierung	Mittel (3/5)

Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet an relevanten Stellen und öffentlichen Einrichtungen	MV4
HANDLUNGSFELD	Motorisierter Individualverkehr (MIV)
ZIELGRUPPE(N)	Pkw-Fahrende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Förderung des elektrisch betriebenen Verkehrs
PRIORISIERUNG	Hoch (4/5)

Ausgangssituation

Da der Motorisierte Individualverkehr mit herkömmlichen Verbrennermotoren für einen Großteil der Treibhausgas-, Luft- und Lärmemissionen verantwortlich ist und in Dorsten einen Anteil von 60% am Gesamtverkehrsaufkommen ausmacht, ist ein Umstieg auf elektrisch betriebene Pkw unumgänglich. Um diesen zu fördern, bedarf es einer gut ausgebauten, flächendeckenden öffentlichen Ladeinfrastruktur.

Aktuell existieren 16 öffentliche und 9 halböffentliche Ladesäulen mit jeweils zwei Ladepunkten in Dorsten. In Summe stehen somit 50 Ladepunkte zur Verfügung. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, reicht diese Anzahl an Ladesäulen nicht aus, um den aktuellen Bedarf zu decken. Besonders mit Blick auf die zukünftige Entwicklung von elektrisch angetriebenen Pkw ist von einem erhöhten Bedarf an Ladestationen auszugehen. Die Analyse hat gezeigt, dass in Dorsten ein Nord-Süd-Gefälle hinsichtlich der Verteilung von Ladestationen existiert. In den nördlichen peripheren Stadtteilen sind teilweise nur eine oder keine Ladestation vorhanden. Mit Blick auf einen erhöhten MIV-Anteil im suburbanen Raum liegt hier jedoch ein besonderes Potenzial für den Ausbau der elektrischen Infrastruktur.

Der Wunsch nach einem Ausbau der Ladeinfrastruktur wurde insgesamt in 23 Kommentaren zum Ausdruck gebracht. Dabei wurde neben der flächendeckenden Ausweitung von Ladeinfrastruktur auch die fehlenden Ladesäulen an öffentlichen Gebäuden erwähnt,

Beschreibung / Inhalt

Um den Bedarf an Ladesäulen zu decken, sollte das Angebot an öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Dabei ist darauf zu achten, die Ladestationen flächendeckend und gezielt auszubauen. Verkehrsknotenpunkte, Versorgungsschwerpunkte oder an öffentliche Gebäude eignen sich gut als Standort für Ladesäulen. Neben dem Ausbau ist ebenfalls darauf zu achten, dass ein einheitlich nutzbares System etabliert wird, um den Kundinnen das Laden so attraktiv wie möglich zu gestalten. In der Region Franken arbeiten derzeit 67 Kommunalwerke an einem einheitlichen Ladeverbund (LV+). So wird lediglich ein Buchungssystem benötigt und Synergieeffekte zwischen den Kommunen gefördert. Entsprechende Beschilderung von Parkplatzflächen (Verkehrszeichen 314 mit Zusatzzeichen 1050-32) oder die zusätzliche Markierung (gemäß § 39 Abs. 10 StVO) dieser hilft dabei, das Thema öffentlichkeitswirksam umzusetzen. Die Stadt Dorsten sollte den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur durch Koordination und planerische Unterstützung zielgerichtet fördern.

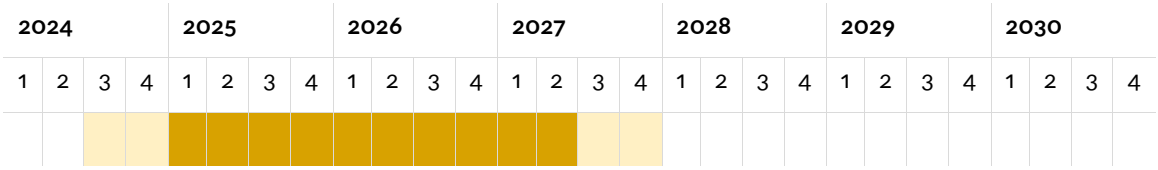
Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Der Ausbau wird an folgenden Standorten in Dorsten empfohlen:

- Ausbau flächendeckend, um Nord-Süd-Gefälle aufzulockern
- Dringender Ausbaubedarf in Rhade und Lembeck
- Ausbaupotenzial in der Altstadt und im Stadtteil Hardt
- Öffentliche Gebäude:
  - Amtsgericht Dorsten; AWO-Wohnstätte
- Parkplätze am Südwall
- Stadtteil Wulfen: Wulfener Markt

Initiator	▸ Stadt Dorsten
Akteure	▸ Ladesäulenbetreiber ▸ Straßenbaulastträger ▸ Stadtwerke ▸ Stromversorger
Kosten	▸ Investitions-, Planungs- und ggf. Betriebs- und Wartungskosten ○ Investitionskosten je Ladesäule inkl. Tiefbau und Markierung ca. 15.000 €
Personalaufwand	▸ Dauerhaft betroffene Ämter: 17, 61, 63 ▸ Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 32, 62, 66

Umsetzungshorizont



Meilensteine	▸ Identifizieren von Bedarfen und Möglichkeiten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur ▸ Prüfung der technischen Rahmenbedingungen ▸ Kontaktaufnahme mit Betreibern bzw. Stromversorgern ▸ Sukzessive Umsetzung der Maßnahme ▸ Evaluation
Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten	▸ Eigenmittel der Stadt Dorsten ▸ Eigenmittel des Betreibers ▸ Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw -Programmbereich Emissionsarme Mobilität -

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung Politik	Sehr gering (1/5)
Auswirkungen	Hoch (4/5)
Priorisierung	Hoch (4/5)

2.7 MOBILITÄT ALS GEMEINSCHAFTSAUFGABE IN DER STADTGESELLSCHAFT DORSTEN

Die vorangegangenen Handlungsfelder und strategischen Leitziele umfassen überwiegend baulich-infrastrukturelle Maßnahmen. Die Mobilitätswende geht jedoch nicht nur mit der Bereitstellung von Angeboten einher, sondern erfordert gleichermaßen auch ein Umdenken und die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger dazu, das eigene Mobilitätsverhalten zu hinterfragen und langfristig anzupassen. Die Mobilitätswende ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Durch die Bereitstellung von Angeboten, Informationen sowie durch Aufklärungsarbeit kann ihre Akzeptanz gefördert und diese in ihrer Umsetzung beschleunigt werden.

- **Vermehrte Sensibilisierung der Bevölkerung bzgl. eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens**
- **Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit zu einem rücksichtsvollen Miteinander im Verkehr**

Nr.	Titel
GA1	Etablierung eines städtischen Mobilitätsmanagements zur Vernetzung der verkehrsrelevanten Akteure
GA2	(Kindgerechte) Überarbeitung der Schulwegpläne im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements
GA3	Erarbeitung eines stadtweiten Konzeptes zur Einführung von „Schulstraßen“ und Durchführung von Modellversuchen
GA4	Überprüfung und Schaffung von Elternhaltestellen an allen Grundschulstandorten in der Stadt Dorsten
GA5	Erarbeitung eines regionalen / lokalen Pendlerportals für Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dorsten

Tabelle 10: Gesamtübersicht der operativen Ziele im Handlungsfeld: Anpassung des motorisierten Verkehrs zugunsten einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Dorsten

Etablierung eines städtischen Mobilitätsmanagements zur Vernetzung der verkehrsrelevanten Akteure	**GA1**
HANDLUNGSFELD	Mobilitätsmanagement
ZIELGRUPPE(N)	Stadt Dorsten
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Potenzieller direkter und indirekter Nutzen der Maßnahme
PRIORISIERUNG	Sehr hoch (5/5)

Ausgangssituation

Mobilität betrifft einerseits unterschiedliche Zielgruppen, welche sich durch unterschiedliche Anforderungen an die Mobilität kennzeichnen und andererseits viele Akteure, welche unterschiedliche Aufgaben im Bereich der Mobilität übernehmen. Oftmals fehlt es an guter Kommunikation und Vernetzung der Akteure untereinander. Ein städtisches Mobilitätsmanagement tritt an genau dieser Stelle ein. Es ist ein Ressortübergreifendes Instrument der Verwaltung, um eine nachhaltige, sozial verträgliche und effiziente Mobilität in der Stadt zu fördern.

Beschreibung / Inhalt

Ziel der Maßnahme ist die Etablierung eines städtischen Mobilitätsmanagements zur Vernetzung aller verkehrsrelevanten Akteure für eine integrierte, ressortübergreifende Zusammenarbeit bezüglich mobilitätsrelevanter Themen.

Im Rahmen eines dauerhaften städtischen Mobilitätsmanagements gilt es daher über die Vernetzung fachspezifischer Akteure hinaus ebenso zielgruppenspezifisch zu handeln und Strategien zu entwickeln, die einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten einzelner Personenkreise ausüben sollen. Dabei sollen Verkehrsträger jedoch integriert, also gemeinsam betrachtet werden, um einen multimodalen Ansatz zu fördern.

Bei der Etablierung eines städtischen Mobilitätsmanagements sind einige Hürden zu überwinden. Routinierte Handlungsmuster und Verkehrsverhalten müssen verändert werden. Hinzu kommt die Akzeptanz bei administrativen und politischen Stellen.

Vorteile eines Mobilitätsmanagements sind Kosteneinsparungen und somit die Entlastung des Verkehrsbudgets, Verlagerung der Verkehre auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, Erhöhung der Lebensqualität durch weniger verkehrsinduzierte Emissionen, Imagegewinn, verkürzte Planungsabläufe in der Verwaltung sowie eine Potenzialsteigerung durch eine frühzeitige Einbeziehung der Zivilgesellschaft.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Konkret soll ein Mobilitätsmanagement in Form von einer Arbeitsgruppe etabliert werden. Das städtische Mobilitätsmanagement kann in einem mobilitätsrelevanten Ressort der Stadt eingegliedert werden. Das Mobilitätsmanagement sollte sich regelmäßig treffen, um eine kontinuierliche Vernetzung aller verkehrsrelevanter Akteure zu gewährleisten.

Initiator	▸ Stadt Dorsten
Akteure	▸ Vestische Straßenbahnen GmbH ▸ Busverkehr Rheinland GmbH ▸ VRR ▸ Bürger_innen und Initiativen ▸ etc.
Kosten	▸ Personalkosten für die Organisation und Durchführung regelmäßen Termine
Personalaufwand	▸ Dauerhaft betroffene Ämter: 01, 06, 61 ▸ Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 03, 10, 20

Umsetzungshorizont

2024				2025				2026				2027				2028				2029				2030			
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

Meilensteine	▸ Schaffung der Personalstelle
Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten	▸ Eigenmittel der Stadt Dorsten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung Politik	Mittel (3/5)
Auswirkungen	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung	Sehr hoch (5/5)

(Kindgerechte) Überarbeitung der Schulwegpläne im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements

GA2

HANDLUNGSFELD	Mobilitätsmanagement
ZIELGRUPPE(N)	Schüler_innen
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Schulwegesicherheit
PRIORISIERUNG	Hoch (4/5)

Ausgangssituation

Die aktuell bestehenden Schulwegepläne der Stadt Dorsten entsprechen nicht überall den heutigen Anforderungen an eine sichere Schulwegeplanung. Dies war unter anderem Ergebnis des Schulworkshops mit den Grundschulen. Wie die Bestandsanalyse am Beispiel der Agathaschule in Dorsten Hardt zeigt, fehlt es auf den Schulwegen zu dieser Schule an sicheren Querungsmöglichkeiten. Ein veralteter Schulwegeplan birgt das Risiko für Unfälle und erhöht gleichzeigt den Bringverkehr (Elterntaxis), da viele Eltern ihre Kinder im vermeintlich sicheren Auto zur Schule fahren. Vor den Schulen kommt es dann zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, was die Sicherheit im sensiblen Bereich vor der Schule einschränkt.

Beschreibung / Inhalt

Ein Schulwegeplan ist ein kartographischer Plan, der die sichersten Wege für Schüler_innen zur Schule darstellt. In ihm werden Gefahrenstellen und Hindernisse aufgezeigt sowie Querungsmöglichkeiten wie Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen im Schulumfeld dargestellt. Der Schulwegeplan sollte gleichermaßen für zu Fuß Gehende und Radfahrende Schüler_innen von Grund- und weiterführenden Schulen gelten.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Die Schulwegeplanung kann in folgenden Schritten durchgeführt werden:

- Bestandsaufnahme und Analyse
  - Identifizierung von Gefahrenstellen
  - Identifizierung von Lücken in aktuellen Schulwegeplänen
  - Befragung von Schüler_innen und Eltern
- Überarbeitung der Schulwegepläne
  - Analoge sowie Digitale Lösungen erarbeiten
- Evaluation (regelmäßig)
  - Nutzung der Schulwegepläne
  - Ergeben sich neue Gefahrenstellen? Ist der Plan noch aktuell?
-

Initiator
- Stadt Dorsten

Akteure
- Stadtverwaltung, Straßenbaulastträger, Schulen, Schulkinder und Elternschaft

Kosten
- Personalkosten, Planungskosten
  - Ggf. mit hohen Personalkosten verbunden

Personalaufwand
- Dauerhaft betroffene Ämter: 40, 61
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 01, 30, 17

Umsetzungshorizont

Meilensteine

- Beschlussvorlage und Beschlussfassung zur Überarbeitung der Schulwegepläne
- Bestandsaufnahme und Analyse
- Umsetzung: Überarbeitung der Schulwegepläne
- Evaluation

Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel der Stadt Dorsten
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Schulisches Mobilitätsmanagement)
- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung Politik	Gering (2/5)
Auswirkungen	Hoch (4/5)
Priorisierung	Hoch (4/5)

Erarbeitung eines stadtweiten Konzeptes zur Einführung von „Schulstraßen“ und Durchführung von Modellversuchen

GA3

HANDLUNGSFELD	Mobilitätsmanagement
ZIELGRUPPE(N)	Schüler_innen; Zu Fuß Gehende; Radfahrende
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Schulwegesicherheit
PRIORISIERUNG	Mittel (3/5)

Ausgangssituation

Wie in den Gesprächen mit Schüler_innen, Elternvertreter_innen und Schulleiter_innen deutlich wurde, bringen viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, was vor Schulbeginn und nach Schulende für ein großes Verkehrsaufkommen sorgt. Durch gefährliche Wendemanöver oder das Blockieren der Straße durch zu viele Autos wird die Verkehrssicherheit eingeschränkt. Besonders für Kinder, die mit Fahrrad oder zu Fuß kommen, ist dies ein Problem.

Beschreibung / Inhalt

Eine Lösung für dieses Problem kann die Einrichtung von „Schulstraßen“ sein. Hierzu ist ein Konzept zur Einführung von „Schulstraßen“ zu erarbeiten. Schulstraßen führen zu einer temporären Beschränkung der Durchfahrt für Autos (z. B. 30 min zu Schulbeginn und -ende). Anwohnende und Einsatzfahrzeuge haben jedoch freie Durchfahrt. Die Beschränkung wird in einem ausgewiesenen Bereich, z. B. im 250 m Radius um Schule verortet. Schulstraßen sollen Schulwege sicherer machen, das Zufußgehen und Radfahren fördern sowie die Verkehrskompetenzen der Schüler_innen stärken.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Voraussetzung für die Einführung einer Schulstraße ist eine eindeutige Gefahrenlage, die durch gefährdende Park- und Wendemanöver begründet werden kann. Die temporäre Durchfahrtsbeschränkung ist bisher nicht in der StVO berücksichtigt, eine temporäre Aktion oder erlaubnispflichtige Kurzveranstaltungen sind jedoch möglich. Dies sind sog. Pilotprojekte oder Verkehrsversuche. Grundsätzlich besteht aber schon ein rechtlicher Rahmen für eine temporäre Durchfahrtsbeschränkung einer Straße. Die Sperrung ist durch physische Barrieren wie Scherengitter sowie Beschilderung möglich. Mit der Hilfe von freiwilligen Verkehrshelfenden wie Eltern oder Initiativen können die Projekte durchgeführt werden.

Zusätzlich zur Entwicklung von Schulstraßen sollten Elternhaltestellen außerhalb der Schulstraßen entwickelt werden (vgl. Maßnahme GA4).

In Dorsten existieren insgesamt 14 Grundschulen. Für die Entwicklung von Schulstraßen eignen sich nur Straßen in kommunaler Baulast sowie ohne Durchfahrtscharakter. Beispielsweise könnten an der Pestalozzi Grundschule, an der Agathaschule oder an der Antoniusschule Schulstraßen entwickelt werden. An Letzterer wurden in einer Zählung insgesamt 80 Fahrzeuge gezählt, in denen Eltern ihre Kinder zur Schule gebracht haben.

Initiator

- Stadt Dorsten

Akteure

- Elternvertretungen
- Schulen
- Lokale Initiativen
- Stadt Dorsten
- Polizei

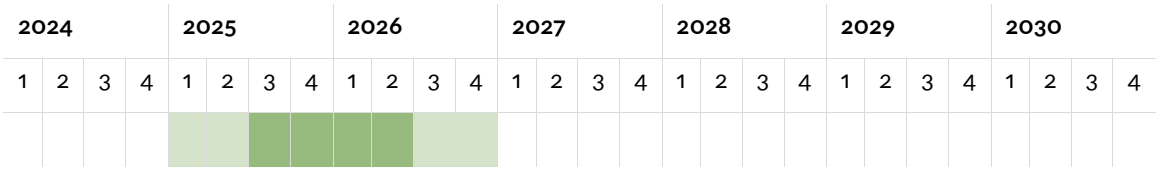
Kosten

- Planungs- und Investitionskosten, Personalkosten
  - Regelmäßige Kontrollen durch die Polizei: Personalkosten
  - Beschilderung und Markierung: ca. 500-750€ pro Standort

Personalaufwand

- Dauerhaft betroffene Ämter: 40, 61, 63
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 32, 37, 66

Umsetzungshorizont



Meilensteine

- Bedarfsanalyse
- Kontaktaufnahme Schulen
- Erarbeitung eines Konzeptes
- Verkehrsrechtliche Anordnung
- Durchführung
- Evaluation und ggf. Weiterführung

Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel Stadt Dorsten
- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Schulisches Mobilitätsmanagement)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Hoch (4/5)
Priorisierung Politik	Mittel (3/5)
Auswirkungen	Mittel (3/5)
Priorisierung	Mittel (3/5)

Überprüfung und Schaffung von Elternhaltestellen an allen Grundschulstandorten in der Stadt Dorsten

GA4

HANDLUNGSFELD	Mobilitätsmanagement
ZIELGRUPPE(N)	Schüler_innen
EINFÜHRUNG	Kurzfristig (1-3 Jahre)
POTENZIAL	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler_innen sowie Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
PRIORISIERUNG	Mittel (3/5)

Ausgangssituation

Immer mehr Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule. Dies hat zur Folge, dass es vor allen Schulen in Dorsten zu einem erheblichen MIV-Aufkommen kommt. Durch parkende oder wendende Pkw kommt es zu Gefahrensituationen. Dadurch verringert sich gleichzeitig die Verkehrssicherheit von zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommenden Schulkindern. Hinzu kommt, dass Kinder sich im Verkehr eigenständig fortbewegen müssen, um eine Orientierung für den Verkehr und dessen sicherheitsrelevanten Aspekte zu entwickeln.

Eine Lösung ist die Entwicklung von Elternhaltestellen. In Dorsten gibt es aktuell eine Elternhaltestelle an der Albert-Schweitzer-Grundschule.

Beschreibung / Inhalt

Ziel der Elternhaltestellen ist es, die Fuß- und Radverkehrssicherheit für Schulkinder zu erhöhen. Durch die Einrichtung von Elternhaltestellen - ca. 300 m entfernt von Schulen – wird das Verkehrsaufkommen verringert und der sensible Bereich vor der Schule geschützt. Die Kinder können den restlichen Weg gemeinsam laufen und fahrradfahrende Kinder müssen sich den Weg vor der Schule nicht mit Pkw teilen. Zudem erhöht sich durch ein geringeres Verkehrsaufkommen die Luftqualität im Bereich der Schule. In einem zweiten Schritt kann später zusätzlich vor der Schule eine Schulstraße eingerichtet werden, für diese ist eine gut platzierte Elternhaltestelle Voraussetzung.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

In Dorsten wird die Prüfung der Einrichtung von Elternhaltestellen an allen Dorstener Grundschulen empfohlen. Vorbild kann dabei die bereits bestehende Elternhaltestelle an der Albert-Schweitzer-Grundschule sein. Es ist außerdem möglich, mehrere Haltestellen pro Schule einzurichten, um den Verkehr zu entzerren. Sie sollten dabei mindestens 250 m von der Schule entfernt errichtet werden. Bei der Standortwahl ist auf äußere Gefahreneinflüsse zu achten. So sollten bei höher frequentierten Straßen immer Querungsmöglichkeiten in Form von Fußgängerüberwegen, Mittelinseln oder Lichtsignalanlagen bestehen. Eine durchgängige Beleuchtung des Weges sowie eine Mindestbreite des Gehweges von 2,5 m ohne gemeinsam geführten Radverkehr sollte gegeben sein. Bei der Beschilderung von Elternhaltestellen, die auf der Fahrbahn liegen, ist darauf zu achten, ein Parkverbotsschild mit zeitlicher Begrenzung anzubringen.

Wichtig ist außerdem die Einbeziehung der Elternschaft, um die Nutzungsbereitschaft zu erhöhen. Gleichzeitig sollten mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit auf Bewegungsfördernde Projekte für Kinder aufmerksam gemacht werden. Ziel ist es, den Bringverkehr insgesamt zu reduzieren.

Initiator
- Stadt Dorsten

Akteure
- Stadtverwaltung Dorsten; Straßenbaulastträger, Grundschulen

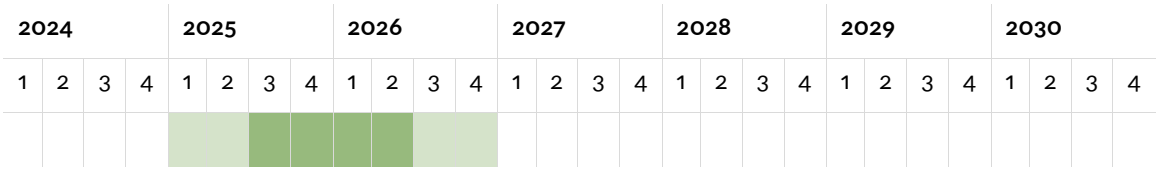
Kosten

- Personalkosten, Investitions- und Planungskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
  - Beschilderung und Markierung pro Elternhaltestelle: 600-1.000€
  - Ggf. Querungsanlage: 15.000-50.000€
  - Öffentlichkeitsarbeit in den Schulen: abhängig von der Anzahl an Größe der Schulen

Personalaufwand

- Dauerhaft betroffene Ämter: 32, 40, 61, 66
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 62, 63

Umsetzungshorizont



Meilensteine

- Überprüfung aller potenzieller Standorte
- Beschlussvorlage / Beschlussfassung
- Umsetzungsplanung und Ausführung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluation

Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel Stadt Dorsten
- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Schulisches Mobilitätsmanagement)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Mittel (3/5)
Priorisierung Politik	Gering (2/5)
Auswirkungen	Hoch (4/5)
Priorisierung	Mittel (3/5)

Erarbeitung eines regionalen / lokalen Pendlerportals für Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dorsten	GA5
HANDLUNGSFELD	Mobilitätsmanagement
ZIELGRUPPE(N)	Pendelnde; Pkw-Fahrende
EINFÜHRUNG	Mittelfristig (3-5 Jahre)
POTENZIAL	Verringerung der Verkehrslast sowie Einsparung von THG-Emissionen
PRIORISIERUNG	Mittel (3/5)

Ausgangssituation

Die Stadt Dorsten verfügt über einige bedeutende Arbeitsstandorte, weshalb sowohl für lokale Pendelnde als auch im Kontext mit den umliegenden kreisangehörigen Kommunen und der Nähe zum nördlichen Ruhrgebiet für regionale Pendelnde eine gute Pendlerinfrastruktur notwendig ist. Wie die Analyse der regionalen Verflechtungen gezeigt hat, pendeln täglich 13.067 Personen berufsbedingt nach Dorsten, wohingegen 21.738 Personen die Stadt verlassen. Die große Anzahl an Pendelnden sorgen für ein hohes MIV-Aufkommen zu den Starklastzeiten. Da davon auszugehen ist, dass viele Menschen ähnliche Ziele ansteuern, kann eine gemeinsame Nutzung eines Pkw sinnvoll sein, um die Verkehrsbelastung zu reduzieren und Emissionen einzusparen. Auf Grund von fehlender Kommunikation kommt es allerdings selten zu Fahrgemeinschaften. Ein Pendlerportal kann Autofahrenden dabei helfen, sich zu vernetzen und Wege zu teilen.

Beschreibung / Inhalt

Ziel dieser Maßnahme ist es daher, ein lokales oder regionales, kreisweites Pendlerportal zu etablieren. Dieses soll Pendelnden eine Möglichkeit zur Kommunikation bieten. Durch die Eingabe des gewünschten Start- und Zielorts können Personen mit ähnlichen Strecken in Verbindung gebracht werden. Zur Vereinbarung eines gemeinsamen Treffpunktes bieten sich vor allem Mitfahrerparkplätze oder P+R-Plätze wie die an der A31 in Dorsten an. Durch das gemeinsame Fahren werden Treibhausgasemissionen eingespart und Fahrtkosten geteilt.

Umsetzungsmöglichkeiten & (Teil-) Maßnahmen

Es besteht die Möglichkeit ein Pendlerportal in Kooperation mit einem Unternehmen zu entwickeln, um bereits vorhandene Infrastrukturen zu nutzen. Außerdem werden dadurch sogenannte Insellösungen vermieden und die Integration von Pendelstrecken anderer Portale kann das Angebot deutlich erweitern.

Eine mögliche Teilmaßnahme ist die Einbeziehung von Unternehmen oder Vereinen. Beispielhaft zu nennen ist hier das Pendlerportal Zukunftscampus Jülich. Als Reaktion auf ein fehlendes engmaschiges Nahverkehrsnetz wurde das Pendlerportal geschaffen, damit Pendelnde aus Düsseldorf, Köln und Aachen gemeinsam nach Jülich pendeln können.

Initiator

- Stadt Dorsten

Akteure

- Kreisangehörige Kommunen
- Unternehmen
- Vereine
- Pendelnde

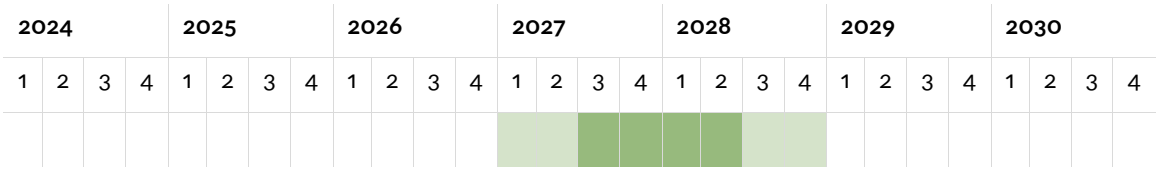
Kosten

- Investitionskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
  - Einmalige Investitionskosten < 5.000€
  - Laufende Kosten können durch Werbung lokaler oder regionaler Unternehmen auf Portal gedeckt werden

Personalaufwand

- Dauerhaft betroffene Ämter: 06, 61
- Zusätzlich zu beteiligende Ämter: 01, 17

Umsetzungshorizont



Meilensteine

- Beschlussvorlage und Beschlussfassung
- Entwicklung eines Pendlerportals oder Integration eines bestehenden Portals
- Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluation

Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten

- Eigenmittel der Stadt Dorsten
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Umsetzbarkeit	Sehr hoch (5/5)
Priorisierung Politik	Sehr gering (1/5)
Auswirkungen	Gering (2/5)
Priorisierung	Gering (2/5)

3 ZUSAMMENFASSUNG / UMSETZUNGSHORIZONTE

In nachfolgender Tabelle 11 sind alle operativen Ziele der Priorisierungsstufe zugeordnet, sodass auf einen Blick erkennbar ist, welche Ziele am ehesten umzusetzen sind:

Prio	Punktzahl	Nr.	Ziele
Sehr hoch	18	FR1	Schaffung und Unterhaltung eines sicheren und schnellen Radwegenetzes zw. den Stadtteilen
	18	GA1	Etablierung eines städtischen Mobilitätsmanagements zur Vernetzung der verkehrsrelevanten Akteure
	17	AP1	Erarbeitung eines Grundsatzentscheids zur vermehrten Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehrsbelangen in der Mobilitätsplanung
	17	FR2	Schaffung von sicheren, schnellen und teilweise bevorrechtigten Radwegen auf der Nord Süd Achse
Hoch	15	FR7	Erarbeitung einer Stellplatzsatzung für Fahrradabstellanlagen
	15	ÖV2	Anbindung von Gewerbestandorten an das ÖPNV-Liniennetz und Berücksichtigung von Arbeitszeiten
	15	GA2	(Kindgerechte) Überarbeitung der Schulwegpläne im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements
	14	FR3	Errichtung von sicheren und adäquaten Fahrradabstellanlagen an relevanten Stellen und öffentlichen Einrichtungen in der Stadt Dorsten
	14	FR4	Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes
	14	MV2	Neuordnung von straßenbegleitendem Parken in der Altstadt beispielsweise durch Markierung und Bündelung von Parkflächen
	14	MV4	Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet an relevanten Stellen und öffentlichen Einrichtungen
Mittel	13	MV3	Erarbeitung einer Stellplatzsatzung für Pkw mit spezifischen Stellplatzschlüsseln je Stadtteil
	13	GA3	Erarbeitung eines stadtweiten Konzeptes zur Einführung von „Schulstraßen“ und Durchführung von Modellversuchen
	13	GA4	Überprüfung und Schaffung von Elternhaltestellen an allen Grundschulstandorten in der Stadt Dorsten
	12	AP3	Durchführung / Umsetzung von innovativen (stadtteilspezifischen) Modellprojekten
	12	FR6	Optimierung von Lichtsignalanlagen zugunsten des Fuß- & Radverkehrs an stark frequentierten Stellen / Orten mit dem Ziel der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
	12	ÖV1	Verbesserung der Erreichbarkeit von P+R-Plätzen und Pendlerparkplätzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln
	12	INT1	Konzeption und Einführung von Sharing-Angeboten in der Stadt-Dorsten
Gering	10	AP2	Überprüfung und Anpassung der Verkehrssteuerung & -lenkung
	10	MV1	Schaffung von ausreichend Parkflächen an intermodalen Verknüpfungspunkten
	10	GA5	Erarbeitung eines regionalen / lokalen Pendlerportals für Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dorsten
	9	FR5	Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Stadtteilzentren

Tabelle 11: Zusammenfassung der Priorisierung der operativen Ziele

Bei Betrachtung voranstehender Tabelle ist zu erkennen, dass vier operative Ziele in die höchste Priorisierungsstufe (sehr hoch) fallen, nämlich: **FR1: Schaffung eines sicheren und schnellen Radwegenetzes zw. den Stadtteilen, GA1: Etablierung eines städtischen Mobilitätsmanagements zur Vernetzung der verkehrsrelevanten Akteure, AP1: Erarbeitung eines Grundsatzentscheids zur vermehrten Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehrsbelangen in der Mobilitätsplanung** sowie **FR2: Schaffung von sicheren, schnellen und teilweise bevorrechtigten Radwegen auf der Nord Süd Achse**. Diese Ziele sind entweder leicht umzusetzen oder haben hohe Auswirkungen auf die nachhaltige Mobilität in Dorsten sowie das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.

Weitere sieben Ziele, die im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplan erarbeitet worden sind, können als hoch eingestuft werden. Es handelt sich hierbei um Ziele, die als etwas weniger gut umsetzbar bewertet wurden oder auf Grund einer etwas geringeren Auswirkung auf die nachhaltige Mobilität nicht die maximale Punktzahl erhalten haben. Sie sind dennoch essenziell für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Dorsten. Beispielhaft zu nennen sind die operativen Ziele **FR7: Erarbeitung einer Stellplatzsatzung für Fahrradabstellanlagen**, **ÖV2: Anbindung von Gewerbestandorten an das ÖPNV-Liniennetz und Berücksichtigung von Arbeitszeiten** oder **GA2: (Kindgerechte) Überarbeitung der Schulwegpläne im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements**.

Eine mittlere Priorität weisen ebenfalls sieben operative Ziele auf. Beispielhaft können die Ziele **MV3: Erarbeitung einer Stellplatzsatzung mit spezifischen Stellplatzschlüsseln je Stadtteil** oder **GA3: Erarbeitung eines stadtweiten Konzeptes zur Einführung von „Schulstraßen“** genannt werden. Die Ziele mittlerer Priorität können ebenfalls von besonderer Relevanz für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Dorsten sein. Sie können jedoch eine geringere zeitliche Priorität aufweisen oder einem anderen Ziel nachgeordnet sein, sodass die Einführung dieser zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden kann.

Zum Schluss sind vier operative Ziele mit einer geringen Priorität gekennzeichnet worden. Dies sind bspw. **AP2: Überprüfung und Anpassung der Verkehrssteuerung & -lenkung** oder **MV1: Schaffung von ausreichend Parkflächen an intermodalen Verknüpfungspunkten**. Diese Ziele sind für die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität in Dorsten bedeutsam, sind jedoch aufgrund verhältnismäßig geringen Nutzens in der Umsetzung erst zu einem späteren Zeitpunkt zu berücksichtigen.

Auf Grundlage der Priorisierung der operativen Ziele ist die Bildung eines zu empfehlenden Zeithorizontes für die Umsetzung möglich. Die Farbcodes berücksichtigen gleichzeitig die Dauer der Umsetzung.

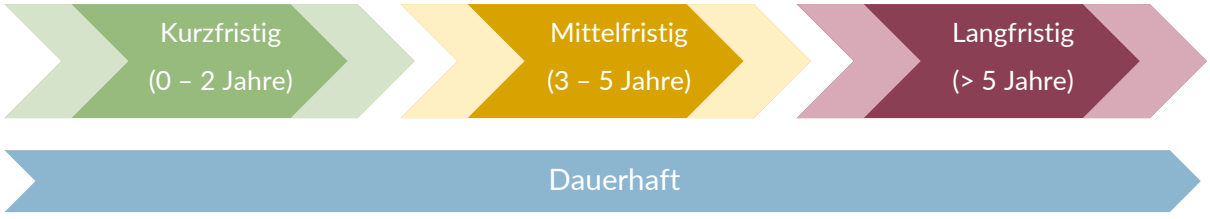


Abbildung 9: Zeithorizonte der Umsetzung
[Eigene Darstellung]

Nr.	Titel des operativen Ziels	Prio	2024				2025				2026				2027				2028				2029				2030			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
AP1	Erarbeitung eines Grundsatzentscheids zur vermehrten Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehrsbelangen in der Mobilitätsplanung	5																												
AP3	Durchführung / Umsetzung von innovativen (stadtteilspezifischen) Modellprojekten	3																												
AP2	Überprüfung und Anpassung der Verkehrssteuerung & -lenkung	2																												
FR1	Schaffung und Unterhaltung eines sicheren und schnellen Radwegenetzes zwischen den Stadtteilen	5																												
FR2	Schaffung von sicheren, schnellen und teilweise bevorrechtigen Radwegen auf der Nord-Süd Achse	5																												
FR7	Erarbeitung einer Stellplatzsatzung für Fahrradabstellanlagen	4																												
FR4	Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes	4																												
FR3	Errichtung von sicheren und adäquaten Fahrradabstellanlagen an relevanten Stellen und öffentlichen Einrichtungen in der Stadt Dorsten	4																												
FR6	Optimierung von Lichtsignalanlagen zugunsten des Fuß- & Radverkehrs an stark frequentierten Stellen / Orten mit dem Ziel der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer	3																												
FR5	Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Stadtteilzentren	2																												
ÖV2	Anbindung von Gewerbestandorten an das ÖPNV-Liniennetz und Berücksichtigung von Arbeitszeiten	4																												

ÖV1	Verbesserung der Erreichbarkeit von P+R-Plätzen und Pendlerparkplätzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln	3																												
INT1	Konzeption und Einführung von Sharing-Angeboten in der Stadt-Dorsten	3																												
MV2	Neuordnung von straßenbegleitendem Parken in der Altstadt beispielsweise durch Markierung und Bündelung von Parkflächen	4																												
MV4	Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet an relevanten Stellen und öffentlichen Einrichtungen	4																												
MV3	Erarbeitung einer Stellplatzsatzung für Pkw mit spezifischen Stellplatzschlüsseln je Stadtteil	3																												
MV1	Schaffung von ausreichend Parkflächen an intermodalen Verknüpfungspunkten	2																												
GA1	Etablierung eines städtischen Mobilitätsmanagements zur Vernetzung der verkehrsrelevanten Akteure	5																												
GA2	(Kindgerechte) Überarbeitung der Schulwegpläne im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements	4																												
GA3	Erarbeitung eines stadtweiten Konzeptes zur Einführung von „Schulstraßen“ und Durchführung von Modellversuchen	3																												
GA4	Überprüfung und Schaffung von Elternhaltestellen an allen Grundschulstandorten in der Stadt Dorsten	3																												
GA5	Erarbeitung eines regionalen / lokalen Pendlerportals für Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dorsten	2																												

Tabelle 12: Empfehlungen zur zeitlichen Umsetzung der operativen Ziele – Differenziert je Handlungsfeld

4 QUELLENVERZEICHNIS

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2018 (GV. NRW. S. 421) (1), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. September 2021 (GV. NRW. S. 1086) geändert worden ist.

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 28. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 236) geändert worden ist

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019): Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2023): Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. 3. Auflage