



# MOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE WADERSLOH

## ABSCHLUSSBERICHT

Januar 2024



Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Wadersloh ist im Rahmen der Förderrichtlinie Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert worden.

Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



### Projektpartner

Dieses Projekt wurde unter Zusammenarbeit der Gemeinde Wadersloh und der energielenker projects GmbH durchgeführt.

#### Auftraggeberin

Gemeinde Wadersloh

Liesborner Str. 5

59329 Wadersloh

Tel.: +49 2523 950 0

Ansprechpersonen: Fr. Göke

Hr. Bierwagen

#### Auftragnehmerin

energielenker projects GmbH

Hüttruper Heide 90

48268 Greven

Tel.: +49 2571 588 66 10

Ansprechperson: Hr. Töns





## VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

sobald wir einen Fuß vor die Tür setzen, sind wir Verkehrsteilnehmer. Egal, ob wir wollen, oder nicht. Deshalb geht Mobilität – in all ihren Formen – uns alle an. Wir alle bewegen uns täglich auf den verschiedensten Wegen in der Gemeinde Wadersloh und machen dabei als Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer unterschiedliche Erfahrungen. Einen Überblick zu diesen vielfältigen Bewegungswegen und -formen gibt dieser Abschlussbericht für ein Mobilitätskonzept.

Zunächst beschreibt dieser Bericht den aktuellen Status der Mobilität in unserer Gemeinde. Wie bewegen sich die Menschen in unserer Gemeinde? Auf welchen Wegen sind die Bürgerinnen und Bürger unterwegs? Gehen sie zu Fuß oder nutzen sie das Fahrrad oder ein Auto? Wo gibt es Verbesserungsbedarf?

Zur Beantwortung dieser und weiterer Fragen waren bei Erstellung dieses Berichtes vor allem die direkten Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger hilfreich, die uns mit ihren zahlreichen Anmerkungen zur Online-Beteiligungskarte wichtige Hinweise gegeben haben. Die Beteiligung an diesem Onlineprozess war überwältigend.

Ich danke darum allen Bürgerinnen und Bürgern, den Fraktionen des Rates, dem Netzwerk Klimaschutz und Nachhaltigkeit und allen Beteiligten, die sich auch mit weiteren Anträgen Anregungen, Projekten, Ideen, Verbesserungsvorschlägen oder konstruktiver Kritik beteiligt haben.

Auf der Grundlage der heutigen Verkehrssituation entwerfen wir anschließend Perspektiven für die Mobilität der Zukunft. Wenn wir wissen, wie wir uns in unserer Gemeinde fortbewegen und wo die Chancen und Risiken liegen, können wir so im nächsten Schritt gemeinsame Lösungen erarbeiten, um die Mobilität in unserer Gemeinde weiter zu verbessern.

Insbesondere unter Berücksichtigung des Klimaschutzes ist es unsere Aufgabe, nachhaltige Mobilitätsangebote zum Wohle der Bürgerinnen und Bürger zu fördern. Wie können wir also die Wege und die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern oder Radfahrerinnen und Radfahrern verbessern? Wie können der Öffentliche Nahverkehr, die Elektromobilität oder auch Fahrgemeinschaften dazu beitragen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren?

Antworten auf diese Fragen gibt Ihnen der nun vorliegende Abschlussbericht für das Mobilitätskonzept der Gemeinde Wadersloh. Ich freue mich darauf, auf dieser Grundlage gemeinsam mit Ihnen eine zukunftsfähige und nachhaltigere Mobilität für die Gemeinde Wadersloh auf den Weg zu bringen und damit die Lebensqualität für alle Bürgerinnen und Bürger immer weiter zu verbessern, soweit unsere Möglichkeiten dies zulassen.



Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Christian Thegelkamp

Bürgermeister

## INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT .....	V
ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....	IX
TABELLENVERZEICHNIS.....	XI
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS .....	XI
<b>1. EINLEITUNG .....</b>	<b>1</b>
1.1 AUFGABENSTELLUNG .....	2
1.2 BESTEHENDE KONZEPTE .....	2
<b>2. VORGEHENSWEISE .....</b>	<b>5</b>
2.1 STRATEGIE.....	5
2.2 ABLAUF DER KONZEPTENTWICKLUNG.....	7
2.3 PARTIZIPATIONSPROZESS.....	10
2.3.1 Öffentliche Auftaktveranstaltung.....	10
2.3.2 Online-Beteiligungskarte.....	12
2.3.3 Experten-Workshops .....	18
<b>3. AUSGANGSSITUATION .....</b>	<b>20</b>
3.1 RAUMSTRUKTUR .....	20
3.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG .....	22
3.3 REGIONALE VERFLECHTUNGEN .....	24
3.3.1 Interkommunale Verbindungen.....	24
3.3.2 Pendel-Verflechtungen.....	27
3.4 MOBILITÄT IN WADERSLOH .....	28
<b>4. BESTANDSANALYSE.....</b>	<b>31</b>
4.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV).....	31
4.1.1 Allgemeine Daten zum MIV .....	32
4.1.2 Ortsteilspezifische Betrachtung des Motorisierten Individualverkehrs.....	38
4.1.3 Zusammenfassung MIV.....	42
4.2 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV) .....	43
4.2.1 Straßengebundener Personennahverkehr (Busverkehr).....	45
4.2.2 Schienengebundener Personennahverkehr (Zugverkehr).....	48
4.2.3 Erreichbarkeitsanalyse (MIV vs. ÖPNV) .....	48
4.2.4 Zusammenfassung ÖPNV.....	50
4.3 RADVERKEHR.....	51
4.3.1 Übergeordnete Radverkehrskonzeptionen.....	52
4.3.2 Radverkehrsanlagen.....	53
4.3.3 Ortsteilspezifische Betrachtung Radwegenetz .....	62

4.3.4 Zusammenfassung Radverkehr.....	65
4.4 FUßVERKEHR.....	66
4.4.1 Barrierefreiheit im öffentlichen (Straßen-) Raum.....	68
4.4.2 Allgemeine Daten zum Fußverkehr in Wadersloh.....	70
4.4.3 Ortsteilspezifische Betrachtung des Fußverkehrs.....	70
4.4.4 Zusammenfassung Fußverkehr.....	79
4.5 UNFALLANALYSE .....	80
4.6 TABELLARISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE ....	86
5. SOLL-VISION .....	89
5.1 MAßNAHMENENTWICKLUNG .....	92
5.2 MAßNAHMENÜBERSICHT .....	95
6. EVALUATION.....	98
6.1 ÜBERPRÜFUNG PROJEKT- / UMSETZUNGSFORTSCHRITT.....	98
6.2 ALLGEMEINE ERFOLGSINDIKATOREN .....	99
6.2.1 Langfristige Erfolgsindikatoren.....	99
6.1.2 Kurzfristige Erfolgsindikatoren.....	100
6.3 INDIVIDUELLE ERFOLGSINDIKATOREN DER ENTWICKELTEN MAßNAHMEN .....	102
7. ZUSAMMENFASSUNG .....	105
8. QUELLENVERZEICHNIS .....	107
ANHANG.....	109

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland.....	1
Abbildung 2: Bausteine nachhaltiger Mobilität.....	6
Abbildung 3: Zeitplan zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Wadersloh.....	8
Abbildung 4: Plakat öff. Auftaktveranstaltung.....	11
Abbildung 5: Plakat Online-Beteiligungskarte [Gemeinde Wadersloh].....	12
Abbildung 6: Beiträge der Online-Beteiligungskarte nach Handlungsfeld.....	13
Abbildung 7: Beiträge in der Online-Beteiligungskarte nach Handlungsfeld .....	14
Abbildung 8: Beiträge in der Online-Beteiligungskarte nach Kategorie .....	15
Abbildung 9: Top 25 Beiträge in der Online-Beteiligungskarte nach Likes .....	16
Abbildung 10: Kommentare der Beiträge aus der Online-Beteiligungskarte nach Unterthema.....	17
Abbildung 11: Ergebnisse des Experten-Workshops Seniorinnen und Senioren + Vereine	18
Abbildung 12: Ergebnisse des Experten-Workshops NKN AG Mobilität.....	19
Abbildung 13: Einwohnerverteilung Gemeinde Wadersloh .....	23
Abbildung 14: Klassifiziertes Straßennetz in der Gemeinde Wadersloh .....	25
Abbildung 15: Modal Split Kreis Warendorf (2015) .....	28
Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen im Kreis Warendorf (2015) .	29
Abbildung 17: Wegezwecke Kreis Warendorf (2015).....	30
Abbildung 18: Anforderungen an den MIV .....	31
Abbildung 19: Motorisierungsgrade im Vergleich.....	33
Abbildung 20: Verkehrsstärken (Kfz) Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Wadersloh (2021).....	35
Abbildung 21: Verkehrsstärken (Schwerlastverkehr) Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Wadersloh (2021) .....	36
Abbildung 22: Solar-Carports in Diestedde, Liesborn und Wadersloh .....	37
Abbildung 23: Ortsdurchfahrt Diestedde .....	38
Abbildung 24: Infrastrukturen des MIV in Liesborn.....	40
Abbildung 25: Infrastrukturen des MIV in Wadersloh .....	41
Abbildung 26: Anforderungen an den ÖPNV .....	43
Abbildung 27: Öffentlicher Personennahverkehr in der Gemeinde Wadersloh .....	45
Abbildung 28: Anforderungen an den Radverkehr .....	51
Abbildung 29: Bestandsanalyse Radwege in der Gemeinde Wadersloh .....	55
Abbildung 30: Belastungsbereiche der Radverkehrsführung.....	57
Abbildung 31: Radwegequalität links: Oelder Str. / rechts: Winkelstr.....	59

Abbildung 32: Unterscheidung Vorderradhalter (links) und Anlehnbügel (rechts) .....	61
Abbildung 33: Positivbeispiele– links: Reparaturstation; oben rechts: Liesborn; unten rechts: Wadersloh .....	61
Abbildung 34: Aufstellflächen für Radfahrende in Liesborn (Beckumer Str./ Benninhauser Str).....	63
Abbildung 35: Radwegeführung in Wadersloh .....	64
Abbildung 36: Anforderungen an eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur .....	66
Abbildung 37: Mindestwegbreite.....	67
Abbildung 38: Beispielhafte Umsetzungen des Fuß-Rad-Prinzips.....	69
Abbildung 39: Barrierefreie Haltestelle .....	69
Abbildung 40: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Diestedde.....	71
Abbildung 41: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Liesborn.....	73
Abbildung 42: Infrastrukturen des Fußverkehrs in Wadersloh.....	75
Abbildung 43: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Wadersloh.....	77
Abbildung 44: Differenzierung von Verkehrsunfalltypen .....	80
Abbildung 45: Unfallbeteiligungen von Verkehrsträgern in der Gemeinde Wadersloh .....	81
Abbildung 46: Unfälle in der Gemeinde Wadersloh nach Unfalltyp.....	82
Abbildung 47: Unfallkonstellationen des Fuß- und Radverkehrs in der Gemeinde Wadersloh .....	83
Abbildung 48: Unfälle unter Beteiligung des Fuß- / Radverkehrs in der Gemeinde Wadersloh nach Unfalltyp.....	84
Abbildung 49: Unfälle unter Beteiligung des Fuß- oder Radverkehrs nach Unfalltyp .....	85

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht vorhandener Konzepte.....	3
Tabelle 2: Entfernung Ortsteile untereinander (Luftlinie).....	20
Tabelle 3: Übersicht Schulen und Schülerinnen / Schüler im Schuljahr 22/23.....	21
Tabelle 4: Linienübersicht Straßengebundener ÖPNV (ohne Schülerverkehre).....	26
Tabelle 5: Ein- und Auspendelströme .....	27
Tabelle 6: Öffentliche Lademöglichkeiten in der Gemeinde Wadersloh .....	37
Tabelle 7: ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Wadersloh .....	47
Tabelle 8: Erreichbarkeitsanalyse umliegender Kommunen mit ÖV und MIV .....	49
Tabelle 9: Führungsform nach Entwurfsklassen.....	56
Tabelle 10: Führungsformen nach Belastungsbereich .....	57
Tabelle 11: Mindestbreiten Radverkehrsanlagen.....	58
Tabelle 12: Funktionsbereiche Gehwege.....	67
Tabelle 13: Maßnahmen-Ideen NKN-Kompodium AG Mobilität .....	92
Tabelle 14: Mobilitätsrelevante Anträge aus der Politik und Bürgerschaft .....	93
Tabelle 15: Übersicht Maßnahmen Mobilitätskonzept Gemeinde Wadersloh .....	95
Tabelle 16: Standardisierter Maßnahmensteckbrief.....	97
Tabelle 17: Prozessschritte zur Prüfung von Projektfortschritten.....	98
Tabelle 18: Individuelle Erfolgsindikatoren und Instrumente zur Überprüfung der Maßnahmen.....	102

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A	Autobahn
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
B	Bundesstraße
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DIN	Deutsches Institut für Normung
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
EKL	Entwurfsklasse (Klassifizierung von Straßen)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
HS	Hauptstraße

IC	Intercity (Zuggattung Deutsche Bahn)
ICE	Intercity-Express (Zuggattung Deutsche Bahn)
K	Kreisstraße
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
Kfz/d	Kraftfahrzeuge pro Tag
kW	Kilowatt (elektrische Leistung)
L	Landesstraße
MIV	Motorisierter Individualverkehr
M UKO	Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen
N	Nachtbus
NKN	Netzwerk Klimaschutz und Nachhaltigkeit
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV G NRW	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
R	Regiobus
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RaSt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn (Zuggattung Deutsche Bahn)
RE	Regionalexpress (Zuggattung Deutsche Bahn)
RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV/d	Schwerlastverkehr pro Tag
T	Taxibus
THG	Treibhausgas(e)
VVOWL	Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe
WLE	Westfälische Landes-Eisenbahn
ZRL	Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe

# 1. EINLEITUNG

Die Gemeinde Wadersloh beschäftigt sich intensiv mit den Herausforderungen des Klimawandels und wie man diese bewältigen kann. Aus diesem Grund ist im Zeitraum Mai 2020 bis April 2022 ein integriertes Klimaschutzkonzept erstellt worden. Nicht zuletzt auf Grundlage dessen hat sich gezeigt, dass hinsichtlich des Ausstoßes klimaschädlicher Treibhausgasemissionen vor allem der Straßenverkehr einer der Hauptverursacher ist.

Weiterhin ist festzuhalten, dass im Vergleich zur Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen anderer Sektoren in Deutschland bislang lediglich ein nicht signifikanter Rückgang der Emissions-Ausstöße des Verkehrssektors vorliegt (vgl. Abbildung 1)

Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland  
1990 bis 2020 (1990 = 100%)

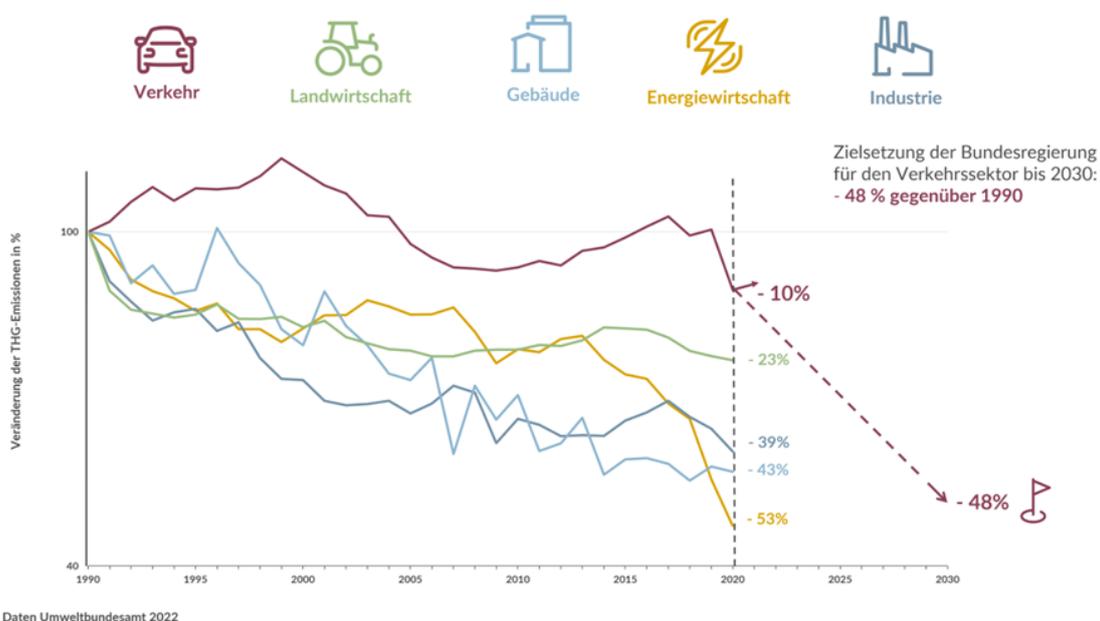


Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland

[Eigene Darstellung]

Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist somit ein vielfältiger und weitreichender Wandel des Mobilitätsverhaltens erforderlich, primär mit dem Ziel die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors zu reduzieren, um auf diese Weise einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Hinsichtlich der Emissionen des Verkehrssektors sind vor allem der Straßenverkehr und der Motorisierte Individualverkehr (MIV) zu nennen. Unter dieser Bezeichnung werden alle Pkw und Krafträder zusammengefasst, welche der individuellen Nutzung dienen. Der MIV nimmt insgesamt einen sehr großen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ein. Die Nutzung eines Pkws erlaubt zwar eine hohe individuelle Flexibilität, sorgt aber neben klimarelevanten Emissionen für weitere negative Folgen, worunter beispielsweise Lärm, Flächenkonkurrenz, Verkehrsunfälle und Luftschadstoffe zu zählen sind.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, wozu generell Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr gezählt werden, räumen viele der negativen Auswirkungen des Motorisierten Individualverkehrs aus. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger sind zudem die gute Erreichbarkeit der Ziele, eine hohe Flexibilität und die Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots für die Menschen ausschlaggebend, denn Menschen entscheiden zunehmend situativ, wie sie an ihr Ziel kommen.

## 1.1 AUFGABENSTELLUNG

Vor dem Hintergrund des Klimawandels sowie der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima ist eine integrierte Betrachtung des Mobilitätsgeschehens in der Gemeinde Wadersloh notwendig. Veränderte Anforderungen an das Mobilitätssystem, technologische Fortschritte sowie gesamtgesellschaftliche Veränderungsprozesse machen dies nötig und sollten bei einer integrierten Gesamtbetrachtung berücksichtigt werden.

Besondere Beachtung gilt dabei den ökologisch vorteilhafteren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sowie der Verknüpfung von unterschiedlichen Mobilitätsoptionen. Eine Verbesserung der Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren, zu Fuß gehen und Car-Sharing fördert multimodale Wegeketten. Multimodalität beschreibt dabei die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel – bspw. die Nutzung des Autos für den Arbeitsweg und des Fahrrades für Freizeitwege. Ein funktionierendes multimodales Verkehrssystem kann eine ähnliche Flexibilität wie ein privates Auto ermöglichen, die finanziellen und ökologischen Kosten sind dagegen geringer.

## 1.2 BESTEHENDE KONZEPTE

Die Gemeinde Wadersloh beschäftigt sich nicht nur aktuell sehr intensiv mit den Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit, sondern bereits seit mehreren Jahren. Vor diesem Hintergrund fügt sich das integrierte Mobilitätskonzept in eine Reihe verschiedener Konzepte, Strategien und Tätigkeiten auf regionaler und kommunaler Ebene ein.

Vorhandene Erkenntnisse aus bereits erarbeiteten Konzepten und Strategien gilt es im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zu berücksichtigen und möglichst effektiv sowie gewinnbringend zu nutzen. Darüber hinaus werden aktuell in Aufstellung befindliche Planungen und Konzepte mit der Erarbeitung des vorliegenden Konzeptes abgeglichen.

Nachfolgende Tabelle beinhaltet in übersichtlicher und chronologischer Form eine Auswahl einiger relevanter Vorarbeiten:

**Tabelle 1: Übersicht vorhandener Konzepte**

Jahr	Titel	Inhalt insgesamt	Relevanz für Mobilitätskonzept
2022	Integriertes Klimaschutzkonzept der Gemeinde Wadersloh	Bündelung der Klimaschutzaktivitäten vor Ort	Datengrundlage (Zielsetzungen, Energie- und THG-Bilanz)
2022	Regionale Entwicklungsstrategie der LEADER-Region Lippe-Möhnesee zur Wiederbewerbung auf die EU-Förderperiode 2023-2027	Regionale Entwicklungsstrategie der regionalen Zusammenarbeit	Informationsgrundlage (Regionalentwicklungs-Ziele)
2022	Radverkehrsuntersuchung 100-Schlösser-Route & Radregion Münsterland	Bestands- und Nutzungsanalyse ausgewählter Streckenabschnitte der 100-Schlösser-Route	Datengrundlage (u.a. Radverkehrsaufkommen auf ausgewählten Streckenabschnitten)
2021	NKN-Kompodium	Zusammenfassung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen des Netzwerks Klimaschutz und Nachhaltigkeit (NKN) im Zeitraum Aug. 2020 bis Mrz. 2021	Datengrundlage (Zielformulierungen)
2018	Radverkehrskonzept Kreis Warendorf	Strategie zur Radverkehrsförderung im Kreis Warendorf	Informationsgrundlage (Wunschliniennetz und Potenzialabschätzung kreisweiter Velorouten)
2018	Nahverkehrsplan Kreis Warendorf	Rahmenplan zur Sicherung und Entwicklung des ÖPNV (§ 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW)	Informationsgrundlage (Planungsgrundlage des öffentlichen Verkehrs im Kreis Warendorf)
2016	Integriertes kommunales Entwicklungskonzept für die Gemeinde Wadersloh	Definition von Zielen und Maßnahmen zur Sicherung und Stärkung nachhaltiger dörflicher Strukturen	Informationsgrundlage (Maßnahmen zur Förderung der Kommunalentwicklung)
2008	Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Wadersloh	Strategische Grundlage zur Entwicklung des lokalen Einzelhandels in Wadersloh	Informationsgrundlage (Entwicklungsziele des lokalen Einzelhandels)



## 2. VORGEHENSWEISE

Der Verkehrssektor ist einer der wesentlichen Verursacher klimaschädlicher Treibhausgase. Vor diesem Hintergrund rücken die Verkehrsmittel des Umweltverbundes wie der Rad- und Fußverkehr, der öffentliche Verkehr (ÖPNV & SPNV) sowie Sharing-Angebote immer mehr in den Vordergrund.

Um eine Nutzung dieser Verkehrsmittel zu begünstigen bzw. ein entsprechendes Angebot zu schaffen, liegt der Fokus des Mobilitätskonzeptes auf der Entwicklung von Maßnahmen, die eine Reduktion der verkehrsinduzierten THG-Emissionen sowie die Schaffung eines Bewusstseins für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger herbeiführen. Vor diesem Hintergrund gehen mit dem Mobilitätskonzept verschiedene übergeordnete Zielsetzungen und Handlungsansätze einher:

- ▶ Integrierte Mobilitätsentwicklung
- ▶ Schaffung von Mobilitätsalternativen
- ▶ Bedarfs- und bedürfnisgerechte Mobilitätsentwicklung
- ▶ Nachhaltigkeit / Ressourcenschutz

Der Hauptfokus des Mobilitätskonzeptes liegt auf der integrierten Betrachtung aller Verkehrsmittel im Gemeindegebiet. Ein Schwerpunkt ist dabei auf den Rad- und Fußverkehr sowie den öffentlichen Verkehr gerichtet. Mit einer fokussierten Betrachtung und Förderung dieser Verkehrsmittel soll zukünftig eine gemeindeverträgliche Abwicklung des Verkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht werden. Darüber hinaus soll der integrierte Charakter des Mobilitätskonzeptes dazu beitragen, dass verkehrsträgerübergreifende und nachhaltige Entwicklungspotenziale geschaffen werden.

### 2.1 STRATEGIE

Die Gemeinde Wadersloh ist bereits seit längerer Zeit im Klimaschutz aktiv. Das integrierte Klimaschutzkonzept ist seit dem Jahr 2022 die Grundlage der Klimaschutzbemühungen vor Ort. Im Rahmen dessen wurden verschiedene Handlungsfelder betrachtet und bereits dabei hat sich gezeigt, dass der Verkehr wesentlich am Ausstoß klimaschädlicher Emissionen beteiligt ist.

Das Ziel von Klimaschutzbestreben – sowohl auf Bundes-, Landes- als auch auf kommunaler Ebene - sollte entsprechend eine Reduktion klimaschädlicher Treibhausgase sein. Zur Reduktion der verkehrlichen Treibhausgas-Emissionen ist eine Verringerung des MIV-Verkehrsaufkommens notwendig. Im Umkehrschluss müssen dafür zukünftig Alternativen geschaffen werden, welche sowohl für die innerörtlichen Verkehre als auch für die Pendelverkehre in die Oberzentren ein attraktives Angebot darstellen und sich dabei an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientieren.

Als strategischer Ansatz zur nachhaltigen Gestaltung von Mobilität werden daher die grundlegenden Handlungsansätze **vermeiden** – **verlagern** – **verbessern** (vgl. Abbildung 2) verfolgt. Sowohl die **Vermeidungs-** als auch die **Verlagerungsstrategie** zielen darauf ab, langfristig MIV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren und auf klimafreundliche Verkehrsträger (z. B. Verkehrsmittel des Umweltverbundes) zu verlagern. Anschließend sollen **Verbesserungsstrategien** dazu beitragen, das verbleibende MIV-Verkehrsaufkommen effizient zu gestalten (bspw. durch die Einbindung emissionsarmer Antriebstechnologien).

### VERBESSERN

Steigerung der Effizienz und Verringerung der Umweltauswirkung verbleibender Verkehrsaufkommen (bspw. durch Elektrifizierung oder geteilten Besitz).

### VERLAGERN

Substitution gegenwärtiger MIV-Anteile durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes

### VERMEIDEN

Verringerung der MIV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen, Verringerung notwendiger Verkehrsaufkommen.

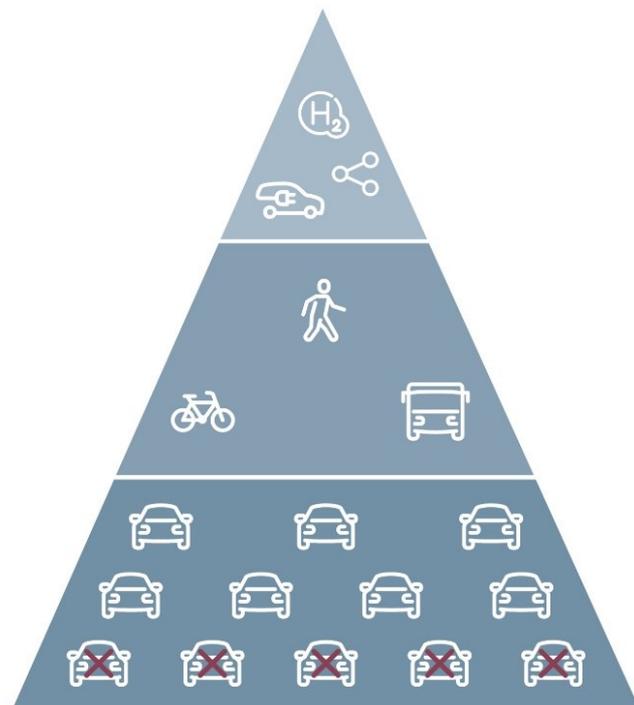


Abbildung 2: Bausteine nachhaltiger Mobilität

[eigene Darstellung]

Im Kontext der Verkehrsvermeidung liegt der Fokus auf der Verhinderung der Entstehung von Verkehrsaufkommen. Vor allem Themen der Stadtplanung sind dabei von Relevanz, denn Versorgungseinrichtungen, Siedlungsgebiete und Mobilitätsangebote sind räumlich so zu planen, dass ein möglichst geringes Verkehrsaufkommen nötig ist. Dabei spielt u. a. die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen eine wichtige Rolle.

Weiterhin soll unvermeidbares Verkehrsaufkommen im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden (Verlagerungsstrategie). Dabei kommt dem Umweltverbund eine besondere Bedeutung zu. Der ÖPNV wird häufig als Rückgrat nachhaltiger Alltagsmobilität fokussiert. Dabei stellen insbesondere der Fuß- und Radverkehr geeignete Alternativen für kurze Streckenbedarfe dar.

Vor dem Hintergrund intermodaler Mobilität werden zunehmend auch kombinierte Mobilitätsformen, welche die Nutzung mehrerer Verkehrsträger für einen Wegezweck umfassen, angesprochen.

Im Kontext dessen soll die abgestimmte Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote neue Handlungsmöglichkeiten des Umweltverbundes schaffen. Dabei rücken zunehmend Car- und Bike-Sharing-Angebote als Ergänzung des ÖPNV in den Fokus. Bezüglich der Implementierung intermodaler Mobilitätsangebote wird insbesondere digitalen Technologien eine hohe Bedeutung zugeschrieben. So können digitale Angebote wie Smartphone-Apps und dahinterstehende Geschäftsmodelle die Angebotsvermittlung, -buchung und -bezahlung verschiedener Verkehrsmittel einheitlich koordinieren und vereinfachen.

Abschließend sollten technische Lösungen angewendet werden, um zur Verbesserung verbleibender MIV-Bedarfe beizutragen. Dadurch können die Umweltauswirkungen des Verkehrssektors reduziert und gleichzeitig auch die Einsatzmöglichkeiten regenerativer Energiequellen erhöht werden. Aktuelle Diskussionen kursieren diesbezüglich vor allem um alternative Antriebstechnologien wie die Elektro- und Wasserstoffmobilität. Weitere Handlungsfelder zur Verbesserung des verbleibenden MIV-Verkehrsaufkommens ergeben sich u. a. im technischen Bereich der Verkehrssteuerung. So können beispielsweise intelligente Leitsysteme unter der Verwendung von Daten aus der Verkehrstelematik dazu beitragen, stark belastete Bereiche zu beruhigen und Fahrtzeiten zu verringern.

## 2.2 ABLAUF DER KONZEPTENTWICKLUNG

Das Mobilitätskonzept der Gemeinde Wadersloh wurde im Zeitraum März 2023 bis Februar 2024 erarbeitet. Das Ziel des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Wadersloh ist es, spezifische Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu erarbeiten. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes sollen aktiv einen Beitrag zu den Klimaschutzbemühungen in Wadersloh beitragen.

*Der Prozess der Konzepterstellung erfordert verschiedene, aber aufeinander aufbauende Arbeitsschritte (vgl.*

Abbildung 3). Der Startschuss für das Konzept ist mit zwei Kick-Off Besprechungen zwischen projektverantwortlichen Mitarbeitenden der energielenker und Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinde Wadersloh am 21. Februar 2023 sowie am 10. März 2023 gefallen. Im Rahmen dieser Termine wurden u. a. Schwerpunkte für die anstehenden Konzeptarbeiten und Beteiligungsformate der Öffentlichkeit definiert.



Abbildung 3: Zeitplan zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Wadersloh

[Eigene Darstellung]

Im Anschluss an die Kick-Off Besprechungen haben sich die Projektschritte Datenbeschaffung und -aufbereitung abgeschlossen. Diese Schritte sind zu Projektbeginn von großer Bedeutung, um einerseits eine Daten- und Argumentationsgrundlage für weitere Arbeiten zu formulieren und sich andererseits einen ersten Überblick über die spezifische Situation und die Besonderheiten vor Ort zu verschaffen.

Nachdem erste Grundlagendaten aufbereitet und die Partizipationsformate konzipiert wurden, hat sich der offizielle Projektauftritt abgeschlossen. Die öffentliche Auftaktveranstaltung hat am 16. Mai 2023 im Ratssaal der Gemeinde Wadersloh stattgefunden (vgl. Kap. 2.3.1). Neben allgemeinen Informationen über das Projekt und die geplante Vorgehensweise wurden die Teilnehmenden über eine Stärken- und Schwächen-Analyse in die Projektbearbeitung eingebunden. Die Auftaktveranstaltung war gleichzeitig der Startschuss für die Online-Beteiligungskarte.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie allen Rückmeldungen aus den verschiedenen Beteiligungsformaten wurden die bereits vorhandenen Leitziele der Mobilität aus dem NKN-Kompendium weiterentwickelt (vgl. Kap. 5). Die Soll-Vision gibt die Zielrichtung für die zu entwickelnden Maßnahmen vor.

Zur Zielerreichung wurden durch das Projektteam und im Rahmen eines Experten-Workshops mit Mitgliedern der AG Mobilität (05.09.2023) Maßnahmen-Ideen gesammelt und anschließend weiterentwickelt. Im weiteren Verlauf wurden die weiterentwickelten Maßnahmen-Ideen durch das Projektteam aufbereitet und in einen finalen Maßnahmenkatalog überführt und priorisiert (vgl. Kap. 5.1 und Teilbericht Maßnahmen).

## 2.3 PARTIZIPATIONSPROZESS

Das Mobilitätskonzept der Gemeinde Wadersloh ist unter Einbindung verschiedener Akteurinnen und Akteure aus der Bürgerschaft, Politik und Verwaltung erarbeitet worden. Die Einbindung der verschiedenen Beteiligten wurde bereits frühzeitig verfestigt. Dabei trägt eine umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit dazu bei, dass (Fach-) Informationen von lokalen Personen generiert werden sowie auch dazu, dass ein gesellschaftliches Bewusstsein für die Themen Mobilität und Nachhaltigkeit generiert wird.

### 2.3.1 Öffentliche Auftaktveranstaltung

Am 16. Mai 2023 hat im Ratssaal der Gemeinde Wadersloh die öffentliche Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept stattgefunden. Die Gemeinde hatte im Vorfeld dazu über die Presse, die Sozialen Medien und die eigene Homepage alle interessierten Personen eingeladen.

Nach Begrüßungsworten durch Herrn Bürgermeister Thegelkamp, weitere Mitarbeitende der Gemeinde Wadersloh sowie die projektverantwortlichen Mitarbeitenden der energielenker wurden die Teilnehmenden über das Gesamtprojekt sowie die Herangehensweise informiert.

Im Anschluss an die Information hatten die Teilnehmenden während eines offenen Beteiligungsformates die Gelegenheit sich über bereits vorliegende Maßnahmen-Ideen der zukünftigen Mobilität in Wadersloh aus dem NKN-Kompodium zu informieren und eigene Ideen einzubringen. Seitens des Projektteams wurden dazu verschiedene Plakate vorbereitet. Ein Beispiel ist in nachfolgender Abbildung 4 dargestellt. Alle weiteren Plakate sind im Anhang beigefügt.

 **Mobilitätskonzept Gemeinde Wadersloh**

**Mehr zu Fuß und Rad**

Handlungsfeldspezifische Maßnahmen-Ideen (NKN)			Anträge Bürgerschaft & Politik
<b>Fahrradbeauftragter</b>	<b>Prüfung laufender Projekte unter Aspekt „mehr Fuß und Rad“</b>	<b>Freie Fahrradwerkstatt</b>	<b>Ausbau Radwege-Verbindung Diestedde–Liesborn (SPD)</b>
<b>Zwei E-Lastenfahräder im Fuhrpark der Gemeinde und für Bürger*innen</b>	<b>Besuch von Musterstädten für Fuß- und Radverkehr</b>	<b>Radstation an Bahnstation</b>	<b>Ausbau Radwege-Verbindung Diestedde–Wadersloh (SPD)</b>
<b>Teilnahme an der Kampagne Stadtradeln</b>	<b>Schaffung sicherer Radwegeverbindungen zum Bike-Park Diestedde von allen Ortsteilen</b>	<b>Klimaradroute</b>	<b>Erstellung Radwegekonzept (FWG)</b>
<b>Infotag rund ums Radfahren</b>	<b>Fahrradständer</b>	<b>PR-Aktionen</b>	<b>Ausbau Radwege an der Benninghauserstr. (ZIN19)</b>
<b>Bestandsaufnahme für Fuß- und Radverkehr</b>	<b>Energiesparende Konzepte für Radwege-Beleuchtung</b>		

Abbildung 4: Plakat öff. Auftaktveranstaltung  
[Eigene Darstellung]

### 2.3.2 Online-Beteiligungskarte

Interessierte Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, vom 16.05 bis zum 22.06.2023 an einer Online-Beteiligungskarte teilzunehmen. Über nebenstehendes Plakat sowie über die Gemeindehomepage und Social Media wurde auf die Beteiligungsmöglichkeit hingewiesen.

Dabei konnten individuelle Beiträge eingetragen und einem Handlungsfeld sowie einer Kategorie zugeordnet werden. Nachfolgend werden die Kernergebnisse erläutert. Neben der textlichen und grafischen Aufbereitung der Ergebnisse werden die Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger sowohl im Rahmen der Bestandsanalyse aufgegriffen als auch für die weiterführenden Prozessschritte (bspw. Ziel-Aktualisierung und Maßnahmenentwicklung) herangezogen. Insbesondere für die Maßnahmenentwicklung stellen die Beteiligungsergebnisse eine wichtige Datengrundlage dar.

Die Auswertung der Karte zeigte, dass ca. die Hälfte (47 %) der Beiträge in Wadersloh zu verorten sind. 33 % sind auf Liesborn und 20 % auf Diestedde zurückzuführen. Weiterhin wird deutlich, dass besonders viele Meldungen bezüglich des Radverkehr getätigt wurden. Mit 184 Beiträgen ist fast die Hälfte aller Meldungen diesem Verkehrsträger zuzuordnen. 101 Beiträge wurden im Handlungsfeld Autoverkehr gemeldet. Im Fußverkehr wurden 38 und im Bus- und Bahnverkehr 36 Meldungen getätigt. Weitere Handlungsfelder, in denen Meldungen getätigt wurden sind E-Mobilität (12), Car- & Bikesharing (4), E-Scooter (1) und Sonstiges (26) (vgl. Abbildung 6). Eine Gesamtübersicht aller Beiträge nach Handlungsfeld sortiert gibt die folgende Karte (vgl. Abbildung 7).



Abbildung 5: Plakat Online-Beteiligungskarte [Gemeinde Wadersloh]

## Beiträge in der Online-Beteiligungskarte nach Handlungsfeld

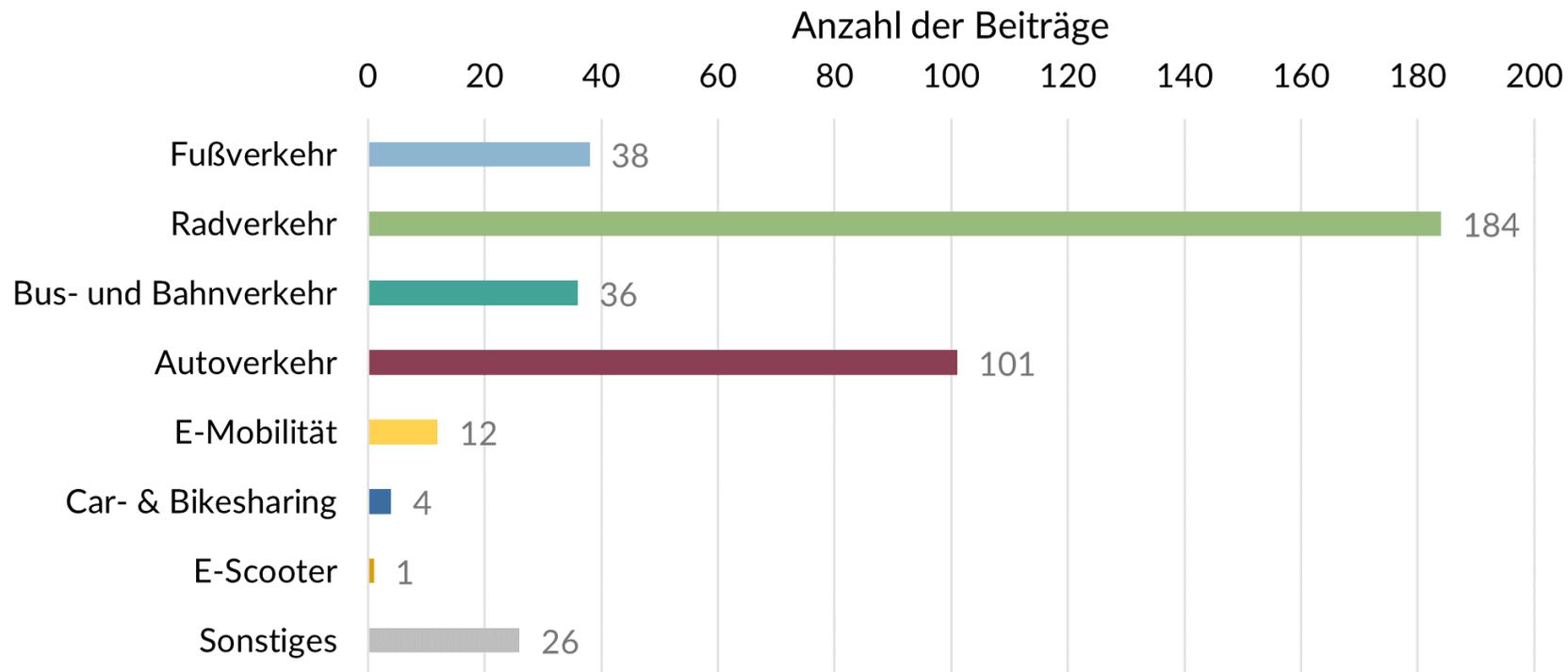


Abbildung 6: Beiträge der Online-Beteiligungskarte nach Handlungsfeld  
[Eigene Darstellung]

### Beiträge in der Online-Beteiligungskarte nach Handlungsfeld

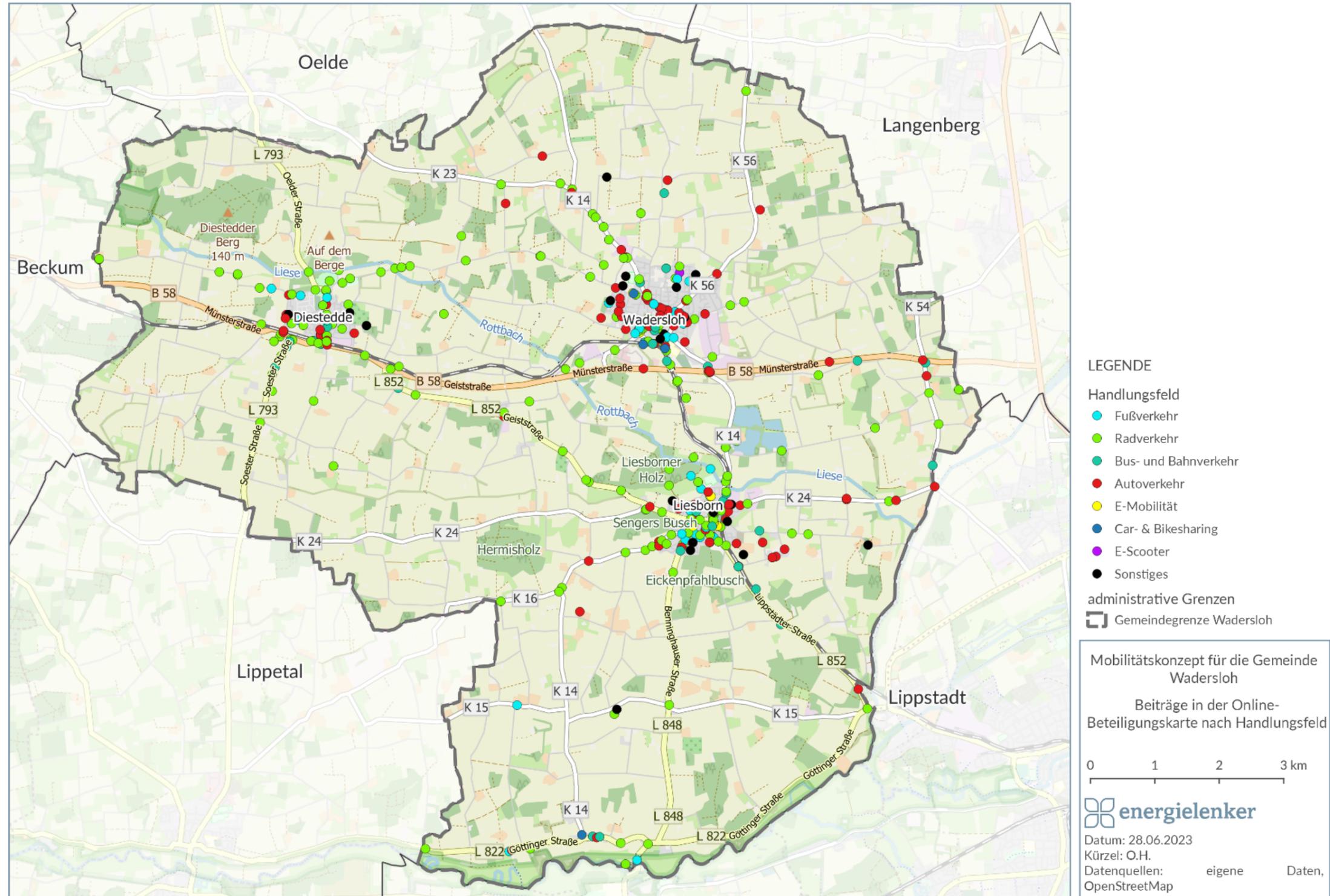


Abbildung 7: Beiträge in der Online-Beteiligungskarte nach Handlungsfeld  
[Eigene Darstellung]

Neben der Zuordnung der Beiträge zu einem Handlungsfeld (= Verkehrsmittel) hatten die Teilnehmenden zudem die Möglichkeit, ihre Meldungen subjektiv einer Kategorie zuzuordnen. 40 % der Beiträge wurden in die Kategorie „Gefahrenstellen“ eingeordnet. Dabei ist die Kategorie „Gefahrenstelle“ nicht weiterführend definiert, sondern vielmehr handelt es sich dabei ausschließlich um eine subjektiv von den Beteiligten gewählte Kategorie.

Weitere 19 % der Beiträge geht auf fehlende Verbindungen zurück, 12 % auf bauliche Mängel. Einige Teilnehmenden haben Ideen für einen bestimmten Standort eingebracht (12 %). Zum Thema Parken wurden 7 % der Beiträge erstellt und Lob gab es in 3 % der Meldungen. Die restlichen 7 % wurden in keine der genannten Kategorien eingeordnet und sind daher sonstige Beiträge (vgl. Abbildung 8).

### Beiträge in der Online-Beteiligungskarte nach Kategorie

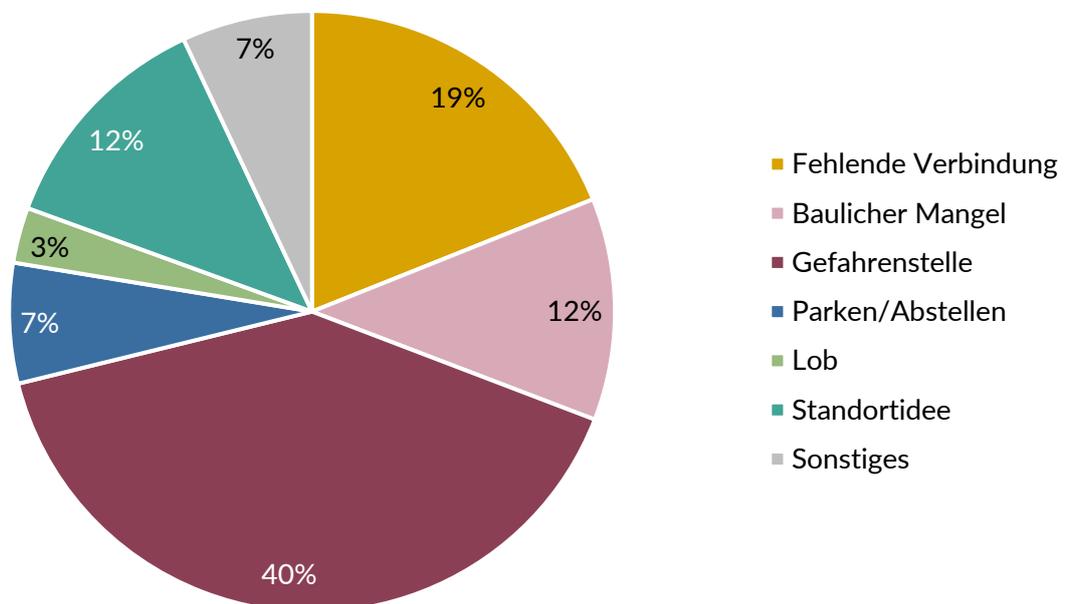


Abbildung 8: Beiträge in der Online-Beteiligungskarte nach Kategorie

[Eigene Darstellung]

Mithilfe von Likes konnten die Teilnehmenden ihre Zustimmung zu bestimmten Beiträgen ausdrücken. Folgende Abbildung zeigt, welche Kommentare dabei die meisten Likes erhalten haben. Dies waren grundsätzlich Beiträge zu fehlenden Radverkehrsverbindungen. Die Schaffung eines Radweges auf der Herzfelder Str. bis Liesborn wurde in fünf Beiträgen erwähnt. Insgesamt wurden diese zusammen 407 mal gelikt. Weiterhin wurde auf die schlechte Fuß- und Radwegeverbindung auf der Soester Straße hingewiesen. Hier gab es ebenfalls fünf Beiträge, die mit insgesamt 166 Likes versehen wurden. Weitere Top-Beiträge mit vielen Likes sind Folgender Karte zu entnehmen (vgl. Abbildung 9).

### Top 25 Beiträge in der Online-Beteiligungskarte nach Likes

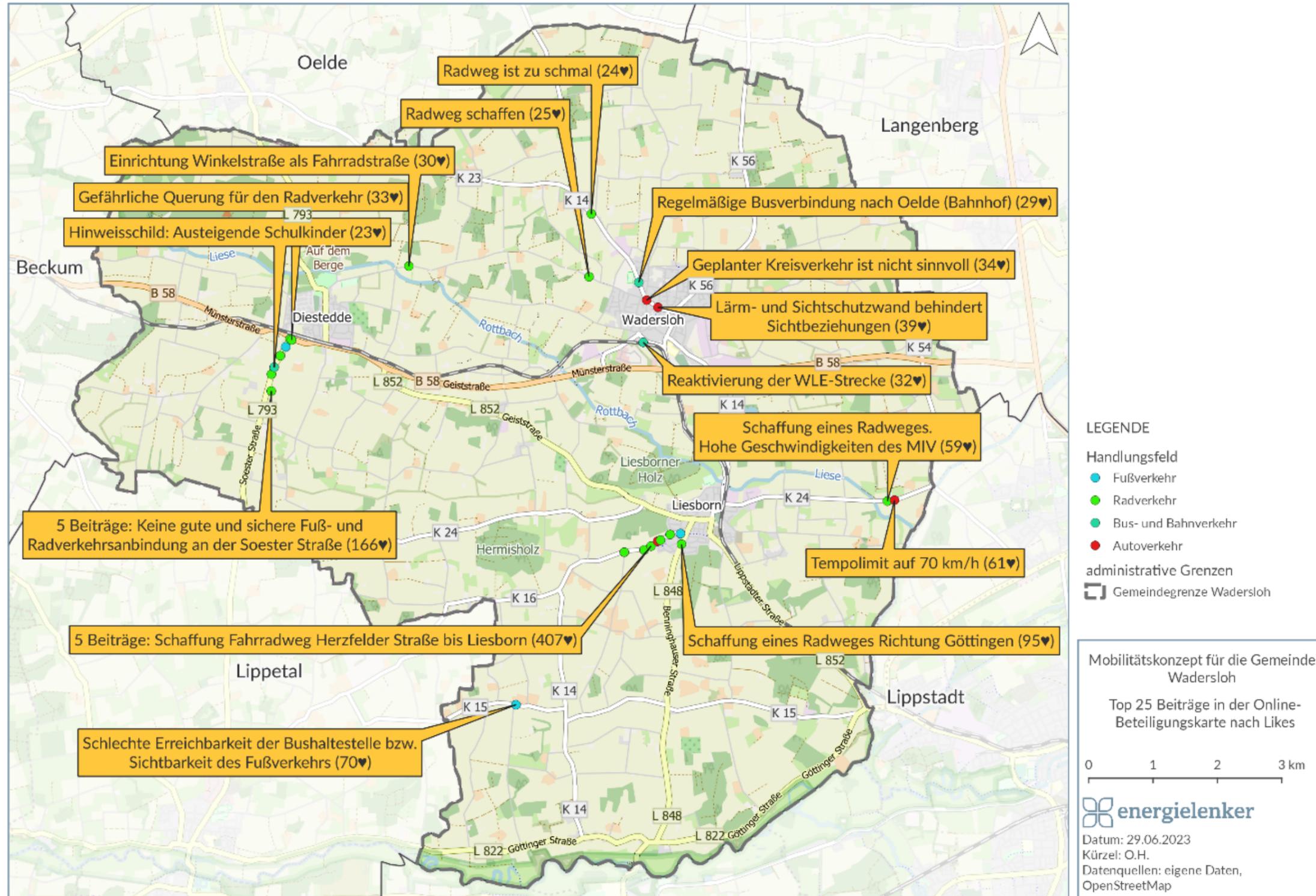


Abbildung 9: Top 25 Beiträge in der Online-Beteiligungskarte nach Likes  
[Eigene Darstellung]

Das Beteiligungsformat der Online-Karte bot den Teilnehmenden eine Kommentarfunktion an, um konstruktive Kritik äußern zu können. Dabei sind die Inhalte der Kommentare oft subjektiv und nicht vorkategorisiert. Für eine bessere Übersicht und Bewertung der Inhalte aller Beiträge wurden die Freitextantworten geclustert. Folgende Abbildung zeigt, wie viele Nennungen eines Unterthemas in einem Kommentar vorgekommen sind. Die Unterthemen sind in die Verkehrsträger Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr, ÖPNV und übergreifende Themen unterteilt. Teilweise überschneiden sich die Themen untereinander (vgl. Abbildung 10).

### Kommentare der Beiträge aus der Online-Beteiligungskarte nach Unterthema

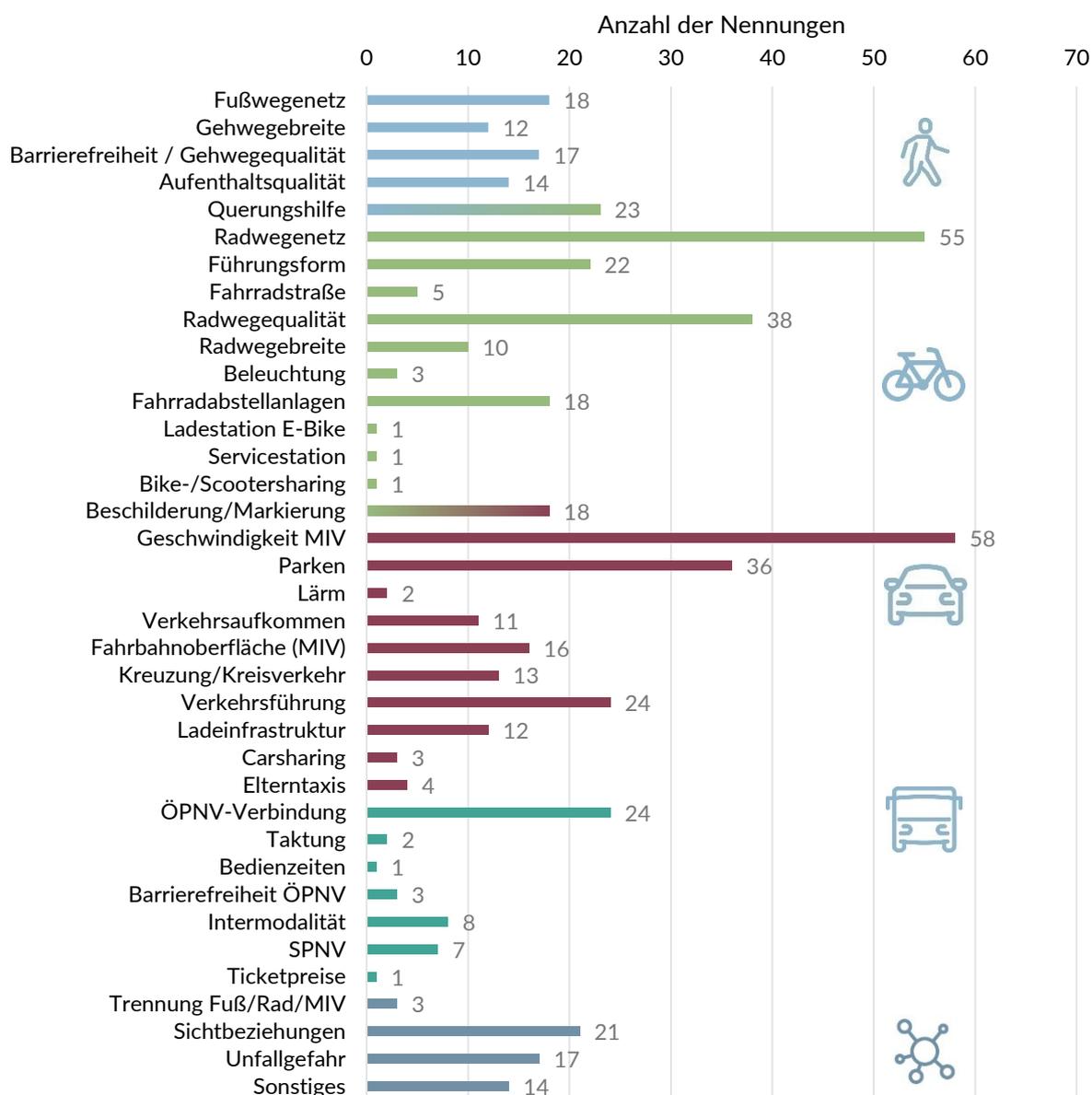


Abbildung 10: Kommentare der Beiträge aus der Online-Beteiligungskarte nach Unterthema  
 [Eigene Darstellung]

### 2.3.3 Experten-Workshops

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind zwei Experten-Workshops durchgeführt worden.

- ▶ Experten-Workshop 1: Seniorinnen und Senioren + Vereine / 08.08.2023
- ▶ Experten-Workshop 2: NKN AG Mobilität / 05.09.2023

Die Workshops haben sich dabei sowohl hinsichtlich der Zielgruppen als auch hinsichtlich der inhaltlichen Zielsetzung unterschieden.

#### Experten-Workshop 1 / Seniorinnen und Senioren + Vereine

Die inhaltliche Zielsetzung des Workshops mit Seniorinnen und Senioren war vor allem auf die Erfassung spezifischer Mobilitätsbedürfnisse dieser Zielgruppe gerichtet.

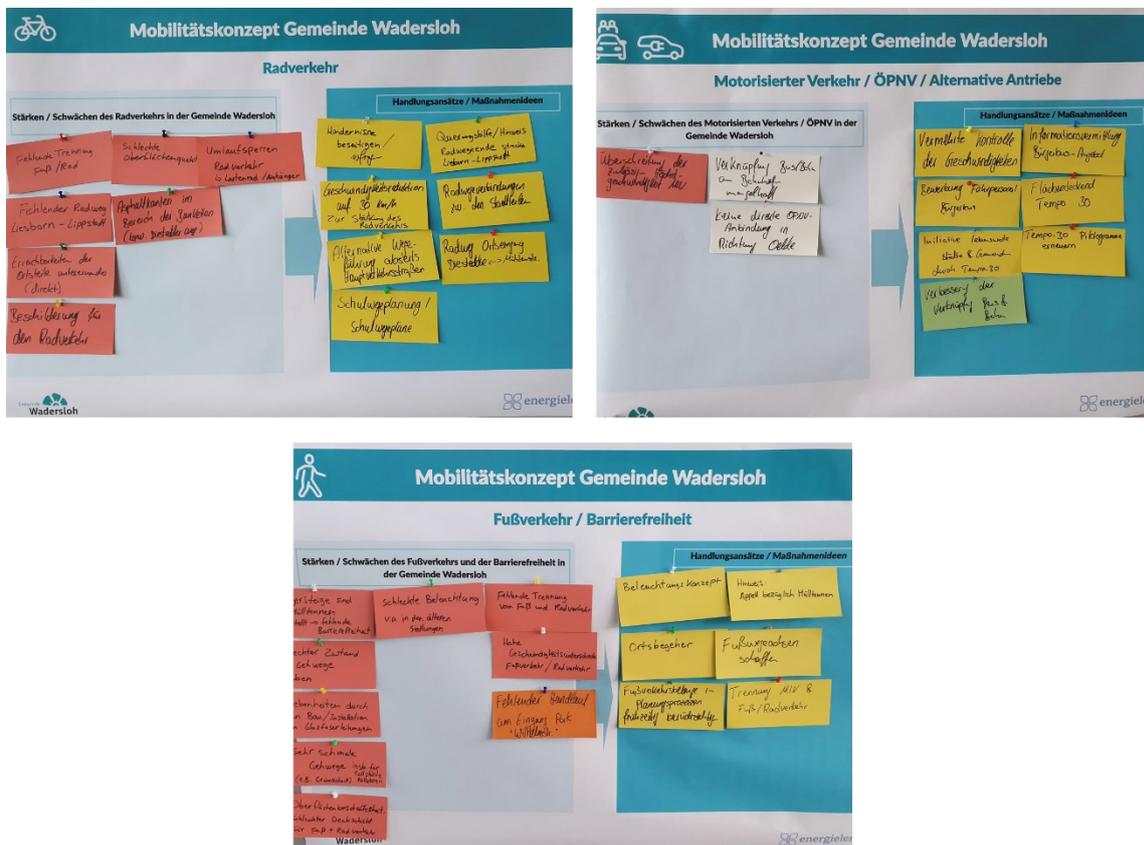


Abbildung 11: Ergebnisse des Experten-Workshops Seniorinnen und Senioren + Vereine [Eigene Aufnahmen]

Im Ergebnis (vgl. Abbildung 11 und vergrößert im Anhang) sind in den zuvor definierten Handlungsfeldern „Radverkehr“, „Fußverkehr“ und „Motorisierter Verkehr“ vor allem Unebenheiten auf Fußwegen, zugestellte Fußwege durch Mülltonnen, schmale Wege, fehlende Radwegeverbindungen sowie Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch den motorisierten Verkehr diskutiert worden.

### Experten-Workshop 2 / NKN AG Mobilität

Am 05.09.2023 hat ein Workshop mit Mitgliedern der AG Mobilität stattgefunden. Aufgrund des vorhandenen Wissensstandes der Teilnehmenden in Bezug auf die aktuelle Mobilitätssituation in Wadersloh sowie ihr vorangegangenes Engagement hinsichtlich der Erstellung des NKN-Kompandiums wurde für diesen Workshop eine anderslautende inhaltliche Zielsetzung aufgerufen.

Die Zielsetzung dieses Workshops lag daher auf der Erarbeitung erster (konkreter) Maßnahmenideen für das Mobilitätskonzept. Dazu wurden vorab folgende Handlungsfelder definiert:

- ▶ Radwege & Radwegeverbindungen
- ▶ ÖPNV
- ▶ Alternative Mobilitätsmöglichkeiten

Innerhalb dieser Handlungsfelder wurden verschiedene Maßnahmenideen diskutiert und durch die Mitarbeitenden der energielenker verschriftlicht (vgl. Abbildung 12 sowie Anhang).

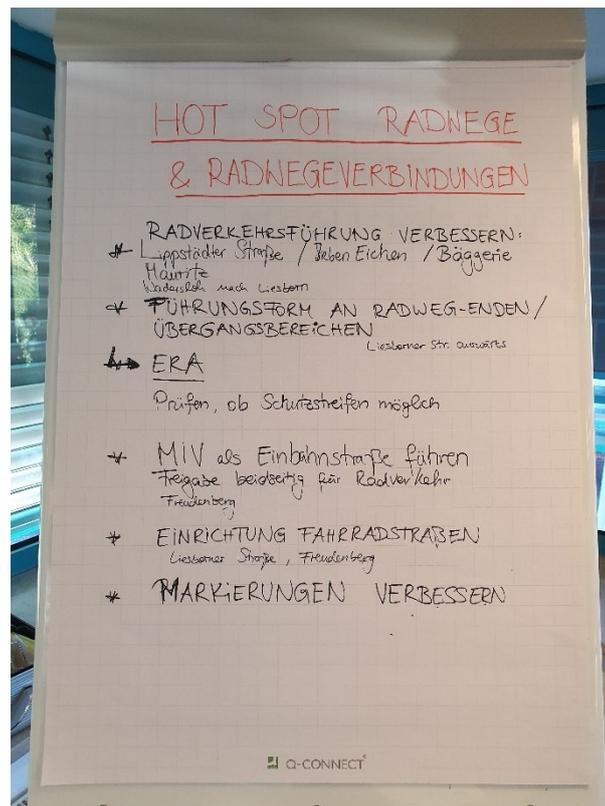


Abbildung 12: Ergebnisse des Experten-Workshops NKN AG Mobilität

[Eigene Aufnahme]

Gemeinsam mit den Teilnehmenden wurden vor allem fehlende Radwege sowie die Beschaffenheit und Führungsform der vorhandenen Radwege diskutiert. Im Ergebnis ist zukünftig primär ein attraktives Alltags-Radwegenetz mit direkten Radwegen zwischen den Ortsteilen sowie in Richtung der Nachbarkommunen anzustreben.

### 3. AUSGANGSSITUATION

Um einen Überblick über die Rahmenbedingungen des Mobilitätskonzeptes Wadersloh zu schaffen, werden folgend die wesentlichen Grundlagen über die Gemeinde Wadersloh herausgestellt. Zum einen wird auf den räumlichen Kontext und die kommunalen Basisdaten und zum anderen auf regionale Verflechtungen sowie das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung eingegangen. Die Ermittlung der örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Mobilität bildet die Grundlage für die darauffolgende Bestandsanalyse sowie die Entwicklung eines passgenauen Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Wadersloh.

#### 3.1 RAUMSTRUKTUR

Die Gemeinde Wadersloh liegt im südöstlichen Teil des Kreises Warendorf in Nordrhein-Westfalen, ca. 30 km von den Oberzentren Hamm und Paderborn entfernt. Umgeben wird das Gemeindegebiet von der Gemeinde Langenberg (Kreis Gütersloh) im Nordosten, der Stadt Lippstadt und der Gemeinde Lippetal (Kreis Soest) im Süden sowie der Stadt Beckum im Westen und der Stadt Oelde (Kreis Warendorf) im Norden.

Die Gemeinde besteht siedlungsstrukturell aus drei Ortsteilen sowie mehreren Bauerschaften. Wadersloh liegt im Nordosten, Liesborn im Süden und Diestedde im Nordwesten. Der Ortsteil Wadersloh hebt sich flächenmäßig sowie durch die höchste Bevölkerungszahl hervor und ist somit Siedlungsschwerpunkt.

Die Ortsteile weisen unterschiedliche Distanzen zueinander auf. Liesborn und Diestedde liegen ca. 3 km und 5 km Luftlinie von Wadersloh entfernt. Untereinander sind diese 6,5 km voneinander entfernt (vgl. Tabelle 2). Insbesondere vor dem Hintergrund der innergemeindlichen Erreichbarkeit gilt es die aufgeführten Distanzen weiterführend zu berücksichtigen.

Tabelle 2: Entfernung Ortsteile untereinander (Luftlinie)

[Eigene Darstellung]

	Wadersloh	Liesborn	Diestedde
Wadersloh		3,0 km	5,0 km
Liesborn	3,0 km		6,5 km
Diestedde	5,0 km	6,5 km	

Wie die gesamte nähere Umgebung ist auch der Freiraum in Wadersloh von Landwirtschaft geprägt. Die Gemeinde lässt sich auf Grund ihrer peripheren Lage und der Siedlungsstruktur in den ländlichen Raum einordnen. Von 11.700 ha Gesamtfläche werden nur 1.312 ha (11,2 %) für Siedlungs- und Verkehrsflächen genutzt.

10.391 ha (88,8 %) entfallen auf Vegetations- und Gewässerfläche (inkl. landwirtschaftlicher Fläche) (vgl. IT.NRW 2023a). Die Bevölkerungsdichte ist mit 108,3 Einwohnenden je km<sup>2</sup> sehr gering.

### **Schulen & Kitas**

Auf dem Gemeindegebiet befinden sich insgesamt fünf öffentliche Schulen. Darunter fallen drei Grundschulen, welche in einem Verbund geführt werden, eine Sekundarschule sowie das Gymnasium Johanneum Wadersloh. Je Ortsteil existiert dabei eine Grundschule. Die weiterführenden Schulen befinden sich in Wadersloh. Neben den Schulen existieren insgesamt sieben Kitas. Vier davon sind in Wadersloh zu verorten, zwei in Liesborn und eine in Diestedde (vgl. Tabelle 3).

*Tabelle 3: Übersicht Schulen und Schülerinnen / Schüler im Schuljahr 22/23*

*[Gemeinde Wadersloh]*

Schule	Schülerinnen & Schüler 22/23	Standort
Grundschulverbund	248	Wadersloh
	135	Liesborn
	87	Diestedde
Sekundarschule	492	Wadersloh
Gymnasium Johanneum	637	Wadersloh

### **Nahversorgung**

Ein Angebot des Lebensmitteleinzelhandels befindet sich in Wadersloh und Liesborn (Supermarkt und / oder Discounter). Lediglich in Diestedde gibt es keinen großflächigen Lebensmitteleinzelhandel. Brot und Backwaren sowie einzelne Frische-Produkte können jedoch bei den zwei ortsansässigen Bäckereien erworben werden.

In Wadersloh sind neben einem großen Angebot an Händlern mit Waren / Produkten des täglichen Bedarfes vereinzelt auch Händler mit Waren und Dienstleistungen des aperiodischen Bedarfes angesiedelt. In den anderen Ortsteilen existieren vereinzelt kleine Geschäfte mit Gütern seltenen Bedarfs.

### **Gesundheitswesen und soziale Dienste**

In Wadersloh praktizieren aktuell fünf Allgemeinärzte, fünf Zahnärzte sowie eine Ärztin für Frauenheilkunde. Es existiert kein Krankenhaus. Die Bevölkerung ist darauf angewiesen, die Krankenhäuser in Lippstadt, Oelde oder Beckum zu nutzen. Auf Wadersloher Gemeindegebiet liegen außerdem vier Apotheken. Zwei befinden sich in Wadersloh und jeweils eine in den anderen Ortsteilen.

Für pflegebedürftige Menschen existieren insgesamt fünf Einrichtungen in Wadersloh.

### **Tourismus**

Als Teil des Münsterlandes bietet die Gemeinde Wadersloh im Tourismusbereich sowohl naturnahe Freizeitmöglichkeiten sowie einige Sehenswürdigkeiten an. Die Gemeinde eignet sich als Startpunkt für Wanderungen oder Radtouren. Sie wird sowohl in Wadersloh als auch in Liesborn von der 100-Schlösser-Route durchkreuzt, welche durch den Münsterland e.V. vermarktet wird. Mehrere Kirchen, das Schloss Crassenstein, das Rittergut Haus Heerfeld oder das Kreismuseum in Liesborn laden zur Besichtigung ein. Letztere zählte im Jahr 2022 eine Besucherzahl von über 16.000. Den Gästen stehen insgesamt 7 Unterkünfte in Wadersloh und Diestedde sowie jeweils ein Reisemobilstellplatz je Ortsteil zur Verfügung.

### **Wirtschaft und Gewerbe**

Mit der Nähe zur A2 und A44 sowie zu den umliegenden Ballungsgebieten (Münsterland, Ruhrgebiet, Ostwestfalen) ist Wadersloh ein vom Mittelstand geprägter Wirtschaftsstandort. Besonders die Wirtschaftsbereiche Handel und Dienstleistungen stehen im Vordergrund. Hervorzuheben ist an dieser Stelle der ca. 13 ha große Centraliapark. Dabei handelt es sich um ein attraktives Industrie- und Gewerbegebiet in unmittelbarer Nähe zur B58 im Süden Waderslohs.

## **3.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG**

In Wadersloh lebten Stand 31.12.2022 13.499 Einwohnende. Bei einer Gesamtfläche von ca. 117,03 km<sup>2</sup> ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 108,3 Einwohnenden je km<sup>2</sup>. Diese geringe Einwohnerdichte liegt deutlich unter der des Kreises Warendorf (210,8), des Regierungsbezirkes Münster (380,3) sowie des Landes NRW (525,5). Die Bevölkerungsentwicklung ist weitestgehend konstant und lässt nur leichte Schwankungen erkennen.

Der Siedlungs- und Bevölkerungsschwerpunkt liegt in Wadersloh. Dort leben aktuell 6.893 Menschen. In Liesborn sind es 4.030 und in Diestedde 2.576 Menschen (vgl. Abbildung 13).

### Einwohner Gemeinde Wadersloh nach Ortsteil [31.12.2022]

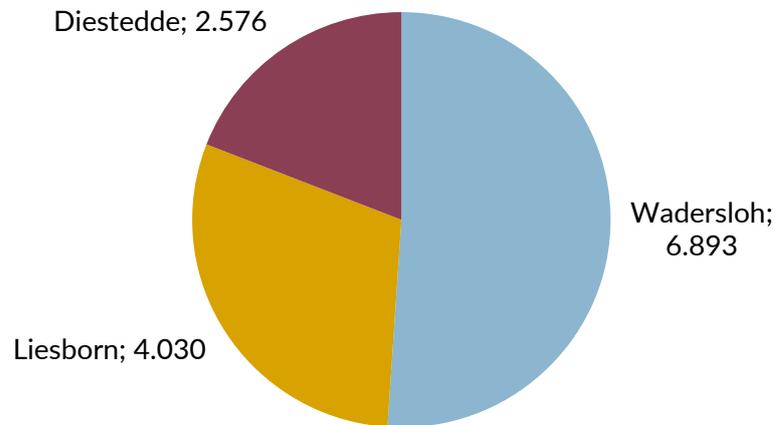


Abbildung 13: Einwohnerverteilung Gemeinde Wadersloh  
[Eigene Darstellung]

Mit Blick auf die Bevölkerungszahlen der vergangenen Jahre ist festzustellen gewesen, dass zwischen den Jahren 2015 und 2021 ein Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen war, welcher vor allem durch die positiven Wanderungsbewegungen (Zuzug) begründet ist. Die natürliche Bevölkerungsbewegung ist jedoch negativ.

Bezüglich der Altersstruktur lässt sich feststellen, dass besonders die Altersgruppe der Erwerbstätigen dominiert. Die Altersgruppe der 18 bis unter 25-Jährigen machen 7,2 % der Gesamtbevölkerung aus, die über 65-Jährigen rund 23 %, die 25 bis unter 50-Jährigen 27,1 % und die 50 bis unter 65-Jährigen 25,1 %. Die Altersstruktur ist demnach vergleichbar mit der des Kreises Warendorf und des Landes NRW.

Die Gemeindemodellrechnung des Statistischen Landesamtes NRW geht in Zukunft von einer schrumpfenden Bevölkerung in Wadersloh aus. Der Anteil an über 65-Jährigen wird ansteigen, die Gesamtbevölkerung jedoch voraussichtlich im Jahr 2050 auf ca. 10.500 Einwohner schrumpfen (vgl. IT.NRW 2023). Diese Entwicklung ist ein Charakteristikum des ländlichen Raumes und hat Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten und die Ansprüche der Wadersloher Bevölkerung. Im Rahmen der Konzepterstellung werden diese Belange und Entwicklungen berücksichtigt und bei der Ausarbeitung geeigneter Maßnahmen aufgegriffen.

### 3.3 REGIONALE VERFLECHTUNGEN

Es bestehen unterschiedliche regionale Verflechtungen zwischen der Gemeinde Wadersloh und den umliegenden Kommunen. Dies gilt sowohl für interkommunale Beziehungen der Bevölkerung (wie z.B. Pendlerbewegungen) als auch für die verkehrliche Infrastruktur (wie z.B. das Straßenverkehrsnetz und das Angebot des öffentlichen Verkehrs).

#### 3.3.1 Interkommunale Verbindungen

##### ***Straßenverkehrsnetz***

Die Gemeinde Wadersloh wird durch ein dichtes Netz an Kreis- und Landesstraßen sowie einer Bundesstraße erschlossen. Die B58 verläuft in ostwestlicher Richtung und verbindet die Orte Diestedde und Wadersloh untereinander und bildet einen Anschluss an die östlich, außerhalb der Gemeindegrenze liegende B55 sowie an die westlich liegende Stadt Beckum.

Zur weiteren inter- und intrakommunalen Erschließung fungieren die Landes- und Kreisstraßen. Die L793 verläuft in nordsüdlicher Richtung und verbindet den Ortsteil Diestedde mit der nördlich liegenden Stadt Oelde und der A2 sowie die südlich liegende Gemeinde Lippetal. Die L822 verläuft am südlichen Rand der Gemeinde parallel zur Lippe und verbindet die Gemeinde Lippetal und die Stadt Lippstadt.

Die L848 verbindet den Ortsteil Liesborn mit der vorher genannten L822 und dem Ortsteil Benninghausen (Lippstadt). Die L852 fungiert als Verbindung zwischen der B58 und der L822 im südlichen Gemeindeteil. Weitere Verbindungsachsen bestehen durch die Kreisstraßen 14, 15, 16, 23, 24, 54 und 56. Die übrige Erschließung erfolgt durch Straßen in gemeindlicher Straßenbaulast.

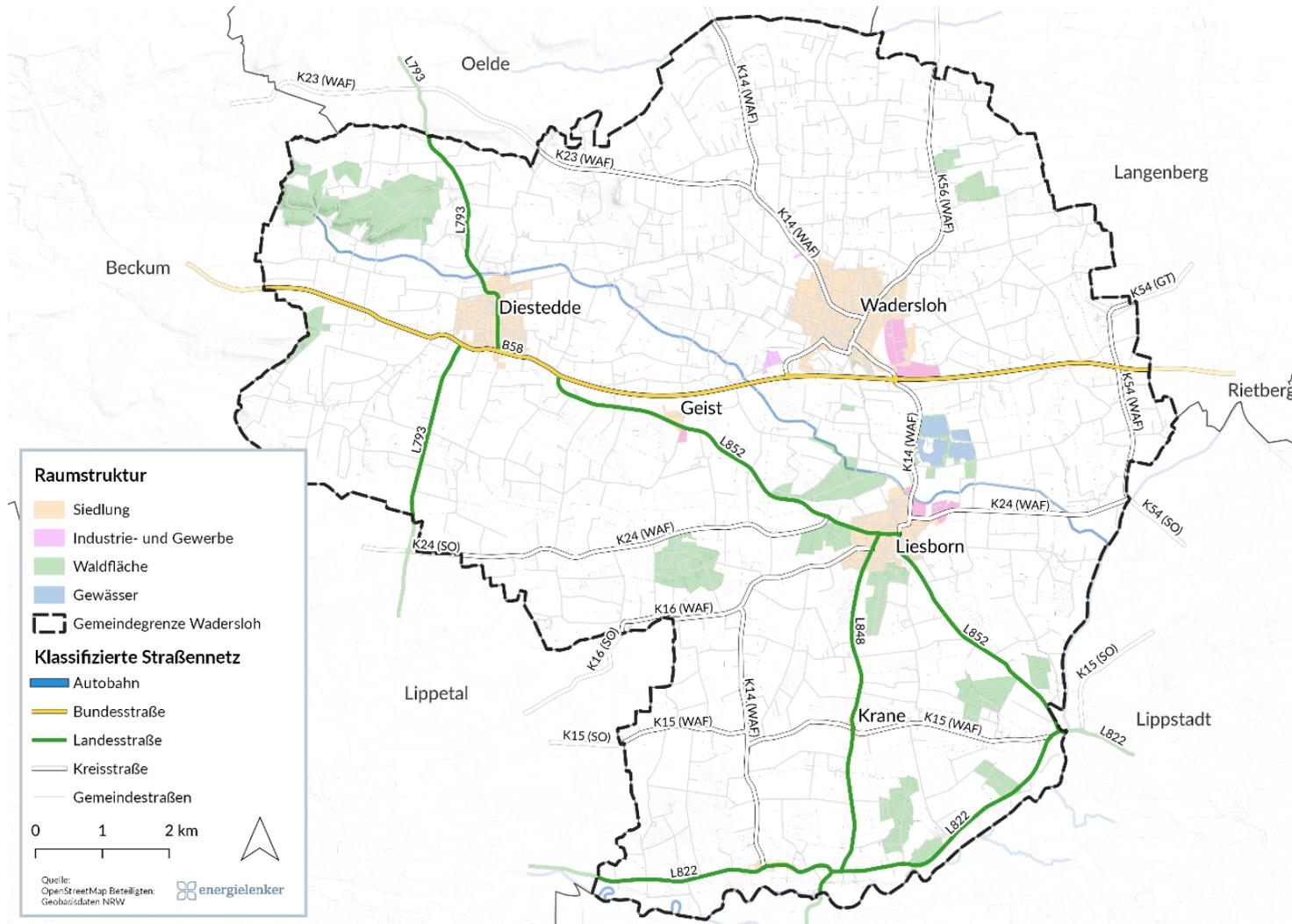


Abbildung 14: Klassifiziertes Straßennetz in der Gemeinde Wadersloh  
[Eigene Darstellung]

### **Straßengebundener ÖPNV**

Der durch die Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) betriebene straßengebundene ÖPNV wird in Wadersloh durch zwei RegioBuslinien und einer Nachtbuslinie getragen. Ergänzend dazu verkehren zwei Bürgerbusse, welche zwar ehrenamtlich bedient, jedoch durch das Land NRW gefördert und unter der Leitung des RVM geführt werden.

*Tabelle 4: Linienübersicht Straßengebundener ÖPNV (ohne Schülerverkehre)*

[Eigene Darstellung]

Linie	Linienart	Linienverlauf
R72	RegioBus	Beckum – Diestedde – Wadersloh
R73	RegioBus	Wadersloh – Liesborn – Lippstadt
B3	BürgerBus	Wadersloh – Diestedde – Sünninghausen
B4	BürgerBus	Wadersloh – Stromberg
N11	Nachtbus	Beckum – Wadersloh – Bad Waldliesborn – Lippstadt

### **Radwegenetz**

Das Radwegenetz in Wadersloh wird vor allem durch touristische Radrouten geprägt. Eine Teilstrecke der 100-Schlösser-Route verläuft durch Wadersloh und Liesborn. Außerdem verläuft die Römer-Lippe-Route sowie die WasserWegeWinkel-Route durch die Gemeinde. Hinzu kommen zahlreiche innergemeindliche und touristisch vermarktete Fahrradrouen, wie z.B. die 16 Themenrouten.

Zusätzlich zu den touristischen Radrouten umfasst das landesweite Radverkehrsnetz NRW Verbindungen bzw. Wirtschaftswege zwischen Städten und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Die einheitliche Beschilderung (rot-weiße Schilder) gibt Auskunft über Fern- und Nahziele inkl. Kilometerangabe und wird teilweise durch Piktogramme ergänzt. Anders als die direkten Verbindungen entlang der Hauptverkehrsachsen, erfolgt die Wegführung des Radverkehrsnetzes NRW größtenteils abseits auf Wirtschaftswegen.

### 3.3.2 Pendel-Verflechtungen

Eine weitere Grundlage stellen Daten zu Pendel-Verflechtungen dar. Den Daten aus dem Jahr 2021 kann entnommen werden, dass insgesamt ein negatives Pendelsaldo von -3.024 besteht. 1.959 Personen pendeln täglich nach Wadersloh ein und 4.983 Personen aus. Die größten Pendelströme bestehen mit der Stadt Lippstadt. Folgende Tabelle zeigt die fünf größten Ein- und Auspendelströme mit umliegenden Kommunen an:

*Tabelle 5: Ein- und Auspendelströme  
[Statistische Ämter der Länder 2023]*

Einpendelgebiete	Pendelnde	Entfernung (km)
Lippstadt	556	10
Beckum	214	13,1
Oelde	197	11,3
Rheda-Wiedenbrück	124	14
Langenberg	113	8,1

Auspendelgebiete	Pendelnde	Entfernung (km)
Lippstadt	1155	10
Beckum	583	13,1
Rheda-Wiedenbrück	493	14
Oelde	429	11,3
Gütersloh	285	24,5

### 3.4 MOBILITÄT IN WADERSLOH

Zur Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Wadersloh werden sowohl allgemeine Grunddaten zur Mobilität als auch insbesondere die Verkehrsmittelwahl bzw. der daraus abgeleitete Modal Split als aussagekräftiger Indikator herangezogen. Der Modal Split gibt Auskunft darüber, wie hoch der Anteil verschiedener Verkehrsträger am Gesamtaufkommen aller Wege ausfällt. Für die Gemeinde Wadersloh liegen keine eigenständigen Modal Split-Daten vor, sodass weiterführend auf die Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsuntersuchung des Kreises Warendorf aus dem Jahr 2015 zurückgegriffen wird.

Modal Split Kreis Warendorf 2015

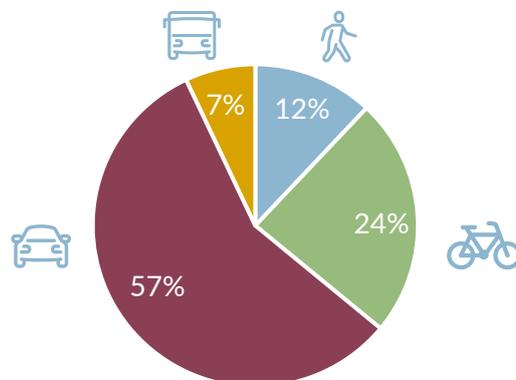


Abbildung 15: Modal Split Kreis Warendorf (2015)  
[Eigene Darstellung nach Kreis Warendorf 2015]

Die Daten des Modal Splits zeigen, dass mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) mit insgesamt 57 % die meisten Wege an einem normalen Tag im Kreis Warendorf zurückgelegt werden. Dieser lässt sich aufteilen in Pkw als Fahrer\*in (48 %) und Pkw als Mitfahrer\*in (9 %). Rund ein Viertel aller Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt (24 %). Der Fußverkehr kommt auf 12 % und nur 7 % der Wege werden mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt.

#### Verkehrsmittelverfügbarkeit

Im Kreis Warendorf verfügen 91 % aller befragten Haushalte über mindestens einen Pkw, wobei sogar 94 % der Befragten einen Pkw-Führerschein besitzen. Gleichzeitig verfügen 91 % der befragten Haushalte mindestens über ein fahrbereites Fahrrad. Ein Elektrofahrrad ist in 14 % der Haushalte verfügbar. Für den Öffentlichen Personennahverkehr besitzen 14 % der befragten Personen eine Zeitkarte (Abo). 8 % aller Befragten besitzen diese Zeitkarte zusätzlich zu einem Pkw.

### Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

Die Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung im Kreis Warendorf zeigen außerdem, dass sich die Verkehrsmittelwahl je nach Wegelänge verändert. Auf kurzen Distanzen unter 1 km dominieren der Fuß- und Radverkehr mit jeweils rund 40 %. Die restlichen Wege werden mit dem MIV zurückgelegt. Der ÖPNV spielt auf Entfernungen unter 1 km keine Rolle.

Ähnlich ist die Verkehrsmittelwahl bei Strecken zwischen 1 und 2 km Wegelänge. Hier nimmt der Fußverkehr ab und das Fahrrad und der MIV gewinnen an Bedeutung. Auf Wegelängen zwischen 2 und 5 km setzt sich diese Entwicklung fort. Besonders auf Strecken bis 5 km ist das Verlagerungspotenzial in Zukunft vom MIV auf den Fuß- und Radverkehr besonders hoch (vgl. Abbildung 16).

Je größer die Entfernung, desto öfter wird der MIV als Verkehrsmittel genutzt. Jedoch steigt auch die Wahl des Öffentlichen Personennahverkehr signifikant an. Auf Strecken zwischen 5 und 10 km kommt der MIV auf 74 % und der ÖPNV auf 13 %. Bei Strecken mit einer Wegelänge von über 10 km wächst der MIV-Anteil zwar auf 80 % an, der Anteil des ÖPNV allerdings ebenfalls auf 17 %. Dies verdeutlicht die Relevanz des ÖPNV auf längeren Distanzen und zeigt auch hier – mit Blick auf die Maßnahmenentwicklung – ein deutliches Verlagerungspotenzial an (vgl. Abbildung 16).

### Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen im Kreis Warendorf (2015)

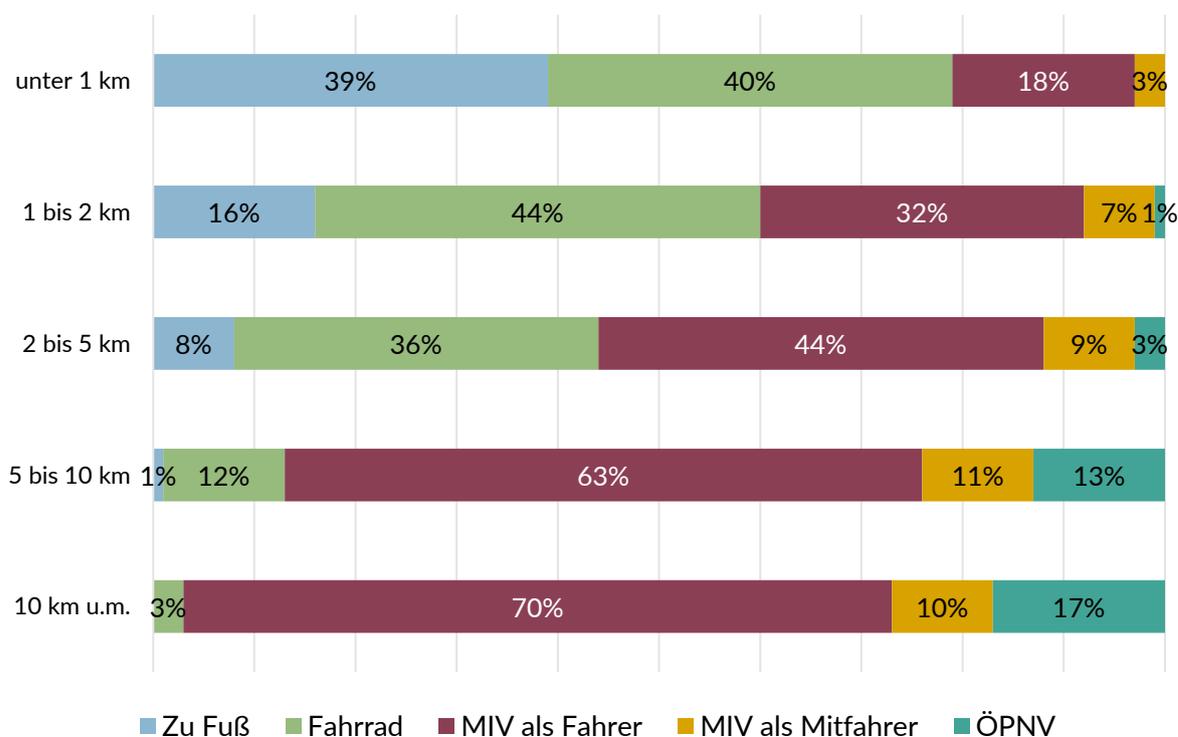


Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen im Kreis Warendorf (2015)

[Eigene Darstellung nach Kreis Warendorf 2015]

### Wegezwecke

Die Betrachtung der Wegezwecke zeigt, welche Ziele durch die Einwohnenden am meisten angesteuert werden. Dabei wird deutlich, dass sowohl der Weg zum Arbeitsplatz als auch der Freizeitweg jeweils ein Viertel aller Wege ausmachen. Der Einkauf ist in 16 % der Fälle der Wegezweck, wobei dieser in Einkauf des täglichen Bedarfs (13 %) und Einkauf des langfristigen Bedarfs (3 %) unterteilt wird. Den Weg zur Ausbildung/Schule/Uni macht 12 % aller Wegezwecke aus. Hinzu kommen noch 11 % für private Wegezwecke, 7 % für die Begleitung (Holen und Bringen) und 4 % für dienstliche Wege (vgl. Abbildung 17).

Wegezwecke Kreis Warendorf (2015)

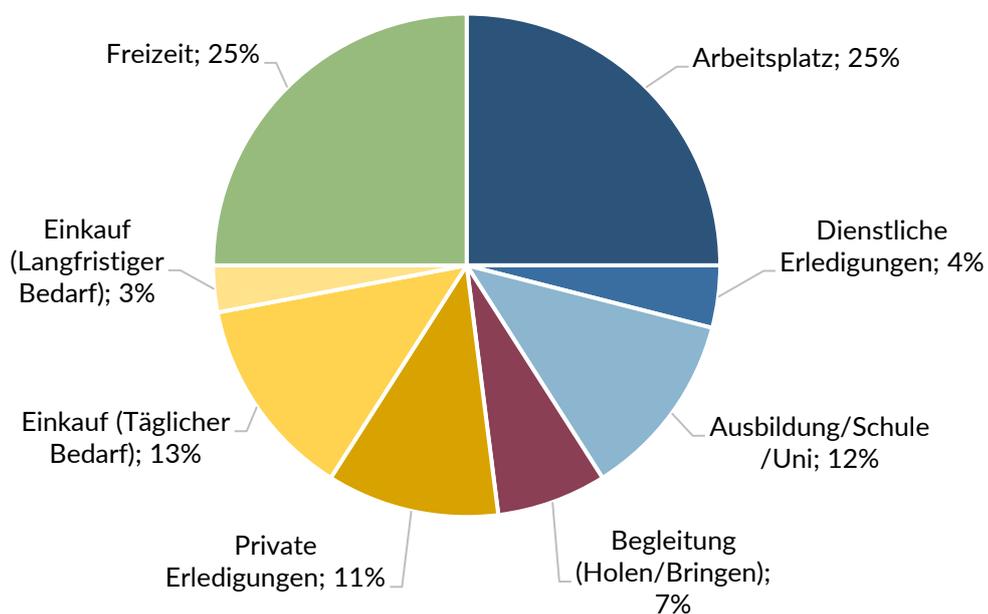


Abbildung 17: Wegezwecke Kreis Warendorf (2015)

[Eigene Darstellung nach Kreis Warendorf 2015]

## 4. BESTANDSANALYSE

Für das Mobilitätskonzept der Gemeinde Wadersloh erfolgt eine Bestandsanalyse des aktuell vorhandenen Mobilitätsangebots. Dafür wird das Angebot entsprechend der Verkehrsträger Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr sowie Fußverkehr differenziert und jeweils einzeln betrachtet. So lassen sich Schwachstellen und Potenziale aufzeigen und Handlungsbedarfe ableiten.

### 4.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) trägt zu hohen Treibhausgas-, Luft- und Lärmemissionen, Flächenkonkurrenz und Verkehrsunfällen bei. Gleichzeitig ist dieser mit 56 % Hauptverkehrsträger in der Gemeinde Wadersloh. Um dieser Problematik entgegenzuwirken, ist das Ziel des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Wadersloh, den MIV zu reduzieren und den Mobilitätsbedarf auf andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern. Gleichzeitig hat der MIV besonders bei Betrieben in Wadersloh einen hohen Stellenwert, da dieser aufgrund betrieblicher Gegebenheiten nicht oder teilweise nicht zu ersetzen ist. Daher sollte die Umstellung auf umweltfreundliche Antriebsformen wie die Elektromobilität oder Wasserstoffzellen im Bereich des betrieblichen Verkehrs, aber auch für private Zwecke, gefördert werden.



Abbildung 18: Anforderungen an den MIV

[Eigene Darstellung]

Die planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich aller Verkehrsinfrastrukturen bilden die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgebracht wurden. Universelle Gültigkeit hat zudem die Straßenverkehrsordnung (StVO), welche zahlreiche Regeln und Vorschriften für den Straßenverkehr enthält.

Auch wenn der Schwerpunkt der Novelle der StVO 2020 insbesondere einen besseren Schutz von Radfahrenden bedeutet, bleibt das Verkehrsrecht in Deutschland laut einer Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes darauf ausgerichtet, „den motorisierten Individualverkehr gegenüber den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern sowie dem ÖPNV inhaltlich und strukturell“ zu bevorzugen (Umweltbundesamt, 2019, S. 295) und den „fließenden Verkehr“ als besonders schützenswert einzustufen (ebd. S. 82). Eine Änderung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes ist daher kein leichtes Bestreben, aber sehr erstrebenswert.

#### 4.1.1 Allgemeine Daten zum MIV

Der Motorisierte Individualverkehr nimmt in der Gemeinde Wadersloh einen hohen Stellenwert ein. Dies lässt sich Daten zur Pkw-Besitzquote entnehmen.

##### ***Motorisierungsgrad und Motorisierungskennziffer***

Der Motorisierungsgrad beschreibt das Verhältnis zwischen der Anzahl an Pkw und Einwohnerinnen und Einwohner. Für die Gemeinde Wadersloh lässt sich dieser Wert mit 662,31 beziffern. Dies bedeutet, dass auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner 662,31 Pkw in der Gemeinde Wadersloh zugelassen sind (vgl. Abbildung 19).

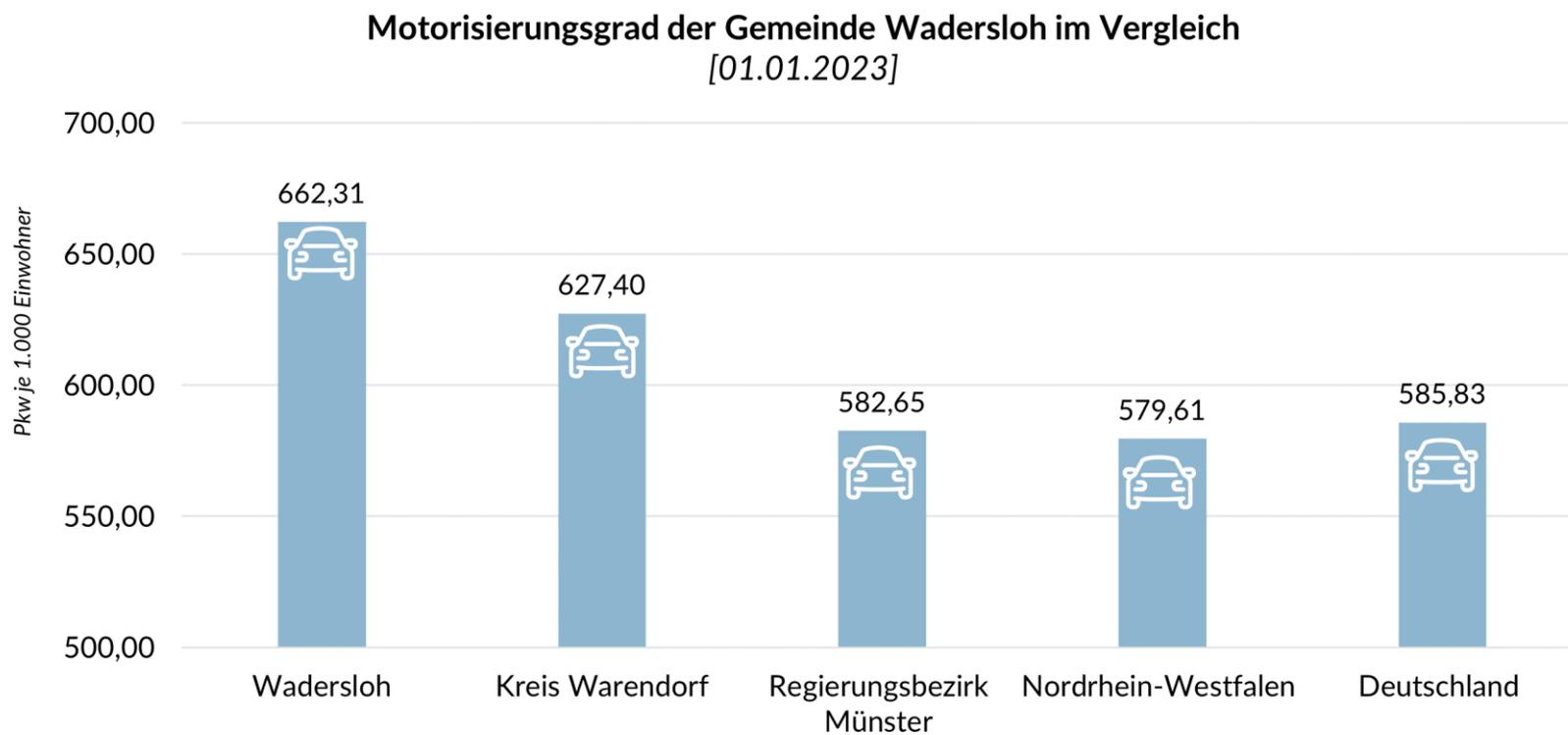


Abbildung 19: Motorisierungsgrade im Vergleich  
[Eigene Darstellung nach KBA 202

Im Vergleich zum Kreis Warendorf, dem Regierungsbezirk Münster sowie dem Land Nordrhein-Westfalen und der gesamten Bundesrepublik ist der Motorisierungsgrad für die Gemeinde Wadersloh deutlich überhöht. Ein hoher Motorisierungsgrad ist häufig Ausdruck der ländlichen Prägung von Gemeinden und Städten und spiegelt gleichzeitig die hohe Abhängigkeit der individuellen Pkw-Mobilität wider.

Die Motorisierungskennziffer ist eine weitere Kennziffer zur Interpretation des Pkw-Bestands vor Ort. Die Motorisierungskennziffer ist der Kehrwert des Motorisierungsgrades, also die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner je Pkw. Während die Motorisierungskennziffern im Regierungsbezirk Münster, in Nordrhein-Westfalen sowie dem gesamten Bundesgebiet jeweils zwischen 1,71 und 1,73 Personen je Pkw verortet ist, reduziert sich die Anzahl von Personen je Pkw im Kreis Warendorf auf 1,59 und in der Gemeinde Wadersloh auf 1,51.

Sowohl der hohe Motorisierungsgrad als auch die geringe Motorisierungskennziffer sind Ausdruck der hohen Bedeutung des MIV für die tägliche Mobilität der Menschen in Wadersloh.

### **Verkehrsstärken**

Als Verkehrsstärken werden die durchschnittliche Anzahl an Kraftfahrzeugen pro Tag (Kfz/d) bezeichnet. Für Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen existieren Dauerzählstellen. Über die Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen werden regulär alle fünf Jahre aktualisierte Daten für die gerade genannten Straßen bereitgestellt. Aktuell liegen Daten aus dem Jahr 2021 vor, welche im Folgenden erläutert werden.

Diesen Daten ist zu entnehmen, dass das maximal erfasste Verkehrsaufkommen 3.671 Kfz/d auf der B58 zwischen Diestedde und Beckum beträgt. Auf keinem der weiteren Streckenabschnitte, für die Daten vorliegen, sind höhere Verkehrsstärken messbar. Die Bundesstraße unterscheidet sich durch eine höhere Verkehrslast von den Landes- und Kreisstraßen. Ausgenommen ist hier die Oelder Straße (L793) von Diestedde in Richtung Oelde. Hier liegt die Verkehrslast bei 3.154 Kfz/d und unterscheidet sich somit nur geringfügig von der Verkehrslast der B58. Grund dafür ist vermutlich der Autobahnanschluss an die A2 in Oelde, welcher über die L793 zu erreichen ist. Auf Verbindungen zwischen den Ortsteilen der Gemeinde werden Verkehrsstärken von über 2.000 Kfz/d gemessen (vgl. Abbildung 20). Insgesamt sind die erfassten Kfz-Verkehrsstärken im Vergleich zu anderen Kommunen sehr gering.

Neben den Verkehrsstärken der Kraftfahrzeuge werden die des Schwerlastverkehrs (SV) (ab 12 t) aufgezeichnet. Abbildung 21 zeigt, dass sich die Verhältnisse zwischen den klassifizierten Straßen nicht besonders von den Kfz-Verkehrsstärken unterscheidet. Auch hier ist die B58 am meisten betroffen. Auf dem Abschnitt westlich von Wadersloh bis zur B55 verkehren täglich 463 SV/d. Die Abschnitte Wadersloh – Diestedde – Beckum verzeichnen eine Schwelastverkehrsstärke von über 300 SV/d (vgl. Abbildung 21).

### Verkehrsstärken (Kfz) Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Wadersloh (2021)

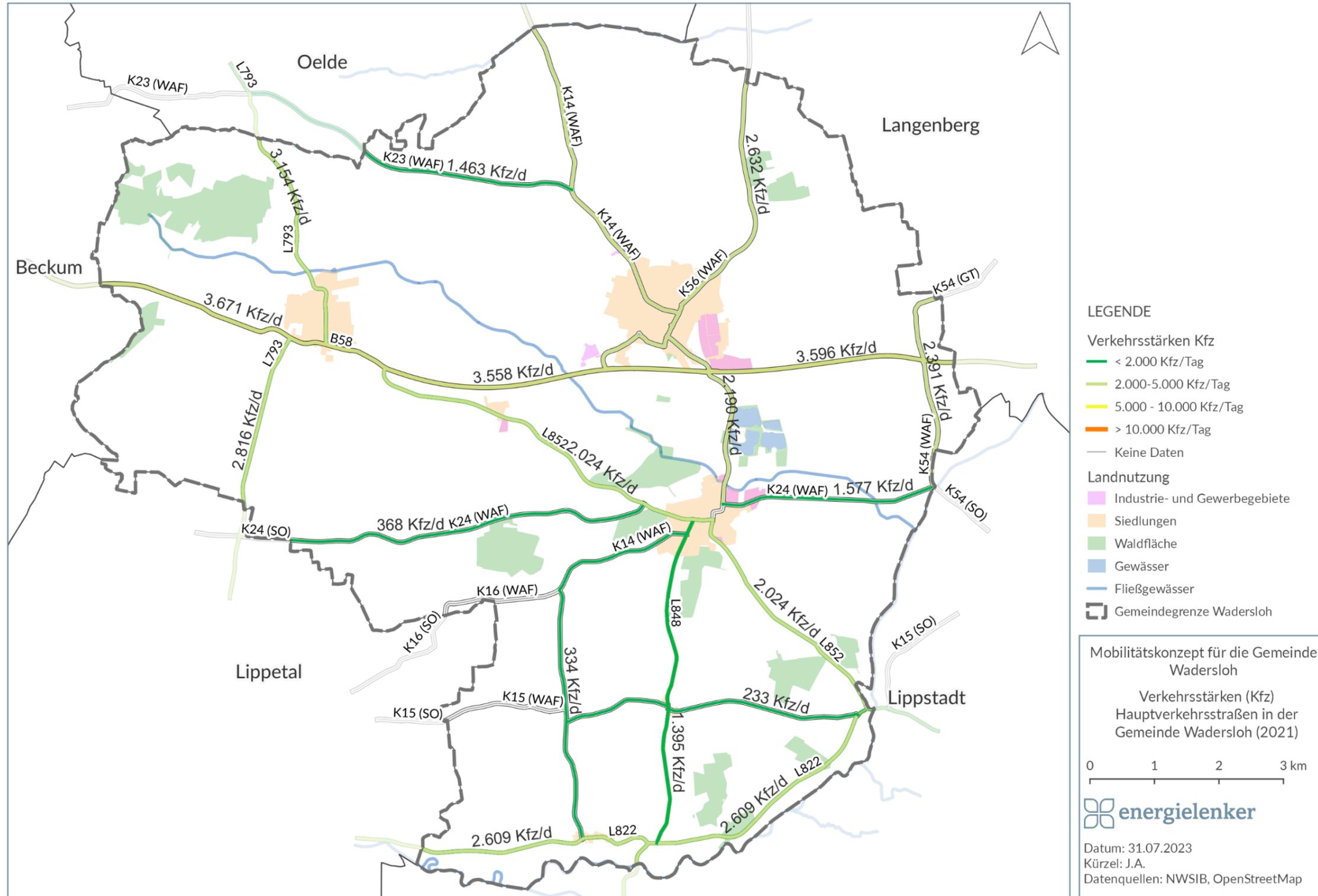


Abbildung 20: Verkehrsstärken (Kfz) Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Wadersloh (2021)

[Eigene Darstellung]

### Verkehrsstärken (Schwerlastverkehr) Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Wadersloh

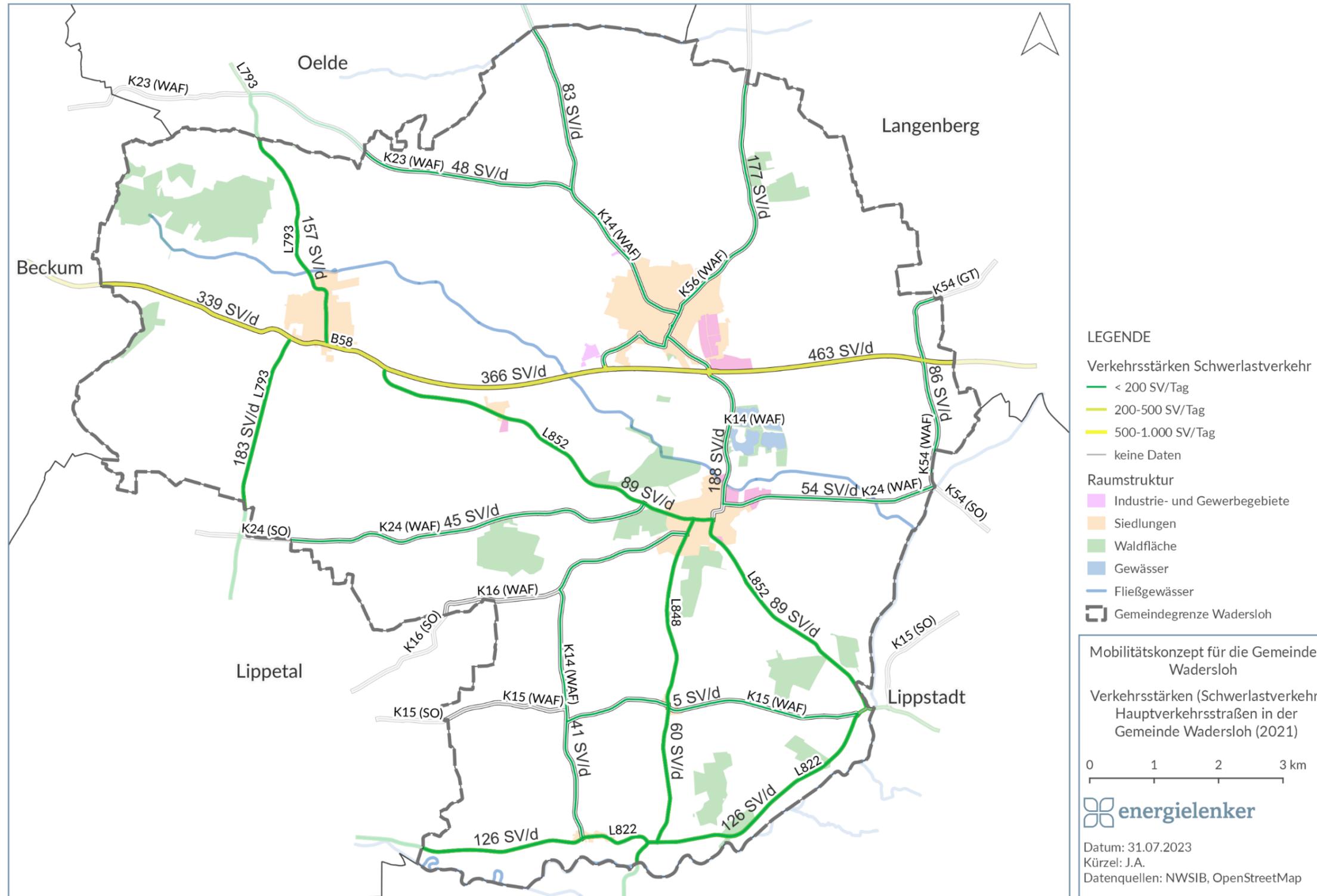


Abbildung 21: Verkehrsstärken (Schwerlastverkehr) Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Wadersloh (2021)

[Eigene Darstellung]

### **E-Mobilität / Ladeinfrastruktur**

Im Rahmen der zunehmenden Elektrifizierung der individuellen Pkw-Mobilität in Deutschland nimmt die dazugehörige Ladeinfrastruktur einen immer größer werdenden Stellenwert ein.

Hinsichtlich des Bestandes an E-Fahrzeugen in der Gemeinde Wadersloh ist festzuhalten, dass aktuell 0,65 % der in Wadersloh zugelassenen Pkw vollständig elektrisch betrieben werden. Bei weiteren 1,93 % der Pkw handelt es sich um sogenannte Plug-in-Hybridfahrzeuge, also Fahrzeuge, die sowohl über einen Verbrennungsmotor als auch elektrisch betrieben werden.

In Summe besteht somit bei ca. 2,58 % der in der Gemeinde Wadersloh zugelassenen Fahrzeuge (214 Fahrzeuge) Ladebedarf (01.01.2023). Aufgrund bundesweiter Zielsetzungen und Förderprogramme ist davon auszugehen, dass sowohl die Gesamtanzahl an E-Fahrzeugen als auch der prozentuale Anteil an der Gesamtfahrzeuganzahl in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird. Dies erfordert eine adäquate Ladeinfrastruktur.



Abbildung 22: Solar-Carports in Diestedde, Liesborn und Wadersloh  
[Eigene Aufnahmen]

Bisher existieren in der Gemeinde Wadersloh an verschiedenen Standorten öffentliche Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, welche eine Grundversorgung abseits der privaten Ladeinfrastruktur darstellen (vgl. Tabelle 6).

Tabelle 6: Öffentliche Lademöglichkeiten in der Gemeinde Wadersloh  
[Eigene Darstellung]

Adresse	Anzahl Ladepunkte
<b>Solar Carport Diestedde</b> Von-Wendt-Str. 40	2 x Typ 2 (CCS) 50 kW 1 x Typ 2 22 kW 3 x Typ 2 11 kW
<b>Solar Carport Schützenheim Liesborn</b> Im-Klostergarten 24	1 x Typ 2 (CCS) 50 kW 1 x Typ 2 22 kW 6 x Typ 2 11 kW
<b>Solar Carport Rathaus Wadersloh</b> Liesborner Str. 5	2 x Typ 2 22 kW 2 x Schuko 2,3 kW

#### 4.1.2 Ortsteilspezifische Betrachtung des Motorisierten Individualverkehrs

Im Folgenden werden die für den MIV relevanten Analyseergebnisse differenziert je Ortsteil vorgestellt und Besonderheiten der jeweiligen Gemeindeteile hervorgehoben:

##### **Diestedde**

Diestedde ist verkehrlich insbesondere durch die auf einer Nord-Süd-Achse verlaufenden Ortsdurchfahrt (L793 / Lange Straße) geprägt. Die Ortsdurchfahrt wird durchschnittlich von 3.154 Kfz pro Tag befahren. Weiterhin verläuft südlich des Siedlungsbereichs auf einer Ost-West-Achse die Bundesstraße 58 (Münsterstraße) in unmittelbarer Nähe. Die Bundesstraße nimmt eine (über-) regionale Verbindungsfunktion ein und wird täglich von ca. 3.500-3.700 Kfz befahren.

Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) handelt es sich bei der L793 um eine angebaute Hauptverkehrsstraße (HS) mit nähräumiger oder regionaler Verbindungsfunktion. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt innerhalb geschlossener Ortschaft 50 km/h. Im nördlichen Abschnitt zwischen „Alter Kirchplatz“ und „Am Schloss“ ist die Höchstgeschwindigkeit wegen des nahegelegenen Kindergartens montags bis freitags im Zeitraum 07:00-17:00 Uhr auf 30 km/h begrenzt.

Entlang der Ortsdurchfahrt ist in mehreren Streckenabschnitten ein- oder oft auch beidseitig straßenbegleitendes Parken möglich. Das Parken ist teilweise zeitlich reguliert (werktags 08:00-18:00 Uhr; eine Stunde).



Abbildung 23: Ortsdurchfahrt Diestedde

[Eigene Aufnahme]

Es sind überwiegend keine gesonderten Elemente zur Regelung des Verkehrs vorhanden, da entlang der Ortsdurchfahrt durchgängig Vorfahrt besteht (Verkehrszeichen 306). Im Bereich L793 / B58 / Bahnstrecke regelt eine Lichtsignalanlage den Verkehr. Ebenso ist unweit der Kreuzung Lange Str. / Kettelerstr. / Friedhofstr. eine Lichtsignalanlage mit Anforderungstaster für den Fußverkehr vorhanden.

Bei den übrigen Straßen handelt es sich um Erschließungsstraßen. Dort ist überwiegend Tempo 30 angeordnet. Weiterhin gilt entlang der Erschließungsstraßen die Rechts-vor-links-Regelung sowie stellenweise staßenbegleitendes Parken (bspw. Im Schürbusch, im Claesfeld, Kettelerstr.).

### **Liesborn**

Liesborn ist verkehrlich durch mehrere Hauptverkehrsstraßen geprägt. Dies sind die L848 (Benninghauser Str. / Königstr.), die L852 (Beckumer Str. / Bäggerie), die K14 (Zu den Sieben Eichen, Nordstr., Im Kreuzfeld) und die K24 (Waldliesborner Str.). Auf den Hauptverkehrsstraßen in Liesborn verkehren – je nach Streckenabschnitt und Straße – täglich durchschnittlich ca. 1.400-2.200 Kfz.

Die Landesstraße 848 verläuft auf einer Nord-Süd-Achse. Sie zweigt im Bereich Beckumer Str. / Königstr., Bäggerie von der L852 ab. Der Verkehr wird in diesem Bereich durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Die Straße verläuft weiter in südliche Richtung und ermöglicht Anschluss in Richtung Liesborn-Göttingen sowie weiterführend in Richtung Benninghausen. Bei der L848 handelt es sich um eine angebaute Hauptverkehrsstraße (HS) mit nahräumiger oder regionaler Verbindungsfunktion. Im nördlichen Streckenabschnitt sind teilweise straßenbegleitende Parkflächen vorhanden.

Die Landesstraße 852 verläuft bis zur Kreuzung Bäggerie / Lippstädter Str. auf einer nordwest-südost-Achse. Bei der L852 handelt es sich ebenfalls um eine angebaute Hauptverkehrsstraße (HS). Straßenbegleitende Parkflächen sind nicht vorhanden. Ab der genannten Kreuzung verläuft die L852 in südöstliche Richtung und bietet Anschluss in Richtung Lippstadt. Auch in diesem Streckenabschnitt sind keine straßenbegleitenden Parkflächen vorhanden.

Die Kreisstraße 14 beginnt im Kreuzungsbereich Bäggerie / Lippstädter Str. und bietet in nördliche Richtung Anschluss an Wadersloh und weiterführend Anschluss in Richtung Stromberg.

Die Waldliesborner Str. / K24 kreuzt im Bereich Nordstr. (K14) / Zu den Sieben Eichen in östliche Richtung ab und verläuft weiterführend auf einer Ost-West-Achse und bietet Anschluss in Richtung Bad Waldliesborn.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt entlang der Ortsdurchfahrten in Liesborn 50 km/h. Abseits der Hauptverkehrsstraßen – auf den Erschließungsstraßen – besteht überwiegend Tempo 30. Vereinzelt sind verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet (u. a. Eickenpfahl).



Abbildung 24: Infrastrukturen des MIV in Liesborn  
[Eigene Aufnahmen]

Großflächige Parkmöglichkeiten für den motorisierten Verkehr bestehen an verschiedenen Stellen. Diese sind u.a. im Bereich des Feuerwehrgerätehauses, am Abteiring, im Bereich des Kastanienplatzes sowie an der Schützenhalle und an den Heinrich-Wecker-Sportstätten. Die großflächigen Parkflächen sind frei nutzbar.

Im Ortskern ist die Königstraße nicht als Landesstraße klassifiziert. In diesem Bereich sind beidseitig Einrichtungen des täglichen Bedarfs angesiedelt. Parkmöglichkeiten bestehen in Abschnitten in Form von straßenbegleitenden Parkflächen. Diese sind zeitlich begrenzt nutzbar (mo.-fr. 09:00-18 Uhr; sa. 09:00-13:00 Uhr).

### **Wadersloh**

Der Hauptort Wadersloh ist verkehrlich vor allem durch drei Hauptverkehrsstraßen beeinflusst. Dies sind die südlich der Siedlungsbereiche verlaufende B58 (Münsterstr.) sowie die Kreisstraße 14 (Mauritz, Am Park, Schulkamp, Poßkamp, Stromberger Str.) und die Kreisstraße 56 (Diestedder Str., Bahnhofstr, Liesborner Str., Langenberger Str., Von-Galen-Str.). Das Verkehrsaufkommen lässt sich auch in Wadersloh täglich mit durchschnittlich 2.400-3.600 Kfz beziffern.

Die Bundesstraße 58 verbindet Wadersloh in östliche Richtung mit Beckum und in westliche Richtung mit der B55 (Lippstadt – Rheda-Wiedenbrück). Die Kreisstraße 14 verbindet Wadersloh mit Stromberg (Norden) und dem Ortsteil Liesborn (Süden). Die Kreisstraße 56 beginnt an einer Kreuzung mit der B58 und verläuft dann in einem Halbkreis um den Ortskern und weiterführend in nördliche Richtung, bis sie zwischen Stromberg und Rheda-Wiedenbrück in die L586 mündet.

Entlang der Ortsdurchfahrten beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit überwiegend 50 km/h. Im Bereich Mauritz (K14) ist aufgrund der Nähe zum Gymnasium sowie dem Jugendtreff (Villa Mauritz) auf einem ca. 300 m langen Streckenabschnitt Tempo 30 angeordnet.

Die Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen dienen allesamt der Erschließung. In diesen Bereichen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit überwiegend 30 km/h. In reinen Wohnquartieren sind teilweise verkehrsberuhigte Bereiche (7 km/h) eingerichtet. Weiterhin beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit an einigen zentralen Bereichen im Ortskern (u.a. Wenkerstr., Kirchplatz, Margarethenstr.) 20 km/h.



Abbildung 25: Infrastrukturen des MIV in Wadersloh  
[Eigene Aufnahmen]

Für den ruhenden Verkehr bestehen stellenweise straßenbegleitende Parkflächen (bspw. Poßkamp, Freudenberg) oder Parkplätze. Parkplätze sind u. a. in folgenden Bereichen vorzufinden:

- ▶ Rathaus
- ▶ Nahversorgungszentrum / Dreischenhoff
- ▶ Wenkerstr. / Kirchplatz / Margarethenstr.
- ▶ Gartenstr.
- ▶ Langenberger Str. / Böckmanns Wiese
- ▶ Friedhof
- ▶ Freudenberg / Bergstr.

### 4.1.3 Zusammenfassung MIV



#### Erkenntnisse

- ▶ 57 % aller Wege entfallen auf den Motorisierten Individualverkehr
- ▶ Motorisierungsgrad mit 662 sehr hoch und höher als Kreis (627) und NRW (579)
- ▶ Ein Ladestandort je Ortsteil
  - Wadersloh: 4 Ladepunkte
  - Liesborn: 8 Ladepunkte
  - Diestedde: 6 Ladepunkte
- ▶ Geschwindigkeitsbegrenzung auf Ortsdurchfahrt Diestedde teilweise 30 km/h
- ▶ Ruhender Verkehr vor allem Straßenbegleitend und kostenlos, teilweise zeitlich begrenzt, keine monetäre Begrenzung
- ▶ Kostenlose Parkplätze in allen Ortsteilen (teilw. zeitlich begrenzt)



#### Potenziale

- ▶ Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) zur Reduzierung des hohen Motorisierungsgrades
- ▶ Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur
- ▶ Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen
- ▶ Bewerbung von Mitfahr-Portalen
- ▶ Prüfung der Einrichtung von Car-Sharing
- ▶ Beschaffung von E-Autos für den Fuhrpark der Verwaltung
- ▶ Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen innerhalb geschlossener Ortschaften

## 4.2 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Der ÖPNV ist mit deutlichen Potenzialen zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrsaufkommens verbunden, da größtenteils die gleichen Distanzen und diese oftmals in ähnlicher Geschwindigkeit zurückgelegt werden können. Zusätzlich ist die Nutzung des ÖPNV im Vergleich zum privaten Pkw oft kostengünstiger und ermöglicht das Ausnutzen der Fahrtzeit für andere Zwecke wie Lesen oder Arbeiten. Durch eine erhöhte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel lassen sich zudem die verkehrsinduzierten Treibhausgas-Emissionen deutlich reduzieren.

Die Nutzung des ÖPNV hängt stark von der Flexibilität und Zuverlässigkeit des Angebotes ab. Erst wenn der ÖPNV eine ähnliche Erreichbarkeit, Flexibilität und Zuverlässigkeit bietet wie ein privater Pkw, werden sichtbare Verlagerungen stattfinden. In diesem Zusammenhang erfährt die Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren, zu Fuß gehen und Car-Sharing eine besondere Bedeutung. Ziel sollte es daher sein, ein möglichst attraktives und bedarfsorientiertes Angebot bereitzustellen, um Anreize zu schaffen, vermehrt den ÖPNV zu nutzen. Zum attraktiven und bedarfsorientierten Angebot zählt auch ein barrierefreier und attraktiver Ausbau der Haltestellen und ein übersichtliches Buchungssystem.

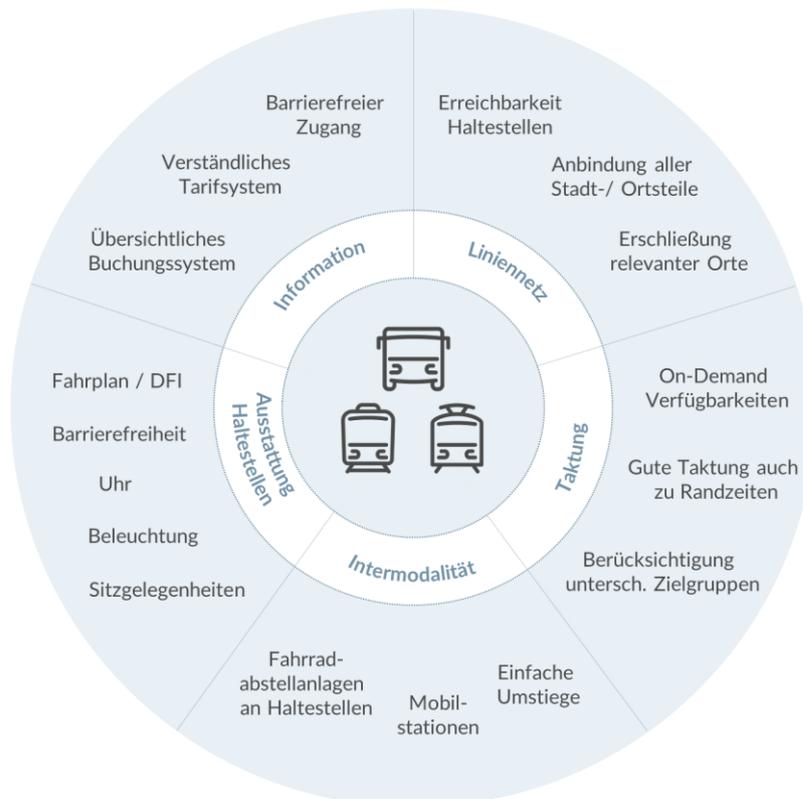


Abbildung 26: Anforderungen an den ÖPNV

[eigene Darstellung unter Hinzunahme von BMVI 2016]

Aufgrund der Wichtigkeit für die Daseinsvorsorge ist der ÖPNV in Deutschland durch rechtliche Vorgaben der Europäischen Union und der deutschen Gesetzgebung sehr stark reglementiert. Gesetzlich wird der öffentliche Personennahverkehr in Deutschland maßgeblich durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie die landeseigenen Gesetze geregelt. Für Nordrhein-Westfalen ist dies das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). So ist beispielsweise in § 3 ÖPNVG NRW festgeschrieben, dass „die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV [...] eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städten [ist]“. Das oberste Planwerk des Nahverkehrs auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte stellt der Nahverkehrsplan nach § 8 ÖPNVG NRW dar.

In Summe verdeutlicht diese starke Reglementierung, dass Anpassungen und Verbesserungen des ÖPNV maßgeblich die Entscheidungskompetenz der Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV betreffen. Die zukünftige kommunale Entwicklung innerhalb des Handlungsfeldes ÖPNV muss daher in enger Abstimmung zwischen Kommune und Kreis angegangen werden. Außerdem wird die Ausführung der Aufgaben des Bus- und Bahnverkehrs meistens an Zweckverbände, Eisenbahngesellschaften oder andere Organisationen übertragen. Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots setzt also immer auch eine Koordination mit diesen übergeordneten Organisationen voraus.

Für eine gleichwertige Nutzbarkeit des ÖPNV für die gesamte Bevölkerung sind außerdem die besonderen Anforderungen der mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Damit ist eine Vielzahl verschiedener Personengruppen gemeint. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere Menschen mit körperlichen und/oder geistigen Behinderungen, Seniorinnen und Senioren aber auch u. a. Eltern mit Kinderwagen, die aufgrund verschiedener Beeinträchtigungen besondere Anforderungen an Mobilität und Verkehrsinfrastrukturen stellen. Die Anforderungen betreffen insbesondere das Themenfeld der Barrierefreiheit.

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird die Barrierefreiheit bis Januar 2022 vorausgesetzt: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ (§ 8 PBefG). Vielerorts entspricht dies allerdings noch nicht den gesetzlichen Anforderungen.

Außerdem bestehen für den Öffentlichen Personennahverkehr Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. In den Empfehlungen für einen verlässlichen öffentlichen Verkehr (2017) wird angeführt, dass Haltestellen fußläufig erreichbar sein sollen. Dies wird durch die Aussagen in den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (2013) ergänzt, in denen es heißt, dass „die Gehwege zum und vom ÖV-System [...] kurz und ansprechend auszubilden“ sind.

#### 4.2.1 Straßengebundener Personennahverkehr (Busverkehr)

„Das Liniennetz im Kreis Warendorf besteht aus zahlreichen SchnellBus- und RegioBus-Linien [...] die [eine] Flächenerschließung gewährleisten [...]. Flexible Bedienungsformen verkehren insbesondere in dünnbesiedelten Bereichen mit dispersen Siedlungsstrukturen“ (NVP Kreis Warendorf 2019).

Insgesamt differenziert der Nahverkehrsplan des Kreises Warendorf sieben verschiedene Produkte mit jeweils spezifischen Produktmerkmalen. Dies sind SchnellBusse, RegioBusse, TaxiBusse, NachtBusse, CityBusse, Bürgerbusse und Schulbusse. Auf dem Gebiet der Gemeinde Wadersloh verkehren lediglich Busse der Produktklassen RegioBus, NachtBus, Schulbus, TaxiBus und Bürgerbus.



Abbildung 27: Öffentlicher Personennahverkehr in der Gemeinde Wadersloh  
[Eigene Aufnahmen]

#### **RegioBus**

„RegioBusse bilden das Rückgrat des ÖPNV-Systems im Kreis Warendorf. Sie verbinden die Städte und Gemeinden und nehmen dort, wo es Fahrzeit und zu haltende Anschlüsse ermöglichen auch Flächenerschließung war. Sie verknüpfen untereinander, mit den SchnellBussen und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Nachfrageorientiert werden auf einzelnen Linien Spätfahrten an den Wochenenden angeboten“ (NVP Kreis Warendorf 2019). In diesem Kontext wird die Gemeinde Wadersloh von den Linien R72 und R73 erschlossen.

Der Streckenabschnitt Beckum-Wadersloh wird durch Busse der Linie R72 bedient, welche im weiteren Streckenverlauf zwischen Wadersloh und Lippstadt als Linie R73 verkehren. Die reguläre Fahrtzeit von Wadersloh Kirche zum Busbahnhof in Beckum beträgt 28 Minuten.

Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr besteht in Neu-Beckum. Dies ist über einen Umstieg in Beckum erreichbar.

- ▶ Zug RE6 Minden-Köln-Bonn Flughafen
- ▶ Zug RB69 Münster-Bielefeld
- ▶ Verschiedene Buslinien u. a. in Richtung Oelde, Warendorf, Ahlen und Münster

Die reguläre Fahrtzeit der Linie R73 von Wadersloh Kirche bis zum Bustreff Lippstadt beträgt 29 Minuten. In Lippstadt besteht Anschluss an den schienengebundenen Fernverkehr, den schienengebundenen Nahverkehr sowie an verschiedene Bus-Linien:

- ▶ Unregelmäßige ICE und IC-Verbindungen
- ▶ Zug RE11 Düsseldorf-Kassel
- ▶ Zug RB89 Münster-Warburg
- ▶ Verschiedene Buslinien u. a. in Richtung Rheda-Wiedenbrück, Gütersloh,

### **BürgerBus**

Der ÖPNV wird stellenweise durch BürgerBus-Verkehre ergänzt. Dabei handelt es sich um Angebote, welche ehrenamtlich betrieben werden und deren Fahrpläne und Bedienzeiten den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger entsprechend gestaltet sind. BürgerBusse erschließen häufig diejenigen Bereiche in Kommunen, für die ein Betrieb im herkömmlichen Linienverkehr unwirtschaftlich und die Nachfrage gering ist. Folgende BürgerBus-Angebote existieren in Wadersloh:

- ▶ B3 Wadersloh-Sünninghausen (Anschluss R473)
- ▶ B4 Wadersloh-Stromberg (Anschluss R473)

### **NachtBus**

Bei der Produktklasse NachtBus handelt es sich um eine Form der speziellen Freizeitverkehre, welche vorwiegend in den Nächten von Samstag auf Sonntag verkehren. Der NachtBus der Linie N11 bietet von Wadersloh aus an Nächten von Samstag auf Sonntag Anschluss auf der Relation Beckum-Wadersloh-Bad Waldliesborn-Lippstadt.

### **TaxiBus**

Anders als Schnell- und RegioBusse gehören TaxiBusse der bedarfsgesteuerten Bedienform an. Bedarfsgesteuerte Bedienformen werden häufig in Räumen oder Zeiten mit geringer Nachfrage eingesetzt und ersetzen bzw. ergänzen das Regelangebot. Bei den im Kreis Warendorf eingesetzten TaxiBussen handelt es sich um Anruf-Linienverkehre, welche wie reguläre Buslinien und auf festgelegten Linienwegen verkehren, allerdings nur bei vorheriger telefonischer Anmeldung (spätestens 30 Minuten vor regulärer Abfahrt). Ein- und Ausstieg besteht an den im Fahrplan festgelegten Haltestellen zu den ebenfalls festgelegten Fahrzeiten. Es gilt der normale Bustarif ohne Zuschläge. In der Gemeinde Wadersloh verkehren die Busse der Linien R72 und R73 jeweils an Sonn- und Feiertagen als T72 bzw. T73.

## Schulbusse

Ergänzend zu den zuvor genannten Produktklassen verkehren im Kreis Warendorf und in der Gemeinde Wadersloh integrierte Schülerverkehre. Bei den Schulbussen handelt es sich um Spezialverkehre, deren Fahrtzeiten sich nach den Schulzeiten richten. In Schulferien besteht auf diesen Linien kein Angebot.

Auf dem Gebiet der Gemeinde Wadersloh können Busse des Produkttyps „Schülerverkehr“ auch von allen Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden.

Tabelle 7: ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Wadersloh

[Eigene Darstellung]

Linie	Verbindungstyp	Linienverlauf	Taktung
R72	RegioBus	Beckum – Wadersloh	Mo-Fr 6-19 Uhr; 60' Sa 6-18 Uhr; 120' So 13-17 Uhr; 2 Fahrten als TaxiBus
R73	RegioBus	Wadersloh – Lippstadt	Mo-Fr 6-10 Uhr; 30' 10-19 Uhr; 60' Sa 7-16 Uhr; 60' Zzgl. Spätfahrt um 19 Uhr So 9-17 Uhr; 120' als TaxiBus
B3	BürgerBus	Wadersloh – Diestedde – Sünninghausen (473 – Oelde)	Mo-Fr 6-17 Uhr; 120' Sa 7-11 Uhr; 120'
B4	BürgerBus	Wadersloh – Stromberg- (474 – Oelde <sup>1</sup> )	Mo-Fr 8-18 Uhr; 120' Sa 8-12 Uhr; 120'
N11	NachtBus	Beckum – Wadersloh – Bad Waldliesborn – Lippstadt	Nachts Sa/So vier Fahrten zw. 20-04 Uhr
372	Schülerverkehr	Stromberg – Wadersloh	Nur an Schultagen und an Schulbeginn und Schulende angepasste Fahrtzeiten
373	Schülerverkehr	Oelde – Sünninghausen – Diestedde Lippborg – Herzfeld – Diestedde	Nur an Schultagen und an Schulbeginn und Schulende angepasste Fahrtzeiten
380	Schülerverkehr	Wadersloh – Liesborn – Osthusen – Bad Waldliesborn	Nur an Schultagen und an Schulbeginn und Schulende angepasste Fahrtzeiten
480	Schülerverkehr	Vahlhaus – Ackfeld – Basel – Wadersloh	Nur an Schultagen und an Schulbeginn und Schulende angepasste Fahrtzeiten
481	Schülerverkehr	Altendiestedde – Geist – Diestedde – Wadersloh	Nur an Schultagen und an Schulbeginn und Schulende angepasste Fahrtzeiten
482	Schülerverkehr	Winkelhorst / Göttingen – Hentrup – Liesborn – Wadersloh	Nur an Schultagen und an Schulbeginn und Schulende angepasste Fahrtzeiten
483	Schülerverkehr	Bornefeld – Wadersloh	Nur an Schultagen und an Schulbeginn und Schulende angepasste Fahrtzeiten

<sup>1</sup> Die Bürgerbuslinien B3 und B4 bieten in Stromberg Anschluss an den Bus 473 nach Oelde und in Sünninghausen Anschluss an den Bus 474 nach Oelde. Somit besteht insgesamt ein 60-Minutentakt auf der Verbindung Wadersloh – Oelde

#### 4.2.2 Schienengebundener Personennahverkehr (Zugverkehr)

Durch das Gebiet der Gemeinde Wadersloh verläuft eine Teilstrecke der Bahnstrecke Münster-Warstein. Bei dieser Bahnstrecke handelt es sich um die Stammstrecke der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE). Zum 31.05.1975 wurde zunächst der Personenverkehr auf dem Streckenabschnitt Beckum-Lippstadt – mit Halten in Diestedde, Wadersloh und Liesborn – eingestellt. Zum 27.09.1975 wurde der Personenverkehr dann auch auf den Streckenabschnitten Münster-Neubeckum und Lippstadt-Warstein eingestellt. Seitdem wird die Strecke nur noch für den Güterverkehr genutzt und die Gemeinde Wadersloh ist nicht mehr an das SPNV-Netz angeschlossen.

Seit den frühen 2000er Jahren existieren verschiedene Überlegungen zur Teilreaktivierung der Bahnstrecke für den Personenverkehr. So ist eine Reaktivierung des Streckenabschnitts Münster-Sendenhorst seit 2019 in den Bedarfsplan und Finanzierungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen aufgenommen. Proteste von Bürgerinitiativen sowie nicht geklärte Grundstücksmodalitäten, verschieben die Reaktivierung allerdings.

Zusätzlich dazu wurde eine Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Teilstrecken Sendenhorst – Lippstadt und Lippstadt – Warstein durchgeführt, dessen Ergebnisse am 24.11.2023 vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Wadersloh vorgestellt wurden. Nach dieser Standard-Untersuchung stelle sich der Nutzen der Reaktivierung der Strecke von Beckum über Wadersloh und Lippstadt bis Warstein für den Personennahverkehr größer dar als der Aufwand. Es ist trotz der positiven Machbarkeitsstudie zum jetzigen Zeitpunkt noch keine finale und verbindliche Aussage über eine Reaktivierung getroffen werden.

Die nächstgelegenen aktiven Bahnhöfe befinden sich u. a. in Oelde und Beckum. Diese beiden Bahnhöfe sind mit dem Bus von Wadersloh aus zu erreichen. Anschluss in Richtung Beckum besteht in der Linie R72 und in Richtung Oelde über das Bürgerbusangebot mit einmaligem Umstieg.

#### 4.2.3 Erreichbarkeitsanalyse (MIV vs. ÖPNV)

Um eine detaillierte Bewertung des aktuellen Angebotes im Öffentlichen Personennahverkehr durchführen zu können, werden im Folgenden die Erreichbarkeiten der umliegenden Kommunen analysiert. Dazu wird die Fahrtzeit mit dem ÖPNV und dem MIV berechnet und in einem zweiten Schritt miteinander ins Verhältnis gesetzt (vgl. Tabelle 8).

Start der Berechnung ist die Haltestelle „Kirche“ in Wadersloh. Die Ziele in den umliegenden Kommunen sind Bahnhöfe oder zentrale Busbahnhöfe. Dabei ist zu beachten, dass beim ÖPNV immer die schnellste Verbindung des Tages gewählt wurde. Besonders an Wochenenden oder an Feiertagen wird diese Verbindung nicht zu jeder Tageszeit angeboten.

**Tabelle 8: Erreichbarkeitsanalyse umliegender Kommunen mit ÖV und MIV**
*[eigene Darstellung]*

Verkehrsmittel	Werktags			Samstags			Sonn- & Feiertage		
	Auto	ÖPNV	V	Auto	ÖPNV	V	Auto	ÖPNV	V
Hamm	42	67	1,60	42	67	1,60	42	68	1,62
Ahlen	34	53	1,56	34	57	1,68	34	58	1,71
Beckum	18	28	1,56	18	28	1,56	18	24	1,33
Rheda-Wiedenbrück	22	67	3,05	22	67	3,05	22	68	3,09
Gütersloh	28	73	2,61	28	111	3,96	28	113	4,04
Oelde	18	41	2,28	18	54	3,00	18	62	3,44
Lippstadt	18	28	1,56	18	28	1,56	18	28	1,56
Soest	32	53	1,66	32	53	1,66	32	58	1,81

Verhältnis	Bewertung
0 – 1	Sehr gut
1 – 1,59	gut
1,6 – 2	befriedigend
2,1 – 2,5	ausreichend
< 2,5	mangelhaft

V = Verhältnis; Angaben in Minuten

Die Erreichbarkeitsanalyse zeigt, dass die Verbindungsqualität in Kommunen, die mit einem der RegioBusse zu erreichen sind, besonders gut ausfallen. Dies sind die Städte Beckum und Lippstadt. Das Verhältnis der Reisezeit von Auto und öffentlichem Personennahverkehr liegt hierbei nur knapp über 1,5. An Sonn- und Feiertagen existiert zu bestimmten Uhrzeiten die Möglichkeit in nur 24 Minuten mit dem TaxiBus von Wadersloh nach Beckum zu gelangen. Die ÖPNV-Fahrtzeiten nach Hamm und Ahlen sind gegenüber den Fahrtzeiten mit dem Auto in den meisten Fällen befriedigend. Besonders die Städte Oelde, Rheda-Wiedenbrück sowie Gütersloh haben hingegen nur ausreichende bis mangelhafte Reisezeitverhältnisse gegenüber dem Auto. An Sonn- und Feiertagen benötigt man für die Fahrt mit dem ÖPNV nach Gütersloh ca. viermal so lang wie mit dem Auto.

Die Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalyse entsprechen in vielen Punkten den Anmerkungen aus der Online-Beteiligungskarte zum Öffentlichen Personennahverkehr.

Mit 29 Likes wird in der Online-Beteiligungskarte eine regelmäßige Verbindung nach Oelde gefordert. Auch wenn die Reisezeit mit dem ÖPNV gegenüber dem Pkw deutlich erhöht ist, so ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass der Bürgerbus in Kombination mit den Buslinien 473 und 474 eine regelmäßige Verbindung in Richtung Oelde ermöglicht – wenn auch mit Umstieg.

#### 4.2.4 Zusammenfassung ÖPNV



### Erkenntnisse

- ▶ 7 % aller Wege entfallen auf den ÖPNV
- ▶ In Wadersloh verkehren:
  - 2 x RegioBus-Linien
  - 1 x NachtBus-Linie
  - 7 x Schulbus-Linien
  - 2 x BürgerBus-Linien
  - 2 x TaxiBus-Linien
- ▶ Zuganbindung nur über Neubeckum oder Lippstadt
- ▶ Überlegungen, die bestehende Güterzugstrecke im Bereich Wadersloh für den Personenverkehr zu reaktivieren, wurden bisher nicht weiter ausgeführt



### Potenziale

- ▶ Erreichbarkeit (Bahnhof) Oelde verbessern
- ▶ Verbesserung der Angebotsvermittlung (bspw. durch Abfahrtsmonitore)
- ▶ Langfristig:
  - Reaktivierung des Bahnstrecke Neubeckum – Warstein und Schaffung eines / mehrerer Haltepunkte in der Gemeinde Wadersloh

### 4.3 RADVERKEHR

Gegenüber dem motorisierten Verkehr ist der Radverkehr vor allem durch einen geringeren Flächenbedarf sowie durch ökologische Vorteile hinsichtlich der Treibhausgasemissionen gekennzeichnet. Gleichzeitig trägt Radfahren als aktive Mobilitätsform zur Gesundheitsvorsorge der Nutzenden bei.

Insbesondere auf kurzen Strecken von 5-10 Kilometern stellt das Fahrrad eine echte Alternative zum MIV dar. Unter Berücksichtigung des erhöhten Aufkommens von Pedelecs und E-Bikes erhöht sich die maximale Distanz sogar auf 15-20 Kilometer. Insgesamt besteht somit großes Potenzial motorisiertes Verkehrsaufkommen durch den Radverkehr zu substituieren.

Die Nutzung des Fahrrades ist allerdings stark abhängig von der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur. Die Ansprüche an eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur umfassen insbesondere die Themenfelder Radwegenetz, Wegequalität, Querungs- bzw. Abbiegemöglichkeiten, Konfliktvermeidung und Führungsform sowie Abstellanlagen. Damit sind die Anforderungen in einigen Bereichen deckungsgleich mit denen des Fußverkehrs (vgl. Kap. 4.4). Insbesondere die lückenlose Netzkonzeption hat für den Radverkehr eine noch größere Bedeutung als beim Fußverkehr.



Abbildung 28: Anforderungen an den Radverkehr  
[eigene Darstellung auf Grundlage von ADFC 2016]

Die planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich aller Verkehrsinfrastrukturen bilden zunächst die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgebracht wurden. Zusätzlich dazu stellt das Regelwerk *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA) – ebenfalls der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen von 2010 – spezifischere Orientierungshilfen für Radverkehrsanlagen auf. Dazu zählen beispielsweise die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen. Durch die steigende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs sowie Lastenrädern können diese Empfehlungen durchaus erweitert gedacht werden.

#### 4.3.1 Übergeordnete Radverkehrskonzeptionen

Neben dem Radverkehr auf kommunaler Ebene wird das Thema Radverkehr auch auf übergeordneter Ebene thematisiert und Konzeptionen sowie Strategien dazu erarbeitet. Relevante übergeordnete Konzeptionen im Bereich des Radverkehrs für die Gemeinde Wadersloh sind das Radverkehrskonzept des Kreises Warendorf (2018), der Radwegebedarfsplan an Kreisstraßen im Kreis Warendorf (2018) sowie ein Ergebnisbericht zur Radverkehrsuntersuchung der 100-Schlösser-Route (2022).

##### ***Radverkehrskonzept Kreis Warendorf (2018)***

Im Jahr 2018 wurde ein Radverkehrskonzept für den Kreis Warendorf erarbeitet. Ziel der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes ist es gewesen, mehr Menschen dazu zu bewegen alltägliche Wege mit dem Fahrrad zu bewältigen.

Eine wichtige Voraussetzung für mehr Fahrten mit dem Fahrrad sind sichere, komfortable, direkte und schnelle Radwegeverbindungen. Ein Schwerpunkt des Konzeptes liegt deshalb auf den Verbindungen zwischen den Kommunen zum Aufbau eines schnellen kreisweiten Radwegenetzes für den Alltagsverkehr.

Für die Gemeinde Wadersloh sind drei Velorouten berücksichtigt. Dabei handelt es sich um die Strecken Beckum-Wadersloh, Oelde-Wadersloh und Wadersloh-Lippstadt. Im Ergänzungsnetz ist zudem der Streckenabschnitt Wadersloh in Richtung Langenberg berücksichtigt.

##### ***Radwegebedarfsplan an Kreisstraßen (2018)***

An etwa 44 % der Kreisstraßen im Kreis Warendorf existieren separate Radwege. In den vergangenen Jahren hat der Kreis Warendorf bereits verschiedene Bauprojekte von Radwegen entlang von Kreisstraßen durchgeführt. Darüber hinaus sind in dem Radwegebedarfsplan Verbindungen mit besonders hoher Priorität enthalten.

Für das Gebiet der Gemeinde Wadersloh sind folgende Streckenabschnitte im Radwegebedarfsplan berücksichtigt:

- ▶ K14: Herzfelder Str. – Krzg. Göttinger Breede
- ▶ K24: Waldliesborner Straße bis Gemeindegrenze
- ▶ K54: Glennestraße bis Krzg. B58

### **Ergebnisbericht Radverkehrsuntersuchung 100-Schlösser-Route**

Die 100-Schlösser-Route ist eine der wichtigsten Radrouten im Münsterland. Zur Verbesserung der touristischen Vermarktung dieser hat die Regionalmanagement-Organisation Münsterland e.V. im Jahr 2022 eine Radverkehrsuntersuchung entlang der 100-Schlösser-Route durchgeführt. Das Hauptziel der Untersuchung ist eine Erfassung des Radverkehrsaufkommens gewesen.

So wurde an verschiedenen Zählstellen entlang der verschiedenen Routenkurse das Radverkehrsaufkommen über einen Zeitraum von knapp einem Jahr erhoben. Eine der Zählstelle war dabei in Wadersloh-Liesborn verortet. Zusammengefasst lassen sich der Auswertung dieser Zählstelle folgende Informationen entnehmen:

- ▶ Gesamtanzahl an Radfahrenden: 24.661
  - Ø-Anzahl an Radfahrenden täglich: 69
- ▶ Deutliche Zunahme an Radfahrenden während den Sommermonaten
  - Konstantes Radverkehrsaufkommen zwischen 1.970 und 3.258 Radfahrenden monatlich im Zeitraum März bis Oktober
- ▶ Samstage und Sonntage waren jeweils die verkehrsstärksten Tage (36 % Wochenanteil)
  - Ø-Anzahl Radfahrende werktags: 3.156
  - Ø-Anzahl Radfahrende samstags / sonntags: 4.440

#### **4.3.2 Radverkehrsanlagen**

Eine gut ausgebaute und sichere Radverkehrsinfrastruktur ist essenziell für die Steigerung der Attraktivität des Radfahrens sowie eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split in der Gemeinde Wadersloh. Insbesondere die Radverkehrsanlagen, sprich das Vorhandensein von Radwegen und einer geeigneten Führungsform sowie dessen Qualität, stehen dabei im Vordergrund.

Der Mobilitätsbefragung des Kreises Warendorf aus dem Jahr 2015 ist zu entnehmen, dass kreisweit bereits 24 % aller Wege am Gesamtverkehrsaufkommen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Im Entfernungsbereich zwischen 5-10 Kilometern nimmt der Radverkehrsanteil deutlich ab (12 %).

Durch eine gezielte Förderung des Radverkehrs kann der Radverkehrsanteil am Modal Split weiter erhöht werden und eine nachhaltige Mobilität begünstigen. Dafür sind insbesondere kurze bis mittlere Strecken relevant (5 bis zu 10 km), wobei das erhöhte Aufkommen von Pedelecs und E-Bikes die Reichweite des Fahrrads weiter erhöht. Das heißt, dass das Fahrrad insbesondere für Strecken innerhalb der Gemeinde als Alternative zum Pkw dienen kann – solange die Radverkehrsinfrastruktur dafür ausgelegt ist.

### ***Radwegenetz***

Im Folgenden wird das Radwegenetz in Wadersloh analysiert. Abbildung 29 gibt einen Überblick über die aktuell bestehende Radverkehrsinfrastruktur und zeigt dabei insbesondere gemeinsame Geh- und Radwege sowie Gehwege, auf denen das Radfahren gestattet ist. Außerdem wird deutlich, wo der Radverkehr im Mischverkehr – also gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr – geführt wird. Nach einer gemeindeübergreifenden Analyse der Führungsform des Radverkehrs wird das Radwegenetz ortsteilspezifisch analysiert.



### Führungsform des Radverkehrs außerorts

Abbildung 29 veranschaulicht, dass es nicht nur an gemeindeübergreifenden Radwegen fehlt, sondern auch an innerörtlichen Verbindungen. Lediglich auf der Verbindung Wadersloh – Liesborn existiert ein gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Liesborner Straße. Die Notwendigkeit für die Einrichtung von getrennten Radwegen ergibt sich aus der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) in Verbindung mit den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL). Wenn eine Bedarfsermittlung eine Radverkehrsverbindung als relevant ermittelt, sind die Entwurfsklassen (EKL) nach den RAL maßgebend.

Diese legen fest, in welcher Form der Radverkehr auf bestimmten Straßen geführt werden muss (vgl. Tabelle 9: Führungsform nach Entwurfsklassen). Bestehende Landstraßen können anhand ihres Querschnittes einer EKL zugeordnet werden.

Die meisten der außerorts geführten Straßen der Gemeinde Wadersloh sind auf Grund ihrer Gegebenheiten in die EKL 2 oder 3 einzustufen. Die RAL geben für Straßen der EKL 2 vor, lediglich straßenunabhängige oder fahrbahnbegleitende Radwege zu errichten. Der Radverkehr soll hier generell nicht auf der Fahrbahn geführt werden.

Wenn eine Landstraße in die EKL 3 eingestuft wird, so ist zu prüfen, ob der Radweg fahrbahnbegleitend oder auf der Fahrbahn zu führen ist. Dafür hat die RAL Grenzwerte festgelegt. Fahrbahnbegleitende Radwege sind dann sinnvoll, wenn bei 100 km/h über 2.500 Kfz/24h oder bei 70 km/h über 4.000 Kfz/24h gemessen werden. Darüber hinaus gilt immer, dass diese Werte nur Minimalwerte sind. Bei besonderer Netzbedeutung (Schülerverkehr/Freizeitverkehr) sollte der Radweg fahrbahnbegleitend geführt werden. Für die Förderung einer attraktiven Radwegführung in der Gemeinde Wadersloh ist die fahrbahnbegleitende Radverkehrsführung grundsätzlich zu empfehlen.

Mit Blick auf die Verkehrsbelastung (vgl. 4.1.1) in der Gemeinde Wadersloh liegen einige Straßen, die sich außerhalb der geschlossenen Ortschaft befinden, über den oben genannten Grenzwerten (vgl. Abbildung 20). Teilweise wird die Zahl von 2.500 Kfz/24h überschritten, sodass im Falle eines Radwegebedarfes dieser nur fahrbahnbegleitend geführt werden sollte.

Tabelle 9: Führungsform nach Entwurfsklassen

[eigene Darstellung nach FGSV 2010]

Entwurfsklasse	Mindestanforderung an Führungsform	Hinweis
EKL1	Straßenunabhängig	Nichtmotorisierter Verkehr auf Fahrbahn ausgeschlossen
EKL2	Straßenunabhängig oder Fahrbahnbegleitend	Nichtmotorisierter Verkehr auf Fahrbahn ausgeschlossen
EKL3	Fahrbahnbegleitend oder auf der Fahrbahn	Fahrbahnbegleitend: >2.500 Kfz/24h bei 100 km/h oder >4.000 Kfz/24h bei 70 km/h oder besondere Netzbedeutung
EKL4	Auf der Fahrbahn	Fahrbahnbegleitend bei besonderer Netzbedeutung

### Führungsform des Radverkehrs innerorts

Für die Wahl der Führungsform des innerörtlichen Radverkehrs werden durch die ERA bestimmte Belastungsbereiche definiert. Diese sind abhängig von Höchstgeschwindigkeit und Anzahl an Kfz pro Stunde (vgl. Abbildung 30). Auf der meistbefahrenen innerörtlichen Straße Waderslohs (Lange Straße/L793 in Diestedde) fahren im Schnitt nur 197 Kfz pro Stunde<sup>2</sup> (vgl. Abbildung 20). Somit ergibt sich für das gesamte innerörtliche Gemeindegebiet eine Einstufung in den Belastungsbereich 1. Auf Straßen in diesem Bereich ist die Radverkehrsführung im Mischverkehr grundsätzlich vertretbar (vgl. Tabelle 10). Ein Handlungserfordernis ergibt sich hier daher nicht direkt. Jedoch ist zu beachten, dass im Sinne des subjektiven Sicherheitsempfindens der Radfahrenden sowie der Förderung einer nachhaltigen und attraktiven Radwegeinfrastruktur die Einrichtung von Radwegen berücksichtigt werden sollte.

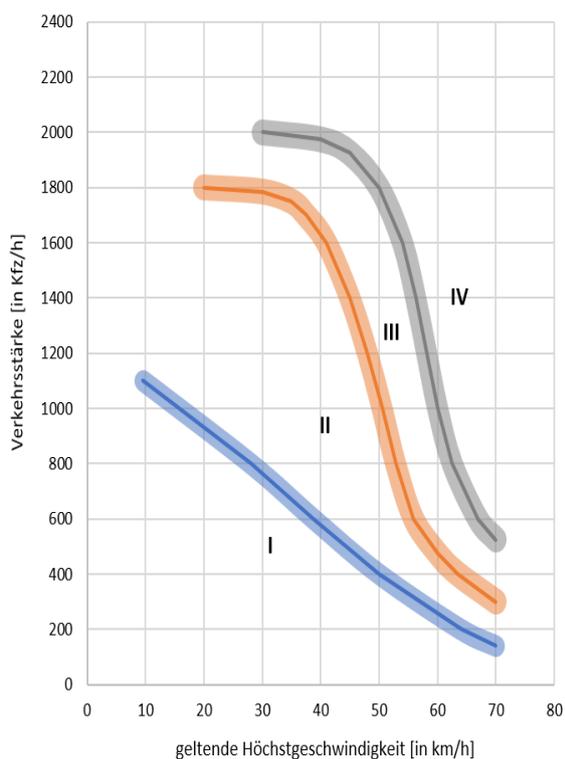


Abbildung 30: Belastungsbereiche der Radverkehrsführung  
[eigene Darstellung nach FGSV 2010: 19]

Tabelle 10: Führungsformen nach Belastungsbereich  
[eigene Darstellung nach FGSV 2010]

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr
I	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn vertretbar</li> <li>▶ (keine benutzungspflichtigen Radwege)</li> </ul>
II	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schutzstreifen</li> <li>▶ Kombination: Mischverkehr auf der Fahrbahn oder Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>▶ Kombination: Mischverkehr auf der Fahrbahn oder Schutzstreifen und Radweg ohne Benutzungspflicht</li> </ul>
III / IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Radfahrstreifen</li> <li>▶ Radweg</li> <li>▶ Gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>

<sup>2</sup> Zur Berechnung des Kfz-Aufkommens pro Stunde wird das Kfz-Aufkommen pro Tag standardmäßig durch 16 Stunden dividiert (3.154 Kfz pro Tag / 16 Stunden = 197 Kfz pro Stunde)

## Radwegequalität

Das Regelwerk *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen von 2010 stellt spezifische Orientierungshilfen für Radverkehrsanlagen auf. Daraus lassen sich auch die Anforderungen an die Radwegequalität ableiten. Besonders die Radwegbreite ist ein wichtiger Aspekt für einen qualitativen Radweg. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Anforderungen auf Grund von zunehmendem Radverkehr, mehrspurigen Fahrrädern und höheren Geschwindigkeiten durch E-Bikes und Pedelecs geändert haben. Aus diesem Grund gibt folgende Tabelle nur einen Überblick über die Mindestbreiten von Radwegen (vgl. Tabelle 11). Das Vorhandensein von breiteren Radwegen fördert den Radverkehr bezüglich der Sicherheit und der Attraktivität.

Tabelle 11: Mindestbreiten Radverkehrsanlagen

[eigene Darstellung nach ERA 2010]

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (Regelmaß)	Breite des Sicherheitstrennstreifens		
		Zur Fahrbahn	Zu Längsparkständen	Zu Schräg-/Senkrecht-parkständen
Schutzstreifen	1,50 m	-	Sicherheitsraum: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
Radfahrstreifen	1,85 m (einschließlich Markierung)	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsrادweg	2,00 m (bei geringer Verkehrsstärke)	0,50 m bzw. 0,75 m bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke	0,75 m	1,10 m (Übergangsstreifen kann darauf angerechnet werden)
Beidseitiger Zweirichtungsradweg	2,50 m (bei geringer Verkehrsstärke)			
Einseitiger Zweirichtungsradweg	3,00 m (bei geringer Verkehrsstärke)			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	≥ 2,50 m (abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke)			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen		

Eine gute Radwegequalität lässt sich darüber hinaus vor allem durch eine adäquate Oberflächenbeschaffenheit sowie gute Beleuchtung und Beschilderung erreichen. In Wadersloh befinden sich die Radwege in unterschiedlich gutem Zustand.

Positiv hervorzuheben ist der nördlich von Diestedde befindliche gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Oelder Straße, welcher eine sehr gute Oberflächenbeschaffenheit aufweist (vgl. Abbildung 31). Die Beschilderungen weisen in der gesamten Gemeinde auf Änderungen in der Führungsform hin. Für die Routenführung existieren die Beschilderungen des Radwegenetzes NRW.

Wie oben erwähnt, existieren teilweise Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind. Diese erfüllen in den meisten Fällen jedoch nicht die Anforderungen an die Mindestbreite. Auf Grund von Einfahrten zu privaten Grundstücken (besonders Benteler Str. in Wadersloh) ändert sich die Oberflächenqualität ständig.

Da der Radverkehr in der gesamten Gemeinde überwiegend im Mischverkehr geführt wird, werden Anforderungen an die Sicherheit von Radwegen nicht immer erfüllt. Auf Grund von fehlenden Schutzstreifen oder Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und ruhendem Verkehr, werden Sicherheitsabstände durch den MIV nicht immer eingehalten. Die Führung im Mischverkehr auf höher frequentierten Straßen führt daher in der Regel zu einem geringeren Sicherheitsgefühl und somit zu einer Verringerung der Attraktivität des Radverkehrs.

Beispielhaft zu nennen ist die Winkelstraße zwischen Wadersloh und Diestedde. Der Radverkehr wird hier im Mischverkehr geführt und die Straße ist in keinem adäquaten Zustand, sodass die Strecke für Radfahrende wenig attraktiv ist (vgl. Abbildung 31). Dies wird auch in der Beteiligung ersichtlich. Zwei der Top 25 Beiträge beziehen sich auf die schlechte Radverkehrssituation auf der Winkelstraße (vgl. Kap. 2.3.2).



Abbildung 31: Radwegequalität links: Oelder Str. / rechts: Winkelstr.

[eigene Aufnahmen]

Aus der Online-Beteiligungskarte lässt sich ablesen, dass die Radwegequalität ein drängendes Thema der Bevölkerung Waderslohs ist. Mit insgesamt 38 Beiträgen wird dieses am dritt häufigsten unter allen anderen Unterthemen genannt. Für die Maßnahmenentwicklung ist dieser Umstand zu berücksichtigen.

### **Fahrradabstellanlagen**

Um den Radverkehr attraktiver zu gestalten und diesen zu fördern, ist eine hohe Anzahl an adäquaten Fahrradabstellanlagen anzustreben. Diese sollten den aktuellen Standards entsprechen. Bei Fahrradabstellanlagen nach aktuellem Standard handelt es sich insbesondere um Anlehnbügel. Diese haben gegenüber Vorderradhaltern den entscheidenden Vorteil, dass Fahrräder am Rahmen angeschlossen werden können. Gerade vor dem Hintergrund der immer weiter steigenden Zahl an hochwertigen Fahrrädern und E-Bikes ist Diebstahlschutz wichtiger als zuvor (vgl. Abbildung 32).

Adäquate Fahrradabstellanlagen sollten besonders an öffentlichen Einrichtungen (bspw. Rathaus, Sportanlagen, Schulen, Einzelhandel etc.) und an zentralen Mobilitätspunkten vorzufinden sein.

In der Gemeinde Wadersloh werden kontinuierlich neue Fahrradabstellanlagen errichtet und gegen Anlehnbügel ausgetauscht. Positive Beispiele lassen sich in allen Ortsteilen finden. Hervorzuheben ist eine Fahrradreparaturstation neben den Abstellanlagen am Bike-Park Diestedde (vgl. Abbildung 33). Hier besteht Potenzial, diese auch an anderen, hoch frequentierten Standorten wie an Freizeitrouten zu etablieren. Besonders für den Freizeitverkehr können diese eine Bereicherung sein.

Dennoch wird in der Online-Beteiligung kritisiert, dass es an den Bushaltestellen in Richtung Wadersloh/Liesborn sowie Beckum Abstellanlagen fehlen oder dass die Abstellanlagen nicht mehr den heutigen Standards entsprechen. Darüber hinaus werden mehrfach an den großen Einzelhandelsstandorten Anlehnbügel gewünscht.

### **Leihfahrräder und E-Bike Ladestationen**

Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Gemeinde Wadersloh können sich vor Ort Fahrräder ausleihen. Der E-Bike-Verleih „WE BIKE“ wird durch das Hotel Karger in Wadersloh ermöglicht. Vor Ort stehen E-Bikes und zwei E-Lastenfahrräder zum Verleih zur Verfügung. Während für die E-Bikes eine Leihgebühr anfällt, können die E-Lastenfahrräder für bis zu acht Tage kostenlos ausgeliehen werden.

Insbesondere für Gäste der Gemeinde ist zudem das Laden von geliehenen oder privaten E-Bikes und E-Lastenfahrrädern von Interesse. Dazu existieren in Wadersloh aktuell an folgenden Standorten E-Bike Ladestationen:

- Restaurant Fuchshöhle
- Miss Elly Cafe
- Gaststätte Berlinghoff
- Museum Abtei Liesborn
- Parkplatz am Kindergarten (Lange Str. 6)
- Parkplatz an der Abtei Liesborn (Abteiring 8)
- Gaststätte Stellwerk
- Cafe Scholhölter
- Gaststätte Seuten-Titt
- Parkplatz am Kirchplatz
- Rathaus



Abbildung 33: Positivbeispiele- links: Reparaturstation; oben rechts: Liesborn; unten rechts: Wadersloh  
[eigene Aufnahmen]

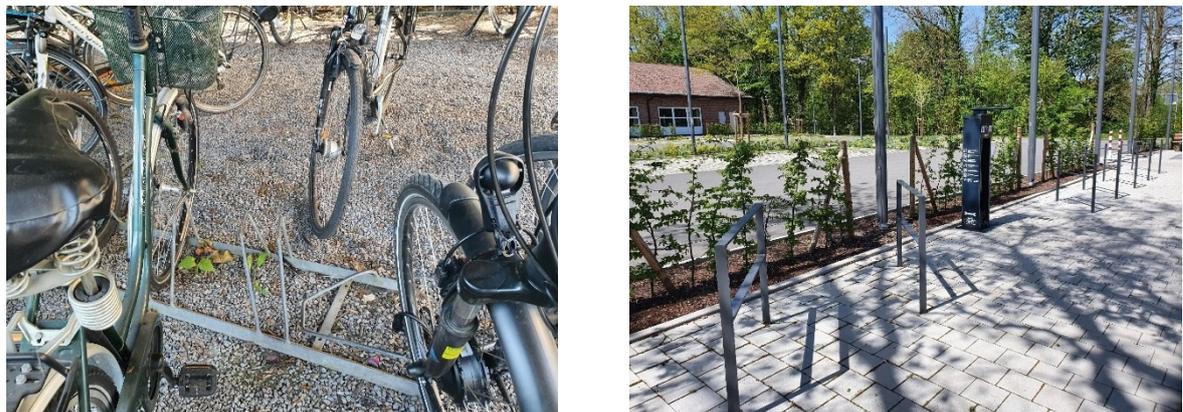


Abbildung 32: Unterscheidung Vorderradhalter (links) und Anlehnbügel (rechts)  
[eigene Aufnahmen]

### 4.3.3 Ortsteilspezifische Betrachtung Radwegenetz

#### ***Diestedde***

In Diestedde wird der Radverkehr innerhalb geschlossener Ortschaft überwiegend im Mischverkehr geführt. Separierte Radwege sind nicht vorhanden und die vorhandenen Fußwege sind nicht durch das Verkehrszeichen 1022-10 (= Fahrrad frei) für den Radverkehr freigegeben. Lediglich an zwei Stellen des Ortsteiles werden Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Zum einen haben Radfahrende an der Kreuzung Lange Straße/Münsterstraße (B58) durch die gemeinsame Nutzung die Möglichkeit, die Straße sicher zu überqueren. Allerdings fehlt es hier an Einfädlungshilfen, um Radfahrende sicher in den Mischverkehr zu leiten.

Zum anderen müssen Radfahrende auf der Oelder Straße in Richtung Ortsausgang auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg fahren (vgl. Abbildung 29). Dieser ist in beide Richtungen befahrbar. An der Kreuzung Oelder Straße/Am Schloss fehlt eine Einfädungshilfe/Querungshilfe für Radfahrende, die in Richtung Ortseingang verkehren und auf die Lange Straße in den Mischverkehr gelangen müssen. Dies ist insbesondere auf Grund der Kurvensituation zu bemängeln.

#### ***Liesborn***

In Liesborn wird der Radverkehr ebenfalls überwiegend im Mischverkehr geführt. Wie in Diestedde sind auch hier keine separierten Radwege vorhanden. An einigen Stellen existieren jedoch gemeinsame Geh- und Radwege sowie ein Gehweg, der für den Radverkehr freigegeben ist. Diese sind auf der Landesstraße 852 (Lippstädter Straße), auf der Liesborner Straße sowie auf der Nordstraße zu finden (vgl. Abbildung 29).

Der aus Lippstadt kommende gemeinsame Geh- und Radweg endet dabei an der Kreuzung Lippstädter Straße/Bäggrie ohne Einfädungs- oder Querungshilfe. Auf der Beckumer Straße besteht ebenfalls ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Zwar besteht dieser auf beiden Straßenseiten, sodass sich Radfahrende nicht entgegenkommen, jedoch kann die empfohlene Mindestbreite von 2,5 m für gemeinsame Geh- und Radwege innerorts nicht erfüllt werden. Dies führt zu Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr.

Radfahrende, die aus Wadersloh nach Liesborn fahren, werden zunächst auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg über die Liesborner Straße geführt, was positiv hervorzuheben ist. Allerdings fehlt es auch hier an adäquaten Einfädungshilfen, was den Übergang in den Mischverkehr erschwert. Am nördlichen Ortseingang wird der Radverkehr auf einem kurzen Abschnitt auf dem Gehweg freigegeben. Eine Benutzungspflicht für Radfahrende ergibt sich hier daher nicht. Auf Grund des nur einseitig befahrbaren Gehweges existiert eine Querungshilfe in der Nähe der Liesebrücke, welche die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr erhöht und attraktiver macht.

An der Kreuzung Beckumer Straße/Königstraße bestehen sowohl Aufstellflächen als auch eine Einfädelungshilfe, welche den Radfahrenden eine sichere Überquerung der Kreuzung möglich macht (vgl. Abbildung 34).



Abbildung 34: Aufstellflächen für Radfahrende in Liesborn (Beckumer Str./Benninhauser Str).

[eigene Aufnahmen]

## Wadersloh

Wie in den Ortsteilen Diestedde und Liesborn überwiegt auch in Wadersloh die Radverkehrsführung im Mischverkehr. Auf den Straßen, die eine Verbindung in den Ortsteil herein bilden, wird der Radverkehr jedoch vor allem auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt (vgl. Abbildung 29).

Teilweise wird der Gehweg für den Radverkehr freigegeben, was zu Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr und dem MIV führen kann, da der Gehweg nicht immer die empfohlene Mindestbreite von 2,50 m innerorts bereitstellt und an vielen Stellen Einfahrten zu Privatgrundstücken bestehen, die schlecht einzusehen sind. Dies betrifft insbesondere die Bentelerstraße in Richtung Ortskern. Positiv zu erwähnen ist die Einfädelungshilfe auf der Straße Mauritz in Richtung Ortskern (vgl. Abbildung 35 (links)).



Abbildung 35: Radwegeführung in Wadersloh  
[eigene Aufnahmen]

### Online-Beteiligungskarte

Wie in Abbildung 29 (Karte der Radwege in der Gemeinde Wadersloh) zu erkennen ist, besteht auf den intrakommunalen Verbindungen – also zwischen den Ortsteilen – lediglich zwischen Wadersloh und Liesborn ein vom MIV getrennter Geh- und Radweg. Die Verbindungen zwischen Wadersloh und Diestedde sowie Liesborn und Diestedde sind lückenhaft bzw. nicht vorhanden. Hier wird der Radverkehr hauptsächlich im Mischverkehr geführt. Besonders problematisch ist dies auf der Landesstraße 852 (Geiststr.) sowie auf der Winkelstr., da die zulässige Höchstgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs dort bis zu 100 km/h beträgt. Diese fehlenden intrakommunalen Verbindungen werden häufig in der Online-Beteiligung kritisiert. Die Verbindung über die Winkelstraße wird in zwei Beiträgen mit insgesamt 55 Likes erwähnt.

Darüber hinaus werden fehlende Radwege auf der Soester Straße (L793), der Waldliesborner Straße (K24) oder der Benninghauser Straße (L848) kritisiert. Mit Abstand die meisten Likes (407) hatten fünf Beiträge bezüglich einer fehlenden Radverkehrsverbindung auf der Herzfelder Straße in Richtung Liesborn (vgl. Abbildung 9).

#### 4.3.4 Zusammenfassung Radverkehr



### Erkenntnisse

- ▶ 24 % aller Wege entfallen auf den Radverkehr
- ▶ Einige Strecken zum Aus-/Neubau von Fahrradwegen sind im Radverkehrskonzept Kreis Warendorf und im Radwegebedarfsplan an Kreisstraßen vorgesehen
- ▶ 100-Schlösser-Route brachte 24.661 Radfahrende nach Liesborn (2022)
- ▶ Hauptsächlich Mischverkehr im gesamten Gemeindegebiet, kaum separate Radwege und Einfädelungshilfen/Querungshilfen vorhanden
- ▶ Radwegeverbindung zwischen Wadersloh und Liesborn sowie neben Oelder Str. als Positivbeispiel
- ▶ Anzahl Anlehnbügel steigt kontinuierlich an
- ▶ Insgesamt 8 E-Bike Ladestationen
- ▶ Möglichkeit zum Ausleihen von Lastenrädern und E-Bikes



### Potenziale

- ▶ Schaffung von Einfädelungshilfen sowie Querungsmöglichkeiten in allen Ortsteilen
- ▶ Schaffung von adäquaten Fahrradverbindungen zwischen Diestedde und Wadersloh/Liesborn sowie von Liesborn in Richtung Göttingen und Benninghausen
- ▶ Errichtung weiterer Anlehnbügel insb. an öffentlichen Einrichtungen, Versorgungsschwerpunkten, Bushaltestellen sowie an Freizeitrouten
- ▶ Lastenräder auch im Fuhrpark der Gemeinde etablieren
- ▶ Prüfung Radwegebeleuchtung an bestimmten Orten
- ▶ Erweiterung Leihangebot in alle Ortsteile, insb. Lastenräder für Bevölkerung

## 4.4 FUßVERKEHR

Zu Fuß gehen stellt die ursprünglichste, natürlichste und in vielerlei Hinsicht nachhaltigste Art der Fortbewegung dar. Es handelt sich um eine Fortbewegungsart ohne jegliches Verkehrsmittel und mit maximaler Flexibilität auf nahezu allen Flächen und auch auf engem Raum. Mindestens der Anfang und das Ende eines jeden Weges werden zu Fuß zurückgelegt.

Die Geschwindigkeiten und Distanzen beim zu Fuß gehen sind natürlich begrenzt. Vor diesem Hintergrund ist zu Fuß Gehen vor allem für kurze Strecken (unter 5 km) geeignet. Außerdem sind zu Fußgängerinnen und Fußgänger im gemeinsamen Straßenraum deutlich vulnerabler und es bleibt ihnen meist nur eine Restfläche im fahrzeugorientierten Straßenraum.

Damit es attraktiv ist, Wege zu Fuß zurückzulegen, muss die Fußverkehrsinfrastruktur den Anforderungen der Fußgängerinnen und Fußgänger nachkommen. Beim Fußverkehr variieren diese Anforderungen dabei abhängig von der Personengruppe.

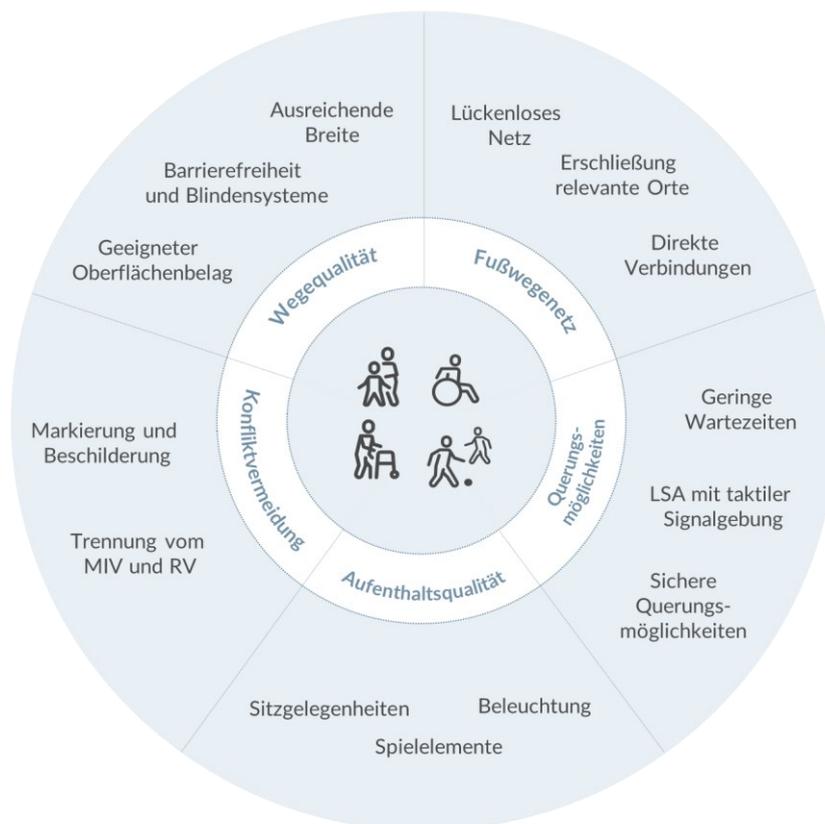


Abbildung 36: Anforderungen an eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur  
[eigene Darstellung auf Grundlage von Umweltbundesamt 2018]

Während Kinder das zu Fuß gehen weniger als reine Fortbewegung und mehr als ein Erlebnis sehen und damit auch Elemente der Straßenraumgestaltung einen hohen Stellenwert einnehmen, sind für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefreie und möglichst direkte Verbindungen von großer Bedeutung. Außerdem sind für diese Personengruppe Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen für eine Pause relevant. Allen gemeinsam ist aber grundsätzlich eine ausreichende Breite der Gehwege, eine Trennung vom MIV und Radverkehr zur Konfliktvermeidung sowie sichere Quermöglichkeiten.

Als planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich der Fußverkehrsinfrastruktur dienen, wie bei den anderen Verkehrsmitteln, zunächst die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen veröffentlicht wurden. Zusätzlich stellen die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) eine spezifischere Orientierungshilfe für die Gestaltung von Fußverkehrsanlagen dar.

Die EFA unterscheiden im Grundsatz drei Funktionsbereiche auf einem Gehweg, aus deren Zusammenspiel sich die empfohlene Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 m ergibt (vgl. Abbildung 37).

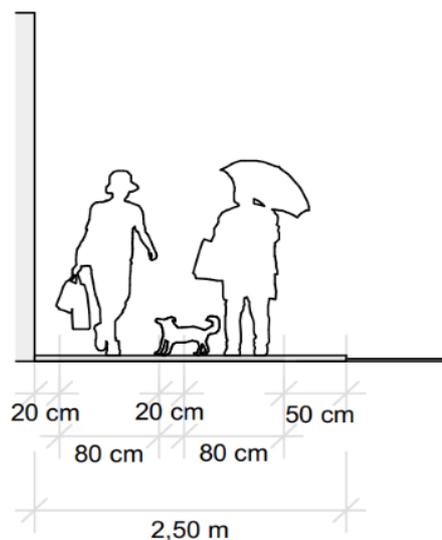


Abbildung 37: Mindestgehwegbreite [eigene Darstellung]

Tabelle 12: Funktionsbereiche Gehwege

[Eigene Darstellung nach FUSS e.V. 2022]

Abschnitt	Erläuterung	Bemaßung
Gehbereich / „Verkehrsraum“ des Fußverkehrs	funktional erforderlicher Fortbewegungsraum, ausgerichtet auf den Begegnungsfall zweier Personen	1,80 m (0,80 m pro Person + 0,3 m Zwischenstreifen)
Distanzstreifen Gebäude- oder Grundstücksseite	dient häufig auch als Wirtschafts- oder Aufenthaltsfläche	0,30 m
Distanzstreifen zur Fahrbahnseite	dient dem Schutz gegenüber dem fließenden Verkehr; darauf sind häufig Leuchten, Bäume, o.ä. platziert	0,50 m

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die empfohlene Mindestbreite von Seitenraum-Gehwegen nicht überall im Gemeindegebiet vorhanden ist. Viele Fußwege sind zum Teil deutlich schmaler als es die EFA empfiehlt.

#### 4.4.1 Barrierefreiheit im öffentlichen (Straßen-) Raum

Gemäß Behindertengleichstellungsgesetz (§ 4 BGG) ist Barrierefreiheit so definiert, dass von barrierefrei gesprochen wird, wenn „*bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche [...] für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig*“ (§ 4 BGG).

Barrierefreiheit ist somit essenziell, damit alle Menschen am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Daher sollte Barrierefreiheit in allen öffentlichen Bereichen und auf allem Wegen angestrebt werden. Gehwege, Lichtsignalanlagen und Straßenquerungen sollten daher barrierefrei nutzbar sein. Gleiches gilt aber auch für Haltestellen und Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr oder für Bänke, Parks und Spielplätze. Im Kontext von Mobilität ergeben sich hieraus u. a. baulich-gestalterische Erfordernisse. Die entsprechenden technischen Regelwerke sind insbesondere die folgenden:

- ▶ DIN 18040-3
  - Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- ▶ DIN 32975
  - Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum
- ▶ DIN 32981
  - Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte auf Straßenverkehrsanlagen
- ▶ DIN 32984
  - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- ▶ H BVA 2011
  - Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Umfassende Barrierefreiheit im öffentlichen (Straßen-) Raum wird vor allem dadurch erreicht, dass das Zwei-Sinne-Prinzip und das Fuß-Rad-Prinzip Beachtung finden:

- ▶ Zwei Sinne-Prinzip:
  - Nach diesem Prinzip müssen mindestens zwei der drei Sinne "Hören, Sehen und Tasten" angesprochen werden. Die Informationsaufnahme über zwei Sinne ermöglicht eine Nutzung der baulichen Anlagen für eine große Anzahl von Personen.
- ▶ Fuß-Rad-Prinzip:
  - Das Fuß-Rad-Prinzip besagt, dass alle öffentlich zugänglichen Bereiche, die gehend erreicht werden können, auch rollend (bspw. mit einem Rollstuhl / Rollator) erreichbar sein müssen.

Das **Fuß-Rad-Prinzip** umfasst die Vermeidung von unüberwindbaren Höhenunterschieden. In der Praxis werden aus diesem Grund Rampenanlagen, Aufzüge oder Erhöhungen / Abflachungen an Haltestellen und Wegen gebaut. Abflachungen auf Wegen und an Querungsmöglichkeiten ermöglichen eine problemlose Überquerung einer Straße / Straßenquerung mit einem Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen. Erhöhungen an Haltestellen ermöglichen einen niveaugleichen Zustieg in das Fahrzeug ohne zusätzliche Rampe o.ä. (vgl. Abbildung 38).



Abbildung 38: Beispielhafte Umsetzungen des Fuß-Rad-Prinzips  
[Eigene Aufnahmen]



Abbildung 39: Barrierefreie Haltestelle  
[Eigene Aufnahme]

Bei dem **Zwei-Sinne-Prinzip** sollen mindestens zwei Sinne angesprochen werden. In der Praxis spiegelt sich die Anwendung dieses Prinzips durch bspw. akustische Signale an Ampelanlagen oder durch visuelle und taktile Elemente wider. Bei Personen, die in ihrer Sehfähigkeit eingeschränkt oder blind sind, kann der Tastsinn die Informationsübermittlung übernehmen. Durch tastbare Bodenleitsysteme finden sich Personen mit den genannten Einschränkungen zurecht. Aufmerksamkeitsfelder, unterschiedliche Auffindestreifen

sowie Richtungsfelder, Sperrfelder und kontrastreiche Gestaltungen ermöglichen Menschen mit Sehbehinderungen die Orientierung im öffentlichen Straßenraum (vgl. Abbildung 39).

Mit Blick auf die Gemeinde Wadersloh gilt es eine ungehinderte Erreichbarkeit der Wohnung, des Arbeitsplatzes, von Schulen, Arztpraxen und anderen Orten des gesellschaftlichen Lebens für alle Menschen gleichermaßen zu ermöglichen. Eine Analyse, inwiefern die Belange der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum bislang berücksichtigt werden, ist Bestandteil der ortsteilspezifischen Betrachtung des Fußverkehrs (Kap. 4.4.3).

Bei der Berücksichtigung von Elementen der Barrierefreiheit im öffentlichen (Straßen-) Raum gilt der Grundsatz: So wenig wie möglich, so viel wie nötig. Haltestellen sind hiervon ausgenommen. Für diese gilt: Seit dem Jahr 2002 wird durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) in Deutschland gesetzlich gefordert, dass „öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personennahverkehr [...] barrierefrei zu gestalten [sind]“ (§ 8, Abs. 2 BGG). Unter Berücksichtigung von § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind Länder und Kommunen dazu angehalten, eine vollständige Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr bis zum 01.01.2022 zu schaffen. Die Begehung hat gezeigt, dass der überwiegende Großteil alle Haltestellen in der Gemeinde Wadersloh noch nicht barrierefrei gestaltet ist.

#### 4.4.2 Allgemeine Daten zum Fußverkehr in Wadersloh

Der Modal Split zeigt, dass in der Gemeinde Wadersloh 12 % der zurückgelegten Wege auf den Fußverkehr entfallen. Damit liegt dieser aktuell noch über dem ÖPNV (7 %). Der Fußverkehr spielt besonders auf kurzen Distanzen eine entscheidende Rolle. Eine gute Fußverkehrsinfrastruktur bietet ein hohes Potenzial zur Reduktion motorisierten Verkehrsaufkommens da die „Letzte Meile“ oft zu Fuß gegangen wird, wenn die Infrastruktur entsprechend vorhanden ist.

In der Mobilitätsuntersuchung des Kreises Warendorf wird deutlich, dass auf Strecken unter 1 km in 39 % der Fälle zu Fuß gegangen wird. Besonders in den kompakten Ortsteilen Waderslohs besteht außerdem großes Potenzial, den Fußverkehrsanteil weiter zu erhöhen.

Die Analyse von Unfalldaten bezüglich des Fußverkehrs erfolgt integriert im Kapitel 4.5 und wird im Zusammenhang mit allen Verkehrsträgern betrachtet.

#### 4.4.3 Ortsteilspezifische Betrachtung des Fußverkehrs

Mit dem Ziel der differenzierten Betrachtung der Fußverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Wadersloh, erfolgt die nachfolgende Analyse anhand räumlicher Abgrenzungen. Dahingehend werden der Kernort Wadersloh sowie die Ortsteile Diestedde und Liesborn jeweils isoliert betrachtet.

##### ***Fußverkehr in Diestedde***

Aufgrund der Größe der Ortschaft Diestedde sind die meisten Alltagsziele und Einrichtungen zu Fuß gut erreichbar. Entlang der Ortsdurchfahrt und in den Wohnquartieren sind Gehwege vorhanden. An der Langen Straße sind die Gehwege durch einen Bordstein sowie an vielen Stellen mindestens einseitig durch einen Parkstreifen von der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs getrennt. Weiterhin sind die geforderten Mindestbreiten überwiegend vorhanden, sodass die Mindestanforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur überwiegend erfüllt sind.

Entlang der Ortsdurchfahrt bestehen verschiedene Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger. Dabei handelt es sich um eine Lichtsignalanlage mit Anforderungstaster im nördlichen Bereich der Langen Straße, um eine Lichtsignalanlage an der Kreuzung Lange Straße/Münsterstraße (B58) sowie um eine Mittelinsel am Diestedder Dorfplatz (vgl. Abbildung 40). Die Verteilung der Querungsanlagen ist hinsichtlich der Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen als positiv zu bewerten.

In der Online-Beteiligungskarte wird deutlich, dass besonders die Soesterstraße für Fußgängerinnen und Fußgänger als unsicher wahrgenommen wird. Fünf Beiträge bekommen auf dem nördlichen Abschnitt dieser Straße insgesamt 166 Likes. Besonders bemängelt wird dabei, dass durch die hohen Geschwindigkeiten des Autoverkehrs eine Querung der Straße erschwert wird. Zudem wird auf die fehlende Fußgänger Verbindung in Richtung Diestedde hingewiesen. Dafür muss die B58 ohne Querungshilfe überquert werden, ein Gehweg ist ebenfalls nicht vorhanden. Besonders für Schulkinder oder mobilitätseingeschränkte Personen entstehen so Gefahrensituationen.



Abbildung 40: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Diestedde

[Eigene Darstellung]

Die Erfordernisse der Barrierefreiheit sind bislang weitestgehend unberücksichtigt. Die Lichtsignalanlage im nördlichen Bereich der Langen Straße sowie die Mittelinsel im Bereich des Dorfplatzes sind zwar niveaumarm / niveaugleich (Fuß-Rad-Prinzip) gestaltet, weiterführende Aspekte der Barrierefreiheit (u. a. visuelle und taktile Elemente) sind bislang nicht vorhanden. Auch in den weiteren Bereichen der Ortschaft sind keine zusätzlichen Elemente eines barrierefreien öffentlichen Raumes vorhanden. Mit Blick in die Zukunft ist insbesondere eine vollständig barrierefreie Gestaltung der Querungsstellen des Fußverkehrs anzustreben.

### ***Fußverkehr in Liesborn***

Ähnlich wie in Diestedde, sind auch in Liesborn die zentralen Versorgungseinrichtungen fußläufig grundsätzlich gut zu erreichen. Der Fußverkehr in Liesborn ist wesentlich in Abhängigkeit der Hauptverkehrsstraßen zu betrachten, da diese potenzielle Barrieren des Fußverkehrs darstellen. Zur Erreichung der Zielorte innerhalb Liesborns ist ein Überqueren von Hauptverkehrsstraßen oftmals notwendig.

Zur Sicherung des Fußverkehrs sind die Fußwege entlang der Hauptverkehrsstraßen durch einen Bordstein und Höhenversatz von der Fahrbahn getrennt. Die erforderlichen Mindestbreiten von Fußwegen werden sowohl entlang der Hauptverkehrsstraßen als auch in Wohnquartieren überwiegend eingehalten.

Um dem Fußverkehr eine sichere Wegführung zu ermöglichen, sind entlang der Hauptverkehrsstraßen verschiedene Querungsstellen für den Fußverkehr eingerichtet. Dabei handelt es sich sowohl um eine Lichtsignalanlage (Kreuzung Baggerie / Beckumer Str. Königstr.) als auch um Mittelinseln (vgl. Abbildung 41).



Abbildung 41: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Liesborn  
[Eigene Darstellung]

Um insbesondere Schülerinnen und Schülern ein sicheres Erreichen der Grundschule zu ermöglichen, wird der Verkehr an zwei Mittelinseln zu Schulbeginn und -ende zusätzlich durch ehrenamtliche Verkehrshelfende geregelt.

Die Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Liesborn sind bislang barrierearm gestaltet. Dies bedeutet, dass eine niveauarmer / niveaugleiche Gestaltung vorhanden ist, sodass die Querungsstellen von Menschen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen genutzt werden können.

In der Online-Beteiligungskarte wurde besonders die Fußverkehrsinfrastruktur Böntruper Straße (K15) kritisiert. Auf dieser Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs von 100 km/h, während keine Gehwege oder Querungshilfen eingerichtet sind. Besonders im Bereich der Haltestelle Göttingen Böntrup kommt es daher – auch mit Schulkindern – zu gefährlichen Situationen.

Des Weiteren wird die Fußverkehrssituation entlang der Herzfelder Straße kritisiert. Hier werden die fehlenden Gehwege – auch innerhalb der geschlossenen Ortschaft – hohe Geschwindigkeiten sowie fehlende Querungsmöglichkeiten bemängelt.

### ***Fußverkehr in Wadersloh***

In Wadersloh befinden sich die relevanten Ziele des Fußverkehrs überwiegend im Ortszentrum rund um die Pfarrkirche St. Margareta. Eine gute fußläufige Erreichbarkeit dieser Ziele ist daher wichtig. An allen Hauptverkehrsstraßen – die den Ortskern umgeben und die zur Erreichung des Ortskerns aus den Wohnquartieren überquert werden müssen – bestehen Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr (vgl. Abbildung 43). Bei den vorhandenen Querungsmöglichkeiten handelt es sich sowohl um Fußgängerüberwege, Mittelinseln als auch um eine Lichtsignalanlage mit Anforderungstaster.

In Wadersloh wird der Fußverkehr entlang der Hauptverkehrsstraßen und in den Wohnquartieren separat auf Fußwegen geführt. Während es sich in den Wohnquartieren überwiegend um reine Gehwege handelt, sind die Fußwege entlang der Hauptverkehrsstraßen stellenweise als reine Gehwege, als Gehwege mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ oder als gemeinsame Geh- und Radwege gekennzeichnet. Trotz des Vorhandenseins zahlreicher Fußwege wurde in der Online-Beteiligungskarte angemerkt, dass stellenweise keine (adäquaten) Fußwege vorhanden sind (bspw. Meerweg).

Wege des Fußverkehrs müssen freigehalten werden. Immer wenn Fußgänger zum Umgehen eines Hindernisses die Fahrbahn betreten müssen, besteht ein großes Unfallrisiko. Während in Wohnquartieren vor allem Abfallsammelbehältnisse oftmals achtlos positioniert werden, sind in zentraleren Bereichen oft Autos hinderlich abgestellt. Zur Förderung und Stärkung des Fußverkehrs ist eine sichere Benutzung der vorhandenen Fußwege anzustreben. An dieser Stelle wird daher an Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Wadersloh – egal in welchem Ortsteil – appelliert, Fußwege freizuhalten.



Abbildung 42: Infrastrukturen des Fußverkehrs in Wadersloh

[Eigene Aufnahmen]

Neben fehlenden oder zu schmalen Gehwegen (die Mindestanforderungen hinsichtlich Fußwegen werden überwiegend erfüllt) wurde in der Online-Beteiligungskarte oft eine unzureichende Barrierefreiheit kritisiert. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die Fußverkehrsinfrastrukturen in Wadersloh noch nicht vollständig barrierefrei sind. Während einige Querungsstellen sowie Kreuzungsbereiche bereits vollständig barrierefrei gestaltet sind (bspw. Fußgängerüberwege am Kreisverkehr Wenkerstr., Bahnhofstr., Diestedder Str., Mühlenfeldstr.), ist der Großteil der Querungsstellen lediglich barrierearm gestaltet.

Barrierefreiheit betrifft jedoch nicht ausschließlich Querungsstellen des Fußverkehrs, sondern gleichermaßen auch alle anderen Bereiche des öffentlichen Raumes in denen Fußgängerinnen und Fußgänger anzutreffen sind. So sind vor allem auch die Oberflächenbeläge im Ortskern (u.a. Kopfsteinpflaster) sowie nicht ausreichend breite Gehwege weitere Aspekte, welche Ausdruck einer unvollständigen Barrierefreiheit sind.

Insbesondere im Ortskern besteht an einigen Stellen kein Höhenunterschied zwischen Fußweg und Fahrbahn. Dieser Umstand kann das subjektive Sicherheitsempfinden von Fußgängern negativ beeinflussen.

In der Online-Beteiligungskarte wurde vor allem die Kreuzung Liesborner Str. / Mauritz kritisiert. In diesem Bereich sind zwar visuelle und taktile Elemente vorhanden, welche es Menschen mit Sehbehinderungen erleichtern sollen den Kreuzungsbereich zu queren. Aufgrund des Verkehrsaufkommens (insb. zu Schulbeginn) ist ein sicheres Queren des Kreuzungsbereichs auch für Schülerinnen und Schüler sowie mobilitätseingeschränkte Personen schwierig. Ein Beitrag zu dieser Kreuzung erhielt 22 Likes.

Eine Querungsstelle in diesem Bereich könnte eine Verbesserung der aktuellen Situation bewirken. Entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie an relevanten Stellen sind ansonsten bereits Querungsstellen eingerichtet (vgl. Abbildung 43).

Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in der Gemeinde Wadersloh



Abbildung 43: Querungsmöglichkeiten des Fußverkehrs in Wadersloh  
 [Eigene Darstellung]



#### 4.4.4 Zusammenfassung Fußverkehr



### Erkenntnisse

- ▶ 12 % aller Wege entfallen auf den Fußverkehr
- ▶ Mindestanforderungen an Fußverkehrsinfrastruktur in allen Ortsteilen überwiegend erfüllt
- ▶ Barrierefreiheit weitestgehend nicht gegeben, besonders bei Querungsstellen und in Bezug auf taktile Elemente



### Potenziale

- ▶ Ausbau der Barrierefreiheit, insbesondere an Querungsstellen und in Bezug auf taktile Elemente
- ▶ Einrichtung von Querungshilfen an viel befahrenen Straßen
- ▶ Prüfung der Einrichtung von Gehwegen an Straßen mit erhöhtem Bedarf
  - Bspw. Soester Straße, Böntruper Str. und Herzfelder Str.
- ▶ Durchführung eines Fußverkehrschecks

## 4.5 UNFALLANALYSE

Im Rahmen einer integrierten Bestandsanalyse des Mobilitätsgeschehens in der Gemeinde Wadersloh gilt es neben verkehrsträgerspezifischen Betrachtungen auch eine erste Analyse des Unfallgeschehens vorzunehmen. Die Unfallanalyse erfolgt in Anlehnung an das Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Der Analyse des Unfallgeschehens liegen Verkehrsunfalldaten aus den Jahren 2019 bis 2021 zugrunde.

In Bezug auf die Analyse von Verkehrsunfällen wird neben Unfallbeteiligten, Witterungsbedingungen etc. insbesondere hinsichtlich verschiedener Unfalltypen differenziert. Nachfolgende Übersicht verdeutlicht zwischen welchen Unfalltypen grundsätzlich differenziert wird:

Typ	Farbe	Erläuterung	
1	●	<b>Fahrerfall (F)</b> Der Unfall wurde ausgelöst durch Kontrollverlust über das Fahrzeug/ Fahrrad (i.d.R. durch eigenes Verschulden)	 
2	●	<b>Abbiege-Unfall (AB)</b> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem abbiegendem Verkehrsteilnehmenden und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmenden	 
3	●	<b>Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)</b> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden wartepflichtigen Verkehrsteilnehmenden und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug / Fahrrad	 
4	◐	<b>Überschreiten-Unfall (ÜS)</b> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug / Fahrrad und einer zu Fuß gehenden Person auf der Fahrbahn	 
5	●	<b>Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)</b> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält	 
6	●	<b>Unfall im Längsverkehr (LV)</b> Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten	 
7	●	<b>Sonstiger Unfall (SO)</b> Unfall, der sich nicht den Typen 1 - 6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o.Ä.)	 

Abbildung 44: Differenzierung von Verkehrsunfalltypen  
[Eigene Darstellung nach M UKO]

### Allgemeine Analyse des Unfallgeschehens

Während des Untersuchungszeitraums sind 101 Unfälle erfasst worden. Neben den allgemeinen Angaben zur Verortung sowie zur Unfallzeit und den Unfallbegleitumständen (bspw. Wetter, Fahrbahnbeschaffenheit etc.) sind für die Unfallanalyse vor allem die beteiligten Verkehrsträger sowie der Unfalltyp relevant.

Die Auswertung der Unfallbeteiligungen der verschiedenen Verkehrsträger zeigt, dass an 60 % aller erfassten Unfälle ein Pkw beteiligt gewesen ist. Am zweithäufigsten sind Radfahrende an Unfällen beteiligt gewesen (vgl. Abbildung 45).

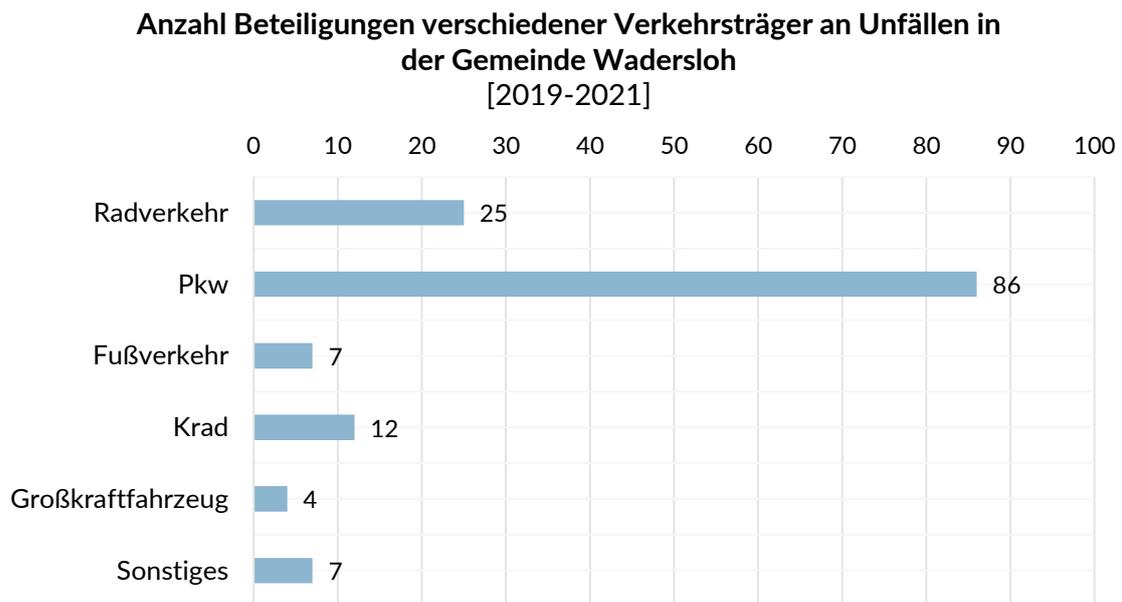


Abbildung 45: Unfallbeteiligungen von Verkehrsträgern in der Gemeinde Wadersloh

[Eigene Darstellung]

Die Unfallkategorie gibt Aufschluss darüber, welchen (Verletzungs-) Ausgang ein Verkehrsunfall genommen hat. Während des Betrachtungszeitraums haben sich zwei Unfälle mit Todesfolge ereignet, 33 Unfälle hatten eine schwere Verletzung zugezogen und aus 66 Unfällen resultierten lediglich leichte Verletzungen. Das Verhältnis von Verkehrsunfällen mit Todesfolge zu der Gesamtzahl an Verkehrsunfällen beträgt somit 1:50.

Weiterhin ermöglicht die Angabe des Unfalltyps Aussagen dazu, was für ein Unfall sich ereignet hat. Bei Gesamtbetrachtung der erfassten Verkehrsunfälle während des Analysezeitraums ist festzustellen, dass es sich bei 42 Unfällen um Fahrnfälle handelt.

Weiterhin haben sich Einbiegen- / Kreuzen-Unfälle (23) sowie Unfälle im Längsverkehr (14) vergleichsweise oft ereignet (vgl. Abbildung 46). Abbiege-Unfälle (5), Unfälle durch ruhenden Verkehr (2) und Überschreiten-Unfälle (1) sind hingegen vergleichsweise selten.

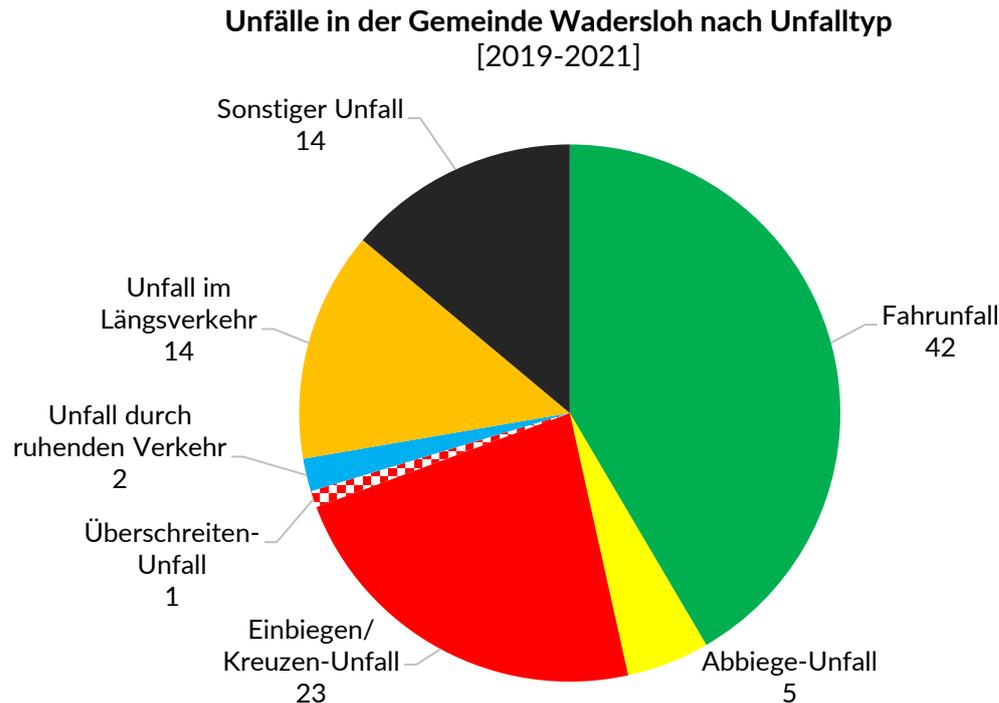


Abbildung 46: Unfälle in der Gemeinde Wadersloh nach Unfalltyp  
[Eigene Darstellung]

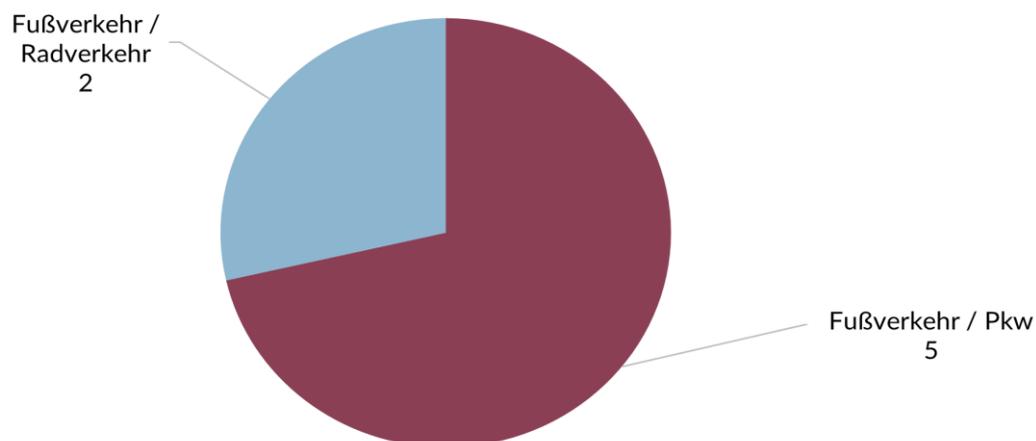
### **Fokusbetrachtung Fuß- und Radverkehr**

Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger sind im Straßenraum wegen fehlender und schützender Fahrzeugkarossen größeren Gefahren ausgesetzt. Nachfolgend werden daher Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs isoliert betrachtet.

Insgesamt sind in den Jahren 2019-2021 30 Unfälle unter Beteiligung des Fuß- und / oder Radverkehrs erfasst worden. Einer dieser Unfälle hatte einen tödlichen Ausgang, fünf Unfälle haben schwere Verletzungen als Konsequenz gehabt und bei 24 Unfällen sind lediglich leichte Verletzungen erfolgt. In Summe ist das Verhältnis zwischen Unfällen mit Todesfolge und der Gesamtanzahl an Unfällen unter Beteiligung des Fuß- / Radverkehrs mit 1:30 zu beziffern. Bei Gesamtbetrachtung aller Unfälle in der Gemeinde Wadersloh lag dieses Verhältnis bei 1:50. Somit ist das Verhältnis von Todesfolgen bei Unfällen unter Beteiligung des Fuß- / Radverkehrs 1,6-fach erhöht. Dieser erhöhte Wert ist Ausdruck der eingangs genannten größeren Gefahren, denen Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer ausgesetzt sind.

Die Auswertung der Unfallkonstellationen (vgl. Abbildung 47) zeigt, dass bei 18 von insgesamt 25 Unfällen unter Beteiligung des Radverkehrs ein Pkw am Unfallgeschehen beteiligt war. Aufgrund deutlich höherer Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sowie mehr Masse und einer massiven Karosse, sind schwerwiegendere Verletzungen daher oft die Folge.

**Unfallkonstellationen bei Unfällen des Fußverkehrs in der Gemeinde Wadersloh**  
[2019-2021]



**Unfallkonstellationen bei Unfällen des Radverkehrs in der Gemeinde Wadersloh**  
[2019-2021]

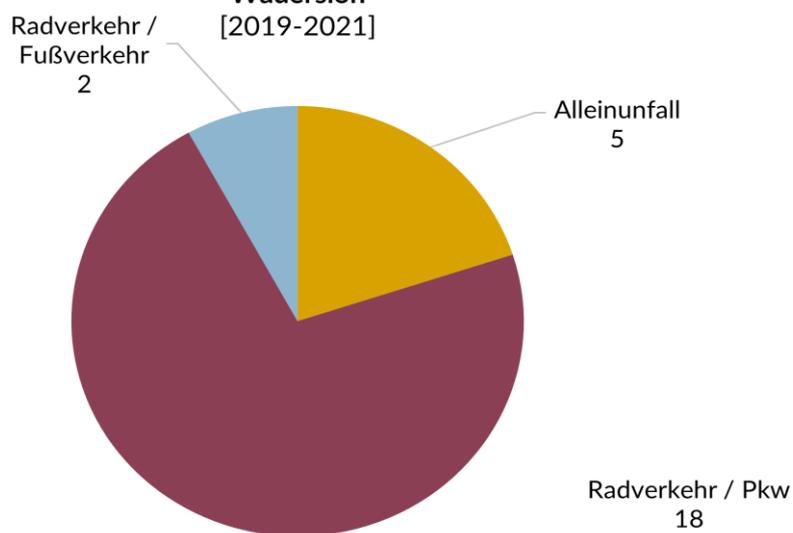


Abbildung 47: Unfallkonstellationen des Fuß- und Radverkehrs in der Gemeinde Wadersloh  
[Eigene Darstellung]

Wie zuvor auch bei der Gesamtbetrachtung des Unfallgeschehens in der Gemeinde Wadersloh, lassen sich auch Verkehrsunfälle unter Beteiligung des Fuß- / Radverkehrs hinsichtlich des Unfalltyps differenzieren (vgl. Abbildung 48). Dabei ist auffällig, dass vor allem Einbiegen- / Kreuzen-Unfälle (14) in fast der Hälfte aller Unfälle den Unfalltyp darstellen.

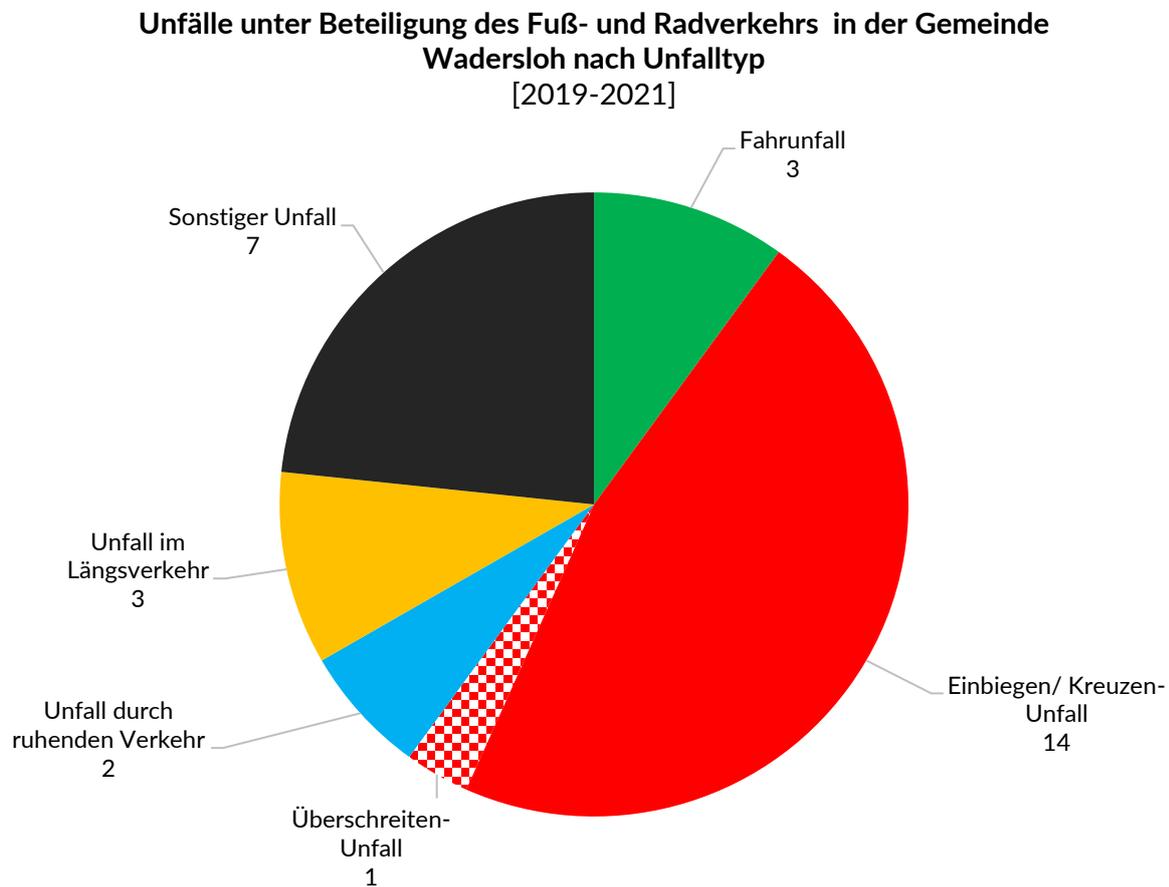


Abbildung 48: Unfälle unter Beteiligung des Fuß- / Radverkehrs in der Gemeinde Wadersloh nach Unfalltyp [Eigene Darstellung]

Hinsichtlich der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde Wadersloh sollte daher ein besonderer Fokus auf den Schutz des Fuß- und Radverkehrs in Einbiegen- / Kreuzen-Situationen geschaffen werden. Dies kann bspw. durch eine farbliche Markierung von Radwegen in Kreuzungsbereichen erfolgen. Wie nachfolgende Karte des Unfallgeschehens in Wadersloh verdeutlicht (vgl. Abbildung 49), sind Abbiegen- / Kreuzen-Unfälle vor allem im Bereich des Kernortes Wadersloh entlang der Hauptverkehrsstraßen erfasst worden, sodass vor allem diese Kreuzungsbereiche zukünftig bevorzugt betrachtet werden sollten.

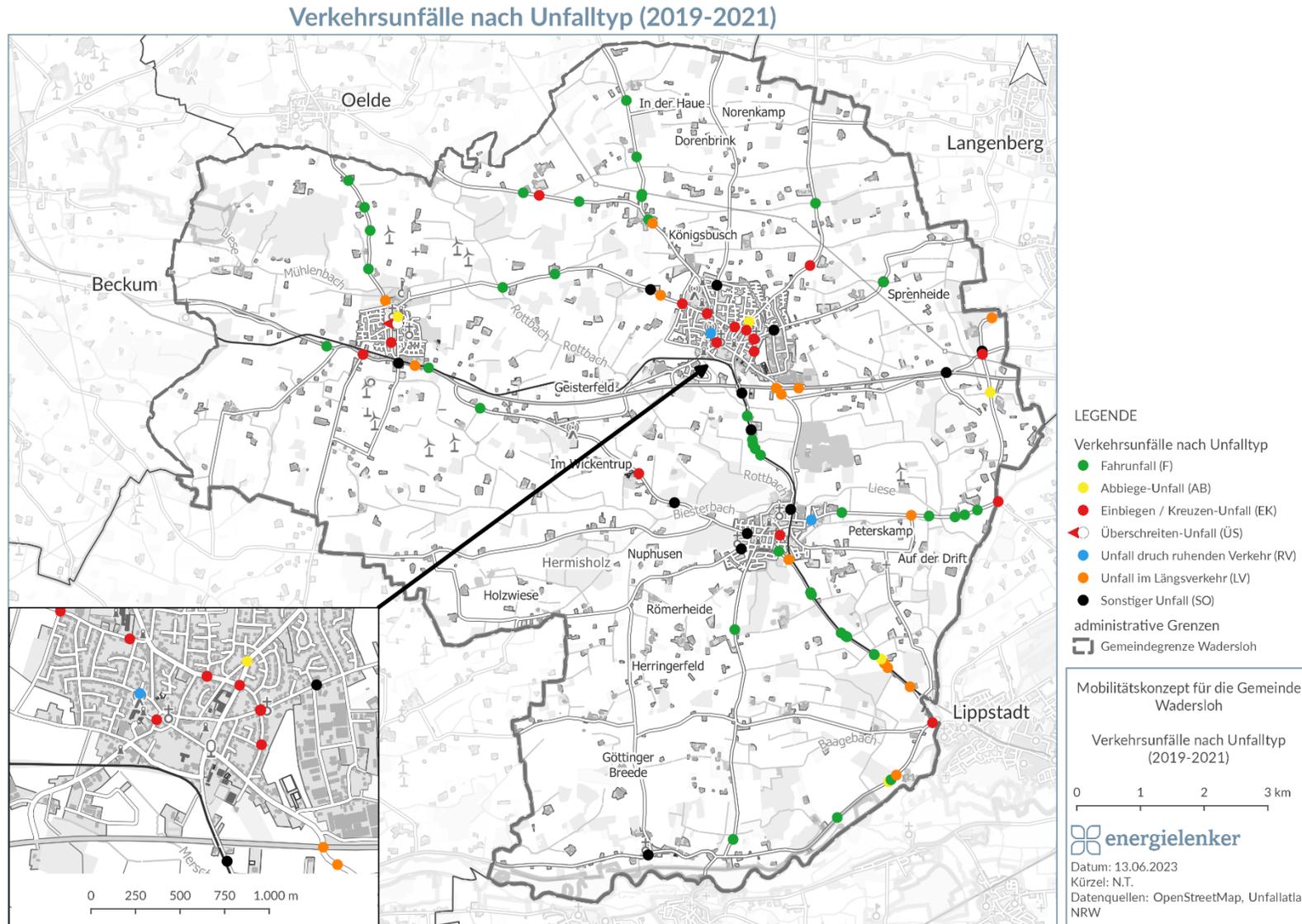


Abbildung 49: Unfälle unter Beteiligung des Fuß- oder Radverkehrs nach Unfalltyp

[Eigene Darstellung]

## 4.6 TABELLARISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE



### Erkenntnisse

- ▶ 57 % aller Wege entfallen auf den Motorisierten Individualverkehr
- ▶ Motorisierungsgrad mit 662 sehr hoch und höher als Kreis (627) und NRW (579)
- ▶ Ein Ladestandort je Ortsteil
  - Wadersloh: 4 Ladepunkte
  - Liesborn: 8 Ladepunkte
  - Diestedde: 6 Ladepunkte
- ▶ Geschwindigkeitsbegrenzung auf Ortsdurchfahrt Diestedde teilweise 30 km/h
- ▶ Ruhender Verkehr vor allem Straßenbegleitend und kostenlos, teilweise zeitlich begrenzt, keine monetäre Begrenzung
- ▶ Kostenlose Parkplätze in allen Ortsteilen (teilw. zeitlich begrenzt)



### Erkenntnisse

- ▶ 7 % aller Wege entfallen auf den ÖPNV
- ▶ In Wadersloh verkehren:
  - 2 x RegioBus-Linien
  - 1 x NachtBus-Linie
  - 7 x Schulbus-Linien
  - 2 x BürgerBus-Linien
  - 2 x TaxiBus-Linien
- ▶ Zuganbindung nur über Neubeckum oder Lippstadt
- ▶ Überlegungen, die bestehende Güterzugstrecke im Bereich Wadersloh für den Personenverkehr zu reaktivieren, wurden bisher nicht weiter ausgeführt



### Erkenntnisse

- ▶ 24 % aller Wege entfallen auf den Radverkehr
- ▶ Einige Strecken zum Aus-/Neubau von Fahrradwegen sind im Radverkehrskonzept Kreis Warendorf und im Radwegebedarfsplan an Kreisstraßen vorgesehen
- ▶ 100-Schlösser-Route brachte 24.661 Radfahrende nach Liesborn (2022)
- ▶ Hauptsächlich Mischverkehr im gesamten Gemeindegebiet, kaum separate Radwege und Einfädelungshilfen/Querungshilfen vorhanden
- ▶ Radwegeverbindung Wadersloh und Liesborn sowie neben Oelder Str. als Positivbeispiel
- ▶ Anzahl Anlehnbügel steigt kontinuierlich an
- ▶ Insgesamt 8 E-Bike Ladestationen
- ▶ Möglichkeit zum Ausleihen von Lastenrädern und E-Bike



### Erkenntnisse

- ▶ 12 % aller Wege entfallen auf den Fußverkehr
- ▶ Mindestanforderungen an Fußverkehrsinfrastruktur in allen Ortsteilen überwiegend erfüllt
- ▶ Barrierefreiheit weitestgehend nicht gegeben, besonders bei Querungsstellen und in Bezug auf taktile Elemente



### Potenziale

- ▶ Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) zur Reduzierung des hohen Motorisierungsgrades
- ▶ Schaffung weiterer Ladeinfrastruktur
- ▶ Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen
- ▶ Bewerbung von Mitfahr-Portalen
- ▶ Prüfung der Einrichtung von Car-Sharing
- ▶ Beschaffung von E-Autos für den Fuhrpark der Verwaltung
- ▶ Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen innerhalb geschlossener Ortschaften



### Potenziale

- ▶ Erreichbarkeit (Bahnhof) Oelde verbessern
- ▶ Verbesserung der Angebotsvermittlung (bspw. durch Abfahrtsmonitore)
- ▶ Langfristig:
  - Reaktivierung des Bahnstrecke Neubeckum – Warstein und Schaffung eines / mehrerer Haltepunkte in der Gemeinde Wadersloh



### Potenziale

- ▶ Schaffung von Einfädelungshilfen sowie Querungsmöglichkeiten in allen Ortsteilen
- ▶ Schaffung von adäquaten Fahrradverbindungen zwischen Diestedde und Wadersloh/Liesborn sowie von Liesborn in Richtung Göttingen und Benninghausen
- ▶ Errichtung weiterer Anlehnbügel, insb. an öffentlichen Einrichtungen, Versorgungsschwerpunkten Bushaltestellen sowie an Freizeitrouten
- ▶ Lastenräder auch im Fuhrpark der Gemeinde etablieren
- ▶ Prüfung Radwegebeleuchtung an bestimmten Orten
- ▶ Erweiterung Leihangebot in alle Ortsteile, insb. Lastenräder für Bevölkerung



### Potenziale

- ▶ Ausbau der Barrierefreiheit, insbesondere an Querungsstellen und in Bezug auf taktile Elemente
- ▶ Einrichtung von Querungshilfen an viel befahrenen Straßen
- ▶ Prüfung der Einrichtung von Gehwegen an Straßen mit erhöhtem Bedarf
  - Bspw. Soester Straße, Böntruper Str. und Herzfelder Str.
- ▶ Durchführung eines Fußverkehrschecks



## 5. SOLL-VISION

Die Anpassung unseres gemeinsamen Mobilitätsverhaltens ist eine Schlüsselkomponente zur Erreichung der Klimaneutralität in Deutschland. Durch die AG Mobilität des Netzwerkes Klimaschutz und Nachhaltigkeit (NKN) sind daher im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes bereits vor der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Prämissen für die Gestaltung zukünftiger Mobilität festgelegt worden:

- ▶ *Mehr Fuß & Rad*
- ▶ *Mehr alternative Antriebe*
- ▶ *Mehr Carsharing / Mitfahr-App*
- ▶ *Mehr Bus / Bahn / ÖPNV*

Studien wie die Szenariostudie „Verkehrswende für Deutschland“ (Wuppertal Instituts 2017) definieren hierzu Lösungsansätze wie etwa zu erreichende Modal Split-Werte für den ländlichen Raum. Kern dieses Lösungsansatzes ist die geringere Pkw-Ausstattung der Bevölkerung und ein deutlicher Anstieg der Verkehrsleistung des Umweltverbundes. Auf dieser Basis wurde daher eine Soll-Vision für Wadersloh definiert, die Leitbild der zukünftigen Gestaltung von Mobilität sein kann und die spezifische Geographie Waderslohs mit seinen drei Ortsteilen berücksichtigt:

*„Wir schaffen gute Verbindungen für alle!“*

Um Ortsteile zu verbinden und Menschen allen Alters Mobilität zu ermöglichen ist vor allem der Umweltverbund bestehend aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr zu fördern. Gerade in ländlicheren Gegenden ist jedoch das Auto als Verkehrsmittel heute kaum wegzudenken. Hier gilt es, Barrieren abzubauen, sodass eine behutsame Verlagerung auf andere Verkehrsmittel ermöglicht wird. Dennoch darf nicht vernachlässigt werden, dass gerade im Außenbereich auch zukünftig das Auto für einige Personen die einzige Teilhabemöglichkeit am Verkehr und somit das Vorzugsverkehrsmittel bleiben wird, da mittelfristig keine anderen Verkehrsoptionen zur Verfügung stehen werden.

### ***Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Schaffung attraktiver Infrastruktur***

Zum Erreichen der Klimaziele der Gemeinde ist die Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils am Modal Split unabdingbar. Damit es allen Teilen der Bevölkerung leichtfällt, vor allem kurze Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen, sind diverse Rahmenbedingungen zu schaffen.

Maßgeblich ist hier die Durchsetzung des Prinzips der selbsterklärenden Infrastruktur. Demnach wissen alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv, wo ihr Verkehrsraum ist, wie sie sich zu verhalten haben und worauf sie achten müssen. Dies wird erreicht durch farbliche Trennung der Verkehrsarten, wiederkehrende und prägnante Markierungen und eine Reduzierung der Beschilderung. Wo Schilder notwendig sind, sind diese schnell und leicht verständlich auszuführen.

Um den Fußverkehr auf kurzen Wegen und als Start und Ende von intermodalen Wegeketten zu stärken, ist eine barrierefreie Gestaltung von Fußwegen und Querungsmöglichkeiten (bspw. Niveaugleichheit, ebene und rutschfeste Oberflächenbeschaffenheit, visuelle und taktile Elemente etc.) unabdingbar. Die Schaffung weiterer Querungshilfen sowie die Installation von Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum tragen dazu bei, dass die Menschen in Wadersloh gerne zu Fuß unterwegs sind.

Zur Stärkung des Radverkehrs ist ein stringentes, hierarchisches Netz notwendig, das Radfahrenden die Nutzung priorisierter und komfortabler Vorrangrouten ermöglicht. Dies können Wege abseits des Kfz-Verkehrs sein, auf Radwegen und Radfahrstreifen parallel dazu oder gemeinsam mit ihm auf der Fahrbahn auf Fahrradstraßen und in Fahrradzonen. Dort wo sich Routen des Radverkehrs mit Straßen kreuzen, ist zu prüfen, ob dem Radverkehr Vorfahrt gegenüber dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden kann.

### ***Offenheit für alternative Mobilitätsangebote und Schaffung eines Bewusstseins für alternative Mobilitätsoptionen***

Damit Menschen ihr Mobilitätsverhalten ändern, müssen ihnen die Wahlmöglichkeiten zum Zurücklegen ihrer Wege bekannt sein. Daher ist die Kommunikation vorhandener Optionen wichtig, um mehr Menschen weg vom MIV und hin zu klimaschonenderen Verkehrsmitteln zu bringen. Hierzu können verschiedene Multiplikatoren wie Schulen, Vereine und Unternehmen genutzt werden. Insbesondere das betriebliche Mobilitätsmanagement nimmt hier eine wichtige Rolle ein, um Kfz-Fahrten zu vermeiden und auf andere Verkehrsmittel zu verlagern.

Weiterhin ist es wichtig, dass die Gemeinde Wadersloh durch eigene Maßnahmen vorbildlich vorangeht. Hierzu zählt etwa die vollständige Dekarbonisierung der verwaltungsinternen Fahrleistung durch lokal emissionsfreie Antriebe.

### ***Unterstützung von Carsharing-Initiativen & -Ideen in der Gemeinde***

Carsharing bietet die Möglichkeit, für all die Fahrten, bei denen ein Kfz unverzichtbar ist, Synergieeffekte bei der Auslastung von Fahrzeugen zu schaffen. So wird vor allem der Platzverbrauch des ruhenden Verkehrs minimiert. Zusätzlich sinkt der Anreiz, „mal eben“ das Auto zu nutzen und der Anteil an Komfortfahrten verringert sich.

Mittlerweile haben sich verschiedenste Sharingsysteme etabliert. So kann Nachbarschaftscarsharing gerade im ländlichen Raum dazu beitragen, Zweit- oder Drittwagen abzuschaffen, Mobilstationen bieten maximale Flexibilität für intermodale Wegeketten und Corporate Carsharing sorgt dafür, dass Firmenwagen auch nach Dienstschluss und am Wochenende genutzt werden können.

### ***Weiterentwicklung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes***

Gerade aufgrund der Lage Waderslohs zwischen den Mittelzentren im Umland ist ein gutes ÖPNV-Angebot wichtig, um Menschen ohne Kfz schnelle und direkte Anbindungen an erweiterte Versorgungsmöglichkeiten, Arbeitsplätze und Freizeiteinrichtungen zu ermöglichen. Dabei befindet sich Wadersloh in einer organisatorisch schwierigen Lage: Die Gemeinde grenzt einerseits an das Verbundgebiet des Zweckverbandes Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL insb. Kreis Soest) und andererseits an das Verbundgebiet des Verkehrsverbundes Ostwestfalen-Lippe (VVOWL insb. Kreis Gütersloh). Die räumliche Lage im Bereich von Kreis- und Verkehrsverbundsgrenzen erschwert die Abstimmung hinsichtlich des ÖPNV über die jeweiligen Grenzen hinweg.

Dennoch bestehen vielfältige Möglichkeiten, den ÖPNV in Wadersloh zu fördern und auszubauen. Um die Nutzung von Bussen für alle Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen sind die Haltestellen barrierefrei und mit Wetterschutz auszubauen. So werden Bring- und Holfahrten mit dem Pkw reduziert. Weiterhin können durch einen flächendeckenden Ausbau der Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen intermodale Wegeketten gefördert werden.

## 5.1 MAßNAHMENENTWICKLUNG

Im Rahmen des Kompendiums des Netzwerkes Klimaschutz und Nachhaltigkeit wurden im Zeitraum 2020/2021 von der AG Mobilität Projekte, Maßnahmen und Aktionen zur Klimafolgenanpassung im Bereich Verkehr vorgeschlagen. Diese wurden hinsichtlich Umsetzungsstand bzw. Aufnahme in das Mobilitätskonzept geprüft und gegebenenfalls den Maßnahmen in diesem Konzept zugeordnet:

Table 13: Maßnahmen-Ideen NKN-Kompendium AG Mobilität

[Eigene Darstellung]

Projekte/Maßnahmen/Aktionen des NKN	Umsetzungsstand / Aktion
<b>Mitgliedschaft im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ (S 1)</b>	▶ erfolgt
<b>Mobilitätskonzept (S 2)</b>	▶ Mobilitätskonzept in Umsetzung
<b>Datenerhebungen:</b>	
▶ Bestandsaufnahme für Bürgerbus (M 42)	▶ Mehr Bürgerbus erfordert mehr Mitmachende
▶ Bestandsaufnahme für Fuß- und Radverkehr (M 11)	▶ Teilweise erfolgt
▶ Besuch von Musterstädten für Fuß- und Radverkehr (A 13)	▶ Nicht weiter berücksichtigt
<b>Infrastruktur-Aufbau/Umbau:</b>	
▶ Fahrradständer (M 15)	▶ In Umsetzung, vgl. FR1, FR8
▶ Sichere Radwegverbindung zum Bikepark (M 14)	▶ Vgl. FR3
▶ Energiesparende Konzepte für Radwegebeleuchtung (M 16)	▶ Vgl. FR1
▶ Reaktivierung der WLE-Strecke und Bahnstationen (P 5)	▶ Langfristige Zielsetzung ohne Maßnahme
▶ Mobilstation (P 4)	▶ In Umsetzung
▶ Radstation an Bahnstation (P 18)	▶ Langfristige Zielsetzung ohne Maßnahme
▶ Öffentliche E-Ladestationen (M 23)	▶ Vgl. FR8, AM5
▶ Zielpunktladestruktur (M 33)	▶ Nicht weiter berücksichtigt
▶ Wasserstofftankstelle (P 29)	▶ Nicht weiter berücksichtigt
▶ Kraftstoffselbsterzeugung für alternative Antriebe (P 31)	▶ Nicht weiter berücksichtigt
▶ Kraftstoff-Eigenspeicher (P 32)	▶ Nicht weiter berücksichtigt
<b>Angebote „Alternative Mobilität“:</b>	
▶ Carsharing-Angebot (P 38, P 38a)	▶ Vgl. S1, S2
▶ Schulbusse mit alternativem Antrieb (M 39)	▶ Nicht weiter berücksichtigt, da Schulbusse nicht gemeindliches Eigentum
▶ Bürgerbusse mit alternativen Antrieben (M 28)	▶ Vgl. AM1
▶ Zielsetzung im Klimakonzept: x% alternative Antriebe (M 26, M 30)	▶ Nicht weiter berücksichtigt
▶ Busverbindung in den Kreis Gütersloh (M 40)	▶ Nicht weiter berücksichtigt
▶ On-Demand-Angebote im ÖPNV (M 41, M 44)	▶ Nicht weiter berücksichtigt
<b>Digitale Vernetzung:</b>	
▶ Mobilitätsapp (P 6)	▶ Bewerbung, vgl. S3, ÖV2

<b>Bevölkerung mitnehmen bei der Mobilitätswende</b>	
<b>Einzelaktionen:</b>	
▶ Teilnahme am Stadtradeln (A 9)	▶ In Umsetzung
▶ Mobilitätstag im Rahmen der Mobilitätswoche (A 3)	▶ Vgl. AM2
▶ Infotag rund ums Radfahren (A 10)	▶ Vgl. AM2
▶ PR-Aktionen (A 20)	▶ Vgl. AM2, S3, ÖV2
<b>Mitsprachemöglichkeiten:</b>	
▶ Ehrenamtlicher Fahrradbeauftragter (M 8)	▶ Vgl. FR2
▶ Prüfung laufender Projekte unter dem Aspekt „mehr Fuß- und Radverkehr“ (M 12)	▶ Vgl. FR1
<b>Angebote „Alternative Mobilität“:</b>	
▶ Verleihstation für E-Lastenräder (M 7, M 22)	▶ Vgl. FR1, FR8
▶ Mitfahrapp (M 34, M 35, M 36, M 37)	▶ In Umsetzung, vgl. S3
▶ Kostenlose ÖPNV-Schnuppertickets (A 43)	▶ Nicht weiter berücksichtigt
▶ Freie Fahrradwerkstatt (M 17)	▶ Nicht weiter berücksichtigt
<b>Beratungs- und Bildungsangebote:</b>	
▶ Alternative Antriebe für Unternehmen/Einrichtungen (M 24)	▶ Vgl. AM1, AM4
▶ Alternative Antriebe für Bürgerinnen (M 25)	▶ Vgl. AM1, AM5, AM6
▶ Klimaradroute zu NKN- und KSK-Vorzeigestationen (P 19)	▶ Nicht weiter berücksichtigt
<b>Verwaltung mit Vorbildfunktion:</b>	
▶ E-Fahrzeuge für Fuhrpark der Verwaltung (M 21, M 27)	▶ Teilweise umgesetzt, vgl. AM1

Im Kontext der Maßnahmenentwicklung sind neben Maßnahmen-Ideen aus dem Kompendium des Netzwerkes Klimaschutz und Nachhaltigkeit (NKN) gleichwohl auch mobilitätsrelevante Anträge aus der Politik und Bürgerschaft gesichtet und hinsichtlich der Überführung in eine Maßnahme des Mobilitätskonzeptes geprüft worden:

Tabelle 14: Mobilitätsrelevante Anträge aus der Politik und Bürgerschaft

[Eigene Darstellung]

Anträge Politik & Bürgerschaft	Initiator*in	Umsetzungsstand / Aktion
<b>Mehr zu Fuß und Rad</b>		
▶ Ausbau Radwegeverbindung Diestedde-Liesborn	SPD	▶ Prüfauftrag für Radwege an Landes- & Kreisstraßen (FR5)
▶ Ausbau Radwegeverbindung Diestedde-Wadersloh	SPD	▶ Prüfauftrag für Radwege an Landes- & Kreisstraßen (FR5) ▶ Ausweisung von Fahrradstraßen außerorts (FR3)
▶ Erstellung Radwegekonzept	FWG	▶ Erstellung Radverkehrskonzept (FR1)

▶ Ausbau Radwege an der Benninghauserstr.	ZIN19	▶ Prüfauftrag für Radwege an Landes- & Kreisstraßen (FR5)
<b>Mehr alternative Antriebe</b>		
▶ Förderung E-Mobilität	SPD	▶ Mobilitätstag zu Chancen & Risiken von E-Mobilität (AM2) ▶ Schaffung öff. Ladeinfrastruktur an zentralen Orten (AM5) ▶
<b>Mehr Carsharing / Mitfahr-App</b>		
▶ Parkraum Grundschule / KiTa Liesborn	Bürgerschaft	▶ Einzelanliegen; nicht weiter berücksichtigt ▶ Sollte als gesondertes Projekt weiterverfolgt werden
<b>Mehr Bus / Bahn / ÖPNV</b>		
▶ Zentraler Omnibusbahnhof	FWG	▶ Nicht weiter berücksichtigt ▶ Schaffung von Mobilstationen in allen Ortsteilen (AM6) ▶ Barrierefreier Ausbau zentraler Haltestellen (ÖV1)
▶ Verlegung Bushaltestelle Ortskern an Bahnhofstr. und weitere Anregungen	Bürgerschaft	▶ Pol. Beschluss bereits erfolgt

## 5.2 MAßNAHMENÜBERSICHT

Die Maßnahmen sind das Ergebnis eines umfangreichen Prozesses. Neben den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den daraus definierten Handlungsansätzen, den zuvor dargestellten Maßnahmenideen aus dem NKN-Kompodium, Anträgen aus der Politik und Bürgerschaft sowie den Erfahrungen des Projektteams beruhen die Maßnahmen auch auf den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate.

Nachfolgender Tabelle sind alle Maßnahmen zu entnehmen:

*Tabelle 15: Übersicht Maßnahmen Mobilitätskonzept Gemeinde Wadersloh*

*[Eigene Darstellung]*

Nr.	Maßnahmentitel
FR1	Erstellung eines Radverkehrskonzeptes
FR2	Schaffung einer Stelle für einen Radverkehrsbeauftragten
FR3	Ausweisung von Fahrradstraßen außerorts
FR4	Schaffung innerörtlicher Fahrradstraßen
FR5	Prüfung straßenbegleitender Radwege an Landes- & Kreisstraßen
FR6	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht, korrekte Beschilderung und Führungsform
FR7	Barrierefreie Gestaltung von Querungshilfen/Knotenpunkten
FR8	Fahrrad-Wallboxen im öffentlichen Raum
FR9	Schaffung eines Radweges an der Herzfelder Straße bis Knotenpunkt Herringerfeld
AM1	Vollständige Dekarbonisierung des gemeindlichen Fuhrparks durch Umstellung auf E-Mobilität und Wasserstoff
AM2	Mobilitätstag zu Chancen & Möglichkeiten von E-Mobilität
AM3	Verkehrsversuche
AM4	Infoangebot/Beratungsangebot betriebliches Mobilitätsmanagement
AM5	Schaffung öffentlicher Ladeinfrastruktur an zentralen Orten
AM6	Schaffung von Mobilstationen in allen Ortsteilen
AM7	Beitritt der Gemeinde Wadersloh zur Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten"
AM8	Übernahme der Ideen & Mängel aus der Online-Beteiligungskarte des Mobilitätskonzeptes in die Verkehrsschau
S1	Absichtserklärung Carsharing
S2	Initiative Corporate-Carsharing in Unternehmen
S3	Bewerbung des vorhandenen Mitfahr-Portals & Kommunikation und Zusammenarbeit mit umliegenden Kommunen
ÖV1	Barrierefreier Ausbau zentraler Haltestellen
ÖV2	Bewerbung/Kommunikation vorhandener Mobilitätsangebote in der Gemeinde Wadersloh

---

ÖV3	Prüfauftrag: Schaffung regulärer ÖPNV-Angebote in Richtung von Nachbarkommunen
ÖV4	Flächendeckende Installation von Fahrradabstellanlagen an (zentralen) Haltestellen
ÖV5	Installation von Abfahrtsmonitoren zur Visualisierung von Echtzeitdaten

---

Jede der genannten Einzelmaßnahmen ist als standardisierter Maßnahmen-Steckbrief dargestellt (vgl. Tabelle 16). Die Darstellung der Maßnahmen in einem einheitlichen Stil ermöglicht eine schnelle und einfache Vergleichbarkeit sowie Kommunikation der wesentlichen Maßnahmeninhalte. Die Maßnahmensteckbriefe sowie die Erläuterung der abschließenden Maßnahmen-Priorisierung sind als Anlage „**Maßnahmenkatalog**“ beigefügt.

Tabelle 16: Standardisierter Maßnahmensteckbrief

[Eigene Darstellung]

MAßNAHMENTITEL		NR.
LEITZIEL	Strategische Zielsetzung der Maßnahme	
ZIELGRUPPE	Angesprochene Zielgruppe(n)	
POTENZIAL	Potenzieller direkter und indirekter Nutzen der Maßnahme	

**Ausgangssituation**

Beschreibung der derzeitigen Situation / des Handlungsbedarfs

**Maßnahme**

Inhaltliche Kurzbeschreibung der Maßnahme

- |  |  |
|--|--|
| ▶ Handlungsschritte                    | ▶ Nennung der erforderlichen Handlungs- / Umsetzungsschritte   |
| ▶ Verantwortung / Akteure              | ▶ Nennung der für die Umsetzung der Maßnahme verantwortlichen Akteure  |
| ▶ Kommunikation                        | ▶ Nennung von notwendigen/empfohlenen Kommunikationswegen mit der Bevölkerung/Betroffenen/Anliegenden etc.; Nennung sekundär zu beteiligender/informierender Akteure |
| Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten | ▶ Nennung von Möglichkeiten der Maßnahmenfinanzierung und bestehende Fördermöglichkeiten   |

**ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG**

Kosten	Bewertung der Umsetzungskosten
Umsetzbarkeit	Bewertung der Umsetzbarkeit
Auswirkungen	Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen der Maßnahme
Umsetzungsdauer	Bewertung der voraussichtlichen Umsetzungsdauer
Priorisierung	Abschließende Priorisierung der Maßnahme (Querschnitt der Bewertungen aus Kosten, Auswirkungen und Umsetzungsdauer)

## 6. EVALUATION

Mit der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Wadersloh wurden insgesamt 25 Maßnahmen erarbeitet und den jeweiligen Handlungsfeldern zugeordnet. Die sukzessive Umsetzung aller Maßnahmen sollte das erklärte Ziel sein, wobei der Prozess einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung auch mit Umsetzung aller Maßnahmen nicht abgeschlossen ist. Im Gegenteil: Neben der Maßnahmenumsetzung ist auch eine kontinuierliche Überprüfung des Projekt-/Umsetzungsfortschritts erforderlich. Wie diese erfolgen kann, wird nachfolgend erläutert:

### 6.1 ÜBERPRÜFUNG PROJEKT- / UMSETZUNGSFortsCHRITT

Um den Projekt-/Umsetzungsfortschritt beurteilen zu können, empfiehlt es sich, in regelmäßigen Abständen (im Idealfall jährlich) eine Maßnahmenevaluierung durchzuführen. Dabei können nachfolgende Fragestellungen als Ansatzpunkte genutzt werden:

Tabelle 17: Prozessschritte zur Prüfung von Projektfortschritten

[Eigene Darstellung]

Prozessschritt	Fragestellungen
Netzwerk-Bildung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Sind neue Partnerschaften zwischen Beteiligten entstanden?</li> <li>▶ Welche Intensität und Qualität haben die Partnerschaften?</li> <li>▶ Wie kann die Zusammenarbeit weiter verbessert werden?</li> </ul>
Umsetzungsergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Was war ausschlaggebend für den Erfolg/Misserfolg von Maßnahmen?</li> <li>▶ Gab es Schwierigkeiten und wie wurde damit verfahren?</li> </ul>
Auswirkungen umgesetzter Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wurden Nachfolgeinvestitionen ausgelöst?</li> <li>▶ Wenn ja, in welcher Höhe?</li> </ul>
Umsetzung und Entscheidungsprozess	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ist der Umsetzungsprozess effizient und transparent?</li> <li>▶ Können die Arbeitsstrukturen verbessert werden?</li> <li>▶ Wo besteht ein erhöhter Beratungs-/Informationsbedarf?</li> </ul>
Partizipation regionaler Beteiligter	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Sind alle Beteiligten ausreichend eingebunden?</li> <li>▶ Konnten weitere Beteiligte hinzugewonnen werden?</li> </ul>
Zielerreichung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wie sind die Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen?</li> <li>▶ Befinden sich Projekte aus verschiedenen Handlungsfeldern in der Umsetzung?</li> <li>▶ Wo besteht Nachholbedarf?</li> </ul>
Konzept-Anpassung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Sind Trends erkennbar, die eine Anpassung des Mobilitätskonzepts erfordern?</li> <li>▶ Haben sich Rahmenbedingungen geändert, sodass Anpassungen vorgenommen werden müssen?</li> </ul>

Um den Projektfortschritt dauerhaft positiv zu gestalten, ist neben der Feststellung des Umsetzungsfortschritts eine stetige Anpassung an die lokalen und aktuellen Gegebenheiten essenziell. Daher sollten je nach individueller Beantwortung der oben dargestellten Fragestellungen eine entsprechende Anpassung oder Handlung vorbereitet werden. Bereits realisierte Maßnahmen sollten ebenfalls analysiert, bewertet und ggf. wiederholt, verlängert oder um weitere (Teil-)Projekte ergänzt werden. Wichtig ist es, dass eine dauerhafte Kommunikation des Themas erfolgt.

## 6.2 ALLGEMEINE ERFOLGSINDIKATOREN

Im Rahmen der Überprüfung des Projekt- und Umsetzungsfortschritts sind für die Überprüfung der Maßnahmenumsetzung / Maßnahmenwirkung allgemeine Erfolgsindikatoren nutzbar. Dabei ist zwischen langfristigen Erfolgsindikatoren – welche in zeitlich längeren Abständen (bspw. alle 5 Jahre) überprüft werden sollten – und kurzfristigen Erfolgsindikatoren zu differenzieren. Kurzfristige Erfolgsindikatoren können permanent oder mindestens jährlich erfasst werden.

### 6.2.1 Langfristige Erfolgsindikatoren

#### **Modal Split**

Unter Modal Split werden die Daten zur Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel sowie zum Beispiel den Fußverkehr bezeichnet. Der Modal Split ist die aussagekräftigste Datengrundlage, um die Zusammensetzung des Verkehrs zu beschreiben und insbesondere auch um Veränderungen über die Zeit zu erkennen. Eine regelmäßige Ermittlung des kommunalen Modal Split (ca. alle 5-10 Jahre) kann Entwicklungstendenzen in der Zusammensetzung des Verkehrs aufdecken und bietet daher ein gutes Instrument zur Überprüfung des Maßnahmenfortschritts bzw. der Wirkung der realisierten Maßnahmen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine Modal Split Erhebung primär das gesamte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung abbildet und daher vor allem zur Überprüfung des Gesamtfortschritts bzw. der Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen in Summe geeignet ist. Eine Modal Split Erhebung geht zudem in der Regel mit weiteren Kosten und einer gewissen Erhebungsdauer einher.

#### **THG-Bilanz**

Eine Treibhausgasbilanzierung (= THG-Bilanz) dient Kommunen oder Unternehmen als Bestandsaufnahme aller für den Klimaschutz relevanten Aktivitäten. Eine THG-Bilanz gibt an, wie viele Tonnen klimarelevanter Treibhausgase – je Kommune oder Unternehmen – jährlich verursacht werden. THG-Bilanzen bieten zudem die Grundlage für ein Controlling und machen Erfolge sichtbar. Hinsichtlich des vorliegenden Konzeptes bzw. der Maßnahmen-Umsetzung kann eine THG-Bilanz bspw. genutzt werden, um zu überprüfen, inwiefern eine klimafreundlichere Entwicklung des Mobilitätssektors festzustellen ist.

Diesbezüglich sind i.d.R. alle fünf Jahre die verkehrsbedingten THG-Emissionen zu berechnen und zu vergleichen.

### **Verkehrszählung**

Auf Bundesfern- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen werden in 5-Jahres-Intervallen Straßenverkehrszählungen vom Land Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Diese geben Aufschluss über das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen im Untersuchungsbereich.

Ergänzend zur landesweiten Straßenverkehrszählung können auch die Verkehrsstärken auf kommunalen Straßen oder an kommunalen/öffentlichen Einrichtungen (bspw. mit erhöhtem Sicherheitsbedarf) von großer Relevanz sein und erhoben werden. Gleichermaßen können auch weitere Verkehrsträger auf diese Weise erhoben werden. Anhand der Ergebnisse können Rückschlüsse auf weitere erforderliche Maßnahmen oder die Wirkung von umgesetzten Maßnahmen gezogen werden.

Es bietet sich an, Verkehrszählungen vor allem für die Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen durchzuführen, welche eine Reduktion des MIV und eine Stärkung des Radverkehrs als Zielsetzung haben. Mittels einer Verkehrszählung und in Verbindung mit dem Modal Split kann zum Beispiel überprüft werden, ob sich die Verkehrsstärken zugunsten des Radverkehrs entwickelt haben.

#### **6.1.2 Kurzfristige Erfolgsindikatoren**

##### **Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen**

Einige Maßnahmen haben Teilmaßnahmen bzw. können eine unterschiedliche Anzahl an (Teil-)Maßnahmen umfassen. Um den Umsetzungsfortschritt einer solchen Maßnahme zu erfassen, sollten umgesetzte (Teil-)Maßnahmen gezählt werden. Dabei gilt: Je mehr (Teil-)Maßnahmen umgesetzt sind, desto besser der Umsetzungsfortschritt der betrachteten Maßnahme.

##### **Projektdokumentation**

Projektdokumentationen gilt es zu allen Maßnahmen anzufertigen. Diesen Dokumentationen lassen sich im Rahmen der Erfolgs-/Umsetzungskontrolle wichtige Informationen zum Umsetzungsstand entnehmen (bspw. Informationen darüber warum eine Maßnahme noch nicht umgesetzt wurde oder aktuell nicht umgesetzt werden kann).

### ***Verkehrsbeobachtung***

Eine allgemeine Beobachtung des ruhenden und/oder fließenden Verkehrs gibt Aufschluss über das Verkehrsverhalten von Verkehrsteilnehmenden in bestimmten Situationen (bspw. Parksuchverkehr etc.). Darüber hinaus ermöglicht eine solche Beobachtung die Herleitung von Rückschlüssen bzgl. des Verkehrsflusses/einer Staubildung o.ä. anhand der Ergebnisse lassen sich ebenso Rückschlüsse zur Wirkungsweise der Maßnahmen ziehen.

### ***Befragungen***

Befragungen der Bevölkerung, von Unternehmen oder Zielgruppen stellen ein gängiges Instrument zur Erhebung von Daten dar. Auf diese Weise können unkompliziert Rückschlüsse auf die individuelle Wahrnehmung bestimmter Personengruppen gezogen werden. Mit Hilfe der Daten können die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung überprüft werden. Die Erfahrungen der Bevölkerung können in allen Bereichen Rückschlüsse auf Veränderungen bieten. Besonders Maßnahmen, deren Überprüfung eher technischer Art oder neuartig sind, können so besser beurteilt werden.

### ***Überprüfung Verkehrsunfallzahlen***

Polizeilich erfasste Unfälle werden statistisch aufbereitet. Den Verkehrsunfallzahlen lassen sich räumliche Erkenntnisse (bspw. Unfallhäufungspunkte) oder Erkenntnisse bzgl. einzelnen Verkehrsträgern (bspw. Art des Unfalls) entnehmen. Eine regelmäßige Betrachtung und Auswertung der Verkehrsunfallzahlen kann im Rahmen der Erfolgskontrolle Auskunft darüber geben, inwiefern (Teil-)Maßnahmen die Verkehrssicherheit erhöhen und die Zahl der erfassten Verkehrsunfälle abnimmt. Gleichermaßen zeigen ggf. neu entstandene Unfallhäufungspunkte Stellen auf, an denen zukünftig gezielt weitere Maßnahmen initiiert werden sollten.

### ***Geschwindigkeitskontrollen***

Einige Maßnahmen sollen eine Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs bewirken. Die Wirksamkeit solcher Maßnahmen lassen sich über temporäre oder dauerhafte Geschwindigkeitskontrollen bewerten.

### ***ADFC-Fahrradklimatest***

Der Fahrradklimatest ist eine nicht repräsentative Umfrage des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC). Alle zwei Jahre wird eine Online-Umfrage zur Zufriedenheit der Fahrradfahrenden durchgeführt. Durch diese Regelmäßigkeit lassen sich Veränderungen im Zeitverlauf darstellen. Die grundlegende Wirksamkeit von Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Radverkehr lässt sich mittels dieser Datengrundlage erfassen.

### 6.3 INDIVIDUELLE ERFOLGSINDIKATOREN DER ENTWICKELTEN MAßNAHMEN

Tabelle 18: Individuelle Erfolgsindikatoren und Instrumente zur Überprüfung der Maßnahmen

[Eigene Darstellung]

Nr.	Maßnahme	Messgröße	Instrument
Alternative Mobilitätsformen & Antriebsarten		Reduktion verkehrsbedingter THG-Emissionen & Förderung E-Mobilität	
AM1	Vollständige Dekarbonisierung des gemeindlichen Fuhrparks durch Umstellung auf E-Mobilität und Wasserstoff	▶ Anzahl alternativ betriebener Fahrzeuge	▶ Projektdokumentation ▶ THG-Bilanz
AM2	Mobilitätstag zu Chancen & Möglichkeiten von E-Mobilität	▶ Anzahl umgesetzter Mobilitätstage und ggf. Folgeprojekte	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Zulassungszahlen E-Fahrzeuge
AM3	Verkehrsversuche	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation
AM4	Infoangebot/Beratungsangebot betriebliches Mobilitätsmanagement	▶ Anzahl umgesetzter Beratungsleistungen (bspw. Info-Veranstaltung)	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation
AM5	Schaffung öffentlicher Ladeinfrastruktur an zentralen Orten	▶ Anzahl zusätzlicher Ladeinfrastruktur an öff. Orten	▶ Anzahl Ladeinfrastruktur ▶ Zulassungszahlen E-Fahrzeuge ▶ Ggf. Nutzungsdaten der Ladeinfrastruktur
AM6	Schaffung von Mobilstationen in allen Ortsteilen	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Fahrgasterhebungen
AM7	Beitritt der Gemeinde Wadersloh zur Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten"	▶ Beschlussfassung	▶ Projektdokumentation
AM8	Übernahme der Ideen & Mängel aus der Online-Beteiligungskarte des Mobilitätskonzeptes in die Verkehrsschau	▶ Anzahl übernommener und umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation

Fuß- & Radverkehr		Steigerung Rad- & Fußverkehrsanteil am Modal Split	
FR1	Erstellung Radverkehrskonzeptes	▶ Konzepterstellung	▶ Beschluss ▶ Vergabe / Beauftragung
FR2	Schaffung einer Stelle eines Radverkehrsbeauftragten	▶ Stellenbesetzung	▶ Arbeitsvertrag
FR3	Ausweisung von Fahrradstraßen außerorts	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung ▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen (insb. für den Radverkehr)
FR4	Schaffung innerörtlicher Fahrradstraßen	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrszählung Radverkehr ▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen (insb. für den Radverkehr)
FR5	Prüfung straßenbegleitender Radwege an Landes- und Kreisstraßen	▶ Durchführung Prüfauftrag	▶ Prüfbericht
FR6	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht, korrekte Beschilderung und Führungsform	▶ Durchführung der Überprüfung	▶ Projektdokumentation ▶ Anzahl umgesetzter (Teil-) Maßnahmen
FR7	Barrierefreie Gestaltung von Querungshilfen / Knotenpunkten	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Befragung
FR8	Fahrrad-Wallboxen im öffentlichen Raum	▶ Anzahl aufgestellter Fahrrad-Wallboxen	▶ Projektdokumentation ▶ Zählung ▶ Nutzungszahlen
FR9	Schaffung eines Radwegs an der Herzfelder Str. bis Knotenpunkt Herringerfeld	▶ Maßnahmenumsetzung	▶ Projektdokumentation

Öffentlicher Personennahverkehr		Steigerung ÖPNV-Anteil am Modal Split & Steigerung der Fahrgastzahlen	
ÖV1	Barrierefreier Ausbau zentraler Haltestellen	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation
ÖV2	Bewerbung / Kommunikation vorhandener Mobilitätsangebote in der Gemeinde Wadersloh	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Fahrgastzahlen
ÖV3	Prüfauftrag: Schaffung eines regulären, umstiegfreien ÖPNV-Angebots nach Oelde	▶ Durchführung Prüfauftrag	▶ Prüfbericht
ÖV4	Flächendeckende Installation von Fahrradabstellanlagen an (zentralen) Haltestellen	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Erfassung Auslastung der Fahrradabstellanlagen
ÖV5	Installation von Abfahrtsmonitoren zur Visualisierung von Echtzeitdaten	▶ Maßnahmenumsetzung	▶ Projektdokumentation
Carsharing / Mitfahr-Portal		Schaffung der Rahmenbedingungen für flexible & geteilte Mobilität	
S1	Absichtserklärung Carsharing	▶ Erstellung Absichtserklärung	▶ Zählung weiterer Carsharing-Fahrzeuge ▶ Erfassung Standortänderungen
S2	Initiative Corporate-Carsharing in Unternehmen	▶ Kontaktaufnahme / Information Unternehmen vor Ort	▶ Anzahl kontaktierter Unternehmen ▶ Anzahl durchgeführter Informationsveranstaltungen
S3	Bewerbung des vorhandenen Mitfahr-Portals & Kommunikation und Zusammenarbeit mit umliegenden Kommunen	▶ Anzahl umgesetzter (Teil-)Maßnahmen	▶ Zählung umgesetzter (Teil-)Maßnahmen ▶ Projektdokumentation ▶ Modal Split Erhebung / Rückschlüsse bzgl. inter- und multimodalem Verkehrsverhalten

## 7. ZUSAMMENFASSUNG

Die Gemeinde Wadersloh beschäftigt sich nicht nur aktuell mit den Themen Mobilität, Nachhaltigkeit und Klimaschutz, sondern schon seit mehreren Jahren. Dementsprechend wurden bereits in der Vergangenheit einige Konzepte erstellt, die das Ziel der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Wadersloh verfolgen.

Unter anderem wurde im Jahr 2022 ein integriertes Klimaschutzkonzept erstellt und die Gemeinde war Teil der Radverkehrsuntersuchung 100-Schlösser-Roure & Radregion Münsterland. Im Jahr 2018 erstellte der Kreis Warendorf ein Radverkehrskonzept sowie den Nahverkehrsplan. Aufbauend auf den bestehenden Planungen stellt das Mobilitätskonzept für die Gemeinde Wadersloh einen weiteren Schritt für die zukünftige Entwicklung der nachhaltigen Mobilität dar.

Kernbaustein des Konzeptes ist es, eine Strategie inklusive eines individuellen Maßnahmenkataloges für die zukünftige Mobilität in Wadersloh zu entwickeln. Hauptziel der Strategie ist es, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu reduzieren.

Die Bestandsanalyse, welche in verschiedene Verkehrsträger und Querschnittsthemen differenziert wurde, legt dar, dass in Wadersloh dringender Handlungsbedarf hinsichtlich der zukünftigen Mobilität besteht. Wie die Analyse zeigt, ist der MIV aktuell der dominanteste Verkehrsträger. Der Motorisierungsgrad liegt mit rund 662 Pkw je 1.000 Einwohnenden deutlich über dem Durchschnitt des Kreises (627), des Landes (579) und des Bundes (585).

Weiterhin werden die Handlungsfelder Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr sowie Fußverkehr analytisch betrachtet. Ausgehend von diesen Analysen können eine Vielzahl von Erkenntnissen und Potenzialen abgeleitet werden. Als Hauptziele lassen sich vor allem eine Reduzierung des MIV bei gleichzeitiger Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erkennen. Darüber hinaus besteht großes Potenzial bei der Verbesserung der Erreichbarkeiten mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, einem Ausbau der Barrierefreiheit, der Schaffung von Ladeinfrastruktur sowie der Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Allgemeinen. Die Erkenntnisse und Potenziale fließen anschließend in die Maßnahmenentwicklung mit ein.

Die Maßnahmenentwicklung ist Teil der formulierten Sollvision, welche folgende Prämissen für die zukünftige Mobilität in Wadersloh beinhaltet:

- ▶ ***Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Schaffung attraktiver Infrastruktur***
- ▶ ***Offenheit für alternative Mobilitätsangebote und Schaffung eines Bewusstseins für alternative Mobilitätoptionen***
- ▶ ***Unterstützung von Carsharing-Initiativen & -Ideen in der Gemeinde***
- ▶ ***Weiterentwicklung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes***

Aufbauend auf diesen Prämissen sind gemeinsam mit der lokalen Wirtschaft, den Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde, der Politik und der Verwaltung Maßnahmen entwickelt worden. Mit eingeflossen sind Ideen des Kompendiums des Netzwerkes Klimaschutz und Nachhaltigkeit sowie mobilitätsrelevante Anträge aus der Politik und Bürgerschaft. Insgesamt 25 Maßnahmen sind so partizipativ und unter Berücksichtigung der Analyseergebnisse entstanden. Diese sind inhaltlich in die vier Prämissen der Sollvision für Wadersloh eingeordnet.

Die 25 Maßnahmen sind in einem Katalog zusammengestellt und in je einem Steckbrief aufbereitet. Neben einer Beschreibung der Maßnahme beinhalten diese unter anderem eine Übersicht der erforderlichen Handlungsschritte, der Verantwortlichkeiten, der Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten, der Abschätzung der Umsetzungskosten sowie einen Umsetzungshorizont. Abschließend sind die Maßnahmen bewertet und untereinander priorisiert worden, um aufzuzeigen welche Ziele möglichst kurzfristig umgesetzt werden sollten. Die Steckbriefe sind dem Bericht als eigenständiger Maßnahmenkatalog angelegt.

Mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes ist der Prozess der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Wadersloh noch nicht abgeschlossen – im Gegenteil. In den kommenden Jahren ist es nun die Aufgabe, dass die entwickelten Maßnahmen umgesetzt werden. Gleichzeitig sollten aus der Umsetzung erster Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse für die Umsetzung weiterer / zusätzlicher Maßnahmen berücksichtigt werden. Ziel ist es, den Prozess der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Wadersloh so zu verstetigen und diesen immer wieder zu evaluieren. Aus diesem Grund ist ein Evaluationsplan Teil dieses Konzeptes. Dieser ermöglicht anhand von allgemeinen sowie individuellen Erfolgsindikatoren eine Evaluation der umgesetzten Maßnahmen.

Neben der Umsetzung einzelner Maßnahmen ist besonders die Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern in die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität sowie die Sensibilisierung für diese Thematik essenziell, um gesellschaftliche Akzeptanz für Veränderungen zu schaffen. Dabei helfen insbesondere informelle Beteiligungsformate, Mobilitätstage und weitere Aktionen zu dieser Thematik. Ein transformativer Prozess hin zu einer nachhaltigen Mobilität ist nur gemeinsam möglich. Darüber hinaus sichert transparente und fortwährende Öffentlichkeitsarbeit langfristig eine ausreichende Akzeptanz für die Mobilitätswende. Nur wenn alle Akteurinnen und Akteure an einem Strang ziehen, können die Ziele einer nachhaltigen Mobilität in Wadersloh erreicht werden.

## 8. QUELLENVERZEICHNIS

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC) (2016). Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur. Abrufbar unter: Von [https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Im-Alltag/Radverkehrsfoerderung/Download/ADFC-Leitlinien\\_Fahrradinfrastruktur.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Radverkehrsfoerderung/Download/ADFC-Leitlinien_Fahrradinfrastruktur.pdf)
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016). Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.html>
- Die Glocke (24.11.2023): Reaktivierung bis nach Warstein rechnet sich.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2001): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2001. Köln.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RaSt), Ausgabe 2006, Köln.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010. Köln.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2012): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), Ausgabe 2012. Köln.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2012): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012. Köln.
- Frehn, M. Deutz, L. & Scheer, J. (2016): Kreis Warendorf. Mobilitätsuntersuchung 2015. Dortmund/Warendorf.
- FUSS e.V. (2022): Gehweg-Breite: Nach Richtlinien 2,50 Meter. Abrufbar unter: <https://www.fuss-ev.de/planung-regeln-sicherheit/breite-2-50-meter>
- IT.NRW (2023): Kommunalprofil Wadersloh – Langfassung Abrufbar unter: <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/I05570048.pdf>
- Kreis Warendorf (2018): Radwegebedarfsplan an Kreisstraßen
- Kreis Warendorf (2018): 3. Nahverkehrsplan. Online abrufbar unter: [https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/weblication/grid5/tmpHTTP/\\_download\\_9d1ccc6a34818d37d3139b89f3ca7244/NVP\\_WAF\\_Gesamtbericht.pdf](https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/weblication/grid5/tmpHTTP/_download_9d1ccc6a34818d37d3139b89f3ca7244/NVP_WAF_Gesamtbericht.pdf)
- Rudolph, F., Koska, T. & Schneider, C. (2017): Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO2-freier Mobilität bis 2035. Wuppertal.
- Sobek, T., Grapentin, S. & Schaffer, P. (2023): Radverkehrsuntersuchung 100-Schlösser-Route & Radregion Münsterland. Ergebnisbericht 2022. Greven/Leipzig.

Steinberg, G. & Pickert, J. (2018): Klimaschutzteilkonzept Mobilität - Radverkehrskonzept. Dortmund/Warendorf.

Umweltbundesamt (UBA) (2018): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Abrufbar unter:  
[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15\\_texte\\_75-2018\\_geht-doch\\_v6.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_75-2018_geht-doch_v6.pdf)

Umweltbundesamt (UBA) (2019): Rechtliche Hemmnisse und Innovation für eine nachhaltige Mobilität. Abrufbar unter:  
[umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-20\\_texte\\_94-2019\\_rechtsinmobil\\_1-teilbericht-recht-innovation\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-20_texte_94-2019_rechtsinmobil_1-teilbericht-recht-innovation_0.pdf).

Unfallatlas (2022): Statistische Ämter des Bundes und der Länder. Abrufbar unter:  
[https://unfallatlas.statistikportal.de/\\_opendata2022.html](https://unfallatlas.statistikportal.de/_opendata2022.html)

## ANHANG

Nummer	Inhalt
Anhang 1	Plakate & Ergebnisse öff. Auftaktveranstaltung
Anhang 2	Plakate & Ergebnisse Workshop Seniorinnen & Senioren + Vereine
Anhang 3	Plakate & Ergebnisse NKN AG Mobilität

Anhang 1: Poster & Ergebnisse öff. Auftaktveranstaltung

**Mobilitätskonzept Gemeinde Wadersloh**

**Mehr zu Fuß und Rad**

Handlungsfeldspezifische Maßnahmen-Ideen (NKN)			Anträge Bürgerschaft & Politik
<b>Fahrradbeauftragter</b>	<b>Prüfung laufender Projekte unter Aspekt „mehr Fuß und Rad“</b>	<b>Freie Fahrradwerkstatt</b>	<b>Ausbau Radwege-Verbindung Diestedde–Liesborn (SPD)</b>
<b>Zwei E-Lastenfahräder im Fuhrpark der Gemeinde und für Bürger*innen</b>	<b>Besuch von Musterstädten für Fuß- und Radverkehr</b>	<b>Radstation an Bahnstation</b>	<b>Ausbau Radwege-Verbindung Diestedde–Wadersloh (SPD)</b>
<b>Teilnahme an der Kampagne Stadtradeln</b>	<b>Schaffung sicherer Radwegeverbindungen zum Bike-Park Diestedde von allen Ortstellen</b>	<b>Klimaradroute</b>	<b>Erstellung Radwegkonzept (FWG)</b>
<b>Infotag rund ums Radfahren</b>	<b>Fahrradständer</b>	<b>PR-Aktionen</b>	<b>Ausbau Radwege an der Benninghauserstr. (ZIN19)</b>
<b>Bestandsaufnahme für Fuß- und Radverkehr</b>	<b>Energiesparende Konzepte für Radwege-Beleuchtung</b>		



**Mobilitätskonzept Gemeinde Wadersloh**

**Mehr alternative Antriebe**

Handlungsfeldspezifische Maßnahmen-Ideen (NKN)			Anträge Bürgerschaft & Politik
<b>Beschaffung von E-Fahrzeugen für Fuhrpark der Verwaltung z.T. aus Fördermitteln</b>	<b>Zielsetzung X % alternative Antriebe in Wadersloh</b>	<b>Zielsetzung X % alternative Antriebe für Verwaltung / Gewerbe / Privat</b>	<b>Förderung E-Mobilität (SPD)</b>
<b>Zwei E-Lastenfahräder im Fuhrpark der Gemeinde und für Bürger*innen</b>	<b>Klimaneutraler Fuhrpark Verwaltung</b>	<b>Kraftstoff-Selbsterzeugung für alternative Antriebe</b>	
<b>Öff. E-Ladestationen in allen Ortstellen</b>	<b>Schulbusse „on demand“ und mit alternativem Antrieb</b>	<b>Kraftstoff Eigenspeicher</b>	
<b>Alternative Antriebe für Unternehmen / Einrichtungen</b>	<b>Bürgerbusse mit alternativem Antrieb</b>	<b>Zielpunktladestruktur aufbauen</b>	
<b>Alternative Antriebe für Bürger*innen</b>	<b>Wasserstofftankstelle</b>		



 **Mobilitätskonzept Gemeinde Wadersloh**

**Mehr Carsharing / Mitfahr-App**

Handlungsfeldspezifische Maßnahmen-Ideen (NKN)	Anträge Bürgerschaft & Politik	Strat. Maßnahmen-Ideen
Mitfahrer-App (Partner „Twogo“)	Parkraum Grundschule / KiTa Liesborn (Hr. Streffing)	Kommunale Mobilitätsapp / Smart Cities
In Betrieben werben für Mitfahr-App		
Infoveranstaltung Mitfahr-App		
In Nachbarkommunen werben für Mitfahr-App		
Carsharing-Angebot		
Pilotprojekt Carsharing der UEW / BWG an der Konrad-Adenauer-Str.		



 **Mobilitätskonzept Gemeinde Wadersloh**

**Mehr Bus / Bahn / ÖPNV**

Handlungsfeldspezifische Maßnahmen-Ideen (NKN)	Anträge Bürgerschaft & Politik	Strat. Maßnahmen-Ideen
Busverbindung in den Kreis Gütersloh schaffen	Zentraler Omnibusbahnhof (FWG)	Mobilitätsstation Gemeinde Wadersloh
Schulbusse „on demand“ und mit alternativem Antrieb	Verlegung Bushaltestelle Ortskern an Bahnhofstr. plus Anregungen (Eheleute Rothfeld)	Reaktivierung der WLE-Strecke mit Halt in allen Ortstellen
„On Demand“-Optionen prüfen		
Bestandsaufnahme für Bürgerbus		
Kostenlose „ÖPNV-Schnupper-Tickets“		
„On Demand“-Optionen Prüfen: Rufbusse		



Anhang 2: Poster & Ergebnisse Workshop Seniorinnen und Senioren + Vereine

## Mobilitätskonzept Gemeinde Wadersloh

### Fußverkehr / Barrierefreiheit

**Stärken / Schwächen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit in der Gemeinde Wadersloh**

- Bürgersteige sind durch Mülltonnen zugestellt  
-> fehlende Barrierefreiheit
- Schlechter Zustand der Gehwege (Oberflächenqualität)
- Teilweise schlechte Deckschichten (Schotter & grober Kies)
- Unebenheiten auf Gehwegen durch Bau / Installation Glasfaser
- Teilweise sehr schmale Gehwege / Begegnung von zwei Personen mit Rollstuhl o.ä. schwierig  
-> teilw. zusätzliche Verengung durch fehlenden Grünschnitt
- Schlechte Beleuchtung (insb. in älteren Wohngebieten)
- Hohe Geschwindigkeitsunterschiede Fuß- / Radverkehr
- Fehlende Barrierefreiheit im Park / ehem. Friedhof  
-> Fehlender Handlauf an Treppe

➔

**Handlungsansätze / Maßnahmenideen**

- Beleuchtungskonzept
- Regelmäßige Überprüfung der Beschaffenheit von Fußwegen (ggf. Begehungen o.ä.)
- Frühzeitige Berücksichtigung des Fußverkehrs in Planungsprozessen
- Hinweis: Appell bzgl. Mülltonnen auf Gehwegen
- Schaffung von Fußwegenachsen
- Anstreben einer vermehrten Trennung des motorisierten Verkehrs vom Fuß- / Radverkehr



## Mobilitätskonzept Gemeinde Wadersloh

### Radverkehr

**Stärken / Schwächen des Radverkehrs in der Gemeinde Wadersloh**

- Fehlende Trennung Fuß- / Radverkehr
- Fehlender Radweg Liesborn-Lippstadt
- Fehlende (direkte) Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen
- Beschilderung der Radwege nicht ausreichend vorhanden
- Oberflächen von Radwegen sehr unterschiedlich (Asphalt, Schotter, Sand etc.)
- Asphaltkanten im Bereich der Banketten (bspw. Diestedder Weg)
- Umlaufsperrn für Fahrräder / Lastenräder teilweise zu schmal

➔

**Handlungsansätze / Maßnahmenideen**

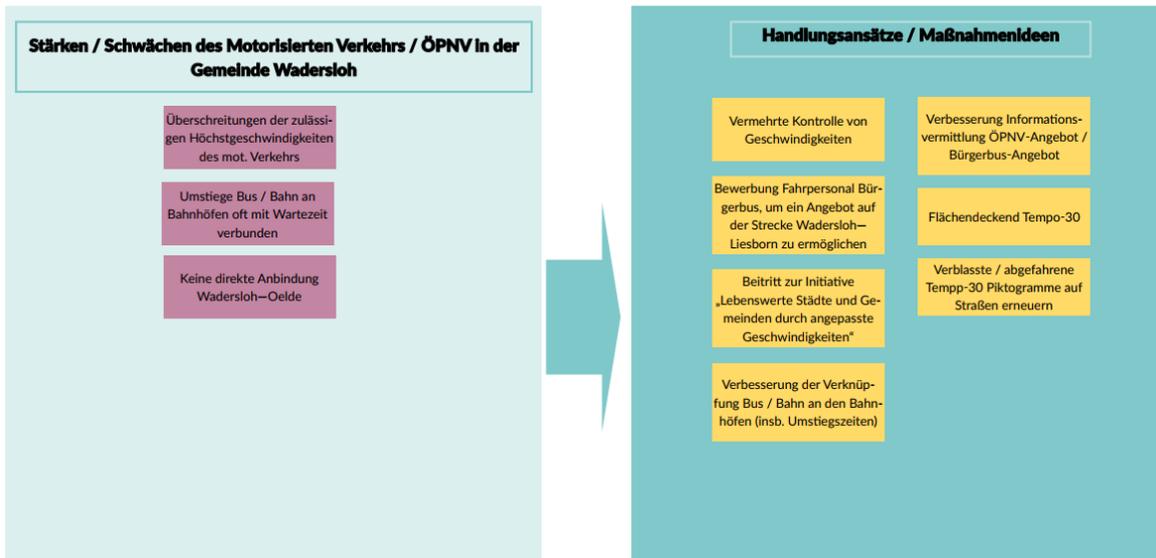
- Hindernisse erfragen und beseitigen
- Geschwindigkeitsreduktion des mot. Verkehrs auf 30 km/h zur Stärkung des Radverkehrs
- Alternative Wegführung des Radverkehrs abseits der Hauptverkehrsstraßen
- Erarbeitung von Schulwegenplänen / Schulwegeplanung
- Einfädelungshilfe / Hinweis Radwegende Liesborn-Lippstadt
- Direkte Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen
- Radweg Ortseingang Diestedde – Mühlenstr.





## Mobilitätskonzept Gemeinde Wadersloh

### Motorisierter Verkehr / ÖPNV / Alternative Antriebe



Anhang 3: Poster & Ergebnisse Workshop NKN AG Mobilität

