



MOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE WADERSLOH

MAßNAHMENKATALOG

Januar 2024

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Wadersloh ist im Rahmen der Förderlinie 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 Straße 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



INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	V
TABELLENVERZEICHNIS	V
1 EINLEITUNG	1
2 SOLL-VISION DER ZUKÜNFTIGEN MOBILITÄT	1
3 MAßNAHMENKATALOG.....	4
3.1 ERLÄUTERUNG DER MAßNAHMEN-PRIORISIERUNG.....	7
3.2 FUSS- UND RADVERKEHR.....	10
3.3 ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE	31
3.4 SHARINGANGEBOTE.....	49
3.5 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR.....	57
4 ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN	69
5 UMSETZUNGSFAHRPLAN	71
ANHANG.....	73

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Mögliche Fahrradstraßen außerorts	15
Abbildung 2: Mögliche innerörtliche Fahrradstraßen.....	18
Abbildung 3: Beschilderungs- / Markierungslösung (innerörtlicher) Fahrradstraßen.....	19
Abbildung 4: Fahrrad-Wallbox.....	27
Abbildung 5: Temporäres Stadtmobiliar	37

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht der Handlungsfelder	4
Tabelle 2: Maßnahmenübersicht und Grundlage	5
Tabelle 3: Bewertungsschemata Maßnahmen.....	7
Tabelle 4: Beispielrechnung Maßnahmenpriorisierung.....	9
Tabelle 5: Zusammenfassung der Maßnahmen-Priorisierung	69

1 EINLEITUNG

Ziel des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Wadersloh ist die Konzeption einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität im gesamten Gemeindegebiet sowie die Bereitstellung einer Strategie mit dem Inhalt, wie die partizipativ erarbeitete Soll-Vision der zukünftigen Mobilität in Wadersloh erreicht werden kann.

Die Darstellung bzw. das Aufzeigen, wie die Soll-Vision der zukünftigen Mobilität in Wadersloh erreicht werden kann, ist Inhalt des Maßnahmenkatalogs.

2 SOLL-VISION DER ZUKÜNFTIGEN MOBILITÄT

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.

3 MAßNAHMENKATALOG

Als Ergebnis des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Wadersloh sind insgesamt 25 Maßnahmen erarbeitet worden. Die Maßnahmen haben zum Ziel, die Erreichung der Soll-Vision der zukünftigen Mobilität in Wadersloh (vgl. Kap. 2) zu begünstigen. Gleichzeitig ist eine langfristige Reduktion der verkehrsinduzierten Umweltauswirkungen notwendig, um die Zielsetzungen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes zu erreichen. Neben den ökologischen Auswirkungen soll die Maßnahmenumsetzung langfristig auch eine Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Gemeinde Wadersloh bewirken.

Basierend auf den ermittelten Defiziten und den daraus abgeleiteten Handlungsmöglichkeiten wurden innerhalb der vier Handlungsfelder dieses Konzeptes Einzelmaßnahmen entwickelt. Dabei sind die Maßnahmen das Ergebnis eines umfangreichen Prozesses: Neben den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den daraus definierten Handlungsansätzen und den Erfahrungen des Projektteams beruhen die Maßnahmen insbesondere auch auf den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate.

Tabelle 1: Übersicht der Handlungsfelder

[Eigene Darstellung]

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

In Summe sind auf diese Weise 25 Maßnahmen innerhalb der obigen Handlungsfelder entwickelt worden. Eine Gesamtübersicht aller Maßnahmen sowie die Darstellung der Beteiligungsgrundlage einer jeden Maßnahme erfolgt in nachfolgender Tabelle 2. Eine priorisierte Darstellung befindet sich im Anhang.

Tabelle 2: Maßnahmenübersicht und Grundlage

[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 Fuß- & 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

In den nachfolgenden Kapiteln 3.1-3.5 werden alle Maßnahmen weiterführend beschrieben und bewertet. Jede Einzelmaßnahme wird dabei in Form eines Steckbriefes dargestellt, der einheitlich folgenden Aufbau vorweist:

MAßNAHMENTITEL		NR.
LEITZIEL	Strategische Zielsetzung der Maßnahme	
ZIELGRUPPE	Angesprochene Zielgruppe(n)	
POTENZIAL	Potenzieller direkter und indirekter Nutzen der Maßnahme	
GRUNDLAGE	Grundlage der Maßnahme (bspw. Online-Karte, Workshop etc.)	

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)

3.1 ERLÄUTERUNG DER MAßNAHMEN-PRIORISIERUNG

Weiterführend erfolgt eine Priorisierung der Einzelmaßnahmen anhand folgender Bewertungskriterien:

Tabelle 3: Bewertungsschemata Maßnahmen

[eigene Darstellung]

Bewertungsschema Kosten / Auswirkungen / Umsetzbarkeit					
	Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Bewertungsschema Umsetzungsdauer					
	Sehr kurzfristig	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Strategisch
Umsetzungsdauer					
Bewertungsschema Priorisierung					
	Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Priorisierung					

Kosten






Jeder Maßnahme wurden die zu erwartenden Kosten überschlägig zugeschrieben, welche mit der Umsetzung sowie der dauerhaften Instandhaltung und / oder dem Betrieb einhergehen. Bezüglich der finalen Priorisierung wurden die zu erwartenden Kosten anhand nachfolgender Bewertungsgrundlage differenziert:

	5 Punkte	Sehr geringe zu erwartende Kosten (< 10.000 €)
	4 Punkte	Geringe zu erwartende Kosten (10.000 - 20.000 €)
	3 Punkte	Mittlere zu erwartende Kosten (20.000 - 50.000 €)
	2 Punkte	Hohe zu erwartende Kosten (50.000 - 100.000 €)
	1 Punkt	Sehr hohe zu erwartende Kosten (> 100.000 €)

Auswirkungen auf die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität





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

Darüber hinaus sind der potenzielle Personenkreis, dem eine Maßnahme zugutekommen würde, sowie potenzielle Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelnutzung der Bevölkerung Waderslohs ebenfalls berücksichtigt worden. Insgesamt sind die Maßnahmen in dieser Vorgehensweise wie folgt bewertet worden:

	1 Punkt	Sehr geringe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
	2 Punkte	Geringe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
	3 Punkte	Mittlere Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
	4 Punkte	Hohe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
	5 Punkte	Sehr hohe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung



Umsetzbarkeit

Für die Bewertung dieses Kriteriums wurden die mit der Maßnahmenumsetzung einhergehenden Rahmenbedingungen (bspw. Grundstückserwerb, Einflussnahmemöglichkeit der Gemeinde Wadersloh, Anzahl zu beteiligender externer Akteurinnen und Akteure.) subjektiv bewertet. Je mehr begleitende Rahmenbedingungen die Umsetzung einer Maßnahme möglicherweise negativ beeinflussen, desto geringer wurde die Umsetzbarkeit bewertet. Insgesamt sind die Maßnahmen in dieser Vorgehensweise wie folgt bewertet worden:

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

Umsetzungsdauer

Weiterführend wurde jede Einzelmaßnahme dahingehend bewertet, in welchem Zeitraum voraussichtlich mit einer Umsetzung nach Umsetzungsbeginn zu rechnen ist. Dabei wurde wie folgt differenziert.

	5 Punkte	Sehr Kurzfristige Umsetzung (0 - 1 Jahr)
	4 Punkte	Kurzfristige Umsetzung (2 - 3 Jahre)
	3 Punkte	Mittelfristige Umsetzung (4 - 5 Jahre)
	2 Punkte	Langfristige Umsetzung (6 - 7 Jahre)
	1 Punkt	Strategische Umsetzung (> 7 Jahre)

Priorisierung

Um final eine Aussage darüber treffen zu können, welche Maßnahmen bevorzugt umgesetzt werden sollen, wurden diese untereinander priorisiert. Diese Priorisierung basiert auf einer Zusammenfassung der einzelnen Bewertungen und damit einhergehend einer Kosten-Nutzen Gewichtung.





Je Bewertungskriterium konnten jeweils maximal fünf Bewertungspunkte erreicht werden. Die Höchstpunktzahl wurde dabei immer für die vorteilhafteste Bewertung (geringe Kosten, hohe Auswirkungen, hohe Umsetzbarkeit, kurze Umsetzungsdauer) vergeben.

Im Rahmen der abschließenden Priorisierung wurden die Bewertungspunkte je Maßnahme addiert. Die Maßnahmen sollen langfristig einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität in Wadersloh bewirken, sodass das Bewertungskriterium Auswirkungen auf nachhaltige Mobilität 2-fach gewertet wurde. In nachfolgender Rechnung ist die Vorgehensweise beispielhaft dargestellt






Beispielrechnung:

Tabelle 4: Beispielrechnung Maßnahmenpriorisierung

[eigene Darstellung]

	4 Punkte	1x	4 Punkte
	5 Punkte	2x	10 Punkte
	2 Punkte	1x	2 Punkte
	3 Punkte	1x	3 Punkte
			19 Punkte

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

	5 – 8 Punkte	Geringer Kosten-Nutzen-Faktor → langfristige Umsetzung zu empfehlen
	9 – 12 Punkte	Eher geringer Kosten-Nutzen-Faktor → mittel- / langfristige Umsetzung empfohlen
	13 – 16 Punkte	Mittlerer Kosten-Nutzen-Faktor → mittelfristige Umsetzung zu empfehlen
	17 – 20 Punkte	Eher hoher Kosten-Nutzen-Faktor → kurz- / mittelfristige Umsetzung empfohlen
	21 – 25 Punkte	Hoher Kosten-Nutzen-Faktor → kurzfristige Umsetzung zu empfehlen

3.2 FUSS- UND RADVERKEHR

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. Das Fahrrad steht in der Verfügbarkeit an zweiter Stelle. Es gibt kaum Zugangshürden (wie z. B. einen Führerschein) oder Altersbeschränkungen, nimmt wenig Abstellfläche in Anspruch und ist bereits relativ günstig zu erwerben.

Damit es attraktiv ist, Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen, muss die Wegeinfrastruktur den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs nachkommen. Eine Förderung setzt daher vor allem an den Aspekten Wegequalität, Konfliktvermeidung, Aufenthaltsqualität und Querungsmöglichkeiten an. Dies sind zum einen organisatorische Maßnahmen wie die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes oder die Überprüfung von Benutzungspflichten und Beschilderung. Dem gegenüber stehen Vorschläge zur konkreten Umgestaltung von Straßenzügen, z. B. als Fahrradstraße. Insgesamt werden für diesen Bereich die folgenden sieben Maßnahmen vorgeschlagen:

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 Fuß- & Radweges an der Herzfelder Straße bis Knotenpunkt Herringerfeld

Erstellung eines Radverkehrskonzeptes		FR1
LEITZIEL	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Schaffung attraktiver Infrastruktur	
ZIELGRUPPE	Radfahrende	
POTENZIAL	Förderung des Radverkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Infrastruktur	
GRUNDLAGE	NKN Kompendium (M11), Antrag FWG (Radwegekonzept)	

Ausgangssituation

Das vorliegende Mobilitätskonzept kann den Radverkehr als Teilbereich vielfältiger Mobilitätsoptionen nur anteilig behandeln. Mithilfe eines Radverkehrskonzeptes kann das Potenzial, dass das Radfahren für Klimaschutz, Gesundheit und Verkehrswende bietet, umfangreicher ausgenutzt werden. Dabei werden Infrastruktur, verwaltungsinterne Abläufe und das Öffentlichkeitsbild genau analysiert und Stärken wie Defizite aufgedeckt. Daraus können dann weitere Maßnahmen und Handlungsempfehlungen zur Stärkung des Radverkehrs in der Gemeinde Wadersloh abgeleitet werden.

Wichtig hierbei ist, dass die Maßnahmen nicht zulasten der anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes wirken, sondern den Radverkehr in sich attraktivieren oder motorisierte Fahrten vermeiden. Hierzu kann und muss ggf. auch die Infrastruktur des Kfz-Verkehrs eingeschränkt werden. Dazu wird die Prognoseverkehrsbelastung der unterschiedlichen Verkehrsmittel in einem Zieljahr betrachtet und die zukünftigen Bedarfe genau miteinander abgewogen.

Maßnahme

Die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes (ggf. Radwegekonzept) ist eine umfangreiche Aufgabe, die von einem Fachbüro zu begleiten oder durchzuführen ist. Neben einer Bestandsanalyse und Bewertung des Ist-Zustandes beinhaltet solch ein Konzept die Erstellung eines Soll-Zustandes im Rahmen von Leitlinien und Zielen. Diese ergeben sich teilweise bereits aus den im vorliegenden Mobilitätskonzept erstellten Leitzielen.

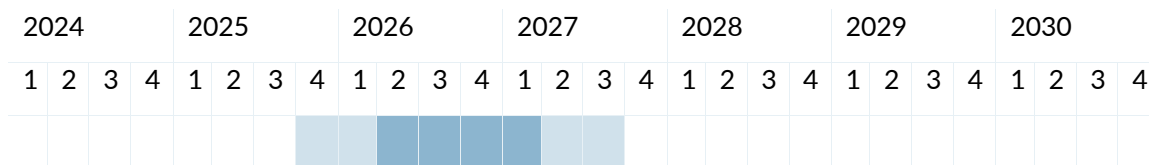
Das Konzept sollte mindestens folgende Bausteine beinhalten:

- ▶ Erhebung der vorhandenen Radwege in Baulast der Gemeinde sowie der Radwege im Gemeindegebiet in Baulast anderer Träger
- ▶ Festlegung eines Vorbehaltsnetzes Radverkehr mit Ausweisung verschiedener Hierarchiestufen (Hauptrouuten, Radvorrangrouuten, Radschnellwege) und Bindung an Qualitätsstandards hinsichtlich Infrastruktur (Wegebreiten, Markierung, Führungsformen) und Unterhaltung (bevorzugter Räumdienst, schnelle Instandsetzung)
- ▶ Identifizierung von Netzlücken und Handlungsempfehlungen zum Ausbau des Radwegenetzes
- ▶ Langfristige Planung des Ausbaus von Fahrradabstellanlagen
- ▶ Ansätze zur Förderung von Multimodalität mit dem Fahrrad (insb. Rad – Bus und Rad – Zug)
- ▶ Ansätze zur Förderung von Elektromobilität (Ladeinfrastruktur, S-Pedelec Freigaben auf Radwegen, Verleih von E-Lastenrädern, etc.)

Zusätzlich können die in diesem Konzept enthaltenen Maßnahmenbausteine im Radverkehrskonzept erneut aufgegriffen und vertieft werden.

- Handlungsschritte
- ▶ Erstellung eines Leistungsverzeichnisses
 - ▶ Beschluss zur Konzepterstellung durch den Gemeinderat
 - ▶ Ausschreibung der Konzepterstellung
 - ▶ Vergabe an ein Planungsbüro

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Fachbüro
- Kommunikation
- ▶ Der kommunikative Rahmen des Konzeptes kann sich am vorliegenden Mobilitätskonzept orientieren. Auch hier sind die üblichen Träger öffentlicher Belange, die Bevölkerung und Fahrrad-spezifische Interessensvertretungen (z. B. ADFC) zu beteiligen.
 - ▶ Beteiligungsformate sollten alle Bevölkerungsgruppen erreichen, hierbei ist insbesondere ein Fokus auf Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen zu legen. Auch die Bedürfnisse von Menschen, die spezielle Fahrräder (Dreiräder, Liegeräder, Lastenräder, ...) nutzen, sollten Berücksichtigung finden.
 - ▶ Insbesondere bei der Festlegung von Zielen und der Erstellung von Maßnahmenempfehlungen sind alle Betroffenen frühzeitig mit einzubinden, sodass eine aktive Mitgestaltung ermöglicht wird.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ FöRi-Nah

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	/ hohe zu erwartende Kosten (50.000-100.000 €)
Auswirkungen	/ mittlere zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit	/ hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer	/ kurzfristige Umsetzung (2-3 Jahre)
Priorisierung	/ mittlere Priorisierung

Schaffung einer Stelle für einen Radverkehrsbeauftragten		FR2
LEITZIEL	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Schaffung attraktiver Infrastruktur	
ZIELGRUPPE	Gesamtbevölkerung	
POTENZIAL	Mehr Planungskapazität im Radverkehr, Reduzierung von Verwaltungsaufwand durch Bündelung von Querschnittsaufgaben, Förderung des Bewusstseins für Radverkehr in der Bevölkerung	
GRUNDLAGE	NKN Kompendium (M8), Experten Workshop NKN AG Mobilität	

Ausgangssituation

Die Bedarfe des Radverkehrs gehen in einer über Jahrzehnte auf den Autoverkehr zentrierten Planung auch heute noch oft unter. Bei der Förderung des Radverkehrs sind verwaltungsseitig je nach Maßnahme viele verschiedene Ämter beteiligt. Die Koordination der vielen Fachbereiche und die Umstrukturierung von verwaltungsinternen Prozessen kann in einer Stabsstelle gebündelt werden. Radverkehrsbeauftragte kümmern sich um alle Belange des Radverkehrs und der Förderung innerhalb der Verwaltung, sind Ansprechperson für die Bevölkerung und gehen als Vorbild für einen aktiven Radverkehr in der Kommune voran.

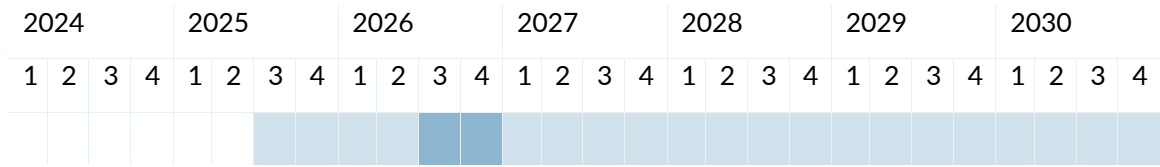
Maßnahme

Die Gemeinde Wadersloh sollte kurzfristig die Schaffung einer Teilstelle für eine Radverkehrsbeauftragte / einen Radverkehrsbeauftragten beschließen. Die Stelle ist fachlich im Bereich Geografie, Raumplanung, Ingenieurwesen anzusiedeln und von einer Person mit Erfahrung im Verkehrswesen, Fördermittelakquise und Ausschreibungen auszufüllen.

Die Stelle sollte als Stabsstelle angelegt sein, um auch innerhalb der Verwaltung die verschiedenen Themenbereiche direkt bedienen zu können und kurze Kommunikations- und Entscheidungswege zu ermöglichen.

- Handlungsschritte
- ▶ Festlegung von Kompetenzen und Arbeitspaketen
 - ▶ Beantragung von Förderungen
 - ▶ Ausschreibung

Umsetzungshorizont



Verantwortung / ▶ Gemeinde Wadersloh

Akteure

Kommunikation ▶ Mit der Schaffung, Ausschreibung und Besetzung der Stelle ist ein umfangreicher Kommunikationsprozess mit der Bevölkerung notwendig. Da die ausfüllende Person sowohl direkte Ansprechperson für Anliegen aus der Bevölkerung wird als auch unmittelbar mit ihrem Verhalten als Beispiel für eine nachhaltige Mobilität in der Gemeinde stehen sollte. Die Person sollte sich daher in einem entsprechenden Rahmen der Gemeinde vorstellen und somit namentlich und bildlich bekannt sein.

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten ▶ Eigenmittel

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG						
Kosten						/ sehr hohe zu erwartende Kosten (> 100.000 €) über die Zeit der Stellenbesetzung
Auswirkungen						/ sehr hohe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit						/ hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer						/ kurzfristige Umsetzung (2-3 Jahre)
Priorisierung						/ hohe Priorisierung

Ausweisung von Fahrradstraßen außerorts

FR3

LEITZIEL	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Schaffung attraktiver Infrastruktur
ZIELGRUPPE	Radfahrende, insb. Pendelnde
POTENZIAL	Erhöhung des Radverkehrsanteils auf Mittelstrecken, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion von Kfz-Schleichverkehren
GRUNDLAGE	Online-Beteiligungskarte (Beitrag 9), Experten Workshop NKN AG Mobilität

Ausgangssituation

Nicht nur innerhalb von Ortschaften ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel. Auch zwischen Ortsteilen und zu anderen Gemeinden sind Fahrten mit dem Rad zu fördern. Dafür kann Radfahren den auch hier eine dezidierte Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Neben straßenbegleitenden Radwegen am klassifizierten Straßennetz gehören dazu auch außerörtliche Fahrradstraßen. Dazu werden Nebenstrecken zwischen Ortsteilen als Fahrradstraße ausgewiesen und entsprechend markiert. Die Geschwindigkeitsbegrenzung liegt auch hier bei 30 km/h. Dies sorgt im Nebeneffekt dafür, dass Kfz-Verkehr, der diese Straßen als Schleichwege nutzt, zurück auf das klassifizierte Straßennetz gedrängt wird.

Außerörtliche Fahrradstraßen sollten möglichst direkte Verbindungen zwischen den Orten schaffen und so eine attraktive Wegeverbindung für Berufspendelnde und Freizeitradelnde bieten. Dafür müssen sie gegebenenfalls in ihrer Breite angepasst werden. Außerdem sollten die Belange des Landwirtschaftsverkehrs abgewogen werden. Nicht immer ist ein Bevorzugen des Fahrrades sinnvoll. Dann können stattdessen weichere Maßnahmen wie etwa das Anbringen von Fairness-Schildern (z. B. Initiative „Rücksicht macht Wege breit“) hilfreich sein.

Maßnahme

In Wadersloh bietet sich Fahrradstraßen außerorts vor allem zur Verbindung von Ortsteilen und Nachbarkommunen an. Überall dort wo eine Wegeverbindung über Wirtschaftswegen abseits des klassifizierten Straßennetzes verlaufen, bietet sich der Aufbau von Vorbehaltsrouten für den Radverkehr an.

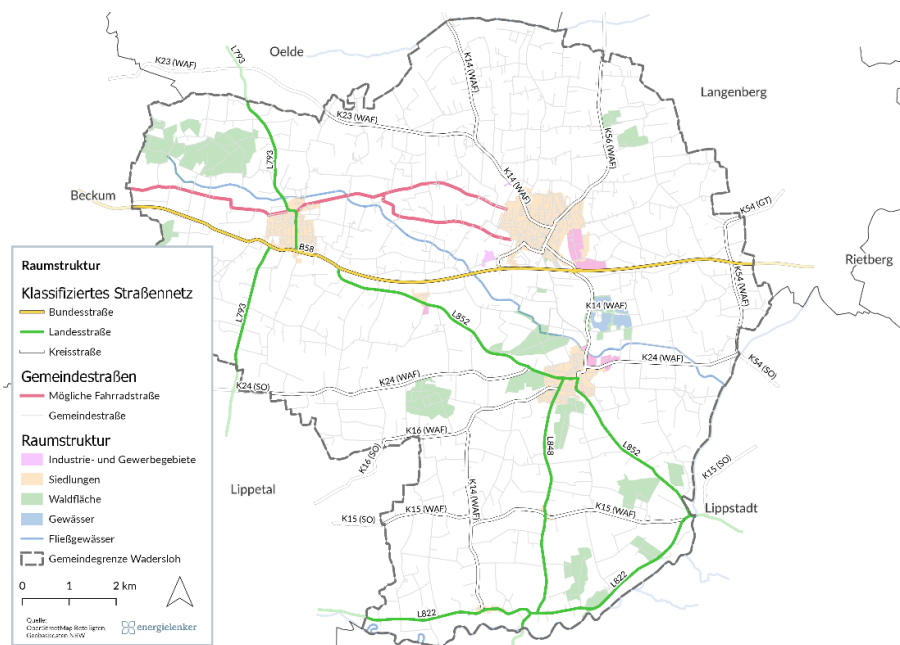
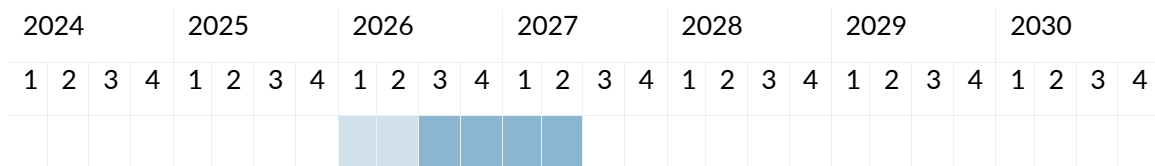


Abbildung 1: Mögliche Fahrradstraßen außerorts

[Eigene Darstellung]

- Handlungsschritte
- ▶ Trassenfindung
 - ▶ Abstimmung von notwendigen Planungsleistungen
 - ▶ Ggf. Ausschreibung und Durchführung von Planungs- und Bau-maßnahmen
 - ▶ Eröffnung und weitere kommunikative Begleitung (s. u.)
 - ▶ Evaluation der Nutzung

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure
- ▶ Straßenbaulastträger
 - ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ (insb. Landwirtschaft betreibende) Anliegende
 - ▶ Ggf. Ingenieurbüro
 - ▶ Ggf. Bauunternehmen
- Kommunikation
- ▶ Sämtliche Personen, die die Strecke regelmäßig benutzen sind mit einzubinden. Das betrifft insbesondere diejenigen Personen, die entlang der Strecke Landwirtschaft betreiben oder wohnen.
 - ▶ Das Konzept von außerörtlichen Fahrradstraßen ist für viele noch neu, daher sollte es umfangreich beworben und erklärt werden. Dies kann mithilfe von Zeitungsartikeln und Infoveranstaltungen sowie zu Beginn mit erklärenden Tafeln oder Bannern geschehen.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ FöRi-Nah

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG						
Kosten		/ hohe zu erwartende Kosten (50.000-100.000 €)				
Auswirkungen		/ mittlere zu erwartende Auswirkungen				
Umsetzbarkeit		/ geringe Umsetzbarkeit				
Umsetzungsdauer		/ kurzfristige Umsetzung (2-3 Jahre)				
Priorisierung		/ mittlere Priorisierung				

Schaffung innerörtlicher Fahrradstraßen		FR4
LEITZIEL	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Schaffung attraktiver Infrastruktur	
ZIELGRUPPE	Radfahrende	
POTENZIAL	Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit im Radverkehr; Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split	
GRUNDLAGE	Online-Beteiligungskarte (Beitrag 191), Experten Workshop NKN AG Mobilität	

Ausgangssituation

In der Gemeinde Wadersloh existieren derzeit keine Fahrradstraßen oder Fahrradzonen. Vorteil einer Fahrradstraße ist die alleinige Nutzung der Straße durch Fahrradfahrende. Durch das Vorhandensein einer Fahrradstraße wird die Sicherheit sowie die Attraktivität des Radverkehrs gestärkt. Über entsprechende Verkehrsschilder kann der motorisierte Individualverkehr zugelassen werden.

Gemäß der Straßenverkehrsordnung können Fahrradstraßen ausgewiesen werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zukünftig zu erwarten ist. Ein nachweisbar zunehmendes Fahrradaufkommen oder ein städtebauliches Verkehrskonzept sind Anhaltspunkte für eine Anordnung und Widmung einer Fahrradstraße. Entsprechend sollten Fahrradstraßen abseits der Hauptstraßen des Kfz-Verkehrs geführt werden. Gemeinsam mit weiterer Radverkehrsinfrastruktur bilden sie das Grundgerüst für ein leistungsstarkes und attraktives Radverkehrsnetz in einer Kommune.

Maßnahme

Eine geeignete Maßnahme, um innerörtliche Radwegeverbindungen schnell und effektiv zu verbessern, ist die Schaffung innerörtlicher Fahrradstraßen auf kommunalen Straßen. Dabei kommen insbesondere folgende Straßen im Ortsteil Wadersloh in Betracht (größere Abbildung s. Anhang):

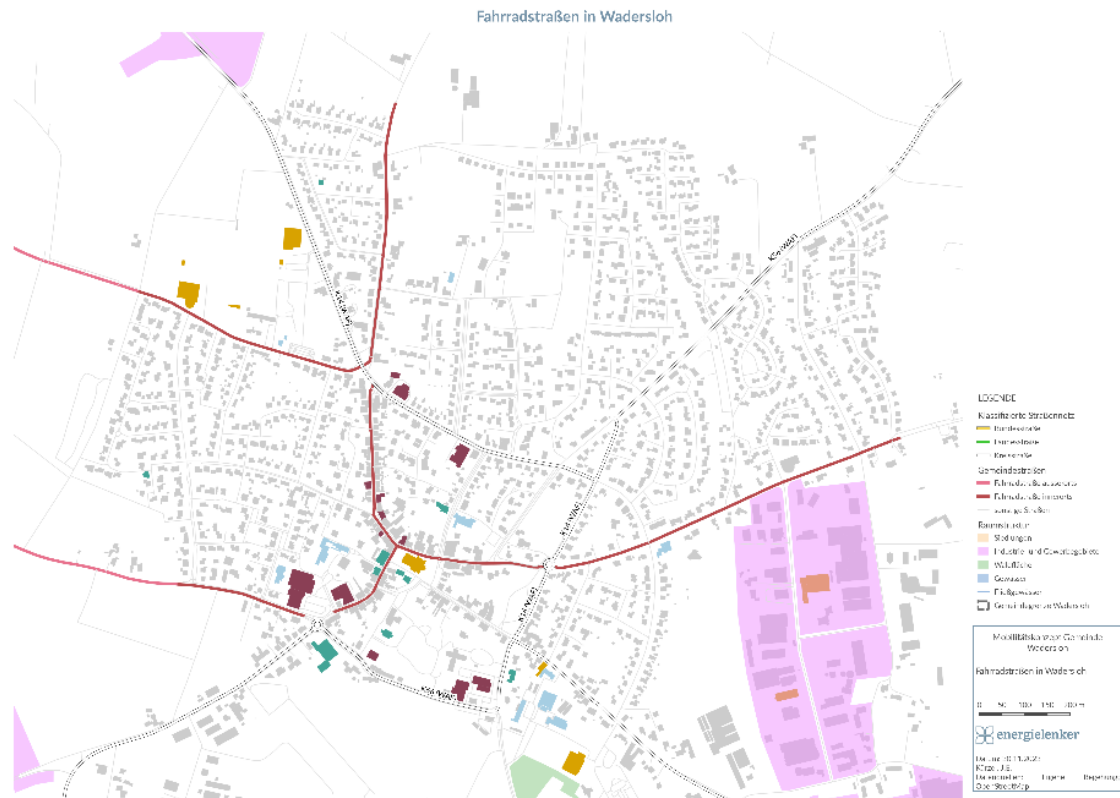


Abbildung 2: Mögliche innerörtliche Fahrradstraßen
[Eigene Darstellung]

Diese Straßen bilden im Ortsteil ein Grundgerüst an Radverkehrsinfrastruktur, dass sich in Zukunft ausbauen und erweitern lässt. Es binden alle relevanten Infrastruktureinrichtungen an, insbesondere den Ortskern und die Schulen. Weitere Straßen sowie Möglichkeiten in den weiteren Ortsteilen sind im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes (vgl. FR1) zu identifizieren und umzubauen.

Bei der Einrichtung einer Fahrradstraße ist zu beachten, dass auf dieser grundsätzlich nur Radverkehr zugelassen ist. Mit entsprechenden Zusatzkennzeichen können weitere Verkehrsteilnehmende die Straße nutzen (Anliegende frei, Pkw frei, Kfz frei; vgl. Abbildung 3) was auf Straßen mit geringer Verkehrsbelastung unproblematisch ist. Zudem gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und es gelten die gleichen Überholvorgaben, wie auf anderen Straßen (1,5 m Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmenden), sodass auf Fahrradstraßen mit einer Breite von unter 5,00 Metern das Überholen von Radfahrenden nicht gestattet ist.

Weiterhin ist zu beachten, dass Fahrradfahrenden an Kreuzungen oder Einmündungen Vorrang gegeben werden sollte. Neben den Verkehrszeichen tragen auch Markierungen auf der Fahrbahn zur Erhöhung der Sicherheit bei. Infrage kommen hier sogenannte Sicherheitstrennstreifen, welche einen Abstand zum Ruhenden Verkehr am Rand der Fahrbahn erwirken. Eine Einfärbung des Asphalttes an Knotenpunkten oder auf der gesamten Straße weist auf potenzielle Gefährdung und die Fahrradstraße allgemein hin (vgl. Abbildung 3).

Eine weitere Möglichkeit, den Radverkehr zu stärken, ist die Einrichtung von Einbahnstraßen mit Zweirichtungsfreigabe für den Radverkehr. Diese müssen entsprechend markiert werden. Durch die Freigabe verkürzen sich Wege für Radfahrende erheblich, was zu einer erhöhten Zahl an Radfahrenden führt.



Abbildung 3: Beschilderungs- / Markierungslösung (innerörtlicher) Fahrradstraßen

- Handlungsschritte
- ▶ Identifizierung möglicher Straßen
 - ▶ Überprüfung der Eignung
 - ▶ Vergabe der Planungsleistungen an ein Fachbüro

Umsetzungshorizont

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

- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Straßenbaulastträger
- Kommunikation
- ▶ Bei der Einrichtung einer Fahrradstraße ist ein intensiver Kontakt mit den Anliegern notwendig. Ihnen sollten die Vorteile einer Fahrradstraße (z. B. Verkehrsberuhigung) genauso aufgezeigt werden wie die Veränderungen (z. B. weniger Parkraum).
 - ▶ Für alle Verkehrsteilnehmenden sind im ersten Jahr nach Einrichtung großformatige Hinweise (z. B. Bauzaun) sinnvoll, um auf die neue Fahrradstraße und die dort geltenden Regeln hinzuweisen.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ FöRi-Nah

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ geringe zu erwartende Kosten (10.000-20.000 €)
Auswirkungen		/ hohe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ sehr kurzfristige Umsetzung (0-1 Jahr)
Priorisierung		/ sehr hohe Priorisierung

Prüfung straßenbegleitender Radwege an Landes- & Kreisstraßen		FR5
LEITZIEL	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Schaffung attraktiver Infrastruktur	
ZIELGRUPPE	Radfahrende	
POTENZIAL	Erhöhung der Radverkehrssicherheit; Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split	
GRUNDLAGE	Experten Workshop NKN AG Mobilität, Online Beteiligungskarte (Beiträge 26, 86, 383 und weitere) Anträge Bürgerschaft & Politik (diverse)	

Ausgangssituation

In der Gemeinde Wadersloh existieren aktuell an einigen Landes- und Kreisstraßen straßenbegleitende Radwege. So sind beispielsweise die Ortsteile Wadersloh und Liesborn untereinander über einen straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg an der Liesborner Straße per Fahrrad erreichbar. Außerdem existieren an einigen Ortseingängen der drei Ortsteile straßenbegleitende Radwege, welche jedoch teilweise auf der Straße münden.

Auf Grund von hohen Geschwindigkeiten außerorts erhöht sich das Gefahrenpotenzial für Fahrrad-fahrende, die auf der Straße fahren müssen. Besonders in den Abend- und Nachtstunden werden Fahrrad-fahrende auf nicht beleuchteten (Land-)Straßen schlecht erkannt. An Straßen mit einer höheren Bedeutung für den Radverkehr sollte über die Einrichtung eines straßenbegleitenden Radweges nachgedacht werden.

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). Wie in der Bestandsanalyse des Mobilitätskonzeptes bereits erläutert, ergeben sich für die Gemeinde Wadersloh in den meisten Fällen die Mindestanforderung eines straßenbegleitenden Radweges. Die Grenzwerte, ab wann ein Fahrradweg nicht mehr auf der Straße geführt werden sollte, sind an Geschwindigkeit sowie Fahrzeugbelastung gekoppelt. Wenn bei 100 km/h über 2.500 Kfz/24h oder bei 70 km/h über 4.000 Kfz/24h gemessen werden, ist ein straßenbegleitender Radweg sinnvoll. Darüber hinaus ist bei besonderer Netzbedeutung (Schülerverkehr/Freizeitverkehr) immer ein straßenbegleitender Radweg einzurichten.

In Wadersloh liegen einige Straßen außerhalb geschlossener Ortschaft über diesen Grenzwerten, sodass im Falle einer Einrichtung eines Radweges dieser nur straßenbegleitend zu gestalten wären.

Maßnahme

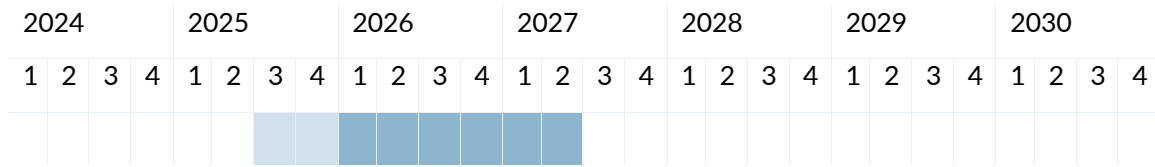
Ziel der Maßnahme ist eine gute und direkte Erreichbarkeit aller Ortsteile untereinander mit dem Fahrrad. Für die Gemeinde Wadersloh kommen für einen Ausbau von straßenbegleitenden Fahrradwegen insbesondere folgende Landesstraßen in Betracht:

- ▶ L793 Soester Straße
- ▶ L852 Geiststraße
- ▶ L848 Benninghauserstraße

Bei einem Bau von straßenbegleitenden Fahrradwegen wird die intra- sowie interkommunale Erreichbarkeit der Ortsteile mit dem Fahrrad verbessert. Auf der L852 zwischen Liesborn und Diestedde existieren teilweise schon gemeinsame Geh- und Radwege. Hieran kann angeknüpft werden. Sowohl auf der Soester Straße sowie auf der Benninghauserstraße existieren bisher noch keine Radwege.

- Handlungsschritte
- ▶ Kontaktierung Baulastträger
 - ▶ Prüfung der Notwendigkeit straßenbegleitender Radwege
 - ▶ Identifizierung von möglichen Routenführungen

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure
- ▶ Straßenbaulastträger (Straßen.NRW, Kreis Warendorf)
 - ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Anliegende (insb. mit Grundeigentum)
- Kommunikation
- ▶ Von Beginn an sind alle Betroffenen und Tragende öffentlicher Belange einzubinden. Dies garantiert eine zeitnahe und kostensparende Umsetzung.
 - ▶ Insbesondere mit Anliegenden und im Falle von ggf. notwendigen Grundstücksankäufen ist eine frühzeitige Kommunikation sinnvoll.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ FöRi-Nah

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ sehr geringe zu erwartende Kosten (< 10.000 €)
Auswirkungen		/ geringe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ sehr hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ kurzfristige Umsetzung (2-3 Jahre)
Priorisierung		/ hohe Priorisierung

Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht, korrekter Beschilderung und Führungsform		FR6
LEITZIEL	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Schaffung attraktiver Infrastruktur	
ZIELGRUPPE	Radfahrende	
POTENZIAL	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Steigerung des Radverkehrsanteils	
GRUNDLAGE	Experten Workshop NKN AG Mobilität, Online Beteiligungskarte (Beiträge 16, 340, 342, 344 und weitere)	

Ausgangssituation

Damit möglichst viele Personen Fahrrad fahren, ist eine selbsterklärende, sichere und gut ausgebaute Infrastruktur notwendig. Dies bedeutet, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv in dem für sie vorgesehenen Verkehrsraum bewegen können und sowohl das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender leicht einschätzen als auch ihre eigene Routenwahl leicht deutlich machen können. Neben dem der visuellen Reduktion (z. B. Abbau unnötiger Schilder, flächige Einfärbung von Infrastruktur, etc.) sind insbesondere die passenden Führungsformen für den Radverkehr erfolgentscheidend. Radfahrende sollten sich auf ihren Wegen subjektiv sicher fühlen, um gerne Rad zu fahren. Passende Führungsformen sind hier Radwege auf der Nebenanlage, Radfahrstreifen neben der Kfz-Fahrbahn oder die Führung im Mischverkehr, idealerweise als Fahrradstraße. Schutzstreifen, gemeinsame Geh- & Radwege oder für den Radverkehr freigegebene Gehwege sind als primäre Führungsformen zu vermeiden, können bei Erfüllung der Anforderungen an Breite und Qualität jedoch als (nicht benutzungspflichtige) zusätzliche Führungsform angeboten werden (z. B. zusätzlicher Schutzstreifen zum direkten Linksabbiegen).

Neben der generellen linienhaften Ausgestaltung (durchgängige Breite, Qualität, Markierung, etc.) sind insbesondere auch die Wechsel zwischen unterschiedlichen Führungsformen (z. B. die Führung vom Radweg auf die Straße) wichtig. Hier sind Radfahrende besonders zu schützen.

Maßnahme

Sämtliche Wege auf dem Gemeindegebiet sind mithilfe der Kfz-Belastung hinsichtlich ihrer Führungsform zu untersuchen (Berechnung gemäß ERA 2010). Entspricht eine Strecke nicht der geforderten Gestaltung, ist diese entsprechend anzupassen. Dies kann je nach Führungsform baulich oder durch Markierungen geschehen. Bei Änderung oder Neuanlage von Radwegen und Schutzstreifen ist auf eine ausreichende Breite (mindestens ERA-Regelmaß, bei hoher Frequenz z. B. durch Schulverkehr deutlich mehr) zu achten.

Im Rahmen der Bestandsanalyse sind besonders folgende Straßen aufgefallen:

- ▶ Lippstädter Str. / Baggerie
- ▶ Einfädelungshilfe Liesborner Str.
- ▶ Diestedder Str.

Im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Verkehrsschau ist außerdem ein besonderes Augenmerk auf die korrekte Beschilderung zu legen. Diese sollte jederzeit gut und frühzeitig erkennbar und leicht verständlich sein. Um Radfahrenden eine intuitive Nutzung ihrer Infrastruktur zu ermöglichen.

- Handlungsschritte
- ▶ Überprüfung von Führungsformen
 - ▶ Überprüfung der Notwendigkeit einer Benutzungspflicht
 - ▶ Überprüfung sonstiger Beschilderungen
 - ▶ Anpassung und ggf. Neugestaltung von Radwegen

Umsetzungshorizont

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

- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Straßenbaulastträger
 - ▶ Kreispolizeibehörde
 - ▶ Inklusionsbeauftragter
- Kommunikation
- ▶ Bei der Änderung von Führungsformen und sonstigen Wegeverläufen ist eine Information für die Nutzenden notwendig. Dies kann in Form von zusätzlichen temporären Schildern und Bannern oder mithilfe von farbigen Markierungen und Hilfslinien geschehen.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Ggf. FöRi-Nah

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	/ sehr geringe zu erwartende Kosten (< 10.000 €)
Auswirkungen	/ mittlere zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit	/ sehr hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer	/ sehr kurzfristige Umsetzung (0-1 Jahr)
Priorisierung	/ sehr hohe Priorisierung

Barrierefreie Gestaltung von Querungshilfen/Knotenpunkten		FR7
LEITZIEL	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Schaffung attraktiver Infrastruktur	
ZIELGRUPPE	Mobilitätseingeschränkte Personen	
POTENZIAL	Ermöglichung der Teilhabe am Verkehr, Erhöhung der Verkehrssicherheit	
GRUNDLAGE	Experten Workshop Senioren + Vereine, Empfehlung energielenker	

Ausgangssituation

Die Erfordernisse der Barrierefreiheit sind bislang in allen drei Ortsteilen Waderslohs weitestgehend unberücksichtigt. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, fehlt es an vielen Stellen des Gemeindegebietes an barrierefreien Querungsmöglichkeiten oder taktilen und visuellen Elementen.

Zwar existieren beispielsweise in Diestedde niveauarne Übergänge an der Lichtsignalanlage im nördlichen Bereich der Langen Straße sowie der Mittelinsel des Dorfplatzes, weitere Elemente wie taktile und visuelle Bodenindikatoren sind jedoch nicht vorhanden. Darüber hinaus sind im gesamten weiteren Ortsteil keine Elemente einer barrierefreien Wegeggestaltung vorzufinden. Auch in Liesborn besteht – insbesondere an den Querungsstellen – Verbesserungspotenzial hinsichtlich der barrierearmen Gestaltung von Wegen sowie der Einrichtung von visuellen und taktilen Elementen. Auch im Ortsteil Wadersloh existieren einige Schwachstellen hinsichtlich der Barrierefreiheit. Das zeigte auch die Online-Beteiligungskarte, in der Bürgerinnen und Bürger von fehlenden oder zu schmalen Gehwegen berichten. Teilweise sind Querungsstellen sowie Kreuzungsbereiche in Wadersloh bereits vollständig barrierefrei gestaltet, während der Großteil dieser lediglich barrierearm gestaltet ist.

Maßnahme

Um die Barrierefreiheit in Wadersloh zu stärken und allen Menschen eine adäquate Möglichkeit zur Fortbewegung zu gewährleisten, ist das Ziel dieser Maßnahme die barrierefreie Gestaltung von Querungshilfen sowie Knotenpunkten. Gerade hier besteht Handlungsbedarf, da der Gehweg verlassen werden muss und sich das Bodenniveau ändert.

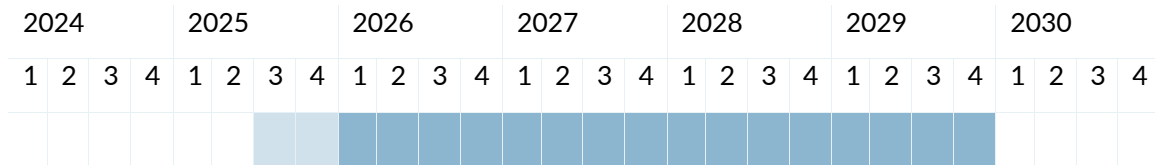
Ziel ist es, die Barrierefreiheit nach dem Zwei-Sinne-Prinzip sowie dem Fuß-Rad-Prinzip zu gestalten. Ersteres verfolgt den Ansatz, mindestens zwei der drei Sinne "Hören, Sehen und Tasten" anzusprechen, sodass der Großteil der Bevölkerung die baulichen Anlagen nutzen kann. Zweiteres zielt darauf ab, dass alle fußläufig erreichbaren, öffentlichen Ziele auch rollend – bspw. mit Rollstuhl – erreichbar sind.

Konkret sollten an Übergängen Rampenanlagen oder Abflachungen als Querungshilfe errichtet werden. An Lichtsignalanlagen hilft die Installation von akustischen Signalen sowie visuelle und taktile Elemente zur Orientierung von Menschen mit Sichteinschränkungen. Grundsätzlich ist auf eine kontrastreiche Gestaltung des Oberflächenbelages zu achten.

Neben der Errichtung von Querungshilfen ist außerdem darauf zu achten, die barrierefreie Gestaltung nicht vor und nach der Querung zu beenden. Vielmehr sollte das Ziel immer die vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sein. So ist neben den oben genannten Möglichkeiten eine adäquate Oberflächengestaltung sowie ausreichend breite Gehwege, die nicht zugeparkt sind, Teil einer vollständigen Barrierefreiheit.

- Handlungsschritte
- ▶ Identifizierung von Barrieren
 - ▶ Überprüfung von Anpassungsmöglichkeiten
 - ▶ Planung und Änderung der Situationen

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Straßenbaulastträger
- Kommunikation
- ▶ Einschränkungen der Begehbarkeit von Straßen gerade in Wohngebieten sollte der Bevölkerung frühzeitig mitgeteilt werden.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Fonds für Barrierefreiheit
 - ▶ FöRi-Nah

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ sehr hohe zu erwartende Kosten (> 100.000 €)
Auswirkungen		/ sehr hohe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ mittlere Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ mittelfristige Umsetzung (4-5 Jahre)
Priorisierung		/ hohe Priorisierung

Fahrrad-Wallboxen im öffentlichen Raum		FR8
LEITZIEL	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Schaffung attraktiver Infrastruktur	
ZIELGRUPPE	Radfahrende	
POTENZIAL	Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur; Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split	
GRUNDLAGE	NKN Kompendium (M12, M33), Online Beteiligungskarte (Beitrag 96), Empfehlung energielenker	

Ausgangssituation

Der Radverkehr nimmt eine immer größer werdende Stellung im Gesamtverkehr der Gemeinde Wadersloh ein. Gleichzeitig steigt die Zahl der Pedelecs kontinuierlich an. Entsprechend ist es notwendig, eine adäquate Infrastruktur für elektrisch betriebene Fahrräder anzubieten. Dazu zählt neben adäquaten Abstellanlagen und breiteren Radwegen die Möglichkeit, Pedelecs und E-Bikes an Fahrradladestationen, auch Fahrrad-Wallboxen genannt, aufzuladen. Dadurch werden sowohl der Alltagsradverkehr als auch der touristische Radverkehr gefördert. Ein breites Angebot an Fahrrad-Wallboxen wirkt sich positiv auf das Image der Gemeinde Wadersloh aus. Die Gemeinde Wadersloh wird ihrer Vorbildfunktion in Hinblick auf die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gerecht. Vorteilhaft ist, dass sich die Einrichtung der Wallboxen auf Grund der geringen Ladeleistung weniger kompliziert gestaltet als jene für Elektroautos.

In der Gemeinde besteht bereits heute die Möglichkeit, ein Pedelec aufzuladen. Um sowohl den Alltagsradverkehr als auch den touristischen Radverkehr weiter zu fördern, sollte das Ladeangebot erweitert werden.

Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es daher, den Ausbau von Fahrrad-Wallboxen im öffentlichen Raum voranzubringen. Dazu ist grundsätzlich eine flächendeckende Verteilung der Wallboxen anzustreben, sodass alle Ortsteile profitieren. Der Fokus der potenziellen Standorte sollte zum einen auf öffentlichen Gebäuden wie dem Rathaus liegen, zum anderen sollten zentrale Verkehrspunkte oder Versorgungsschwerpunkte berücksichtigt werden. Zudem bietet es sich an, eine Integration von Fahrrad-Wallboxen in die bestehenden Solar-Carports vorzunehmen.

Bei der Errichtung von Fahrrad-Wallboxen besteht die Notwendigkeit von Fahrradabstellanlagen. Diese sind in Form von Anlehnbügel einzurichten (vgl. Abbildung 4). Des Weiteren sollten die Wallboxen gleichzeitig ein Ladekabel mit verschiedenen Anschlüssen zur Verfügung stellen, um einen komfortablen Ladevorgang zu ermöglichen. Auf Grund der geringen Größe der Wallboxen ist darauf zu achten, diese im öffentlichen Raum sichtbar zu machen und gezielt für diese zu werben. Weiterhin können Standorte von Wallboxen auch mit dem Verleih von E-Lastenrädern kombiniert werden



Abbildung 4: Fahrrad-Wallbox
[eigene Aufnahme]

- Handlungsschritte
- ▶ Identifizierung potenzieller Standorte
 - ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung
 - ▶ Sukzessiver Ausbau der Ladeinfrastruktur
 - ▶ Evaluation und ggf. weiterer Ausbau

Umsetzungshorizont

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

- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Straßenbaulastträger
 - ▶ Wadersloh Energie GmbH
- Kommunikation
- ▶ Es bietet sich an, eine Tafel neben der Box anzubringen, die sowohl die Nutzung erläutert als auch die meist eher kleinen Boxen optisch hervorhebt.
 - ▶ Die erste Wallbox kann feierlich eingeweiht werden, um Aufmerksamkeit zu generieren.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
 - ▶ FöRi-Nah

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	/ mittlere zu erwartende Kosten (20.000-50.000 €)
Auswirkungen	/ sehr geringe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit	/ sehr hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer	/ kurzfristige Umsetzung (2-3 Jahre)
Priorisierung	/ mittlere Priorisierung

Schaffung eines Fuß- & Radweges an der Herzfelder Straße bis zum KP Herringerfeld		FR9
LEITZIEL	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Schaffung attraktiver Infrastruktur	
ZIELGRUPPE	Fuß- und Radverkehr, Anwohnende	
POTENZIAL	Weniger Bring-/Hol-Fahrten, Erhöhung der Verkehrssicherheit	
GRUNDLAGE	Online-Beteiligungskarte (Beiträge 26, 242)	

Ausgangssituation

Die Straße Herringerfeld stellt eine Sammelstraße für den Radverkehr von den umliegenden Höfen und Kleinsiedlungen dar. Während hier wenig Verkehr herrscht, müssen Gehende und Radfahrende im Norden über die Herzfelder Straße den Ortskern von Liesborn erreichen. Hierzu müssen sie sich im Mischverkehr einordnen, ein Fuß- & Radweg ist an der Kreisstraße nicht vorhanden. Ein Gehweg beginnt erst im Ort an der Straße Am Hesekamp.

Da sich dieser Abschnitt zum Teil außerorts befindet, ist hier eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h erlaubt. Somit bietet die Straße – insbesondere für Schulkinder – keine ausreichende Sicherheit für den Radverkehr. Auch auf der Alternativroute über die L 848 Benninghauser Straße ist keine getrennte Fuß- und Radverkehrsanlage vorhanden.

Maßnahme

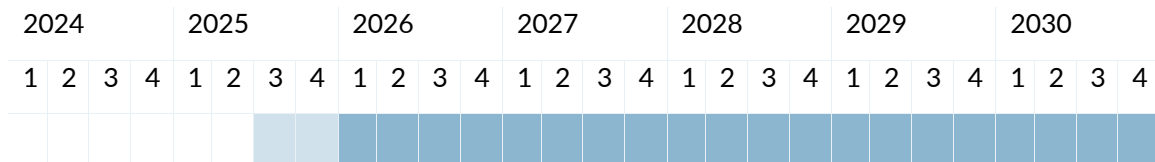
Um den Radverkehr gerade auch außerhalb der geschlossenen Ortschaft zu fördern, sollten straßenbegleitende Radwege angelegt (siehe FR5) und auf alternativen Routen gegebenenfalls Fahrradstraßen (siehe FR3) angelegt werden. Der Abschnitt an der Herzfelder Straße stellt dabei einen besonderen Fall dar. Hier werden nicht etwa zwei Ortsteile miteinander verbunden, sondern explizit eine Wegeverbindung aus dem außerörtlichen Siedlungsbereich in Richtung Ortskern geschaffen.

Da die Herzfelder Straße mit einem Querschnitt von nur 6,00 m teilweise alleeartig ausgestaltet ist und beidseitig Entwässerungsgräben geführt werden sowie Grundstücke anliegen, werden für das Vorhaben intensive Überlegungen zur Trassenfindung notwendig sein. Auch Flächenankauf durch die Gemeinde ist für das Vorhaben unvermeidbar.

In einem zweiten Planungsschritt kann eine Fortführung des Radweges bis Lippetal-Herzfeld als interkommunale Verbindung gemeinsam mit der Gemeinde Lippetal sinnvoll sein.

- Handlungsschritte
- ▶ Erstellung von Trassenoptionen und Szenarien
 - ▶ Vergabe von Entwurfsleistungen an ein Fachbüro
 - ▶ Abwägungsprozess verschiedener Trassierungsmöglichkeiten
 - ▶ Vergabe der finalen Planungsleistung an ein Fachbüro
 - ▶ Vergabe der Baudurchführung an ein Bauunternehmen
 - ▶ Eröffnung z. B. im Rahmen eines Nachbarschaftsfestes

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure
- ▶ Straßenbaulastträger
 - ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Untere Wasserbehörde
 - ▶ Anwohnende
- Kommunikation
- ▶ Da zur Umsetzung der Maßnahme ein hoher Flächenankauf notwendig ist, sind die Betroffenen frühzeitig zu beteiligen und intensiv in den unterschiedlichen Projektphasen einzubinden.
 - ▶ Eine gemeinschaftliche Eröffnung z. B. im Rahmen eines Nachbarschaftsfestes kann den gemeinschaftlichen Erfolg verdeutlichen.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ FöRi-Nah

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ sehr hohe zu erwartende Kosten (> 100.000 €)
Auswirkungen		/ sehr hohe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ sehr geringe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ strategische Umsetzung (> 7 Jahre)
Priorisierung		/ mittlere Priorisierung

3.3 ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE

Der Motorisierte Individualverkehr ist für einen Großteil der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Mit dem Ziel, dieses zu ändern, gilt es motorisiertes Verkehrsaufkommen sowohl zu vermeiden als auch unvermeidbares Verkehrsaufkommen durch Verbesserungen möglichst nachhaltig zu gestalten.

Verbesserungsstrategien setzen vor allem darauf, einen effizienteren MIV mit geringeren Umweltauswirkungen zu fördern. Vor allem der Förderung alternativer Antriebsformen sowie der Bereitstellung entsprechender Infrastrukturen wird dabei eine besondere Bedeutung zuteil. Weiterhin stehen bereits heute vielfältige Möglichkeiten zur Verfügung, um Wege mit alternativen Mobilitätsangeboten zurückzulegen. Insgesamt werden für diesen Bereich die folgenden neun Maßnahmen vorgeschlagen:

Nr.	Maßnahmentitel
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

Vollständige Dekarbonisierung des Gemeindefuhrparks durch Umstellung auf E-Mobilität und Wasserstoff		AM1
---	--	------------

LEITZIEL	Unterstützung von Carsharing-Initiativen & -Ideen in der Gemeinde
ZIELGRUPPE	Verwaltung und Eigenbetriebe
POTENZIAL	Verringerung des Treibhausgasausstoßes
GRUNDLAGE	NKN Kompendium (M21, M27)

Ausgangssituation

Die Elektrifizierung von Pkw in Deutschland nimmt immer weiter zu und auch andere nicht-fossile Antriebsformen werden immer weiter erforscht. Eine weitreichende Dekarbonisierung des Verkehrssektors ist eine der Schlüsselkomponenten für erfolgreichen Klimaschutz. Einen nicht unerheblichen Anteil haben dabei kommunale Fahrleistungen. Dazu zählen Fahrten durch den Bauhof genauso wie Dienstfahrten der Verwaltungsangestellten oder des Ordnungsamtes.

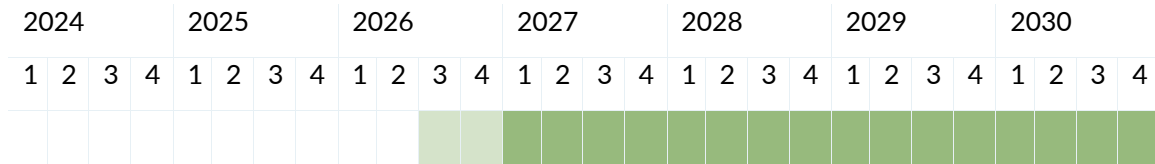
Maßnahme

Bei solch tiefgreifenden Systemveränderungen kann eine Kommune unterstützen, indem sie mit gutem Beispiel voran geht und Lösungswege für lokale Unternehmen und Privathaushalte aufzeigt. Neben entsprechenden Beratungsangeboten sollte daher eine vollständige bilanzielle Dekarbonisierung der kommunalen Verkehrsleistungen und eine Umstellung des Fuhrparks auf Elektro- oder Wasserstoff-Fahrzeuge erfolgen. Hierbei ist besonderes Augenmerk auf die Anforderungen von Spezialfahrzeugen (z. B. des Bauhofs, des Zentralklärwerks oder der Feuerwehr) zu legen.

Dabei erfolgt eine Umsetzung der Umstellung zwangsläufig nicht in einem Zuge, sondern im Rahmen von (unter Umständen vorgezogenen) Erneuerungs- und Ersatzbeschaffungen. Gegebenenfalls sind hierzu auch Absprachen mit dem Kreis und anderen Dienstleistungsbetrieben sinnvoll, die ebenfalls Fahrleistungen auf dem Gemeindegebiet durchführen oder beauftragen.

- Handlungsschritte
- ▶ Informationsbeschaffung von Möglichkeiten für Spezialfahrzeuge
 - ▶ Schaffung von Rahmenbedingungen wie Ladeinfrastruktur und Tankmöglichkeiten an Verwaltungsgebäuden
 - ▶ Ausschreibung von Lieferleistungen in Paketen

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Kreisverwaltung
 - ▶ Externe Dienstleistungsunternehmen
 - ▶ Anlagenbetreiber (Ladesäulen & Wasserstofftankstellen)
- Kommunikation
- ▶ Der langfristige Prozess kann bei bestimmten Meilensteinen medial begleitet werden. Zusätzlich ist eine dauerhafte Kommunikation in Form von Beklebung auf den angeschafften Fahrzeugen anzustreben. Sinnvoll sind begleitende Hinweise, dass auch andere Personen/Unternehmen auf alternative Antriebe umstellen können und wie die Gemeinde hierbei unterstützen kann.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ FöRi-MM
 - ▶ Technologieprogramm IKT für Elektromobilität
 - ▶ Umweltbonus

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ sehr hohe zu erwartende Kosten (> 100.000 €)
Auswirkungen		/ mittlere zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ mittlere Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ strategische Umsetzung (> 7 Jahre)
Priorisierung		/ geringe Priorisierung

Mobilitätstag zu Chancen & Möglichkeiten von E-Mobilität		AM2
LEITZIEL	Offenheit für alternative Mobilitätsangebote und Schaffung eines Bewusstseins für alternative Mobilitätoptionen	
ZIELGRUPPE	Gesamtbevölkerung	
POTENZIAL	Erhöhung des Bewusstseins für nachhaltige Mobilität, Verbreitung alternativer Mobilitätsoptionen, Vorstellung und Bewerbung lokaler Initiativen und Unternehmen aus dem Verkehrssektor	
GRUNDLAGE	NKN Kompendium (A3, A20)	

Ausgangssituation

Um Veränderungen im Bereich der Mobilität der Bevölkerung näher zu bringen, können sogenannte Mobilitätstage veranstaltet werden. Sie dienen nicht nur der Bildung und Information über aktuelle Themen im Bereich Mobilität, sondern können den Kontakt zur Bevölkerung stärken und erhöhen die Chance auf Akzeptanz. Der Mobilitätstag kann nach seiner Etablierung bspw. einmal pro Jahr stattfinden und so zu einem regelmäßigen Event für die Bevölkerung der Gemeinde Wadersloh werden.

Bei einem Mobilitätstag können Informationsstände aufgebaut und Stadtmobiliar gesetzt werden. Die Polizei und weitere mobilitätsrelevante Akteure wie Vereine oder Mobilitätsdienstleister können vor Ort Werbung und Informationen anbieten. Außerdem können diese Tage genutzt werden, um Verkehrsversuche durchzuführen und so über Veränderungsmöglichkeiten im Straßenverkehr zu informieren.

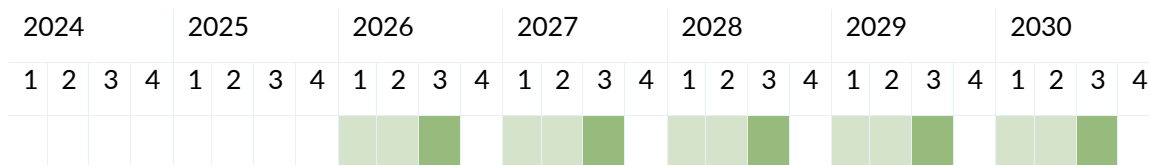
Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, einen Mobilitätstag zum Thema E-Mobilität zu veranstalten. Dieser soll den Bürgerinnen und Bürgern die Chancen und Möglichkeiten von E-Mobilität näherbringen. Bei einem Mobilitätstag in Wadersloh bietet sich die oben genannten Möglichkeiten zur Veranstaltung an. Um die Elektromobilität näher zu bringen, könnte außerdem ein Pedelec-Verleih angeboten werden. Dieser sollte von der Polizei begleitet werden, welche Fahrtrainings anbieten oder auf neue Sicherheitsaspekte mit Pedelecs und E-Bikes hinweisen kann.

Es ist möglich, den Mobilitätstag an die europäische Mobilitätswoche anzuschließen. Diese findet jährlich im September statt und bietet Kommunen mit einer Teilnahme die Möglichkeit, ihren Bürgerinnen und Bürgern alles rund um das Thema nachhaltige Mobilität näher zu bringen. Durch eine Teilnahme wird mehr Aufmerksamkeit generiert und der Tag wird in einen größeren Kontext eingebunden.

- Handlungsschritte
- ▶ Planung eines Mobilitätstages
 - ▶ Durchführung
 - ▶ Nachbereitung & Evaluation
 - ▶ ggf. jährliche Umsetzung

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Straßenbaulastträger
 - ▶ Bürgerinnen und Bürger
 - ▶ Mobilitätsrelevante Vereine, Mobilitätsdienstleister
- Kommunikation
- ▶ Der Mobilitätstag ist medial vorzubereiten. Ziel ist es, möglichst viele Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde sowie der Nachbarkommunen zu erreichen. Die Informationen können über die gängigen Kanäle verbreitet werden.
 - ▶ Zur Vorbereitung sind alle mobilitätsrelevanten Akteure zu kontaktieren und für das Projekt zu gewinnen.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Eigenmittel
 - ▶ Lokale Partnerunternehmen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ geringe zu erwartende Kosten (10.000-20.000 €)
Auswirkungen		/ geringe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ sehr hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ sehr kurzfristige Umsetzung (0-1 Jahr)
Priorisierung		/ hohe Priorisierung

Verkehrsversuche		AM3
LEITZIEL	Offenheit für alternative Mobilitätsangebote und Schaffung eines Bewusstseins für alternative Mobilitätoptionen	
ZIELGRUPPE	Gesamtbevölkerung	
POTENZIAL	Potenzieller direkter und indirekter Nutzen der Maßnahme	
GRUNDLAGE	Empfehlung energielenker	

Ausgangssituation

Bei der Veränderung der Infrastruktur ist der potenzielle Nutzen oft nur schwer abschätzbar. Auch stellt die Veränderung die Betroffenen oft vor die Herausforderung, den Alltag auf die neue Situation anzupassen. Hier können Verkehrsversuche helfen.

Die Integration von Bürgerinnen und Bürgern durch Verkehrsversuche ist neben baulichen oder strukturellen Maßnahmen eine weitere Möglichkeit, um die Mobilität in der Gemeinde zukünftig nachhaltiger zu gestalten. Verkehrsversuche sind temporäre Infrastrukturmaßnahmen oder Modellprojekte im Straßenverkehr. Sie haben das Ziel, das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nachhaltig zu verbessern. Erst durch das Erleben von neuen Situationen entsteht Verständnis über die zusätzlichen Fortbewegungsmöglichkeiten im Straßenraum.

Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, das Instrument der Verkehrsversuche in die Verkehrsplanung der Gemeinde zu integrieren. Mögliche Projekte sind bspw. temporäre Veränderungen im Straßenraum bzw. temporäre Infrastrukturmaßnahmen sowie die temporäre Umnutzung von Verkehrsflächen für bspw. Gastronomie und Aufenthaltsflächen (vgl. Abbildung 5). Durch diese Maßnahmen kann der Bevölkerung gezeigt werden, wie die zukünftige Mobilität in Wadersloh aussehen kann. Essenziell ist, die Bevölkerung zu beteiligen, Feedback einzuholen und die Versuche adäquat zu bewerben. Nur so wird die Akzeptanz von dauerhaft umzusetzenden Maßnahmen gesteigert.



Abbildung 5: Temporäres Stadtmobiliar
[eigene Aufnahme]

Vom Zukunftsnetz Mobilität NRW kann für einen bestimmten Zeitraum temporäres Stadtmobiliar kostenlos ausgeliehen werden. Weiterhin können mobile Bäume genutzt werden, um Straßenraumbegrünung darzustellen.

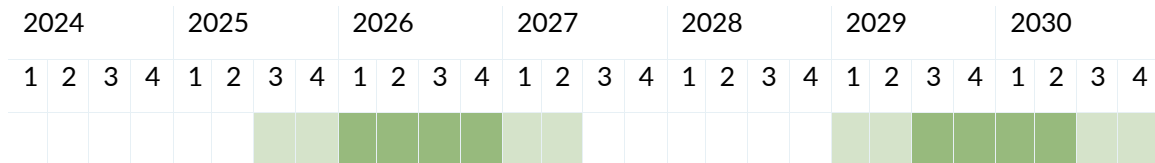
Bei anderen Maßnahmen ist ggf. nur eine neue Markierung notwendig. Diese sollte, wie bei dauerhaften Markierungen in weiß ausgeführt werden. Wenn möglich, sollte auf Baken und andere Elemente, die den Verkehrsversuch eher wie eine Baustelle aussehen lassen, verzichtet werden.

Darüber hinaus können geplante Maßnahmen mittels Verkehrsversuchen zuerst temporär überprüft werden, bevor eine dauerhafte und ggf. kostenintensive Umsetzung erfolgt. Auch können weitere Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ggf. vorab temporär umgesetzt und somit hinsichtlich der Wirksamkeit überprüft werden:

- ▶ FR3: Schaffung innerörtlicher Fahrradstraßen
- ▶ FR6: Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht, korrekte Beschilderung und Führungsform
- ▶ ÖV2: Flächendeckende Installation von Fahrradabstellanlagen an (zentralen) Haltestellen

- Handlungsschritte
- ▶ Identifizierung möglicher Standorte für Verkehrsversuche
 - ▶ Planung und Durchführung der Verkehrsversuche
 - ▶ Durchführung einer Marketingkampagne
 - ▶ Beteiligung der Bevölkerung
 - ▶ Evaluation und ggf. dauerhafte Umsetzung der Maßnahmen

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Straßenbaulastträger
 - ▶ Bürgerinnen und Bürger
- Kommunikation
- ▶ Verkehrsversuche sind umfangreich mit der Bevölkerung und sonstigen Betroffenen zu kommunizieren. Es sind insbesondere die Dauer sowie Veränderungen und ggf. Einschränkungen während des Versuchs bekannt zu machen.
 - ▶ Es sollte vor Beginn des Versuchs mit allen Beteiligten der Ausgang des Versuchs kommuniziert werden: Besteht die Möglichkeit, aus der temporären Maßnahme eine dauerhafte wird, sollte dies bekannt sein.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Eigenmittel
 - ▶ Zukunftsnetz Mobilität NRW
 - ▶ FöRi-Nah für z. B. Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ mittlere zu erwartende Kosten (20.000-50.000 €)
Auswirkungen		/ mittlere zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ kurzfristige Umsetzung (2-3 Jahre)
Priorisierung		/ hohe Priorisierung

Infoangebot/Beratungsangebot betriebliches Mobilitätsmanagement		AM4
LEITZIEL	Offenheit für alternative Mobilitätsangebote und Schaffung eines Bewusstseins für alternative Mobilitätoptionen	
ZIELGRUPPE	Betriebe in Wadersloh	
POTENZIAL	Verringerung Treibhausgasemissionen in den Betrieben der Gemeinde	
GRUNDLAGE	NKN Kompendium (M24), Empfehlung energielenker	

Ausgangssituation

Um die Mobilität in Wadersloh nachhaltiger zu gestalten, muss die Betrachtung dieser immer zielgruppenspezifisch erfolgen. Neben den Bedürfnissen und Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger an die Mobilität bestehen auf Seiten der Betriebe der Gemeinde ebenfalls spezifische Anforderungen. Daher stellen die Unternehmen in Wadersloh eine wesentliche Zielgruppe im Rahmen der Mobilitätsentwicklung vor Ort dar.

Das Thema betriebliche Mobilität wird in vielen Betrieben bislang nicht oder untergeordnet betrachtet. Oftmals fehlt es an Kenntnis und Informationen oder notwendigen personellen und zeitlichen Ressourcen. Das betriebliche Mobilitätsmanagement als Instrument kann Unternehmen zur Analyse und Optimierung der firmeneigenen Mobilität dienen. So können Verbesserungspotenziale erkannt und entsprechende Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden.

Maßnahme

Um die ortsansässigen Betriebe in die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität in Wadersloh einzubinden, können verschiedene Formate eingesetzt werden. Kurzfristig umzusetzen ist die Verteilung von Infomaterial, welches über die Möglichkeiten einer nachhaltigen betrieblichen Mobilität informiert. Des Weiteren können Workshops, Weiterbildungen oder Vorträge gehalten und zentral über die Gemeinde Wadersloh organisiert werden, um in persönlichen Kontakt mit den Betrieben zu kommen. Längerfristig kann bei Bedarf die Etablierung eines Arbeitskreises mit Vertreterinnen und Vertreter der Unternehmen und der Gemeinde einen kontinuierlichen Austausch gewährleisten. Ebenso kann die Einrichtung einer Beratungsstelle die Kommunikation zwischen den Betrieben und der Gemeinde verbessern.

- Handlungsschritte
- ▶ Entwicklung von Infomaterial
 - ▶ Entwicklung und Durchführung von Workshops, Weiterbildung und Vorträgen
 - ▶ Prüfung der Einrichtung eines Arbeitskreises sowie einer Beratungsstelle
 - ▶ Evaluation und kontinuierliche Kommunikation mit den Betrieben

Umsetzungshorizont

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

- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Ortsansässige Betriebe
 - ▶ BMM-zertifiziertes Fachbüro
- Kommunikation
- ▶ Das Angebot kann z. B. im Rahmen eines Unternehmensfrühstücks durchgeführt werden
 - ▶ Unternehmen sollten aktiv (z. B. postalisch, persönlich) durch die Gemeinde aufgefordert werden, das Beratungsangebot wahrzunehmen
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Eigenmittel
 - ▶ Für Betriebe:
 - ▶ FöRi-BMM (Betriebliches Mobilitätsmanagement)
 - ▶ FöRi-MM (Fördergegenstand Mobilitätsmanagement: Bagatellgrenze: 12.500€)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	/ geringe zu erwartende Kosten (10.000-20.000 €)
Auswirkungen	/ geringe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit	/ hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer	/ kurzfristige Umsetzung (2-3 Jahre)
Priorisierung	/ mittlere Priorisierung

Schaffung öffentlicher Ladeinfrastruktur an zentralen Orten		AM5
LEITZIEL	Offenheit für alternative Mobilitätsangebote und Schaffung eines Bewusstseins für alternative Mobilitätoptionen	
ZIELGRUPPE	Autofahrende	
POTENZIAL	Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenen Kfz	
GRUNDLAGE	Online Beteiligungskarte (Beiträge 96, 99, 141 etc.), NKN Kompendium (M23)	

Ausgangssituation

Der Verkehrssektor ist einer der größten Verursacher für Treibhausgasemissionen in Deutschland. Das liegt vor allem an dem Motorisierten Individualverkehr (MIV), welcher mit 56 % Hauptverkehrsträger in der Gemeinde Wadersloh ist. Vorrangiges Ziel ist es daher, den MIV-Anteil kontinuierlich zu verringern. Dennoch gibt es viele Menschen oder Betriebe, die auf die Verfügbarkeit eines Kfz angewiesen sind. Um dennoch eine Treibhausgasminde rung zu erzielen, muss die Infrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben gefördert werden. Vorrangig betrachtet werden dabei lade fähige Fahrzeuge, wenn gleich Wasserstoff als Antrieb eine Alternative darstellt, aktuell jedoch noch kein Thema ist.

In Wadersloh existieren aktuell in allen drei Ortsteilen je ein Solar-Carport, welches unterschiedlich viele Anschlüsse bietet (vgl. Kap. 4.1.1 – Abschlussbericht).

Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist, die Elektromobilität in Wadersloh zu fördern, in dem weitere öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur geschaffen wird. Besonders zentrale Orte sollen dabei in den Fokus rücken. Im Ortsteil Wadersloh kommen neben der bestehenden Ladestation noch weitere Standorte wie der Kirchplatz in Betracht, um die Verfügbarkeit im Zentrum Waderslohs zu erhöhen. Die Entwicklung von Stationen im Gewerbegebiet oder in Kooperation mit dem Einzelhandel sollte ebenfalls geprüft werden. In Liesborn sollte geprüft werden, ob weitere Ladesäulen auf dem Kastanienplatz realisierbar sind. In Diestedde kommen insbesondere Standorte im Bereich der Grundschule sowie zentral an der Langen Straße auf Höhe der Bodelschwingstraße in Frage.

Bei der Umsetzung kann an dem System der aktuell bestehenden Solar-Carports festgehalten werden. Je höher der Anteil erneuerbarer Energien für den Ladevorgang ist, desto geringer ist die Treibhausgasbilanz des MIV.

Bei der Bereitstellung von Ladestationen ist besonders auf die Einhaltung der Eichrechtskonformität zu achten. In Ergänzung zu den Ladesäulen sollten die dazugehörigen Parkflächen beschildert (Verkehrszeichen 314 mit Zusatzzeichen 1050-32) sowie gemäß § 39 Abs. 10 StVO markiert werden (Ladesäulenpiktogramm und Umrandung des Parkplatzes). So wird neben den rechtlichen Rahmenbedingungen auch ein hoher Wiedererkennungswert geschaffen.

Um ein möglichst attraktives Angebot zu schaffen, sollte die Nutzbarkeit und Zugänglichkeit der zukünftigen Ladeinfrastruktur möglichst flexibel gestaltet sein. Eine größtmögliche Flexibilität wird u.a. dadurch geschaffen, dass der Betrieb durch vorhandene Anbieter oder ein Netzwerk von Anbietern erfolgt. Neben der Ladeinfrastruktur für Autos sollte immer die Ladeinfrastruktur für E-Bikes mitgedacht werden (vgl. FR8: Fahrrad-Wallboxen im öffentlichen Raum).

- Handlungsschritte
- ▶ Identifizierung potenzieller Standorte
 - ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung
 - ▶ Planung und Umsetzung
 - ▶ Evaluation und ggf. Erweiterung

Umsetzungshorizont

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

- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Straßenbaulastträger
- Kommunikation
- ▶ Die Ladesäulen können auf der Webseite der Gemeinde vorgestellt und die Nutzung erläutert werden. So wird Personen der Umstieg auf Elektromobilität erleichtert.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität
 - ▶ Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“
 - ▶ Jährliche THG-Prämie für öffentlich nutzbare Ladesäulen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ hohe zu erwartende Kosten (50.000-100.000 €)
Auswirkungen		/ hohe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ kurzfristige Umsetzung (2-3 Jahre)
Priorisierung		/ hohe Priorisierung

Schaffung von Mobilstationen in allen Ortsteilen		AM6
LEITZIEL	Offenheit für alternative Mobilitätsangebote und Schaffung eines Bewusstseins für alternative Mobilitätoptionen	
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmenden	
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen und direkter Beitrag zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes	
GRUNDLAGE	NKN Compendium (P4), Empfehlung energielenker	

Ausgangssituation

Ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung stellt die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel – auch Intermodalität genannt – dar. Durch eine Verknüpfung können bspw. öffentliche Verkehrsmittel besser erreicht und die Wege somit attraktiver gestaltet werden. Insbesondere die sogenannte „letzte Meile“ – der Weg von der Bushaltestelle nach Hause, zum Arbeitsort oder zum Einzelhandel – soll so attraktiver werden und mehr Menschen vom Kfz auf den ÖPNV verlagern.

Zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel bieten sich vor allem bestehende Haltestellen an. An besonders zentralen Orten können sogenannte Mobilstationen errichtet werden. Diese verknüpfen in der Regel mehrere Verkehrsmittel miteinander und können je nach Größe und Relevanz verschiedene Ausstattungsmerkmale aufweisen.

Mobilstationen sind außerdem öffentlichkeitswirksam und tragen zu einem gesteigerten Bewusstsein für Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei.

Maßnahme

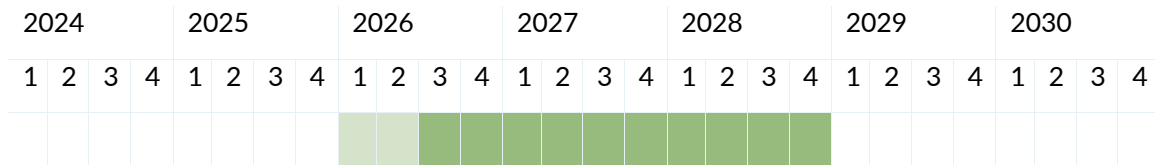
Aktuell befinden sich in Wadersloh keine Mobilstationen. Ziel der Maßnahme ist es, in jedem Ortsteil je eine Mobilstation zu entwickeln. Priorität hat dabei eine mögliche Mobilstation im Ortsteil Wadersloh. Bei einer Verlegung der zentralen Haltestelle vom Kirchplatz an den Bahnhof sollte diese als Mobilstation ausgebaut werden.

Hierbei spielen besonders die Verfügbarkeit von adäquaten Fahrradabstellanlagen, digitalen Fahrgastinformationssystemen, eine Fahrradreparaturstation, die Etablierung von Sharing-Angeboten oder Ladeinfrastruktur eine große Rolle. Bei möglichen Mobilstationen in Liesborn und Diestedde kann die Verfügbarkeit von Pkw Stellplätzen zusätzlich dafür sorgen, dass mehr Menschen für einen Teil ihres Weges auf den ÖPNV umsteigen. Bei allen Stationen ist auf einen barrierefreien Zugang zu achten.

Vor der Errichtung der Mobilstationen ist eine Bedarfsanalyse durchzuführen. Die Größe und das Angebot der Stationen richtet sich vor allem nach Bevölkerungsdichte, Erreichbarkeit, Entfernung zur nächsten Station, Flächenverfügbarkeit, Nachfrage etc. Des Weiteren ist auf eine vollumfängliche Öffentlichkeitsarbeit zu achten. Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern spielt für die Akzeptanz und somit die Nutzung der neuen Angebote eine große Rolle. Nach der Errichtung der Mobilstation gilt es das Angebot zu evaluieren und ggf. anzupassen.

- Handlungsschritte
- ▶ Identifizierung potenzieller Standorte
 - ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung
 - ▶ Planung und Umsetzung
 - ▶ Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit
 - ▶ Evaluation und ggf. Anpassung

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Straßenbaulastträger
 - ▶ Bevölkerung
 - ▶ Zweckverband
- Kommunikation
- ▶ Die Mobilstationen sollen zukünftig Dreh- und Angelpunkt der multimodalen Mobilität in Wadersloh sein. Entsprechend ist die Eröffnung der Stationen umfangreich medial zu begleiten.
 - ▶ Wegweiser können auf die Mobilstationen hinweisen
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
 - ▶ Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
 - ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ sehr hohe zu erwartende Kosten (> 100.000 €)
Auswirkungen		/ hohe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ mittlere Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ langfristige Umsetzung (6-7 Jahre)
Priorisierung		/ mittlere Priorisierung

Beitritt der Gemeinde Wadersloh zur Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten" AM7

LEITZIEL	Offenheit für alternative Mobilitätsangebote und Schaffung eines Bewusstseins für alternative Mobilitätoptionen
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmenden
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Reduzierung des MIV und den damit einhergehenden Emissionen
GRUNDLAGE	Empfehlung energielenker

Ausgangssituation

Der Wunsch vieler Gemeinden und Städte ist es, diese lebenswerter, attraktiver und lebendiger zu gestalten. Hohe Aufenthalts- und Lebensqualität wird vor allem durch belebte Straßen und Plätze erreicht. Ein wesentlicher Bestandteil zur Erhöhung der Lebensqualität auf Straßen und Plätzen ist die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen. Zu hohe Geschwindigkeiten sorgen für Lärm, Feinstaubbelastung und eine geringe Aufenthaltsqualität.

Bei der Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit haben Kommunen jedoch wenig Kompetenzen. Bislang lässt sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit gemäß StVO §45 nur dann reduzieren, wenn konkrete Gefährdungen einzelner Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer vorliegen oder die Straße entlang sozialer Einrichtungen (wie z.B. Schulen, Kitas oder Altersheime) verläuft.

Die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ hat sich gebildet, um gegenüber dem Bund zu erreichen, dass Kommunen mehr Entscheidungskompetenzen in Bezug auf die Höchstgeschwindigkeiten bekommen. Dies soll durch eine Änderung der StVO erreicht werden. Seit der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes ist es Kommunen nun immerhin möglich, Ziele des Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Ordnung in Maßnahmen zu berücksichtigen.

Maßnahme

Die Gemeinde Wadersloh hat die Möglichkeit sich an der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ zu beteiligen. Der Beitritt ist kostenlos und muss lediglich von der Politik beschlossen werden. Je mehr Städte und Kommunen der Initiative beitreten, desto höher ist die Chance, dass Kommunen in Zukunft mehr Entscheidungskompetenzen über die Höchstgeschwindigkeiten auf innerörtlichen Straßen erhalten. Aktuell engagieren sich über 1.000 Kommunen deutschlandweit (Stand 11.2023, vgl. Initiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten (2023): Mitglieder. Online unter: <https://lebenswerte-staedte.de/de/staedte-und-gemeinden-der-initiative.html>). Ziel ist es, einem Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik zu erreichen.



- Handlungsschritte**
- ▶ Beschlussvorlage und Beschlussfassung
 - ▶ Beitritt in die Initiative

Umsetzungshorizont

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

- Verantwortung / Akteure ▶ Gemeinde Wadersloh
- ▶ Gemeinderat
- Kommunikation ▶ Insbesondere bei Anwohnenden-Beschwerden aufgrund von überhöhten Geschwindigkeiten sollte auf die Teilnahme an der Initiative hingewiesen werden.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten ▶ Keine notwendig

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ sehr geringe zu erwartende Kosten (< 10.000 €)
Auswirkungen		/ geringe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ sehr kurzfristige Umsetzung (0-1 Jahr)
Priorisierung		/ hohe Priorisierung

Übernahme der Ideen & Mängel aus der Online-Beteiligungskarte des Mobilitätskonzeptes in die Verkehrsschau	AM8
---	------------

LEITZIEL	Offenheit für alternative Mobilitätsangebote und Schaffung eines Bewusstseins für alternative Mobilitätoptionen
ZIELGRUPPE	Verwaltung
POTENZIAL	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Instandhaltung der Infrastruktur
GRUNDLAGE	Empfehlung energielenker

Ausgangssituation

Die Verkehrsschau ist eine in Deutschland durch die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) vorgeschriebene regelmäßige Überprüfung des Zustandes sämtlicher Verkehrseinrichtungen in einer Kommune. Sie soll mögliche Gefahren erkennen und diese beseitigen und z.B. Verkehrszeichen auf ihre Tüchtigkeit kontrollieren.

Verantwortung haben dabei der Straßenbaulastträger sowie die Straßenverkehrsbehörde. Beteiligt werden müssen die Straßenbaubehörde sowie die Polizei. Darüber hinaus können weitere verkehrsrelevante Akteure beteiligt werden.

Maßnahme

Das vorliegende Mobilitätskonzept für die Gemeinde Wadersloh beinhaltet eine Online-Beteiligungskarte, über welche die Bevölkerung die Möglichkeit hatte, Kritik zu aktuellen Verkehrssituationen raumbezogen zu äußern. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Kritik in die Verkehrsschau mit aufzunehmen. Dafür gilt es, die Ideen und Mängel im Vorfeld aufzubereiten, um die entsprechenden Situationen in der Verkehrsschau zu begutachten. Im Nachhinein sollte überprüft werden, inwiefern die genannten Ideen und Mängel aufgenommen werden können.

Bei der Umsetzung von Ideen oder der Beseitigung von Mängeln, die in der Online-Beteiligungskarte genannt worden sind, kann dies medial kommuniziert werden. Der Bevölkerung wird so die Wichtigkeit ihrer Beteiligung aufgezeigt, was in einer erhöhten Akzeptanz für Verkehrsrelevante Veränderungen in Wadersloh resultiert.

- Handlungsschritte
- ▶ Vorbereitung der Verkehrsschau (Aufbereitung der Kritik)
 - ▶ Durchführung der Verkehrsschau
 - ▶ Nachbereitung der Verkehrsschau
 - ▶ Kommunikation von umgesetzten Maßnahmen aus der Beteiligung

Umsetzungshorizont

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

- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Straßenbaulastträger
 - ▶ Straßenverkehrsbehörde/Straßenbaubehörde
 - ▶ Polizei
- Kommunikation
- ▶ Siehe Maßnahmenbeschreibung
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Eigenmittel

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ sehr geringe zu erwartende Kosten (< 10.000 €)
Auswirkungen		/ mittlere zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ sehr hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ sehr kurzfristige Umsetzung (0-1 Jahr)
Priorisierung		/ sehr hohe Priorisierung

3.4 SHARINGANGEBOTE

Um nicht nur die Fahrten, sondern auch den Besitz von Autos zu reduzieren bietet sich das Teilen von Fahrzeugen an. Während in Großstädten mittlerweile flächendeckend Fahrräder und E-Scooter als Zubringer zum öffentlichen Verkehr verfügbar sind, geht es im ländlichen Raum eher um die gemeinsame Nutzung von Kfz. Dafür soll vor allem bereits vorhandenes Potenzial genutzt werden.

Insgesamt werden für diesen Bereich die folgenden drei Maßnahmen vorgeschlagen:

Nr.	Maßnahmentitel
S1	Absichtserklärung Carsharing
S2	Initiative Corporate-Carsharing in Unternehmen
S3	Bewerbung des vorhandenen Mitfahr-Portals & Kommunikation und Zusammenarbeit mit umliegenden Kommunen

Absichtserklärung Carsharing		S1
LEITZIEL	Unterstützung von Carsharing-Initiativen & -Ideen in der Gemeinde	
ZIELGRUPPE	Gesamtbevölkerung	
POTENZIAL	Schaffung eines Marktes für Sharingunternehmen & -Initiativen	
	Langfristig Reduktion des Pkw-Besitzes	
GRUNDLAGE	NKN Kompendium (P38, P38a), Online Beteiligungskarte (Beiträge 78, 214, 359)	

Ausgangssituation

Um den Grad der Motorisierung der Bevölkerung zu verringern bietet sich nicht nur der Umstieg auf den Umweltverbund an. Auch die Reduzierung des Pkw-Besitzes hat diverse positive Auswirkungen auf die lokale Klimabilanz. Da der Zugang zum Fahrzeug nicht so niederschwellig ist wie ein eigenes Auto direkt vor der Tür - was jederzeit verfügbar ist und wirtschaftlicher wird, je mehr es gefahren wird - sinkt der Anteil an Komfort- und Gelegenheitsfahrten, die auch sehr gut etwa mit dem Fahrrad durchgeführt werden können.

Außerdem reduziert sich der Bedarf an Abstellflächen deutlich. Je nach System, Zugangshürden und Abstellort kann ein Sharingauto bis zu 20 Pkw ersetzen. Dadurch können gerade in innerörtlichen Lagen Stellplätze im Straßenraum und auf Grundstücken entsiegelt und zu Retentionsflächen umgestaltet werden.

Für Carsharing sind bestimmte Systemkomponenten durch die Kommune zu planen, zu genehmigen oder zu betreiben. Für diese Komponenten kann die Kommune bereits heute Planungsleistungen durchführen, um den Einstieg in Carsharing zu erleichtern. Für Carsharing sollten Stellplätze in bevorzugten, leicht zugänglichen Lagen eingerichtet und mittels Zeichen 314 („Parken“) in Kombination mit Zusatzzeichen 1010-70 („Carsharing“) gekennzeichnet werden. Die Suche nach entsprechenden Standorten kann bereits heute erfolgen.

Maßnahme

Carsharing wird in Deutschland im Großteil von privatwirtschaftlichen Unternehmen, kommunale Eigenbetrieben oder lokalen Vereinen durchgeführt. Gerade für wirtschaftlich arbeitende Unternehmen muss daher ein entsprechender Markt vorhanden sein, der in kleineren Kommunen meist nicht gegeben ist. Auch für eine kommunale Eigenleistung ist meist der Markt zu klein und die eigenen finanziellen Mittel zu gering. Jedoch bilden sich gerade in ländlicheren Gebieten oft Initiativen oder Vereine, die in kleinem Rahmen Carsharing organisieren können. Diese gilt es kommunal zu fördern und ihnen den Betrieb von Sharingautos so einfach wie möglich zu machen. Daher ist durch die Gemeinde Wadersloh eine allgemeine Absichtserklärung zur Unterstützung von Carsharing zu beschließen.

Es können bereits heute Grobplanungen für mögliche Standort und Bedarfsabfragen von Nachbarschaftscarsharing durchgeführt werden. Solche Standorte befinden sich direkt in den Wohnquartieren und sollten mit eine Doppelladesäule ausgestattet werden, sodass ein weiterer öffentlicher Ladepunkt entsteht.

Ein stationsbasiertes Sharingsystem benötigt feste Stellplätze in leicht zugänglichen und bevorzugten Lagen. Auch hierfür können bereits heute Vorplanungen durchgeführt werden, um bei einer Anfrage durch einen Anbieter oder Verein attraktive Stellplätze anbieten und schnell umwandeln zu können. Ggf. sind hierfür auch schon Vorgespräche mit Grundstückseigentümer privater Stellplatzanlagen zu führen. Carsharingautos sind bereits heute zu einem Großteil E-Fahrzeuge. Bei Stellplätzen, die bereits in kommunalem Eigentum sind, können daher bereits heute Leitungs- und Ladeinfrastruktur eingerichtet werden, sodass im Bedarfsfall lediglich ein Ladepunkt installiert werden muss.

- Handlungsschritte
- ▶ Information der Politik
 - ▶ Vorbereitung einer Ratsvorlage zur Beschlussfassung
 - ▶ Grobplanung von möglichen zukünftigen Standorten
 - ▶ Ggf. Gespräche mit Grundeigentümern
 - ▶ Installation von Leitungs- und Ladeinfrastruktur an bevorzugten Stellplätzen

Umsetzungshorizont

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

- Verantwortung /
- ▶ Gemeinde Wadersloh
- Akteure
- ▶ Politik/Gemeinderat
- Kommunikation
- ▶ Innerhalb von Verwaltung und Politik ist das Konzept Carsharing und seine Vorteile zu erläutern. Die mit der Absichtserklärung einhergehenden Folgen sollten allen Beteiligten bekannt und ggf. im Beschluss erwähnt sein.
 - ▶ Der Beschluss sowie die Vorplanungen sind im Nachgang in die Bevölkerung weiter zu tragen. Hierzu ist eine mediale Aufbereitung notwendig, damit sowohl Firmen als auch Bewohnenden bekannt ist, dass die Möglichkeit besteht, ein Carsharing-System in Wadersloh zu etablieren. Die Gemeinde nimmt hier die Funktion der Impulsgeberin ein.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Keine notwendig

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	/ sehr geringe zu erwartende Kosten (< 10.000 €)
Auswirkungen	/ mittlere zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit	/ sehr hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer	/ sehr kurzfristige Umsetzung (0-1 Jahr)
Priorisierung	/ sehr hohe Priorisierung

Initiative Corporate-Carsharing in Unternehmen		S2
LEITZIEL	Unterstützung von Carsharing-Initiativen & -Ideen in der Gemeinde	
ZIELGRUPPE	Unternehmen; Mitarbeitende	
POTENZIAL	Reduktion betrieblich bedingter MIV-Fahrten	
GRUNDLAGE	Empfehlung energielenker	

Ausgangssituation

Der Anteil des MIV am Modal Split ist im Kreis Warendorf mit 57 % sehr dominant. Der Motorisierungsgrad der Gemeinde Wadersloh ist im Vergleich zum Kreis mit 662 Pkw je 1.000 EW sogar noch höher als der Kreisdurchschnitt. Einen gewissen Anteil daran hat der betriebliche Verkehr. Um auch bei den ortsansässigen Betrieben den Motorisierungsgrad zu verringern, besteht die Möglichkeit, ein Corporate Carsharing zu etablieren.

Carsharing kann nicht nur privat betrieben werden (vgl. Maßnahme S1), sondern darüber hinaus auch innerhalb von Unternehmen. In den meisten Fällen besteht bereits ein betrieblicher Fuhrpark oder die Mitarbeitenden besitzen einen persönlichen Firmenwagen. Die Idee des Corporate-Carsharings greift dabei die herkömmliche Art des Carsharings auf und etabliert einen gemeinsam von mehreren Unternehmen genutzten Fahrzeugpool. Im Vordergrund stehen ökologische, aber auch ökonomische Aspekte. Da Firmenfahrzeuge – genauso wie private Pkw – nicht jederzeit genutzt werden, kann das Teilen dieser wirtschaftliche Vorteile hervorbringen.

Zusätzlich zum Sharing zwischen ortsansässigen Unternehmen kann das Sharing-Angebot abends und an Wochenenden, wenn die Fahrzeuge nicht für betriebliche Zwecke benötigt werden, auf private Personen ausgeweitet werden. Eine Buchungssoftware kann die unterschiedlichen Nutzungstypen steuern. Besonders in ländlich geprägten Regionen, in denen ein herkömmliches Carsharing für Sharing-Dienstleister nicht ökonomisch betrieben werden kann, wird so die Verfügbarkeit geteilter Autos hergestellt.

In der Regel wird das Corporate-Carsharing stationär, also mit einem eigens eingerichteten Parkplatz, betrieben. Die Carsharing-Fahrzeuge sollten vorzugsweise elektrisch betrieben werden. Entsprechende Ladeinfrastruktur ist dafür zu planen.

Maßnahme

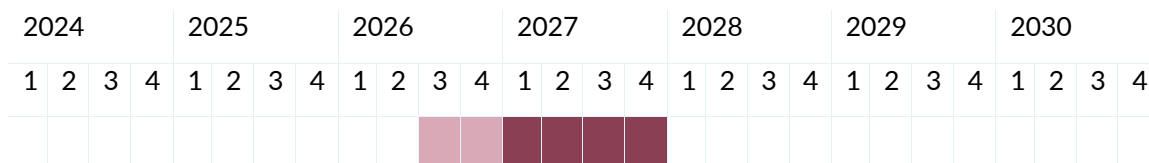
Um die Vorteile des Corporate-Carsharings für die Gemeinde Wadersloh zu nutzen, sollten in einem ersten Schritt potenzielle Unternehmen oder öffentliche Einrichtungen identifiziert werden. Mittels formloser Gespräche oder einem Vortrag/Workshop können die ortsansässigen Betriebe für die Idee gewonnen werden. Dabei sollte die Bevölkerung eingebunden werden, um erste Nachfragepotenziale zu ermitteln und die Akzeptanz für diese Maßnahme zu erhöhen.

Ein weiterer Meilenstein ist die Anschaffung/Bereitstellung von Sharing-Fahrzeugen. Dabei sollte vorzugsweise auf bestehende Fahrzeuge der Unternehmen zurückgegriffen werden. Diese können mit einer Sharing-Technologie aufgerüstet werden. So wird die Hürde, erste Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, geringer.

Schon heute kann mit der Identifizierung potenzieller Unternehmen sowie Standorte für die Fahrzeuge begonnen werden. Nachdem die ersten Fahrzeuge in Betrieb genommen wurden, ist kontinuierlich eine Anpassung des Fahrzeugbestandes auf die Nachfrage vorzunehmen. Zu beachten sind laufende Kosten für Instandhaltung und Kraftstoff. Zuständigkeiten sowie die Kostenverteilung müssen im Vorfeld geklärt werden. Darüber hinaus ist für eine erfolgreiche Umsetzung ein Kommunikationskonzept wichtig, um die Bevölkerung zu informieren und die Akzeptanz zu erhöhen.

- Handlungsschritte
- ▶ Identifizierung potenzieller Unternehmen oder öff. Einrichtungen
 - ▶ Identifizierung Standorte und Nachfragebedarfe der Bevölkerung
 - ▶ Kontaktierung Unternehmen
 - ▶ Umsetzungsplanung und Umsetzung
 - ▶ Kommunikationsstrategie
 - ▶ Evaluation und kontinuierliche Anpassung des Angebotes

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Straßenbulasträger
 - ▶ Ortsansässige Unternehmen
 - ▶ Bürgerinnen und Bürger
- Kommunikation
- ▶ Sowohl die Kommunikation zu den Unternehmen als auch zur Bevölkerung müssen gut vorbereitet werden. Für die Unternehmen eignet sich eine erste Kontaktaufnahme sowie weiterführend ein Vortrag oder ein Workshop, um die Unternehmen von der Idee zu überzeugen. Für die Bevölkerung ist eine mediale Aufbereitung notwendig, um das neu geschaffene Angebot zu bewerben.
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
 - ▶ IKK - Nachhaltige Mobilität (KfW-Bank)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ sehr geringe zu erwartende Kosten (< 10.000 €)
Auswirkungen		/ sehr geringe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ kurzfristige Umsetzung (2-3 Jahre)
Priorisierung		/ mittlere Priorisierung

Bewerbung des vorhandenen Mitfahr-Portals & Kommunikation und Zusammenarbeit mit umliegenden Kommunen **S3**

LEITZIEL	Unterstützung von Carsharing-Initiativen & -Ideen in der Gemeinde
ZIELGRUPPE	Pkw-Fahrende, Berufspendelnde
POTENZIAL	Reduktion des Kfz-Besitzes, Reduktion von Kfz-Fahrten
GRUNDLAGE	NKN Kompendium (M34, M35, M36, M37), Empfehlung energielenker

Ausgangssituation

Gerade auf dem Weg zur Arbeit ist der Besetzungsgrad in privaten Pkw sehr gering. Die meisten Personen sitzen allein in ihrem Auto. Dies ist aus dem Blickwinkel des Flächenverbrauchs, auch im fließenden Verkehr (z. B. Rückstau an Lichtsignalanlagen) negativ zu bewerten. Oft sehen Menschen aufgrund fehlender Abdeckung durch den ÖPNV jedoch keine andere Möglichkeit ihren Arbeitsweg zurückzulegen.

Die Gemeinde Wadersloh wird vor diesem Hintergrund zum 01.01.2024 in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Langenberg ein Pendlerportal einführen, damit sich Personen für den täglichen Arbeitsweg zusammenfinden können. Das Pendlerportal heißt „Fahr mit“ und ermöglicht neben der übersichtlichen und einheitlichen Darstellung und Fahrkartenangebot der ÖPNV-Verbindungen auch das Zusammenfinden von Privatpersonen zu Fahrgemeinschaften. Über diese Plattform können Privatpersonen ihr eigenes Fahrtangebot erstellen oder nach einem passenden Angebot suchen und mit dem oder der Fahrer*in direkt Kontakt aufnehmen.

Ziel ist es, den Besetzungsgrad in den Pkw zu erhöhen und so insgesamt Emissionen und Platzverbrauch einzusparen. Außerdem werden mit Pendlerportalen Personen, die regelmäßig die gleichen Strecken (etwa den Arbeitsweg) mit ihren privaten Pkw fahren, zusammengebracht und die Personen, die kein eigenes Auto besitzen, profitieren davon ebenfalls.

Maßnahme

Um die Nutzung und das Potenzial von Mitfahrgelegenheiten maximal auszuschöpfen, soll das Mitfahrerportal lokal beworben werden. Hierzu zählen sowohl die klassischen Kommunikationswege wie Printmedien, Plakate oder Radiowerbung als auch die Bewerbung im Internet etwa bei Suchmaschinenanbietern und Social Media. Bei der Finanzierung sind die Folgeeffekte, die die Nutzung des Mitfahrerportals hat, nicht außer Acht zu lassen.

Weiterhin wird die Nutzung attraktiver, je mehr Fahrten im Portal angeboten werden. Um dies auszuweiten sind Kooperationen mit umliegenden Kommunen hilfreich. Vor diesem Hintergrund ist es bereits vorteilhaft, dass die Stadt Oelde dasselbe Pendlerportal ebenfalls zum 01.01.2024 einführen wird.

- Handlungsschritte
- ▶ Ansprechen der Nachbarkommunen/Interessenabfrage
 - ▶ Ausarbeitung eines (ggf. gemeinsamen) Marketing-Konzeptes
 - ▶ Bewerbung innerhalb eines festgelegten Zeitraums
 - ▶ Evaluation (Anstieg der Nutzung, Fahrkilometer, Wege)
 - ▶ Ggf. Wiederholung bei Erfolg möglich

Umsetzungshorizont

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

- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Nachbarkommunen
 - ▶ Portal-Betreiber
 - ▶ Ggf. externes Beratungs-/Marketing-Büro
- Kommunikation
- ▶ Siehe Maßnahmenbeschreibung
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Eigenmittel

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ sehr geringe zu erwartende Kosten (< 10.000 €)
Auswirkungen		/ mittlere zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ kurzfristige Umsetzung (2-3 Jahre)
Priorisierung		/ hohe Priorisierung

3.5 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Der ÖPNV ist mit deutlichen Potenzialen zur Verlagerung des motorisierten Individual-Verkehrsaufkommens verbunden. Die Nutzung des ÖPNV hängt jedoch 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 Sharing-Angeboten eine besondere Bedeutung. Ziel ist es, ein möglichst attraktives und bedarfsorientiertes Angebot bereitzustellen, um Anreize zu schaffen, vermehrt den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Insgesamt werden für diesen Bereich die folgenden sechs Maßnahmen vorgeschlagen:

Nr.	Maßnahmentitel
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

Barrierefreier Ausbau zentraler Haltestellen
ÖV1

LEITZIEL	Weiterentwicklung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes
ZIELGRUPPE	Fahrgäste, insb. solche mit Mobilitätseinschränkungen
POTENZIAL	Reduktion von Bring- & Hol-Fahrten, Erhöhung der ÖPNV-Nutzung
GRUNDLAGE	Empfehlung energielenker

Ausgangssituation

Insbesondere für mobilitäteingeschränkte Personen ist der öffentliche Personenverkehr das ideale / einzige Verkehrsmittel, um alltägliche Wege sowie Reisen zurückzulegen. Das liegt daran, dass andere Verkehrsmittel wie das Fahrrad oder ein Kfz nicht barrierefrei nutzbar sind. Eine Fahrt startet für mobilitäteingeschränkte Personen meist mit dem ÖPNV an der nächstgelegenen (Bus-)Haltestelle. Somit sind besondere Anforderungen von Personen mit Sichteinschränkungen, Gehhilfen, Rollatoren und Rollstühlen oder Kinderwagen an Haltestellen zu berücksichtigen.

Maßnahme

Zentrale und vergleichsweise stark frequentierten Haltestellen sowie Haltestellen in der Nähe von zielgruppenspezifischen Einrichtungen (bspw. Altenheim, Wohnheim für Menschen mit Behinderungen etc.) sollten langfristig ausgebaut werden. Eine barrierefreie Gestaltung von Haltestellen umfasst einen stufenlosen/niveaugleichen Einstieg ins Fahrzeug, taktile Elemente zur Blindenführung, akustische Wiedergabemöglichkeiten von digitalen Anzeigetafeln sowie ausreichend breite Aufenthaltsflächen, auf denen auch ein elektrischer Rollstuhl wenden kann. Weiterhin sollten Haltestellen mit einem Witterungsschutz mit Sitzbank und Beleuchtung ausgestattet werden.

Zu einer barrierefreien Haltestelle gehören neben baulichen Änderungen an der Haltestelle auch barrierefreie Fahrzeuge. Ein Bus muss bspw. mit einer Rampe ausgestattet sein, um den Übergang vom Bordstein in den Bus zu ermöglichen. Des Weiteren ist auf eine barrierefreie Zuwegung zu achten. Die Barrierefreiheit darf in keinem Fall nur auf die Haltestelle bezogen sein.

- Handlungsschritte
- ▶ Bestandsanalyse der vorhandenen Haltestellen
 - ▶ Ermittlung der Ausbaubedarfe und -kosten
 - ▶ Vergabe von Umbauleistungen

Umsetzungshorizont

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

- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Baulasttragende
 - ▶ Zweckverband
- Kommunikation
- ▶ Einschränkungen durch Umbaumaßnahmen sind frühzeitig
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Kofinanzierung durch Zweckverband
 - ▶ Kostenteilung mit ÖV-Unternehmen
 - ▶ LandStation – Verknüpfte Mobilität in ländlichen Räumen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ sehr hohe zu erwartende Kosten (> 100.000 €)
Auswirkungen		/ sehr hohe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ mittlere Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ kurzfristige Umsetzung (2-3 Jahre)
Priorisierung		/ hohe Priorisierung

Bewerbung/Kommunikation vorhandener ÖPNV-Angebote		ÖV2
LEITZIEL	Weiterentwicklung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes	
ZIELGRUPPE	Fahrgäste, potenzielle neue Fahrgäste	
POTENZIAL	Intensivierung der Nutzung, Gewinn neuer Fahrgäste, Reduzierung von MIV-Fahrten	
GRUNDLAGE	Expertenworkshop Senioren + Vereine	

Ausgangssituation

Die Zusammenlegung von ÖPNV-Leistungen in Verkehrsverbänden, Flexibilisierung von Ticketpreisen, ständig wechselnde und neue Ticket-Optionen sowie die Lage Waderslohs an der Grenze zu mehreren weiteren Verkehrsverbänden sorgt für eine Ticket-Verwirrung, die insbesondere für Gelegenheitsfahrgäste schnell überfordernd sein kann. Daher ist die Kommunikation zentraler Elemente wie einer Mobilitätsapp ebenso wichtig wie Bewerbung von Schul- und Jobtickets.

Maßnahme

Bereits jetzt existiert eine Vielzahl an Mobilitätsapps von Kommunen, Verkehrsverbänden und Tarifgemeinschaften. Daher ist es nicht notwendig, eine weitere eigene App nur für Wadersloh zu erstellen. Vielmehr sollte auf bestehende überregionale Apps wie der mobil.NRW-App oder der WestfalenTarif-App mit der Check-In-/Check-Out-Funktion eazy zurückgegriffen werden. Diese ermöglichen den Fahrgästen aus und nach Wadersloh auch Orts- und Kreisgrenzenübergreifende Angebote zu nutzen. Eine lokale Werbekampagne kann daher auch in Kooperation mit den Betreibern der jeweiligen Plattformen stattfinden.

Weiterhin sollten auf konkrete Zielgruppen zugeschnittene Tickets wie das Schul- oder das Jobticket direkt in den Schulen und Unternehmen beworben werden.

- Handlungsschritte
- ▶ Identifizierung weniger relevanter, regionaler Apps (max. 2)
 - ▶ Ansprechen von App-Betreibenden und Nachbarkommunen
 - ▶ Entwicklung einer gemeinsamen Marketingstrategie
 - ▶ Durchführung einer Marketingkampagne
 - ▶ Evaluation des Erfolgs
 - ▶ Ggf. erneute Durchführung im Folgejahr

Umsetzungshorizont

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

- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Nachbarkommunen
 - ▶ App-Betreibende
 - ▶ Ggf. externes Beratungs-/Marketing-Büro
- Kommunikation
- ▶ Siehe Maßnahmenbeschreibung
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Synergieeffekte durch gemeinsames Marketing

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	/ sehr geringe zu erwartende Kosten (< 10.000 €)
Auswirkungen	/ mittlere zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit	/ sehr hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer	/ sehr kurzfristige Umsetzung (0-1 Jahr)
Priorisierung	/ sehr hohe Priorisierung

Prüfauftrag: Schaffung regulärer ÖPNV-Angebote in Richtung von Nachbarkommunen		ÖV3
LEITZIEL	Weiterentwicklung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes	
ZIELGRUPPE	Pendelnde zwischen Wadersloh & Oelde	
POTENZIAL	Reduktion von Kfz-Fahrten, Ausbau des ÖPNV-Angebotes	
GRUNDLAGE	Expertenworkshop NKN AG Mobilität, Online Beteiligungskarte (Beiträge 58, 334, 396)	

Ausgangssituation

Das reguläre ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Wadersloh beschränkt sich aktuell auf die RegioBus-Linien 72 (Beckum – Wadersloh) und 73 (Wadersloh – Lippstadt), sowie auf eine Nachtbusverbindung und die BürgerBus-Linien 3 und 4. Die BürgerBus-Linien ermöglichen mit Umstieg in Stromberg oder Sünninghausen eine Verbindung zwischen Wadersloh und Oelde.

Aufgrund der Wichtigkeit Oeldes als Mittelzentrum und Bahnhaltepunkt ist eine Anbindung mit Umstieg nicht optimal, wenngleich das ehrenamtliche Angebot des BürgerBusses hervorgehoben werden muss.

Aufgrund fehlender ÖPNV-Verbindungen in Richtung weiterer Nachbarkommunen (u.a. Langenberg, Lippetal, Rheda-Wiedenbrück) werden Wege auf diesen Strecken bevorzugt mit dem Pkw durchgeführt.

Maßnahme

Gemeinsam mit dem Kreis Warendorf als Aufgabenträger des ÖPNV, dem Bürgerbusverein sowie den ÖPNV-Aufgabenträgern anderer Kreise (Kreis Gütersloh, Kreis Soest) sollte geprüft werden, inwiefern ein getaktetes, durchgängiges ÖPNV-Angebot zwischen der Gemeinde Wadersloh und den bislang nicht angeschlossenen Kommunen ermöglicht werden kann.

Sollte die Strecke Wadersloh – Oelde angepasst werden, ist eine Beteiligung und ein enger Austausch zwischen allen Beteiligten (insb. Bürgerbusverein) notwendig. Die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes auf dem Streckenabschnitt Wadersloh – Oelde könnte bislang für diesen Streckenabschnitt gebundene Ressourcen des Bürgerbusvereins lösen, sodass diese auf anderen Strecken - für die bislang Fahrpersonal fehlt - eingesetzt werden könnten. Etwaige Überlegungen müssen frühzeitig mit dem Bürgerbusverein abgestimmt werden.

- Handlungsschritte
- ▶ Vorgespräch mit Bürgerbusverein
 - ▶ Kontaktaufnahme mit Zweckverband, Stadt Oelde, Verkehrsunternehmen
 - ▶ Einberufung einer gemeinsamen Projektgruppe
 - ▶ Potenzialanalyse/Verlaufsplanung
 - ▶ Vorbereitung entsprechender Beschlussvorlagen

Umsetzungshorizont






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

- Verantwortung / Akteure
 - ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Kreis Warendorf
 - ▶ Zweckverband ZVM/NWL
 - ▶ Nachbarkommunen
 - ▶ Bürgerbusverein
 - ▶ Verkehrsunternehmen

- Kommunikation
 - ▶ Die stetige Beteiligung des Bürgerbus-Vereins ist von hoher Bedeutung, um nicht „aneinander vorbei“ zu planen
 - ▶ Bereits der Prüfauftrag kann medial genutzt werden, um Rückhalt in der Bevölkerung zu schaffen, Bedarfe zu ermitteln und potenzielle zukünftige Fahrgäste einzubinden

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
 - ▶ Eigenmittel
 - ▶ Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (BMDV)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ sehr geringe zu erwartende Kosten (< 10.000 €)
Auswirkungen		/ sehr hohe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ sehr hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ sehr kurzfristige Umsetzung (0-1 Jahr)
Priorisierung		/ sehr hohe Priorisierung

Flächendeckende Installation von Fahrradabstellanlagen an (zentralen) Haltestellen		ÖV4
LEITZIEL	Weiterentwicklung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes	
ZIELGRUPPE	Fahrgäste, Pendelnde	
POTENZIAL	Attraktivierung des ÖPNV, Förderung von Intermodalität	
GRUNDLAGE	Online Beteiligungskarte (Beiträge 34, 90)	

Ausgangssituation

Aktuell werden in der Gemeinde Wadersloh kontinuierlich Fahrradabstellanlagen errichtet. Alte Vorderradhalter werden dabei teilweise gegen neue und sichere Anlehnbügel ausgetauscht. Eine positive Entwicklung ist somit erkennbar, jedoch fehlt es insgesamt immer noch an einer ausreichenden, flächendeckenden Versorgung mit adäquaten Fahrradabstellanlagen.

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

Maßnahme

Um die Intermodalität zu fördern und dem steigenden Bedarf an Fahrradabstellanlagen gerecht zu werden, ist das Ziel dieser Maßnahme, die Verfügbarkeit der Abstellanlagen in ganz Wadersloh zu erhöhen. Der Fokus soll dabei auf dem Ausbau an (zentralen) Haltestellen liegen. Dadurch wird die Erreichbarkeit des ÖPNV verbessert und die Nutzung von Verkehrsträgern des Umweltverbundes gefördert.

Beim Ausbau von Fahrradabstellanlagen ist auf die Verwendung von neuartigen Anlehnbügel zu achten, um eine höhere Sicherheit zu gewährleisten. Alte Vorderradhalter sollten gegen neue Anlehnbügel ausgetauscht werden.

An zentralen Haltestellen, die zu Mobilstationen umgebaut werden können (vgl. AM 7), besteht die Möglichkeit die Fahrradabstellanlagen in Form von Bike+Ride-Anlagen (B+R) anzubieten. B+R-Anlagen sind öffentlichkeitswirksam und fördern den Radverkehr, den ÖPNV sowie die Intermodalität. Diese sind bei Bedarf zu überdachen, um die Fahrräder vor der Witterung zu schützen.

Des Weiteren ist die Maßnahme in Verbindung mit Maßnahme FR8: „Fahrradwallboxen im öffentlichen Raum“ zu betrachten. Die Installation von Lademöglichkeiten für Pedelecs an Haltestellen stellt ein zusätzliches Kriterium zur Attraktivierung des Radverkehrs dar.

- Handlungsschritte
- ▶ Identifizierung möglicher Haltestellen
 - ▶ Planung und Umsetzung
 - ▶ Evaluation und ggf. Erweiterung

Umsetzungshorizont

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

- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ Straßenbulasträger
 - ▶ Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)
- Kommunikation
- ▶ Eine Werbekampagne informiert nicht nur über neu entstandene Fahrradabstellanlagen, sondern fördert gleichzeitig das Image der Gemeinde
 - ▶ Hauptkommunikation muss zwischen Gemeinde Wadersloh, ggf. Bulasträger sowie dem ZVM erfolgen
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Eigenmittel
 - ▶ FöRi-Nah
 - ▶ Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
 - ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten		/ mittlere zu erwartende Kosten (20.000-50.000 €)
Auswirkungen		/ hohe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit		/ hohe Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer		/ mittelfristige Umsetzung (4-5 Jahre)
Priorisierung		/ hohe Priorisierung

Installation von Abfahrtsmonitoren zur Visualisierung von Echtzeitdaten		ÖV5
LEITZIEL	Weiterentwicklung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes	
ZIELGRUPPE	Fahrgäste	
POTENZIAL	Attraktivierung des ÖPNV	
GRUNDLAGE	Empfehlung energielenker	

Ausgangssituation

Ein wesentlicher Baustein zur Förderung des ÖPNV ist die Digitalisierung dessen. Dazu gehört die Weitergabe von ÖPNV-Echtzeitdaten, also Abfahrtszeiten von Bussen oder Bahnen sowie weitere Informationen des Verkehrsbetriebes.

Die Daten werden betriebsintern erzeugt und können über eine digitale (dynamische) Fahrgastinformationstafel an Haltestellen angezeigt werden. Dynamische Tafeln sind Bildschirme, die neben Fahrgastinformationen bspw. auch Werbung anzeigen können. Für eine korrekte Funktionsweise von Echtzeitdaten ist ein GPS-System in den Fahrzeugen notwendig. Durch einen Prognose-Algorithmus werden die Soll- und Ist-Fahrplandaten abgeglichen und mit streckenspezifischen Daten ergänzt.

Ein digitales Fahrgastinformationssystem kann dabei helfen, Wartezeiten zu vermeiden oder auf das vorhandene ÖPNV-Angebot hinzuweisen. Durch die Weitergabe der Daten an die Kundinnen und Kunden wird die Akzeptanz für den ÖPNV erhöht.

Maßnahme

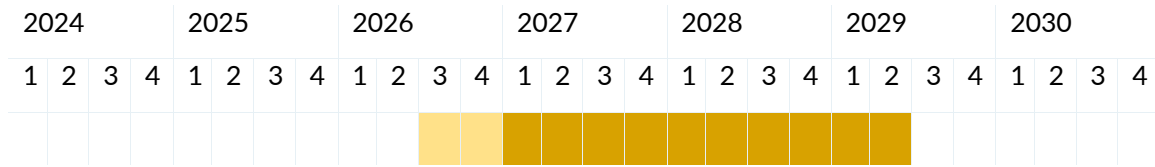
Um den ÖPNV in Wadersloh attraktiver zu gestalten, ist das Ziel dieser Maßnahme, Fahrgastinformationstafeln an (zentralen) Haltestellen zu installieren. Diese sollten mindestens die Abfahrtszeiten der Busse (R72, R73, B3, B4) sowie wichtige Zusatzinformationen durch den Verkehrsbetrieb oder den Zweckverband anzeigen. Insgesamt ist eine verbesserte Verknüpfung der verschiedenen ÖPNV-Angebote (RegioBus & BürgerBus) möglich.

Besonders sollten diejenigen Haltestellen betrachtet werden, an denen sich die Linienverläufe der RegioBusse sowie des BürgerBusses kreuzen. Aktuell ist dies an der Haltestelle Kirche der Fall. An weniger frequentierten Haltestellen sollte die Möglichkeit zur kundeneigenen Anzeige der Daten gegeben werden. Dazu kann der Zugriff über das eigene Smartphone ermöglicht werden.

Darüber hinaus ist darauf zu achten, die Informationsvermittlung von ÖPNV-Daten barrierefrei zu gestalten. Dazu können akustische Fahrgastinformationsmedien wie Lautsprecher an den Haltestellen Personen mit Sichteinschränkungen über die Abfahrtszeiten, Störungen oder Fahrplanänderungen informieren.

- Handlungsschritte
- ▶ Priorisierung von Haltestellen
 - ▶ Planung und Umsetzung
 - ▶ Instandhaltung

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure
- ▶ Gemeinde Wadersloh
 - ▶ ZVM / Verkehrsunternehmen
 - ▶ Bürgerbusverein
- Kommunikation
- ▶ Die Hauptkommunikation wird zwischen der Gemeinde Wadersloh, dem Zweckverband und ggf. dem Baulastträger geführt
 - ▶ Die Kommunikation zwischen der Gemeinde und den Bürgerinnen und Bürger kann mittels einer Pressemitteilung erfolgen
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten
- ▶ Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
 - ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
 - ▶ Eigenmittel

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	/ mittlere zu erwartende Kosten (20.000-50.000 €)
Auswirkungen	/ sehr geringe zu erwartende Auswirkungen
Umsetzbarkeit	/ mittlere Umsetzbarkeit
Umsetzungsdauer	/ kurzfristige Umsetzung (2-3 Jahre)
Priorisierung	/ geringe Priorisierung

4 ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN

In nachfolgender Tabelle 5 sind alle Maßnahmen der Priorisierungsstufe zugeordnet, sodass auf einen Blick erkennbar ist, welche Maßnahmen am ehesten umzusetzen sind:

Tabelle 5: Zusammenfassung der Maßnahmen-Priorisierung

Priorisierung	Nr.	Maßnahme
★★★★★	FR4	Schaffung innerörtlicher Fahrradstraßen
	FR6	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht, korrekte Beschilderung und Führungsform
	AM8	Übernahme der Ideen & Mängel aus der Online-Beteiligungskarte des Mobilitätskonzeptes in die Verkehrsschau
	S1	Absichtserklärung Carsharing
	ÖV2	Bewerbung/Kommunikation vorhandener Mobilitätsangebote in der Gemeinde Wadersloh
	ÖV3	Prüfauftrag: Schaffung regulärer ÖPNV-Angebote in Richtung von Nachbarkommunen
	★★★★	FR2
FR5		Prüfung straßenbegleitender Radwege an Landes- & Kreisstraßen
FR7		Barrierefreie Gestaltung von Querungshilfen/Knotenpunkten
AM2		Mobilitätstag zu Chancen & Möglichkeiten von E-Mobilität
AM3		Verkehrsversuche
AM5		Schaffung öffentlicher Ladeinfrastruktur an zentralen Orten
AM7		Beitritt der Gemeinde Wadersloh zur Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten"
S3		Bewerbung des vorhandenen Mitfahr-Portals & Kommunikation und Zusammenarbeit mit umliegenden Kommunen
ÖV1		Barrierefreier Ausbau zentraler Haltestellen
ÖV4		Flächendeckende Installation von Fahrradabstellanlagen an (zentralen) Haltestellen
★★★	FR1	Erstellung eines Radverkehrskonzept
	FR3	Ausweisung von Fahrradstraßen außerorts
	FR8	Fahrrad-Wallboxen im öffentlichen Raum
	FR9	Schaffung eines Radweges an der Herzfelder Straße bis Knotenpunkt Herringerfeld
	AM4	Infoangebot/Beratungsangebot betriebliches Mobilitätsmanagement
	AM6	Schaffung von Mobilstationen in allen Ortsteilen
	S2	Initiative Corporate-Carsharing in Unternehmen
★★	AM1	Vollständige Dekarbonisierung des gemeindlichen Fuhrparks durch Umstellung auf E-Mobilität und Wasserstoff
	ÖV5	Installation von Abfahrtsmonitoren zur Visualisierung von Echtzeitdaten

Die Priorisierung, die aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis hervorgeht, ermöglicht eine Abstufung der Maßnahmen nach Priorität für das Erreichen der Leitziele, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes gesetzt worden sind. Maßnahmen mit einer höheren Priorisierung und somit mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnisses führen mit geringem Zeitaufwand und geringen Kosten zu merkbaren Veränderungen bzgl. der nachhaltige Mobilität in Wadersloh. Nichtsdestotrotz stellt die Priorisierung der Maßnahmen nur eine Abschätzung der Realität dar, sodass bei der Bewertung der Umsetzung auch die Inhalte der Maßnahmen berücksichtigt werden sollen.

Bei Betrachtung der Tabelle 5 ist zu erkennen, dass sechs Maßnahmen in die höchste Priorisierungsstufe (sehr hoch) fallen. Für diese sollte umgehend mit der Umsetzung begonnen werden, da sie einen großen Effekt auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung haben. Weitere zehn Maßnahmen erhalten eine hohe Priorität. Hier ist zu prüfen, mit welchen Maßnahmen sofort begonnen wird und welche erst in den Folgejahren begonnen werden. Bei der Einschätzung hilft der Umsetzungsfahrplan (vgl. Kapitel 5).

Eine mittlere Priorität weisen insgesamt acht Maßnahmen auf. In diesen Bereich fallen Maßnahmen, die eine längere Umsetzungsdauer haben oder hohe Kosten verursachen, die in einem nicht so guten Verhältnis zum Nutzen bzw. Effekt auf das Gesamtmobilitätsverhalten in der Kommune stehen.

Zum Schluss sind zwei Maßnahmen mit einer geringen Priorität gekennzeichnet worden: Die Maßnahme „*Vollständige Dekarbonisierung des gemeindlichen Fuhrparks durch Umstellung auf E-Mobilität und Wasserstoff*“ ist ein eher strategisch angelegtes Vorhaben. Mit diesem sollte dennoch inhaltlich sofort begonnen werden. Auch die Maßnahme „*Installation von Abfahrtsmonitoren zur Visualisierung von Echtzeitdaten*“ tritt aufgrund der immer verbreiteteren Smartphone-Nutzung wahrscheinlich in den Hintergrund. Dennoch hilft diese Maßnahme, gerade Personen ohne Zugang zu einem Smartphone bei der Nutzung des ÖPNV zu unterstützen.

5 UMSETZUNGSFAHRPLAN

 Vorbereitung einer Maßnahmenumsetzung / Nachbereitung und Verstetigung

 Maßnahmenumsetzung

Sortierung: Maßnahmenanordnung je Priorisierung

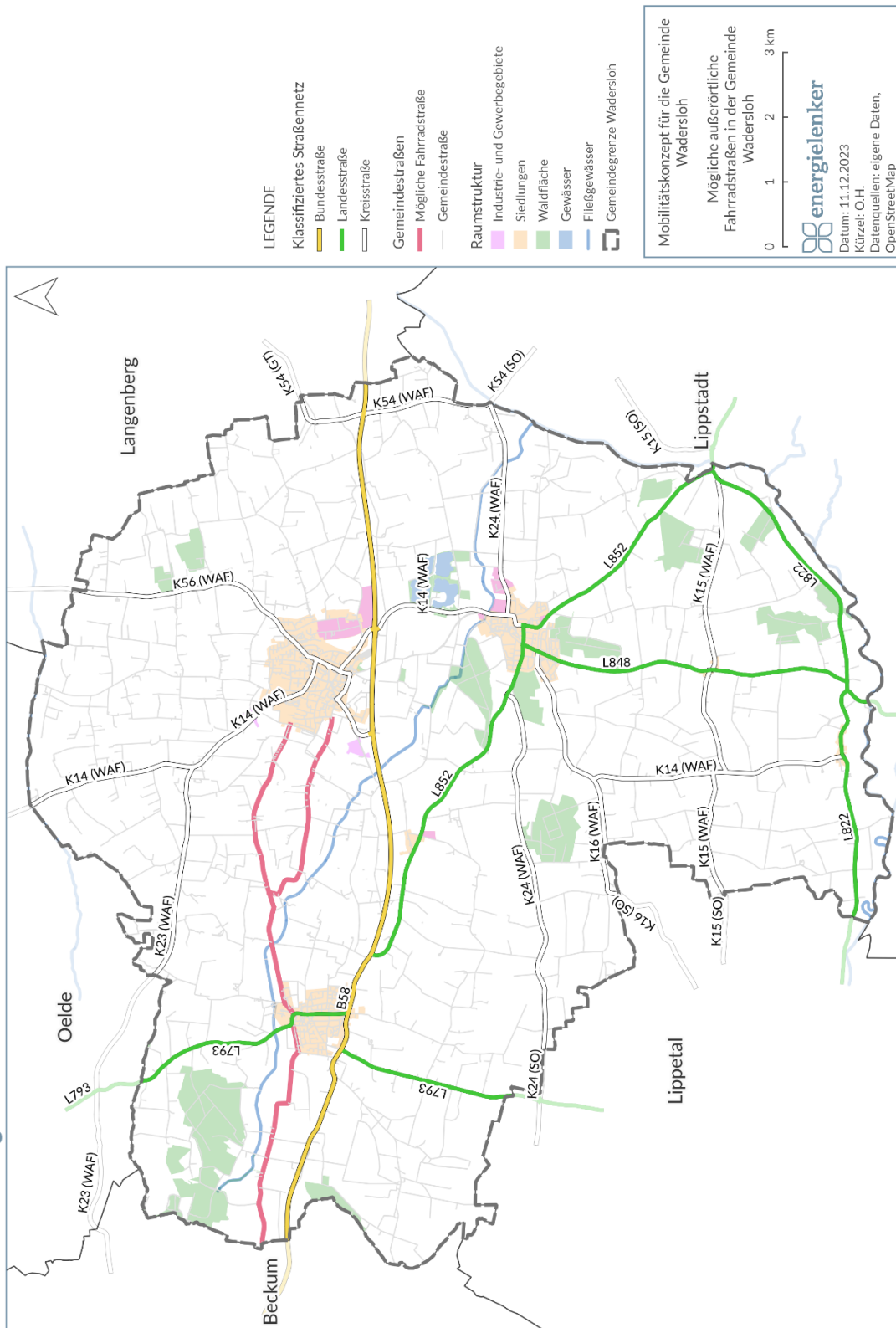
Nr.	Titel des operativen Ziels	Prio	2024				2025				2026				2027				2028				2029				2030			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
FR4	Schaffung innerörtlicher Fahrradstraßen	5																												
FR6	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht, korrekte Beschilderung und Führungsform	5																												
FR2	Schaffung einer Stelle für Radverkehrsbefragte	4																												
FR5	Prüfung straßenbegleitender Radwege an Landes- & Kreisstraßen	4																												
FR7	Barrierefreie Gestaltung von Querungshilfen/Knotenpunkten	4																												
FR9	Schaffung eines Fuß- & Radweges an der Herzfelder Straße bis Knotenpunkt Herringerfeld	3																												
FR1	Erstellung eines Radverkehrskonzept	3																												
FR3	Ausweisung von Fahrradstraßen außerorts	3																												
FR8	Fahrrad-Wallboxen im öffentlichen Raum	3																												
AM7	Beitritt der Gemeinde Wadersloh zur Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten"	4																												
AM8	Übernahme der Ideen & Mängel aus der Online-Beteiligungskarte des Mobilitätskonzeptes in die Verkehrsschau	5																												

ANHANG

Nummer	Inhalt
Anhang 1	Abbildung 1: Mögliche Fahrradstraßen außerorts (Maßnahme FR3)
Anhang 2	Abbildung 2: Mögliche Fahrradstraßen innerorts (Maßnahme FR4)

Anhang 1: Mögliche Fahrradstraßen außerorts

Mögliche außerörtliche Fahrradstraßen in der Gemeinde Wadersloh



Anhang 2: Mögliche Fahrradstraßen innerorts

