



Maßnahmenkonzept

**Mobilitätskonzept 2035 +**

**Stadt Ibbenbüren**



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

**Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleitung)

M.Sc. Markus Bednarek

M.Sc. Christian Schipplick

**Bildnachweis**

Titelseite: Eigenes Foto

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

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3	5.1	Kernelemente des Evaluationskonzepts .....	108
Abbildungsverzeichnis.....	4	5.2	Detailevaluation von Projekten .....	112
Tabellenverzeichnis.....	5	6.	Zusammenfassung & Ausblick .....	113
Verzeichnis der Maßnahmentabellen.....	5	7.	Quellen.....	115
Abkürzungsverzeichnis.....	5	7.1	Weiterführende Literatur (Steckbriefe).....	115
1. Einführung.....	6	8.	Anhang .....	117
1.1    Prozessablauf und Planungsdialog.....	7			
1.2    Ziele des Mobilitätskonzepts .....	9			
2. Struktur des Maßnahmenkonzepts.....	10			
2.1    Erläuterungen zu den Raumkategorien .....	11			
3. Maßnahmenkonzept.....	16			
3.1    Handlungsfeld A: Fußverkehr & Barrierefreiheit .....	18			
3.2    Handlungsfeld B: Radverkehr & Mikromobilität.....	28			
3.3    Handlungsfeld C: ÖPNV & Intermodalität.....	40			
3.4    Handlungsfeld D: Kfz- & Wirtschaftsverkehr .....	56			
3.5    Handlungsfeld E: Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit .....	69			
3.6    Handlungsfeld F: Umwelt- und Klimaschutz .....	85			
3.7    Handlungsfeld G: Mobilitätsmanagement.....	89			
3.8    Handlungsfeld H: Öffentlichkeitsarbeit.....	97			
4. Integriertes Handlungskonzept.....	101			
5. Evaluationskonzept .....	108			

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Eindrücke der Beteiligung .....	7	Abbildung 26: Schema eines stadtweiten Systems von Mobilstationen .....	54
Abbildung 2: Prozessablauf und Planungsdialog .....	8	Abbildung 27: Perspektivisches Kfz-Straßenzielnetz .....	58
Abbildung 3: Zieldimensionen des Mobilitätskonzepts .....	9	Abbildung 28: Kreisverkehre in Ibbenbüren .....	67
Abbildung 4: Zielwerte zur Entwicklung des Modal Splits .....	9	Abbildung 29: Kfz- & Wirtschaftsverkehr: Verortung zentraler Maßnahmen .....	68
Abbildung 5: Handlungsfelder und Raumkategorien des Mobilitätskonzepts .....	10	Abbildung 30: Integrierte Netzkarte .....	71
Abbildung 6: Zentren in Ibbenbüren .....	11	Abbildung 31: Bausteine der integrierten Knotenpunktgestaltung .....	76
Abbildung 7: Impressionen Zentren Ibbenbüren .....	11	Abbildung 32: Maßnahmen der Integrierten Knotenpunktgestaltung .....	77
Abbildung 8: Haupteinfallskorridore in Ibbenbüren .....	12	Abbildung 33: Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds .....	79
Abbildung 9: Impressionen Haupteinfallskorridore Ibbenbüren .....	12	Abbildung 34: Maßnahmen zur Änderung der Verkehrsführung .....	80
Abbildung 10: Wohnquartiere in Ibbenbüren .....	13	Abbildung 35: Distanzen in der Innenstadt .....	81
Abbildung 11: Impressionen Wohnquartiere Ibbenbüren .....	13	Abbildung 36: Bausteine zur Aufwertung von Haupteinfallskorridoren .....	82
Abbildung 12: Gewerbequartiere in Ibbenbüren .....	14	Abbildung 37: Bausteine zur Aufwertung von Wohnquartieren .....	83
Abbildung 13: Impressionen Gewerbequartiere Ibbenbüren .....	14	Abbildung 38: Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit: Verortung zentraler Maßnahmen .....	84
Abbildung 14: Verbindungsräume in Ibbenbüren .....	15	Abbildung 39: Mögliche Orte von Nahmobilitätschecks .....	95
Abbildung 15: Impressionen Verbindungsräume Ibbenbüren .....	15	Abbildung 40: Bausteine des Mobilitätsmanagements .....	96
Abbildung 16: Aufbau der Steckbriefe .....	17	Abbildung 41: Mögliche Bausteine einer Öffentlichkeitskampagne ..	100
Abbildung 17: Bausteine und Maße attraktiver Gehwege .....	19	Abbildung 42: Integriertes Handlungskonzept Fußverkehr & Barrierefreiheit, ÖPNV & Intermodalität, Mobilitätsmanagement und Umwelt- & Klimaschutz .....	102
Abbildung 18: Querungsmöglichkeiten für Ibbenbüren .....	25	Abbildung 43: Integriertes Handlungskonzept Radverkehr & Mikromobilität, Kfz- und Wirtschaftsverkehr, Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit und Öffentlichkeitsarbeit .....	103
Abbildung 19: Fußverkehr & Barrierefreiheit: Verortung zentraler Maßnahmen .....	27	Abbildung 44: Maßnahmenzusammenhänge und Schnittstellen .....	107
Abbildung 20: Radwegenetz Stadt Ibbenbüren .....	37		
Abbildung 21: Empfehlungen zu Fahrradstraßen .....	38		
Abbildung 22: Radverkehr & Mikromobilität: Verortung zentraler Maßnahmen .....	39		
Abbildung 23: Prinzipskizze Ringbuslinie Mitte .....	49		
Abbildung 24: Prinzipskizze Ringbuslinie West .....	50		
Abbildung 25: Prinzipskizze Ringbuslinie Ost .....	51		

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht Fußverkehr & Barrierefreiheit .....	20
Tabelle 2: Maßnahmenübersicht Radverkehr & Mikromobilität.....	29
Tabelle 3: Maßnahmenübersicht ÖPNV & Intermodalität.....	41
Tabelle 4:Maßnahmenübersicht Kfz- & Wirtschaftsverkehr .....	57
Tabelle 5: Maßnahmenübersicht Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit .....	70
Tabelle 6: Maßnahmenübersicht Umwelt- & Klimaschutz .....	86
Tabelle 7: Maßnahmenübersicht Mobilitätsmanagement .....	90
Tabelle 8: Maßnahmenübersicht Öffentlichkeitsarbeit.....	97
Tabelle 9: Zielwirkungen .....	105
Tabelle 10: Mögliche Indikatoren zur Umsetzungsanalyse .....	109
Tabelle 11: Mögliche Indikatoren der Zielerreichungsanalyse .....	110

## Verzeichnis der Maßnahmentabellen

Maßnahmentabelle A: Fußverkehr & Barrierefreiheit.....	21
Maßnahmentabelle B: Radverkehr & Mikromobilität .....	30
Maßnahmentabelle C: ÖPNV & Intermodalität .....	42
Maßnahmentabelle D: Kfz- & Wirtschaftsverkehr .....	59
Maßnahmentabelle E: Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit.	72
Maßnahmentabelle F: Handlungsfeld F: Umwelt- & Klimaschutz .....	87
Maßnahmentabelle G: Handlungsfeld G: Umwelt- & Klimaschutz.....	91
Maßnahmentabelle H: Handlungsfeld H: Öffentlichkeitsarbeit .....	98

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

## 1. Einführung

Die Stadt Ibbenbüren hat das Mobilitätskonzept 2035+ erstellt, um die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Mobilitätsentwicklung für die nächsten 15 Jahre und darüber hinaus festzulegen. Damit werden Lösungsansätze auf aktuelle und zukünftige Problemstellungen in der Stadt – insbesondere Kohlekonversion, zunehmende Verkehrsbelastungen und demographischer Wandel – bereitgestellt, aber auch über die Stadtgrenzen hinausgehende Herausforderungen – wie Klimaschutz, Energiewende, Digitalisierung und Pendlerverkehre – behandelt. Diese Herausforderungen erfordern Neuausrichtungen, auch im Mobilitätsbereich. Daher sind eine stärkere Vernetzung und Priorisierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie öffentliche Verkehrsmittel) sowie eine stärkere Steuerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Kernstadt wichtige Ansätze dieses Mobilitätskonzepts.

In den letzten zwei Jahren ist das Mobilitätskonzept in einem breiten Dialogverfahren mit Politik, Verbänden und Institutionen sowie der Bürgerschaft erarbeitet worden. Mit einer dialogorientierten Vorgehensweise sind Vorschläge und Anregungen frühzeitig in den Prozess mit eingeflossen und konnten auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden. Insgesamt wurde für Ibbenbüren so eine ganzheitliche, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsstrategie für die nächsten Jahre entwickelt. Es wurden zum einen verkehrsmittelübergreifend Handlungserfordernisse, Projekte und Maßnahmen definiert. Zum anderen wird das Mobilitätskonzept ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrsplanung in den nächsten Jahren darstellen und als Orientierungsrahmen für die zukünftige Verkehrspolitik dienen. Hierzu wurde ein Maßnahmen- und Umsetzungskatalog erarbeitet, der unter Abwägung

der Dringlichkeit und der Finanzierbarkeit eine flexible und realistische Umsetzung ermöglicht.

Wie bereits erwähnt, ist das Mobilitätskonzept verkehrsmittelübergreifend und integrativ ausgerichtet. Unter anderem werden Potenziale und Möglichkeiten zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs aufgezeigt. Gleichzeitig werden auch Ansätze zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs in den dicht besiedelten Bereichen, bei Beibehaltung der Erreichbarkeit mit Kraftfahrzeugen, dargestellt. Weitere behandelte Themen sind die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel auf einer Strecke (Inter- und Multimodalität) sowie Aspekte des öffentlichen Raumes, der Straßenraumgestaltung und des Umwelt- und Klimaschutzes. Neben diesen vorrangig baulichen Ansätzen werden insbesondere bei den Themenbereichen Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit verkehrsrelevante organisatorische und kommunikative Ansätze vorgestellt.

Im Herbst 2018 wurde die Planersocietät beauftragt, das Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Der vorliegende Bericht stellt die Kernergebnisse des Erarbeitungsprozesses, die Handlungsstrategien und die Maßnahmen zusammen. Damit reiht sich das vorliegende Maßnahmenkonzept in eine Reihe weiterer Berichte zum Mobilitätskonzept ein und baut auf deren Ergebnissen auf: Die **Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung** und das **Stärken-Schwächen-Profil der Stadt Ibbenbüren** bilden die Ausgangslage in Sachen Mobilität der Stadt Ibbenbüren ab. Die Berichte zum **Verkehrsmodell** und der **Mobilitätserhebung 2019** stellen wichtige Grundlageninformationen zur Verkehrssituation und dem Mobilitätsverhalten in Ibbenbüren zusammen und dienen als weitere Grundlagen für die Erarbeitung des vorliegenden Handlungskonzepts. Das **Zielkonzept** stellt die Ziele des Mobilitätskonzepts dar und dient als Richtschnur für die Entwicklung der Maßnahmen.

Darauf aufbauend wurden auch Indikatoren der Zielerreichung definiert, die auf Grundlage der Arbeitsergebnisse mit dem Lenkungskreis erarbeitet wurden und die die Basis **zukünftig anstehender Evaluationsberichte** bilden.

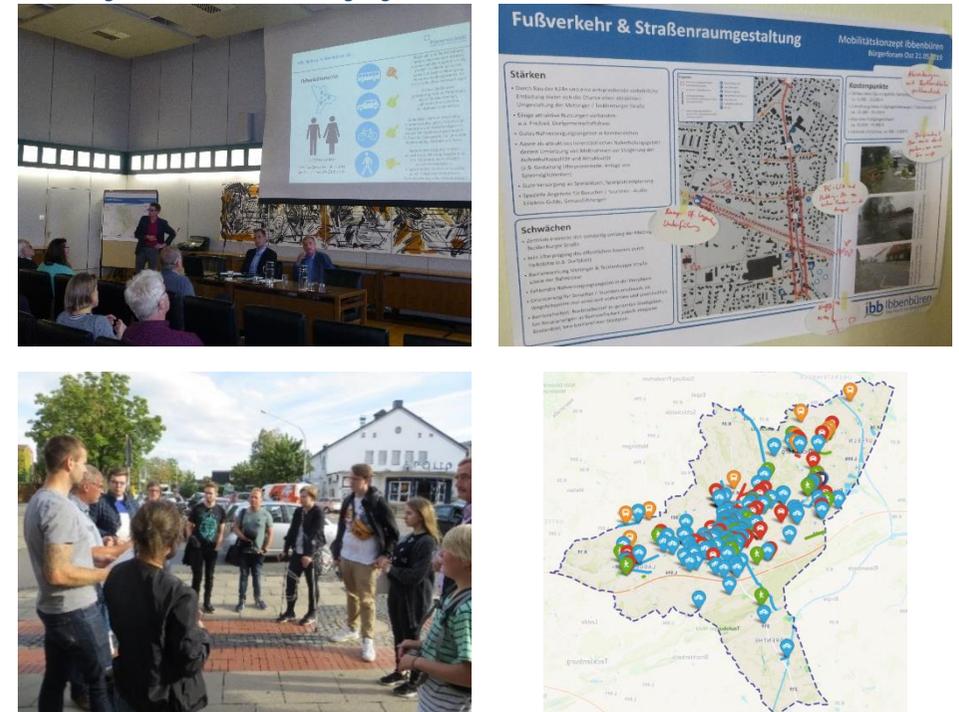
## 1.1 Prozessablauf und Planungsdialog

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts gliedert sich in verschiedene Phasen und Bausteine, die in der nebenstehenden Abbildung dargestellt sind. Zu Beginn standen Dokumentenanalysen und Ortsbegehungen für die Mitarbeiter\*innen der Planersocietät zur Grundlagenermittlung auf dem Programm. Der weitere Arbeitsprozess war durch eine enge Zusammenarbeit und **Abstimmung mit der Verwaltung** Ibbenbürens gekennzeichnet. Ein begleitender **Lenkungskreis**, bestehend aus Vertretungen politischer Parteien, gesellschaftlicher Institutionen und der Verwaltung, tagte im Laufe des Prozesses fünfmal und prägte die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzepts entscheidend mit.

In verschiedenen Formaten der **Öffentlichkeitsbeteiligung** wurde auch die Bürgerschaft Ibbenbürens mit in die Entwicklung des Mobilitätskonzepts einbezogen; im Rahmen der Bestandsanalyse durch drei Bürgerforen, einen Kinder- und Jugendworkshop sowie eine Online-Beteiligung. Statt eines abschließenden Bürgerforums, welches aufgrund der Corona-Pandemie 2020 nicht stattfinden konnte, wurden den Bürgerinnen und Bürger die Inhalte des Maßnahmenkonzepts Online in Form dieses Berichts, einer Kurzfassung sowie verschiedenen Videos bereitgestellt. Die eingegangenen Rückmeldungen sind noch in das Mobilitätskonzept eingeflossen und im Bericht Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengefasst.

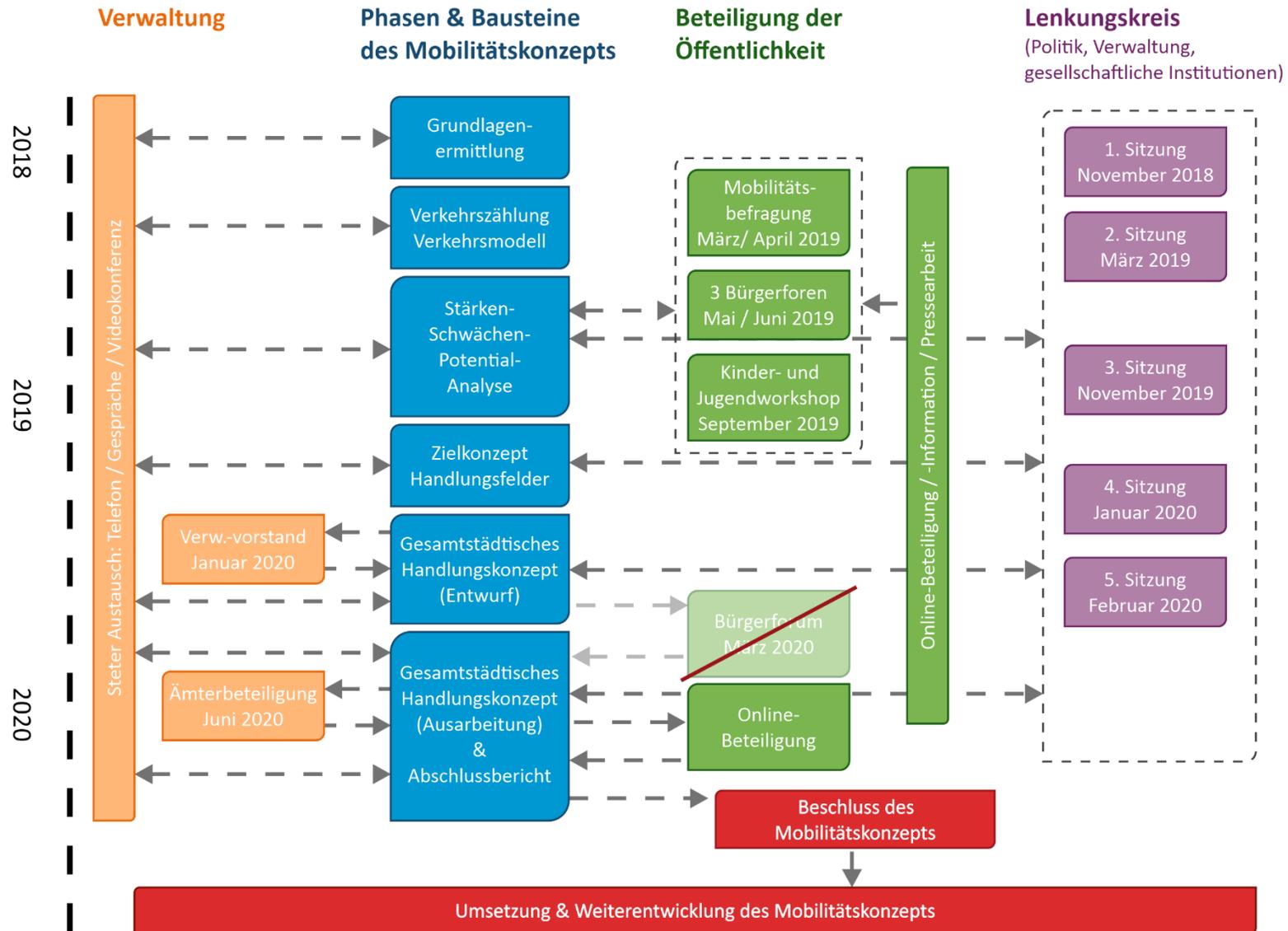
Zusätzlich wurde ein **Verkehrsmodell**, aufbauend auf den Ergebnissen einer im Oktober 2018 durchgeführten **Verkehrszählung**, entwickelt. Dies kann u.a. dazu genutzt werden, die Auswirkungen von Maßnahmen abzuschätzen und so zu bewerten. Eine weitere wichtige Analysegrundlage bilden die Ergebnisse der **Mobilitätsenerhebung 2019**; dabei wurden rund 1.500 Ibbenbürenerinnen und Ibbenbürener zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt.

Abbildung 1: Eindrücke der Beteiligung



Eigene Fotos, Abbildung

Abbildung 2: Prozessablauf und Planungsdialog



Eigene Darstellung

## 1.2 Ziele des Mobilitätskonzepts

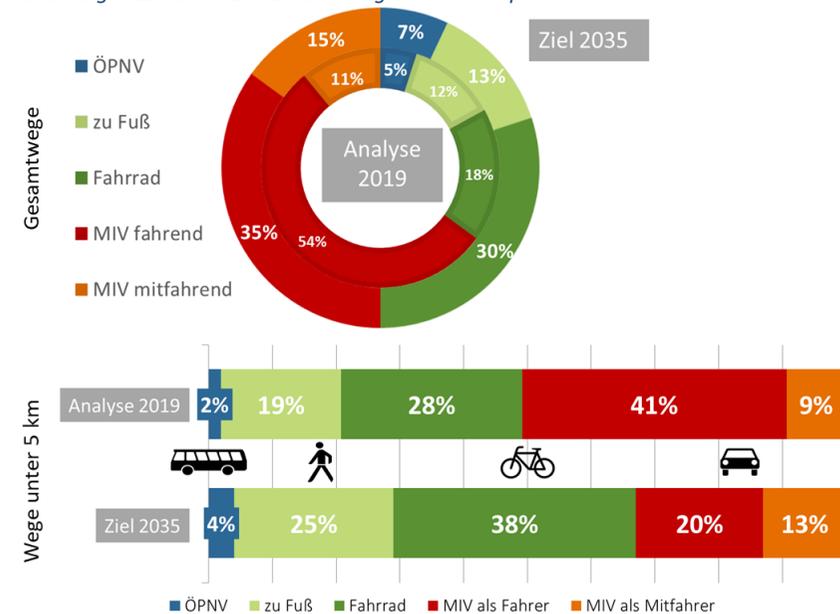
Das vorliegende Mobilitätskonzept 2035+ zielt auf eine Mobilitätswende in Ibbenbüren ab. Daher wurde die Mobilitätswende als zentrales Element in den Slogan (siehe Abbildung 3) mitaufgenommen. Durch die Ergänzung 2025+ im Slogan des Mobilitätskonzepts wird deutlich, dass erste Schritte und Ergebnisse einer Mobilitätswende aber bereits 2025 erkennbar sein sollen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden die unten dargestellten Oberziele gemeinsam in Zusammenarbeit mit dem Lenkungsreis formuliert.

Abbildung 3: Zieldimensionen des Mobilitätskonzepts



Im Rahmen der Entwicklung des Zielkonzepts wurden je Zieldimension verschiedene Zielindikatoren und teilweise auch Zielwerte festgelegt (siehe Anhang 2: Ziele des Mobilitätskonzepts). Zentrale Zielwerte stellen insbesondere die Werte zum Modal Split, also zur Verkehrsmittelwahl dar: Hier wird eine deutliche Steigerung des Anteils des Umweltverbunds an den Gesamtwegen der Ibbenbürener und insbesondere auf den kurzen Wegen, d.h. <5 km, verfolgt.

Abbildung 4: Zielwerte zur Entwicklung des Modal Splits



2019: Rund 54% der Wege sind kürzer als 5 km.

Eigene Darstellung, Analysewerte basierend auf Mobilitätsbefragung 2019

## 2. Struktur des Maßnahmenkonzepts

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem Zielkonzept, welches auf eine Mobilitätswende in Ibbenbüren abzielt, wurden Handlungsfelder gebildet. Dies dient dazu, die Maßnahmen zu strukturieren und vereinfacht es die Maßnahmen zueinander in Beziehung zu setzen. Die Haupthandlungsfelder sind:

- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Kfz- & Wirtschaftsverkehr

Ergänzend wurden Handlungsfelder mit Querschnittsthemen definiert, die verkehrsartenunabhängige und verkehrsartenübergreifende Maßnahmen beinhalten und meist deutliche Überschneidungen oder enge Bezüge zu den Haupthandlungsfeldern aufweisen:

- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Umwelt- & Klimaschutz
- G. Mobilitätsmanagement
- H. Öffentlichkeitsarbeit

Neben der inhaltlichen Differenzierung bietet es sich an, eine räumliche Differenzierung Ibbenbürens vorzunehmen. Für die Erreichung der Ziele sind je nach betrachtetem Raum (bspw. Innenstadt oder Wohnquartiere) verschiedene Maßnahmenansätze erforderlich und sinnvoll. Mittels Raumkategorien können raumstrukturelle Unterschiede und die damit verbundenen, unterschiedlichen Ansprüche an den öffentlichen Raum als Verkehrs- und Begegnungsraum bei der Maßnahmenentwicklung stärker mitberücksichtigt werden. Für die Entwicklung und Strukturierung der Maßnahmen wurden daher die folgenden Raumkategorien gebildet:

1. Zentren
2. Haupteinfallskorridore
3. Wohnquartiere
4. Gewerbequartiere
5. Verbindungskorridore

Somit ergibt sich die in der folgenden Abbildung dargestellte Struktur des Maßnahmenkonzepts für Ibbenbüren. Dabei strukturieren die Handlungsfelder das Maßnahmenkonzept, während die Raumkategorien zusätzliche Hinweise zum Hauptwirkungsraum der einzelnen Maßnahmen geben.

Abbildung 5: Handlungsfelder und Raumkategorien des Mobilitätskonzepts



Eigene Darstellung

## 2.1 Erläuterungen zu den Raumkategorien

Im Folgenden werden die Raumkategorien hinsichtlich ihrer Funktion und Bedeutung in der Stadt Ibbenbüren erläutert. Zusätzlich werden die sich daraus ergebenden Ansprüche an öffentlichen (Verkehrs-)Raum erläutert.

### Zentren

*Funktion in der Stadt:* Das Hauptzentrum und die Nebenzentren (Lagenbeck, Püsselbüren, Dickenberg) stellen die wichtigsten Einzelhandelsstandorte der Stadt Ibbenbüren dar (vgl. BBE 2016: 105 ff.). Insbesondere das Hauptzentrum ist dabei von großer Bedeutung für die Attraktivität und Wahrnehmung Ibbenbürens in der Region und fungiert als Aushängeschild der Stadt.

*(Verkehrliche) Ansprüche:* Die Zentren sind auf eine gute Erreichbarkeit aller Verkehrsarten angewiesen. In der Vergangenheit wurde dies vorrangig auf eine gute Kfz-Erreichbarkeit bezogen, was sich in einer primär Kfz-orientierten Gestaltung der öffentlichen Räume ausdrückt. Andererseits sind gerade im Hauptzentrum attraktive Verweil- und Bewegungsräume wichtige Elemente und Voraussetzung einer attraktiven Innenstadt und eines funktionierenden Zentrums. Vor dem Hintergrund der Mobilitätswende gilt es daher gut erreichbare und attraktive Aufenthaltsbereiche zu schaffen.

Abbildung 6: Zentren in Ibbenbüren



Eigene Darstellung

Abbildung 7: Impressionen Zentren Ibbenbüren



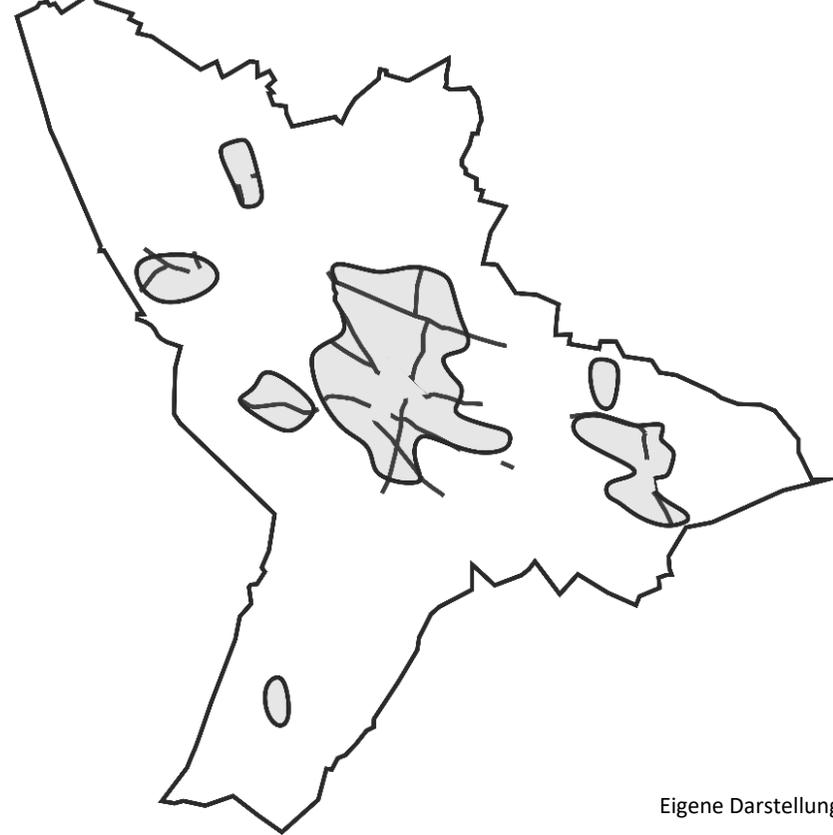
Eigene Fotos

## Haupteinfallskorridore

*Funktion in der Stadt:* Haupteinfallskorridore befinden sich in angebauten Siedlungsbereichen und fungieren als Eingangstore in die Stadt bzw. in die Stadtteile. Damit sichern sie zunächst die Erreichbarkeit Ibbenbürens (und der einzelnen Stadtteile), gerade als Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsplatzstandort. Als besonders stark von Bewohnerschaft und Besuchenden frequentierte Bereiche stellen sie identitätsstiftende und imagebildende Räume der Stadt dar. Zu den Haupteinfallskorridoren zählen insbesondere die Hauptverkehrsstraßen (bspw. Münsterstraße, Rheiner Straße, Osnabrücker Straße, Püsselbürener Damm oder Mettinger / Tecklenburger Straße) sowie wichtige Fahrradachsen (wie die Gronauer Allee oder Teile der Wilhelmstraße / Wieskebrook / An der Bahn).

*(Verkehrliche) Ansprüche:* Auf den Haupteinfallskorridoren steht die schnelle und sichere Mobilität aller Verkehrsarten im Vordergrund. Auf den Hauptverkehrsstraßen haben dabei gerade der Rad- und Kfz-Verkehr sowie auch der ÖPNV den Anspruch an eine schnelle Mobilität. Da alle Verkehrsträger hier häufig auf beengtem Raum zusammenkommen, ergeben sich besondere Herausforderungen für die Verkehrssicherheit. Um ihrer Funktion als identitätsstiftende Räume gerecht zu werden, sollten Haupteinfallskorridore auch gestalterische und die Aufenthaltsqualität fördernde Elemente aufweisen.

Abbildung 8: Haupteinfallskorridore in Ibbenbüren



Eigene Darstellung

Abbildung 9: Impressionen Haupteinfallskorridore Ibbenbüren



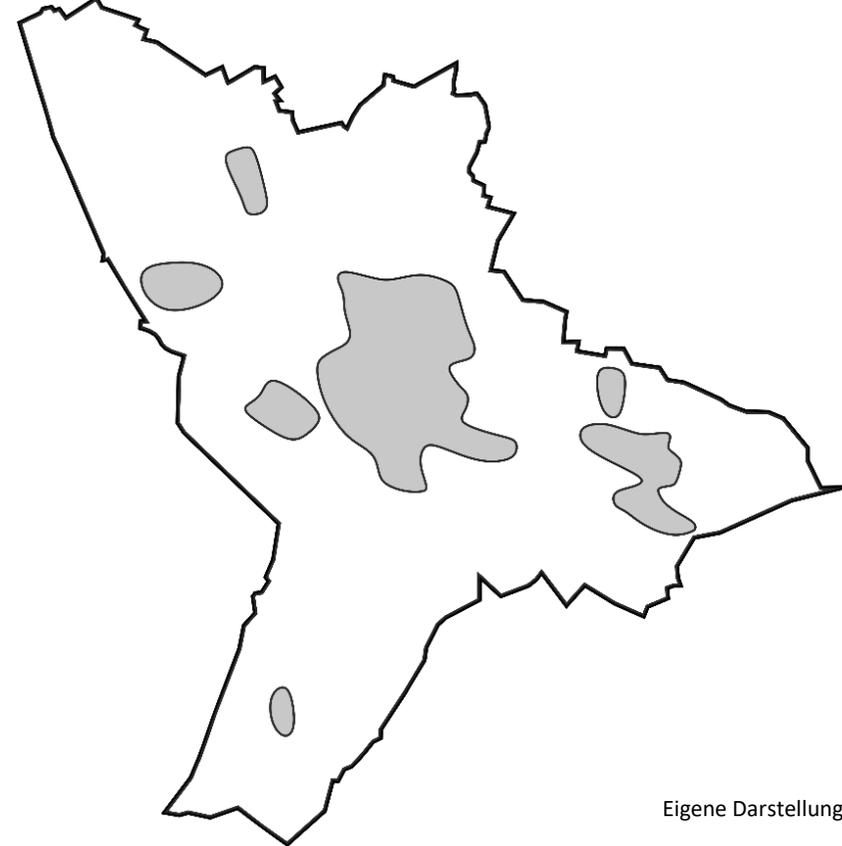
Eigene Fotos

## Wohnquartiere

*Funktion in der Stadt:* Wohnquartiere stellen das Zuhause der Menschen in Ibbenbüren dar und sind somit ein zentraler Standortfaktor für die Stadt Ibbenbüren als Wohnstandort.

*(Verkehrliche) Ansprüche:* Wohnquartiere müssen aus verkehrlicher Sicht den Ansprüchen an eine schnelle Erreichbarkeit (insbes. bei Arbeitswegen) und gleichzeitig eines attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsraumes gerecht werden: Für Kinder und Jugendliche sollten Spiel- und Bewegungsräume gegeben sein, während eine barrierearme Gestaltung der Wohnquartiere die eigenständige Mobilität von Seniorinnen und Senioren fördert und attraktive Aufenthaltsbereiche Raum für soziale Interaktion bieten. Diesen Ansprüchen werden sie aufgrund einer häufig funktionalen / Kfz-orientierten Gestaltung jedoch zurzeit nur eingeschränkt gerecht. In Bezug auf die anvisierte Mobilitätswende stellt die Gestaltung der Wohnquartiere als Start- und Zielpunkt alltäglicher Wege einen wichtigen Ansatzpunkt für die Änderung des Mobilitätsverhaltens dar. Hier gilt es insbesondere kurze Wege zu Nahversorgungseinrichtungen und weiteren alltäglichen Zielen für den Fuß- und Radverkehr attraktiv zu gestalten. Während die in Ibbenbüren vorherrschenden Ein- und Zweifamilienhäuser mit meist zwei Kfz-Stellplätzen zwar ein MIV-affines Mobilitätsverhalten fördern, bieten sie gleichzeitig die Chance, die öffentlichen Straßenräume weitgehend stellplatzfrei zu gestalten (für Besucherinnen und Besucher reicht ein gewisses Stellplatzangebot im öffentlichen Raum).

Abbildung 10: Wohnquartiere in Ibbenbüren



Eigene Darstellung

Abbildung 11: Impressionen Wohnquartiere Ibbenbüren



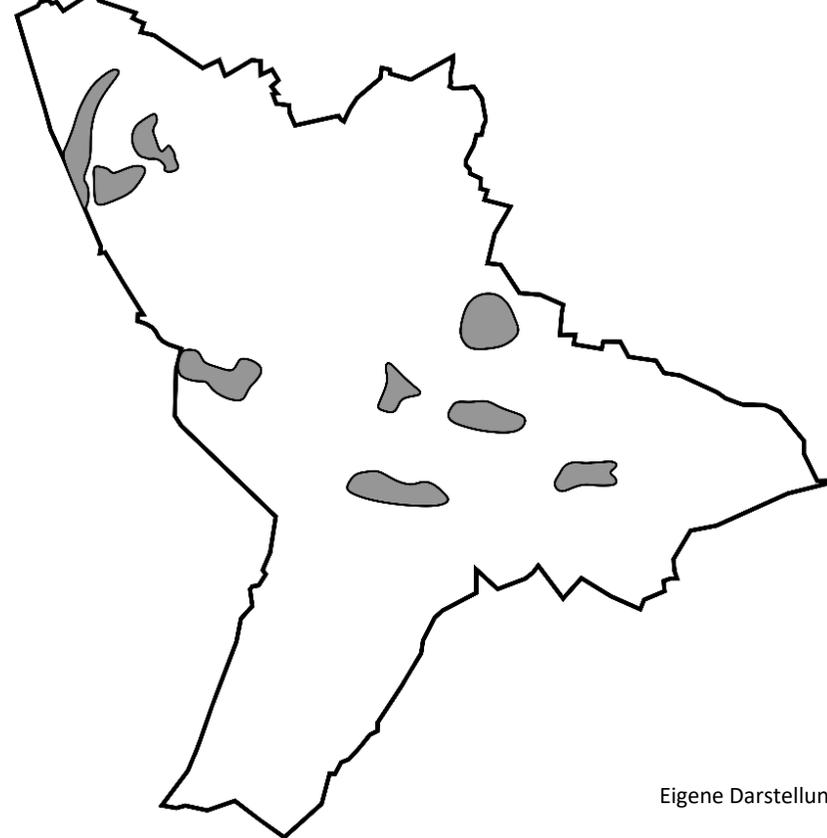
Eigene Fotos

## Gewerbequartiere

*Funktion in der Stadt:* Als Standorte von Unternehmen und Arbeitsplätzen nehmen Gewerbegebiete eine wichtige wirtschaftliche Funktion in der Stadt Ibbenbüren ein.

*(Verkehrliche) Ansprüche:* Um als attraktiver Wirtschaftsstandort fungieren zu können, steht in Gewerbegebieten aus verkehrlicher Sicht die zuverlässige und schnelle Erreichbarkeit von Personen und Gütern im Vordergrund. Insbesondere letzteres geht häufig mit Schwerverkehr und damit erhöhten Umwelt- und Lärmbelastungen für die Umgebung einher. Die Gestaltung von Gewerbegebieten ist zudem meist stark auf die Belange des Kfz-Verkehrs und weniger auf die des Umweltverbunds ausgerichtet, was eine stärkere Nutzung des Umweltverbunds bspw. durch Mitarbeitende erschwert und teils mit Sicherheitsrisiken verbunden ist. Insgesamt stellt sich die Herausforderung, in den Gewerbegebieten gleichzeitig eine schnelle, sichere und verträgliche Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Abbildung 12: Gewerbequartiere in Ibbenbüren



Eigene Darstellung

Abbildung 13: Impressionen Gewerbequartiere Ibbenbüren



Eigene Fotos

## Verbindungsräume

*Funktion in der Stadt:* Verbindungsräume sichern die Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen und gewährleisten die regionale und überregionale Anbindung Ibbenbürens und sind damit wichtiger Faktor für den Einkaufs-, Wohn- und Wirtschaftsstandort Ibbenbürens. Verbindungsräume sind einerseits anbaufreie Hauptverkehrsstraßen (wie Talstraße oder Abschnitte des Püsselbürener Damms oder auch der Rheiner Straße), andererseits aber auch Kfz-freie Wege des Fuß- und Radverkehrs (bspw. Weg an der Ibbenbürener Aa).

*(Verkehrliche) Ansprüche:* Auf den Hauptverkehrsstraßen der Verbindungsräume steht die schnelle Mobilität (Kfz, Rad, ÖPNV) im Vordergrund. Gerade an Knotenpunkten ergeben sich dabei erhöhte Ansprüche an die Verkehrssicherheit. Demgegenüber stehen auf den straßenunabhängigen Wegen des Fuß- und Radverkehrs eine attraktive Gestaltung der Wege und die Bereitstellung von Rast- und Verweilmöglichkeiten im Vordergrund.

Abbildung 14: Verbindungsräume in Ibbenbüren



Eigene Darstellung

Abbildung 15: Impressionen Verbindungsräume Ibbenbüren



Eigene Fotos

### 3. Maßnahmenkonzept

Das vorliegende Maßnahmenkonzept gliedert sich in die verschiedenen Handlungsfelder (siehe Kapitel 2). Für die einzelnen Handlungsfelder wurden Maßnahmenfelder bzw. -kategorien definiert, die den Kern des Maßnahmenkonzepts bilden und die die Mobilitätswende in Ibbenbüren anstoßen und fortführen sollen. Die einzelnen Maßnahmenfelder können entweder ein Bündel von weiter aus- und abzuarbeitenden Einzelmaßnahmen oder Daueraufgaben darstellen. Dabei wird zwischen

- baulichen Einzelmaßnahmen (bspw. Bau eines konkreten Radwegs),
- organisatorischen Einzelmaßnahmen (bspw. Erarbeitung eines Detailkonzepts),
- baulichen Daueraufgaben (bspw. Instandhaltung von Verkehrswegen) und
- organisatorischen Daueraufgaben (bspw. Ausbau der Verkehrsüberwachung) unterschieden.

Da nicht alle Maßnahmenfelder gleichzeitig angegangen werden können (aus Gründen der personellen und finanziellen Ressourcen), ist eine Priorisierung der Maßnahmenfelder erforderlich. Diese fußt insbesondere auf dem Zielbeitrag, aber auch der Dringlichkeit des Maßnahmenfeldes, welche sich aus den Analysen und auch den Eingaben der Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben.

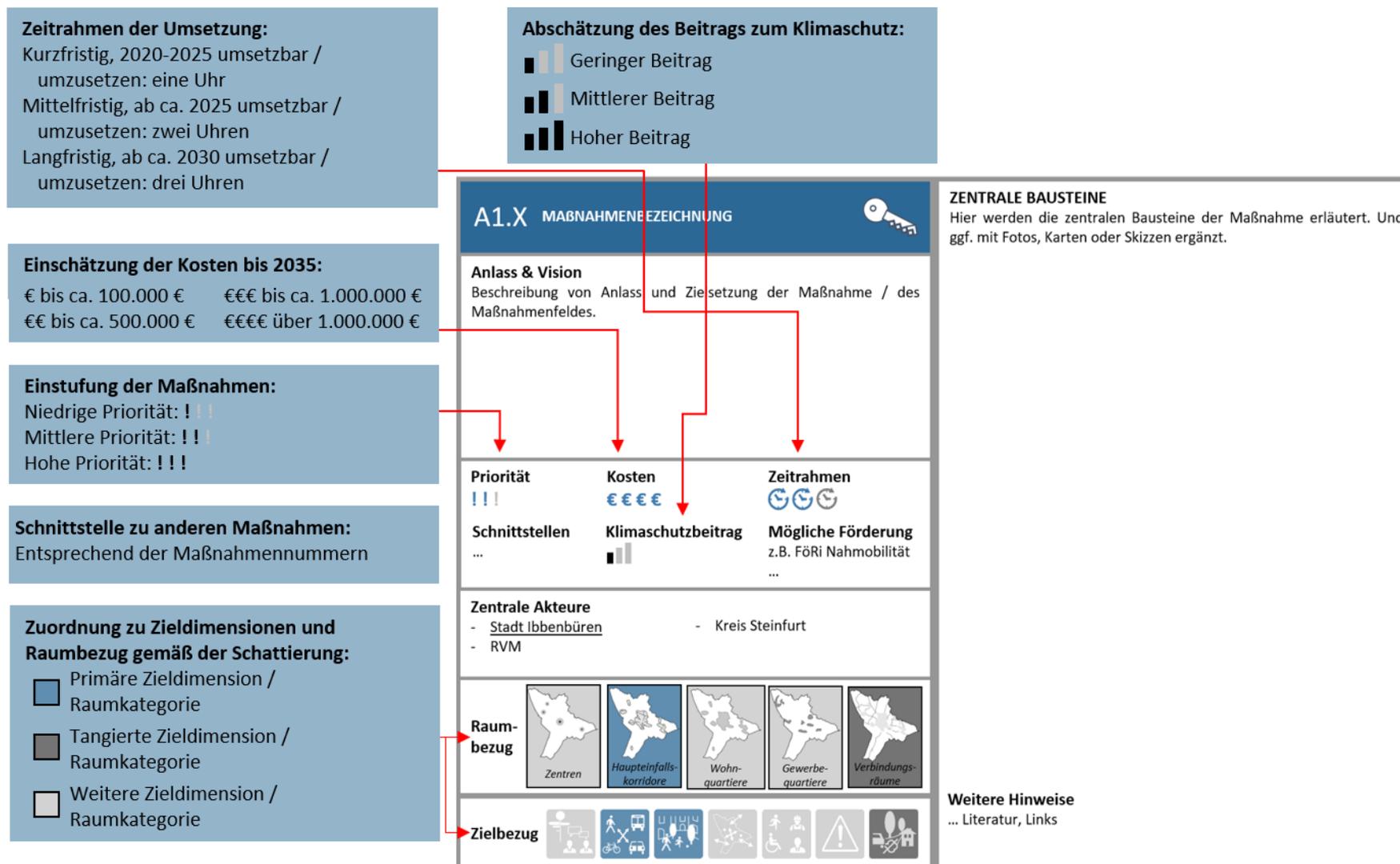
Die einzelnen Maßnahmenfelder sind im Folgenden in einer Tabelle je Handlungsfeld zusammenfassend dargestellt. In den Tabellen sind wichtige Informationen zu den Maßnahmenfeldern, wie Beschreibung der Maßnahme(n), Verortung, Priorität, besonders relevante Akteure für die Umsetzung, Maßnahmenart und zeitlicher Rahmen sowie

Kostenklassen (auf Basis des abgeschätzten Finanzbedarfs bis 2035) angegeben.

Besonders wichtige Maßnahmenfelder, sogenannte Schlüsselmaßnahmen, sind anschließend in detaillierten Maßnahmensteckbriefen dargestellt. Sie enthalten weitere Informationen zum Hintergrund und zur Umsetzung des Maßnahmenfeldes. Zunächst werden Anlass und Zielsetzung des Maßnahmenfeldes erläutert. In der nächsten Zeile wird das Maßnahmenfeld hinsichtlich unterschiedlicher Kriterien klassifiziert (wie Priorität, Kostenklasse, mögliche Förderung, Klimaschutzbeitrag, Schnittstellen zu anderen Maßnahmenfeldern). Anschließend werden die Akteure dargestellt, welche bei der Umsetzung des Maßnahmenfeldes involviert sind. Wie in Kapitel 2.1. erläutert, werden die verschiedenen Maßnahmenfelder den unterschiedlichen Raumkategorien zugeordnet. Die Maßnahmenfelder werden im Steckbrief den Raumkategorien gemäß der Schattierung zugeordnet. Ebenso werden Maßnahmenfelder hinsichtlich ihres Zielbezugs mit Hilfe der Schattierung zugeordnet. Unter ‚Zentrale Bausteine‘ im rechten Teil des Steckbriefs werden die Maßnahmenfelder detailliert erläutert. Abschließend wird unter ‚weitere Hinweise‘ bspw. auf weiterführende Literatur und Internetlinks hingewiesen, welche die Maßnahme bzw. das Maßnahmenfeld betreffen.

Ergänzend zu den Tabellen und Steckbriefen sind in Fotos, Karten oder Skizzen weitergehende Informationen zu den Maßnahmenfeldern dargestellt.

Abbildung 16: Aufbau der Steckbriefe



Eigene Darstellung

### 3.1 Handlungsfeld A: Fußverkehr & Barrierefreiheit

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung.

Hinzu kommt, dass das Zufußgehen kostenlos ist und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht; zu Fuß Gehende benötigen zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass das Zufußgehen gesund ist, die selbständige Mobilität vor allem für Gruppen wie z. B. Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte sichert sowie vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle einnimmt.

Eine Kommune lebt auch von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert“ einer Kommune aus.

Zu bedenken sind die unterschiedlichen Fußverkehrsgruppen (z.B. Kinder / Jugendliche / Menschen im Rentenalter, körperlich beeinträchtigte Personen, Spaziergänger / Sportler), die unterschiedliche objektive und subjektive Anforderungen an den Raum stellen.

In Anlehnung an die Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA) 2002 der FGSV sind bei der Aufwertung und barrierefreien Gestaltung der

Fußverkehrsanlagen die in Abbildung 17 dargestellten Bausteine und Maße für Gehwege zu beachten.

Vor diesem Hintergrund haben sich im Rahmen der Bestandsanalyse die folgenden zentralen Handlungserfordernisse ergeben:

- Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen und Bahntrassen verbessern
- Bestehende Querungsmöglichkeiten einheitlich barrierefrei gestalten
- Aufwertung der Wege- und Aufenthaltsqualität gerade an Hauptverkehrsstraßen

Die Zieldimensionen *Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern*, *Attraktive Aufenthalts- und Bewegungsräume schaffen* und *Barrieren abbauen & Teilhabe sichern* stellen wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder im Handlungsfeld Fußverkehr & Barrierefreiheit dar. Dabei sind die folgenden Zielindikatoren besonders relevant:

- Zwei von drei Wegen unter 5 km werden bis 2035 mit dem Umweltverbund zurückgelegt (heute 49%).
- Die Zufriedenheit mit dem Fußverkehrsangebot bis 2035 steigt auf die Note 1,5 (2019: 2,1).
- Vollständige Barrierefreiheit in den zentralen Versorgungsbereichen bis 2035.

Die barrierefreie und Aufenthaltsqualität fördernde Gestaltung der Zentren Ibbenbürens stellt einen Schwerpunkt des Handlungsfelds dar. Gesamtstädtisch geht es um barrierefreie und ausreichend dimensionierte Fußwege und Querungsmöglichkeiten sowie die Aufwertung straßenunabhängiger Wegeverbindungen. In Tabelle 1 sind die Maßnahmenfelder des Handlungsfelds dargestellt.



Tabelle 1: Maßnahmenübersicht Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit

Maßnahmenfelder	Priorität
1. Barrierearme & attraktive Fußwege	hoch
1.1 Erarbeitung eines Fußwegekonzepts	hoch
1.2 Barrierearme & attraktive zentrumsnahe Fußwege	hoch
1.3 Sichere & barrierearme Fußwege im weiteren Stadtgebiet	mittel
1.4 Einrichtung von Sitz- und Spielrouten	niedrig
1.5 Attraktive Verbindung zwischen Innenstadt und Aasee	hoch
1.6 Attraktive Wege zwischen den Stadtteilen	niedrig
2. Ausbau von Querungsmöglichkeiten	Schlüsselprojekt
3. Instandsetzungsliste Fußverkehr	hoch
4. Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren	mittel

Eigene Darstellung

Maßnahmentabelle A: Fußverkehr &amp; Barrierefreiheit

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.	<b>Barrierearme &amp; attraktive Fußwege</b>	<b>Ausreichend breite und barrierearme Wegeverbindungen stellen einen wichtigen infrastrukturellen Baustein der Fußverkehrsförderung dar (siehe Abbildung 17). In den folgenden Maßnahmenfeldern wird dargestellt, wie Fußwege in Ibbenbüren barrierearm und attraktiv gestaltet werden können.</b>	stadtweit	hoch	Oberpunkt	Oberpunkt	
1.1.	Erarbeitung eines Fußwegekonzepts	Beauftragung eines gesamtstädtischen oder von stadtteilbezogenen Fußwegekonzepten, mind. mit den folgenden Bausteinen: Hauptfußwege innerhalb sowie im direkten Umfeld der Zentren, Freizeitfußwege als Stadtteilverbindungen und in Anlehnung an das bestehende Fußwegenetz.	Zentren, Verbindungsräume, Haupteinfallskorridore	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Stadtmarketing	Kurzfristige, organisatorische Einzelmaßnahme	<100.000€
1.2.	Barrierearme & attraktive zentrumsnahe Fußwege	Maßnahmenprogramm zur Analyse und Aufwertung zentraler Gehwegverbindungen: Verbreiterung von Gehwegen, barrierefreie Gestaltung, Abbau von "störendem" Mobiliar, Passierbarkeit von Umlaufsperrern, Einrichtung von Rampen zur stufenlosen Erreichbarkeit von Geschäften u.ä. (siehe auch Abbildung 17).	Rheiner Straße, Püßelbührener Damm, Mettinger / Tecklenburger Straße, Tangentenviereck, Wege in der Innenstadt	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Einzelhandel	Kurzfristige, bauliche Daueraufgabe	500.000 € < 1 Mio. €
1.3.	Sichere & barrierearme Fußwege im weiteren Stadtgebiet	Maßnahmenprogramm zur Aufwertung von weiteren Gehwegverbindungen; Verbreiterung von Gehwegen, Abbau von Konflikten mit ruhendem Verkehr, Stärkung der Sichtbeziehung zwischen Verkehrsarten (insbes. an Knotenpunkten), Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn.	Fisbecker Forst zu Haltepunkt <i>Kreuzung Laggenbeck</i> Schaffung Wegeverbindung zwischen Drosselweg und Bergmeyersweg, Anschluss an P+R an Ledder Straße / A30; Prüfung Umfeld Mauritiusschule, Potthofweg (Beleuchtung, Sicherung des Fußverkehrs), An der Bahn (Beleuchtung, Zustand	mittel	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Kreis Steinfurt, Landesbetrieb Straßen.NRW	Kurzfristige, bauliche Daueraufgabe	100.000 € <500.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
			Fußweg), Poststraße (Gehwegbreiten, Barrierefreiheit)				
1.4.	Einrichtung von Sitz- und Spielrouten	Sitz- und Spielrouten bieten regelmäßige Sitzgelegenheiten für ältere Personen und wiederkehrende (kleinere) Spielpunkte für Kinder. Dadurch wird das zu Fuß Gehen auch für diese Altersgruppen attraktiver und die Mobilität von Seniorinnen und Senioren erhöht sich. Zur Einrichtung bieten sich Verbindungen zwischen Wohnquartieren und Nahversorgungs- und Bildungseinrichtungen an. Ein Modellprojekt wird für das Quartier Püßelbüren empfohlen und sollte in die Öffentlichkeitskampagne (siehe Maßnahme H1) eingebunden werden.	Bspw. Achse Berliner Straße/ Potsdamer Straße/ Weizenweg als Sitz- und Spielroute sowie attraktive Fußgängeroute zum Einkaufen	niedrig	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Bürgerschaft	Mittelfristig, bauliche Daueraufgabe	<100.000€
1.5.	Attraktive Verbindung zwischen Innenstadt und Aasee	Zur verbesserten Anbindung des Aasees an die Innenstadt wird die Umsetzung einer attraktiven Fußwegeverbindung empfohlen. Diese sollte sich insbes. durch breite Gehwege (mind. 2,50 m), ausreichende Beleuchtung sowie eine konfliktarme (ausreichende Abstände zum ruhenden Kfz-Verkehr, zu Aufstellern, Mülltonnen etc.) und verkehrssichere Führung (barrierefreie und sichere Querungen) auszeichnen.	zu prüfender Verlauf: Spielplatz Klosterstraße - Prüfung Durchgang Mehrgenerationenhaus/ Caritasverband - Querung Oststraße - Zum Welleken - Arndtstraße (Synergieeffekte mit Schulweg Albert-Schweitzer-Grundschule) - Querung Ledder Straße - An der Diekwiese	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Bürgerschaft	Kurzfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	<100.000€
1.6.	Attraktive Wege zwischen den Stadtteilen	Aufwertung wichtiger Fußwegeverbindungen (aufbauend auf Fußwegekonzept); Aufwertung bspw. durch Erneuerung der Oberflächen, Beleuchtung, ggf. ergänzende Serviceangebote: Rastmöglichkeiten, Sitzgelegenheiten	Verbindung entlang Ibbenbürener Aa zw. Püßelbüren & Ibbenbüren; Uffelner Berg Nr. 27 bis Am Wilhelmschacht (Schaffung eines Fußwegs, bspw. durch Markierung und ggf. sichernde Vertikalelemente)	niedrig	<u>Stadt Ibbenbüren</u>	Mittelfristige, bauliche Daueraufgabe	100.000 € <500.000€

Ifd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
2.	Ausbau von Querungsmöglichkeiten	Maßnahmenprogramm zur Verbesserung der Querung von Straßen: Allgemeine und konkrete Empfehlungen zur Einrichtung und Aufwertung von Querungsmöglichkeiten in Ibbenbüren.  Siehe Maßnahmensteckbrief A2 weiter unten	Stadtweit, siehe Abbildung 18, Abbildung 19	Schlüsselprojekt	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW	Kurzfristige, bauliche Daueraufgabe	500.000 € < 1 Mio. €
3.	Instandsetzungsliste Fußverkehr	Kurzfristig umsetzbares Maßnahmenprogramm zur Schließung akuter Netzlücken, Absenkung von Bordsteinkanten u.ä.. Dazu wurde aufbauend auf dem Ideenmelder eine Instandsetzungsliste erarbeitet. Die Verschneidung und Fortführung der Liste mit dem Mängelmelder der Stadt wird empfohlen.	bspw. Trampelpfad zwischen Andreasstraße und Püßelbürener Damm (Höhe Nahversorger); siehe Instandsetzungsliste unten	hoch	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt	Kurzfristige, organisatorische & bauliche Daueraufgabe	100.000 € <500.000€
4.	Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren	Optimierung der Querungsstellen gesamtstädtischer Zäsuren; bspw. durch Beleuchtung, Aufwertung der Fassaden von Unterführungen, Brückenneubau/-erweiterung bzw. Erweiterung der Unterführung für den Fuß- und Radverkehr.	insbes. Querungen im Umfeld der Bahnhöfe; siehe auch Karte Zentrale Maßnahmen Fußverkehr & Barrierefreiheit; Verbesserung für Radverkehr Wilhelmstraße/ Bahntrasse	mittel	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, Landesbetrieb Straßen.NRW, Bahn	Mittelfristige, bauliche Daueraufgabe	100.000 € <500.000€

## A 2 AUSBAU VON QUERUNGSMÖGLICHKEITEN

**Anlass & Vision**  
 Ibbenbüren verfügt über ein dichtes Netz an Hauptverkehrsstraßen, welches aufgrund der zum Teil hohen Kfz-Verkehrsmengen in einigen Bereichen eine hohe Trennwirkung entfaltet. Querungsmöglichkeiten (wie Querungshilfen, Fußgänger-Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwege) erleichtern die Querung, jedoch weisen diese zum Teil deutliche Mängel in der Barrierefreiheit auf. Ebenso existieren Bereiche, in denen es nur wenige oder keine Querungsmöglichkeiten gibt. Durch den Ausbau und die Aufwertung von Querungsmöglichkeiten wird die Barrierewirkung von Straßen reduziert und die sichere Querung für zu Fuß Gehende ermöglicht.

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kosten</b> € € € € €	<b>Zeitraumen</b>  Daueraufgabe
<b>Schnittstellen</b> A1.1, A1.2, A1.3, A1.5, A1.6, A4, C3.1, E1, E2.2.1, E 2.2.2, E2.2.3, G5	<b>Klimaschutzbeitrag</b> 	<b>Mögliche Förderung</b> FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra

**Zentrale Akteure**

- Stadt Ibbenbüren
- Kreis Steinfurt
- Straßen.NRW

**Raumbezug**

Zentren

Haupteinfallskorridore

Wohnquartiere

Gewerbequartiere

Verbindungs-räume

**Zielbezug**

### ZENTRALE BAUSTEINE

Für den Ausbau von Querungsmöglichkeiten sollte die Stadt Ibbenbüren Standards festlegen, die den aktuellen Bestimmungen zur Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit entsprechen.

- Prinzip der Doppelquerung an allen Straßenquerungen: Die Querungsstelle verfügt über einen niveaugleich abgesenkten Übergang insbes. für Personen mit Hilfsmitteln und einen Übergang mit Kante für Sehbehinderte/Blinde (siehe Foto).
- Integration vorgezogener Seitenräume: gerade im Bereich mit Seitenraumparken und eher unübersichtlichen Situationen zur Stärkung der Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und den im Straßenraum befindlichen Verkehrsteilnehmern zu prüfen.

Doppelquerung in Kassel

Vorgezogener Seitenraum St. Leon-Rot

Entsprechend gestaltete Querungsmöglichkeiten können zur Einengung der Fahrbahnen (und zur Verkehrsberuhigung) führen und durch Begrünung und ähnliches zur Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden bereits zahlreiche Bereiche mit Handlungsbedarf identifiziert. Dort sind je nach örtlichen Rahmenbedingungen die jeweils geeigneten Typologien von Querungsmöglichkeiten zu prüfen. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts war es nicht möglich alle Bedarfsstellen abschließend zu identifizieren. Daher wird eine Detailprüfung empfohlen; hierfür wird ein Maßnahmenprogramm mit jährlichem Budget von 20.000 € empfohlen.

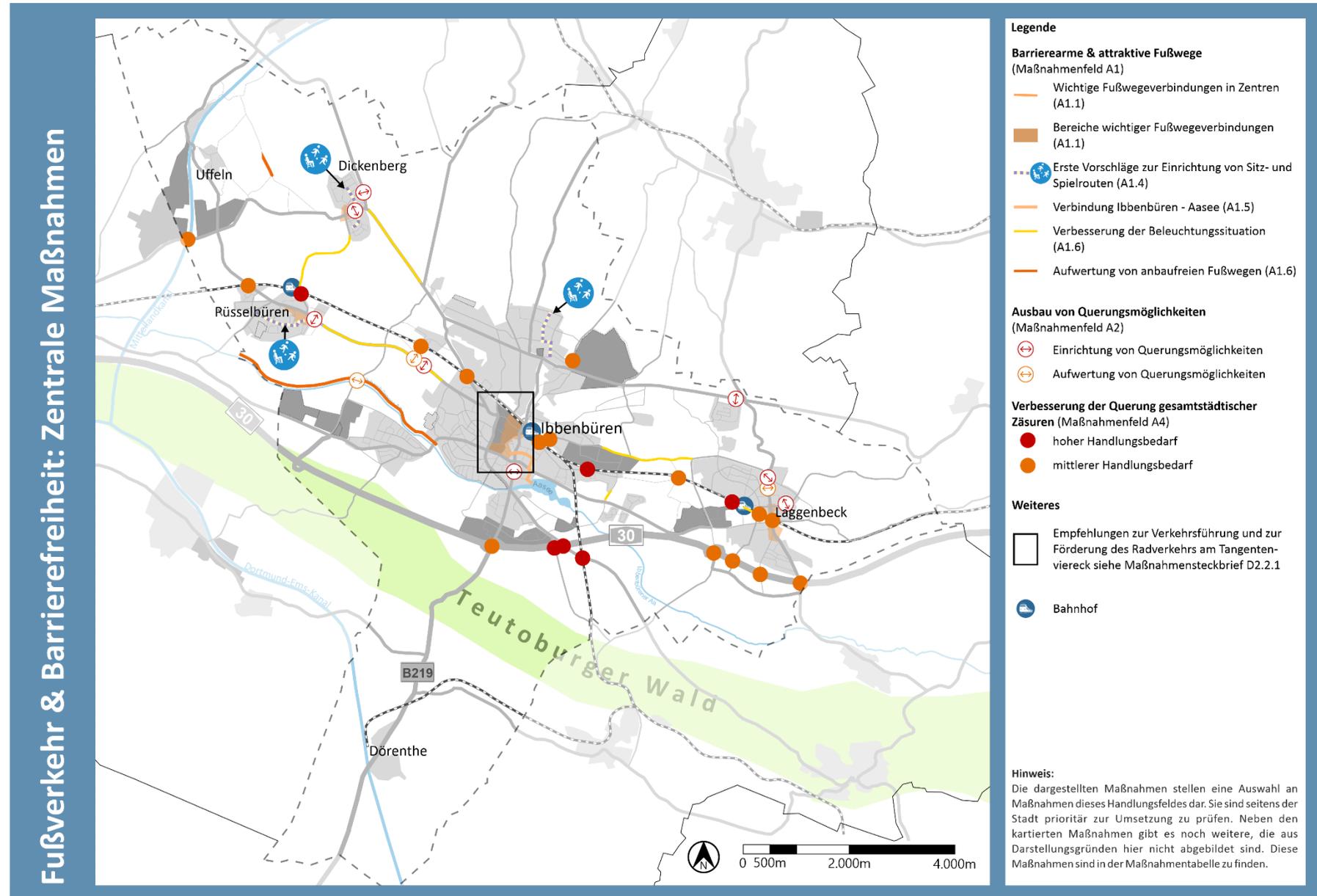
**Weitere Hinweise**  
 Querbuch – Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. (Fuß e.V. 2015)  
 Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. (FGSV 2002)

Abbildung 18: Querungsmöglichkeiten für Ibbenbüren

Art der Querung	Beschreibung	Zu prüfende Einsatzmöglichkeiten
<p>Fußgängerbedarfs-Lichtsignalanlagen</p> 	<p><b>Eigenschaft:</b> zeitlich getrennt von anderen Verkehrsarten</p> <p><b>Geeignet bei:</b> hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit unregelmäßiger Querungsbedarf</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> kurze Wartezeiten (ca. 15 Sek.) nach Bedarfsanmeldung erhöhen Attraktivität u. Beachtung der LSA und somit Verkehrssicherheit</p>	<p><i>Barrierefreie Umgestaltung:</i> Laggenbeck: Mettinger Straße / Permer Straße, Tecklenburger Straße / Burgweg Ibbenbüren: Bahnhofstraße / Wilhelmstraße (Umgang mit Konflikten mit Radverkehr, Prüfung Einrichtung Radfahrstreifen)</p>
<p>Bahnübergang</p> 	<p><b>Eigenschaft:</b> zeitlich getrennt vom Bahnverkehr, zeitgleich mit anderen Verkehrsarten, eigene Gehspur</p> <p><b>Geeignet bei:</b> allen Bahnübergängen, alternativ sind Über- bzw. Unterführungen zu prüfen</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> besondere Berücksichtigung der Barrierefreiheit (Schienen als Hindernis)</p>	<p><i>Püsselbüren:</i> Bahnübergang „Zum Esch“: zumindest einseitige Verbreiterung der Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende</p>
<p>Fußgängerüberweg</p> 	<p><b>Eigenschaft:</b> Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p><b>Geeignet bei:</b> mittlerer Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit regelmäßiger, punktueller Querungsbedarf</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> zusätzlich zur Beschilderung kann die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr durch Fahrbahneinengungen, Aufpflasterungen und/oder Mittelinseln erhöht werden.</p>	<p>Püsselbüren, Zum Esch / Püsselbürener Damm im Zuge der Einrichtung des Kreisverkehrs</p>
<p>Gehwegüberfahrt</p> 	<p><b>Eigenschaft:</b> Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p><b>Geeignet bei:</b> Querung von Einmündungen von Nebenstraßen,</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> trägt zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei</p>	<p>Wohnquartiere</p>

Art der Querung	Beschreibung	Zu prüfende Einsatzmöglichkeiten
<p>Mittelstreifen</p> 	<p><b>Eigenschaft:</b> ohne Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p><b>Geeignet bei:</b> mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit; regelmäßiger, flächiger Querungsbedarf</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> können die Fahrbahn einengen und so zur Verkehrsberuhigung beitragen, bei entsprechender Gestaltung tragen sie zur Aufwertung des Stadtbilds bei</p>	<p><b>Ibbenbüren:</b> Münsterstraße Nr. 47 - 43 (flächiger Querungsbedarf, aufgrund der Nahversorger beidseitig der Straße)</p> <p><b>Laggenbeck:</b> Tecklenburger Straße Höhe Dorfgemeinschaftshaus / Dorfplatz (Verlagerung Parken auf Dorfplatz)</p> <p><b>Dickenberg:</b> Rheiner Straße Höhe Gasthof Antrup, Tankstelle (alternativ: Querungshilfe)</p>
<p>Querungshilfe / Mittelinsel</p> 	<p><b>Eigenschaft:</b> ohne Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p><b>Geeignet bei:</b> mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit; regelmäßiger, punktueller Querungsbedarf</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> großes Potential zur Aufwertung des öffentlichen Raums, siehe auch Ortseingangssituationen</p>	<p><b>Dickenberg:</b> Hopstener Straße / Heitkampweg (Anbindung Haltestelle Jägerhof) in Kombination mit Beschränkung auf Tempo 50; ansonsten Fußgänger-LSA prüfen</p> <p><b>Ibbenbüren:</b> Püsselbürener Damm/ Uffelner Straße und gestalterische Aufwertung Querungshilfe an Püsselbürener Grenze (in Kombination mit Tempo 50, Gestaltung Ortseingangssituation)</p> <p><b>Püsselbüren:</b> Püsselbürener Damm Prüfung von vorgezogenen Seitenräumen im Bereich der bestehenden Querungshilfen, Integration taktiler Leitelemente</p>
<p>Aufpflasterung</p> 	<p><b>Eigenschaft:</b> ohne Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p><b>Geeignet bei:</b> Querung von Einmündungen von Nebenstraßen, Querungen an Knotenpunkten in Wohnquartieren</p> <p><b>Weitere Hinweise:</b> trägt zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei</p>	<p>Wohnquartiere</p>

Abbildung 19: Fußverkehr & Barrierefreiheit: Verortung zentraler Maßnahmen



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

## 3.2 Handlungsfeld B: Radverkehr & Mikromobilität

Das Radfahren liegt im Trend und ist eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im urbanen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (z.B. Pedelecs, Transport- bzw. Lastenräder) stellt es eine sinnvolle und klimaneutrale Alternative zum Kfz dar und kann zur verkehrlichen Entlastung sowie zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen.

Die Stärke des Verkehrsmittels Fahrrad liegt zunächst vor allem im Kurzstreckenbereich (bis zu 5 km, ca. 20 Minuten Wegzeit). In Ibbenbüren entsprachen 2019 rund 54 % der von den Ibbenbürenerinnen und Ibbenbürenern zurückgelegten Wege diesem Entfernungsbereich, somit besteht ein enormes Potenzial zur Verlagerung von Wegen auf den Radverkehr. Doch auch Wege über 5 km Länge werden vermehrt mit dem Fahrrad zurückgelegt; mit E-Bikes und Pedelecs sind mittlerweile größere Distanzen einfacher zu bewältigen. Auch die bewegte Topografie rückt als Hemmnis zunehmend in den Hintergrund. Pedelecs und E-Bikes haben sich mittlerweile als fester Bestandteil des Verkehrs etabliert und erschließen (neue) Zielgruppen für den Radverkehr wie Pendelnde, Seniorinnen und Senioren. So verfügen in Ibbenbüren bereits 36 % aller Haushalte über ein E-Bike oder ein Pedelec. (vgl. Stadt Ibbenbüren 2020)

Neben dem Radverkehr, spielen die Verkehrsarten der Mikromobilität in diesem Handlungsfeld eine große Rolle. Dazu gehören schon seit langem Skateboards oder Krankenfahrstühle, seit 2019 sind zusätzlich immer mehr E-Scooter (private oder von Leih Anbietern zur Verfügung gestellt) im öffentlichen Raum zu beobachten. Da diese auf den für

Radfahrende vorgesehenen Wegen unterwegs sind, steigt der Bedarf nach einer attraktiven und sicheren Radwegeinfrastruktur.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die folgenden zentralen Handlungserfordernisse in Ibbenbüren ermittelt:

- Schließung von Netzlücken
- Verbesserung der Ortsteilverbindungen
- Vereinheitlichung der Führungsformen
- Sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten
- Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen

Demgegenüber stehen auch einige Potentiale, wie die grundsätzlichen kurzen Entfernungen zwischen den Ortsteilen. Zusätzlich verfügt Ibbenbüren bereits auf den meisten Hauptverkehrsstraßen über eine Radwegeinfrastruktur. Fahrradstraßen ergänzen das Radwegenetz und auch die Fußgängerzone ist für den Radverkehr freigegeben. Des Weiteren befindet sich aktuell ein kreisweites Radverkehrskonzept in Aufstellung, welches eng mit den Maßnahmenempfehlungen dieses Konzepts verflochten ist.

Die Zieldimensionen *Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern, Attraktive Aufenthalts- und Bewegungsräume schaffen* und *Erreichbarkeit sichern & optimieren* sind besonders wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr & Mikromobilität. Dabei sind die folgenden Zielindikatoren besonders relevant:

- Zwei von drei Wegen unter 5 km werden bis 2035 mit dem Umweltverbund zurückgelegt (heute 49%).
- Verknüpfung aller Stadtteile über hochwertige Radverbindungen bis 2030.
- Die Zufriedenheit mit dem Radverkehrsangebot bis 2035 steigt auf die Note 1,5 (2019: 2,4).

Um die gesetzten Ziele zu erreichen und die Bedingungen für den Radverkehr und die Mikromobilität zu verbessern, liegt der Schwerpunkt der folgenden Maßnahmenfelder auf der Schaffung eines lückenlosen, sicheren Radwegenetzes sowie auf angemessenen Radabstellanlagen. In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmenfelder des Handlungsfeldes Radverkehr & Mikromobilität dargestellt.

Tabelle 2: Maßnahmenübersicht Radverkehr & Mikromobilität

Maßnahmenfelder	Priorität
1. Ausbau und Umsetzung des Radwegenetzes	Schlüsselprojekt
1.1 Optimierung der Radinfrastruktur am Tangentenviereck	hoch
1.2 Aufwertung der Radwegeinfrastruktur auf der Osnabrücker Straße	hoch
1.3 Optimierung des Radwegs an der Ibbenbürener Aa	hoch
1.4 Qualifizierung der Verbindung Püßelbüren - Ibbenbüren	hoch
1.5 Qualifizierung der Verbindung Dickenberg - Ibbenbüren	hoch

Maßnahmenfelder	Priorität
1.6 Qualifizierung der Verbindung Dickenberg - Püßelbüren	hoch
1.7 Qualifizierung der Verbindung Ibbenbüren - Dörenthe	hoch
1.8 Qualifizierung des Radwegs zwischen Püßelbüren - Haarweg - Radweg Ibbenbürener Aa	mittel
1.9 Qualifizierung der Verbindung Püßelbüren - Schierloh	mittel
1.10 Bau eines Radwegs auf der RAG-Trasse	niedrig
1.11 Ausbau von Fahrradstraßen	hoch
1.12 Prüfung der Einrichtung von -Fahrradzonen	niedrig
1.13 Weitere Umsetzung des Radwegenetzes	mittel
2. Instandsetzungsliste Radverkehr	hoch
3. Ausbau von Radabstellanlagen	hoch
4. Umgang mit möglichen Anbietern von E-Scooter-Sharing	niedrig

Eigene Darstellung

Maßnahmentabelle B: Radverkehr &amp; Mikromobilität

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.	<b>Ausbau und Umsetzung des Radwegesetzes</b>	<b>Maßnahmenprogramm zur Umsetzung des Radwegezielnetzes mit einem jährlichen Budget von ca. 400.000 € (in Anlehnung an die Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplan). Dabei sind insbesondere die im Folgenden dargestellten Verbindungen zu qualifizieren und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.</b>	<b>Stadtweit Siehe Maßnahmensteckbrief B1, Abbildung 20</b>	<b>Schlüsselprojekt</b>	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Kreis Steinfurt, Landesbetrieb Straßen.NRW, ADFC, Nachbarkommunen	<b>Oberpunkt</b>	
1.1.	Optimierung der Radinfrastruktur am Tangentenviereck	Einrichtung einer einheitlichen Radführungsform. Zu prüfen ist daher die Verlagerung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen.	Tangentenviereck, siehe auch Maßnahmensteckbrief E2.2.1	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Kreis Steinfurt, Landesbetrieb Straßen.NRW	Mittelfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	100.000 € < 500.000€
1.2.	Aufwertung der Radwegeinfrastruktur auf der Osnabrücker Straße	Prüfung des Rückbaus einer nordwärtsgerichteten Kfz-Fahrspur zu Gunsten eines beidseitigen, ca. 2,50 m breiten Radfahrstreifens. Zusätzlich Prüfung der direkten Anbindung der Breite Straße (Brücke über Osnabrücker Straße) an Osnabrücker Straße für Fuß- und Radverkehr	Osnabrücker Straße	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Kreis Steinfurt, Landesbetrieb Straßen.NRW	Mittelfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	100.000 € < 500.000€
1.3.	Optimierung des Radwegs an der Ibbenbürener Aa	Verbindung ist wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzept Kreis Steinfurt, daher sollte die Umsetzung der Maßnahmen in enger Abstimmung mit dem Kreis erfolgen. Insbesondere sind die folgenden Aspekte zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung bevorzogter Querung von landwirtschaftlichen Wegen</li> <li>• Querung Sankt-Josef-Straße: Bau einer Mittellinsel</li> </ul>	Radweg entlang Ibbenbürener Aa	hoch	<u>Kreis Steinfurt</u> , <u>Stadt Ibbenbüren</u>	Kurzfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	100.000 € < 500.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.4.	Qualifizierung der Verbindung Püßelbüren - Ibbenbüren	<p>Verbindung ist Bestandteil des Radverkehrskonzept Kreis Steinfurt, daher sollte die Umsetzung der Maßnahmen in enger Abstimmung mit dem Kreis erfolgen. Insbesondere sind die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzfristig: Einrichtung einer durchgängigen Beleuchtung (ggf. sensorgesteuert)</li> <li>• Mittelfristig: Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen innerorts (Gehweg weiterhin für Radfahrende frei)</li> <li>• Langfristig: Verbreiterung des Weges und damit einhergehende Instandsetzung der Oberfläche (im anbaufreien Bereich; Baulast: Landesbetrieb Straßen.NRW)</li> </ul> <p>Prüfung der Knotenpunktführung; Prüfung der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im angebauten Bereich (falls nicht möglich, Einrichtung einer Querung zur Zufahrt Aldi-Markt in Püßelbüren)</p>	Püßelbürener Damm	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren, Landesbetrieb Straßen.NRW, Kreis Steinfurt</u>	Mittelfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	100.000 € < 500.000€
1.5.	Qualifizierung der Verbindung Dickenberg - Ibbenbüren	<p>Verbindung ist wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzept Kreis Steinfurt, daher sollte die Umsetzung der Maßnahmen in enger Abstimmung mit dem Kreis erfolgen. Insbesondere sind die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Glücksburger &amp; Große Straße: Einrichtung eines beidseitigen Schutzstreifens oder Fahrradpiktogrammketten (Baulast: Stadt Ibbenbüren)</li> <li>• Verbreiterung gemeinsamer Geh- und Radweg entlang Rheiner Straße (hohe Priorität) und Hopstener Straße (Baulast: Straßen.NRW)</li> <li>• Bevorrechtigte Querung des Fuß- und Radverkehrs an geplanten Kreisverkehren Hopstener Straße / Rheiner Straße, Rheiner Straße / Recker Straße</li> </ul>	Hopstener Straße, Rheiner Straße, Glücksburger Straße, Große Straße	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt</u>	Kurzfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	100.000 € < 500.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.6.	Qualifizierung der Verbindung Dickenberg - Püßelbüren	Zur verbesserten Anbindung Dickenbergs an den Bahnhof Esch und zur weiteren Verbindung nach Püßelbüren werden die folgenden Maßnahmen empfohlen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung einer Beleuchtung (ggf. sensorgesteuert)</li> <li>• Prüfung der Markierung eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn oder Verbreiterung des begleitenden Geh- und Radwegs auf 3,00 m.</li> <li>• Bei der Umgestaltung des Bahnübergangs "Zum Esch" ist auf eine entsprechende Berücksichtigung des Radverkehrs zu achten.</li> <li>• Mischverkehrsführung im angebauten Bereich: Markierung von Fahrradpiktogrammen</li> </ul>	Hellendorfer Straße, Zum Esch, Jordanstraße, Haarweg, Gravenhorster Straße	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u>	Kurzfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	100.000 € < 500.000€
1.7.	Qualifizierung der Verbindung Ibbenbüren - Dörenthe	Verbindung ist wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzept Kreis Steinfurt, allerdings liegt ein Großteil der Maßnahmenempfehlungen in Baulast des Bundes, daher sollte die Stadt an entsprechender Stelle auf die Umsetzung der Maßnahmen hinwirken. Dabei sind insbesondere auf Verbreiterungen der Wege und eine verbesserte Führung an Querungen hinzuwirken. Die Maßnahmen in Baulast der Kommune sollten zeitnah umgesetzt werden.	Münsterstraße	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren, Landesbetrieb Straßen.NRW</u>	Kurzfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	< 100.000€
1.8.	Qualifizierung des Radwegs zwischen Püßelbüren - Haarweg - Radweg Ibbenbürener Aa	Zur verbesserten Anbindung von Püßelbüren und Radweg Ibbenbürener Aa wird die Qualifizierung der Radwegeverbindung zwischen Püßelbüren (Weimarer Str.) und Haarweg (Höhe Kläranlage) sowie der Bau eines neuen Fuß- und Radwegs zwischen Haarweg und Radweg Ibbenbürener Aa empfohlen. Zur Querung der Ibbenbürener Aa ist der Bau einer Brücke notwendig.	Püßelbüren Achse: Weimarer Straße, Kläranlage, Radweg Ibbenbürener Aa	mittel	Stadt Ibbenbüren	Mittelfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	100.000 € < 500.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.9.	Qualifizierung der Verbindung Püßelbüren - Schierloh	Zur verbesserten Anbindung des Bahnhofs Esch und Püßelbürens an den Radweg Ibbenbürener Aa und das Gewerbegebiet Schierloh werden die folgenden Maßnahmen empfohlen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweisung des Haarwegs bis Friedrich-Wilhelm-Straße als Fahrradstraße</li> <li>• Knotenpunkt Friedrich-Wilhelm-Straße/ Haarweg zur Sicherung der Querung: Markierung einer Querungsfurt sowie Prüfung einer Fahrradbedarfs-LSA, ggf. mit Detektoren</li> <li>• Perspektivische Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der Gravenhorster Straße auf 3,00 m</li> </ul>	Haarweg, Gravenhorster Straße	mittel	Stadt Ibbenbüren, Landesbetrieb Straßen.NRW	Langfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	100.000 € < 500.000€
1.10.	Bau eines Radwegs auf der RAG-Trasse	Umnutzung der RAG-Trasse zu einem getrennten Fuß- und Radweg. Dieser sollte möglichst den Rad-schnellwegstandards des Landes NRW entsprechen: Zweirichtungsradschwergeweg mit 4,00 m Breite, Trennstreifen (ca. 0,5 m) und Gehweg mit mindestens 2,50 m Breite.	Püßelbüren, nördliches Ibbenbüren	niedrig	Stadt Ibbenbüren, BEG.NRW	Langfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	> 1 Mio. €
1.11.	Ausbau von Fahrradstraßen	Fahrradstraßen sind ein vergleichsweise schnell umzusetzendes und öffentlichkeitswirksames Element der Radverkehrsförderung. Daher wird der deutliche Ausbau von Fahrradstraßen als ein Mittel zur Umsetzung des Haupt- und Nebenroutennetzes empfohlen.	siehe Abbildung 21; weitere Fahrradstraßen sind zu empfehlen, gerade im Umfeld von Schulen und Kindergärten, um die eigenständige Mobilität und die Verkehrssicherheit zu fördern	hoch	Stadt Ibbenbüren, ADFC, Kreis Steinfurt	Kurzfristige, bauliche Daueraufgabe	> 1 Mio. €
1.12.	Prüfung der Einrichtung von Fahrradzonen	Fahrradzonen sind Bestandteil der StVO-Novelle 2020: Sie ähneln einer Fahrradstraße, aber mit flächigem Charakter (ähnlich einer Tempo-30-Zone); auf Quartiersebene kann so eine flächendeckende Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr sowie ein attraktives und engmaschiges Radwegenetz geschaffen werden.	seitens der Stadt zu prüfen	niedrig	Stadt Ibbenbüren, ADFC, Bürgerschaft	Mittelfristige, baulich/organisatorische Daueraufgabe	-

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.13.	Weitere Umsetzung des Radwegenetzes	Maßnahmenprogramm zur Umsetzung weiterer Abschnitte des Radwegezielnetzes mindestens gemäß der aktuellen Standards der ERA.	stadtweit	mittel	<u>Stadt Ibbenbüren</u>	Bauliche Daueraufgabe	> 1 Mio. €
2.	Instandsetzungsliste Radverkehr	Im Rahmen des Beteiligungsprozesses und der Ortserkundungen wurden verschiedene, kurzfristig umsetzbare Mängel identifiziert, diese sind in einer Instandsetzungsliste Radverkehr zusammengefasst. Diese Liste sollte seitens der Stadt abgearbeitet und bspw. mit Daten aus dem Mängelmelder fortgeführt werden.	siehe Instandsetzungsliste Radverkehr unten	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , <u>Bürgerschaft</u>	Kurzfristige, organisatorische & bauliche Daueraufgabe	500.000 € < 1 Mio. €
3.	Ausbau von Radabstellanlagen	Bedarfsgerechte Ausstattung (min. Anlehnbügel), möglichst hochwertige und einheitliche Gestaltung von Radabstellanlagen. Dabei sind die Maße spezieller Fahrzeuge (bspw. Lastenräder, Räder mit Anhängern, E-Scooter) zu berücksichtigen. In Kooperation mit dem Stadtmarketing, dem Einzelhandel und weiteren Betrieben sollte auf eine deutliche Ausweitung des Angebots an Radabstellanlagen hingewirkt werden; für die Ausweitung der Radabstellanlagen auf privaten Flächen, wie Einzelhändlern, ist durch eine direkte Ansprache der Eigentümer hinzuwirken.  Siehe insbes. G6 Nahmobilitätschecks.	Stadtweit; insbes. Innenstadt Ibbenbüren, Einzelhandelslagen, größere Arbeitgeber, ÖV-Haltepunkte siehe Maßnahmensteckbrief C2.2	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Stadtmarketing, Einzelhandel, Bürgerschaft, Interessensgemeinschaften	Kurzfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	100.000 € < 500.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
4.	Umgang mit möglichen Anbietern von E-Scooter-Sharing	Der stationslose Verleih ist als Kernelement der E-Scooter (spontane und flexible Nutzung) zu unterstützen. Verhinderung von Nutzungskonflikten abgestellter E-Scooter insbes. mit zu Fuß Gehenden mit Hilfe von Zonen, in denen die E-Scooter nicht abgestellt (d.h. zurückgegeben) werden können (z.B. Fußgängerzone, Aasee). Es muss bei den Anbietern auf die barrierefreie und generelle Nutzbarkeit von Geh- und Radwegen hingewirkt und ein ungeordnetes Abstellen verhindert werden. Bei wiederholtem Fehlverhalten sollte die Stadt Sanktionsmöglichkeiten (bspw. Strafzahlungen) gegenüber dem Anbieter oder auch den Nutzenden ergreifen können. Auch ist es möglich das Abstellen an Mobilpunkten in Quartieren ohne ÖPNV-Anbindung sowie an Haltestellen des ÖPNVs durch tarifliche Vergünstigungen attraktiver zu machen und so das ungeordnete Abstellen zu vermeiden. Das Verleihangebot sollte sich nicht nur auf die frequentierten Zentren, sondern auch auf die umgebenden und weiter entfernt liegenden Wohnbereiche beziehen. Auch in den peripheren Lagen sind Angebote vorzuhalten, um so ein attraktives Angebot zur Fahrt zur nächsten ÖPNV-Haltestelle zu ermöglichen.	Gesamtes Stadtgebiet	niedrig	Stadt Ibbenbüren, Sharing-Dienstleister, RVM	Mittelfristige, organisatorische Daueraufgabe	keine Kosten, da Bestandteil des Verwaltungshandelns

B 1
AUSBAU UND UMSETZUNG DES RADWEGENETZES

**Anlass & Vision**  
 Mit dem Radwegekonzept des Kreises Steinfurt (2019) besteht bereits eine aktuelle Konzeption eines Radwegenetzes. Diese definiert einige Haupt- und Nebenrouten mit kreisweiter Bedeutung. Auf Ibbenbürener Stadtgebiet bedarf es jedoch weiterer Netzergänzungen, um das Radverkehrspotential (kurze Wege, meist geringe Höhenunterschiede) optimal nutzen zu können. Mit dem vorliegenden Radwegenetz besteht ein Planwerk, welches die Bedeutung einzelner Straßenabschnitte für den Radverkehr definiert und zentrale Routen festlegt, die in den nächsten Jahren prioritär qualifiziert und aufgewertet werden sollten.

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kosten</b> €€€€	<b>Zeitraumen</b> 
<b>Schnittstellen</b> A1.2, B3, D2, D3, E1, E2, E3, E2.4	<b>Klimaschutzbeitrag</b> 	<b>Mögliche Förderung</b> FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra

**Zentrale Akteure**

- Stadt Ibbenbüren
- Kreis Steinfurt
- Nachbarkommunen
- ADFC

Zentren

Haupteinfallskorridore

Wohnquartiere

Gewerbequartiere

Verbindungsräume

**Zielbezug**

**Zentrale Bausteine**

*Aufbau des Radwegenetzes:*

- Übergeordnetes Netz: Haupt- und Nebenroutennetz des kreisweiten Radverkehrskonzepts, Radweg am Dortmund-Ems-Kanal
- Städtische Haupttrouten: verbinden zentrale Ziele des Alltagsverkehrs in Ibbenbüren, dazu gehören insbesondere die Zentren, Nahversorger und Haltestellen des Systems von Mobilstationen (insbes. der Kategorien I und II).
- Städtische Nebenrouten: dienen der weiteren Erschließung insbesondere in Wohnquartieren und als Zubringer zu Haupttrouten.

*Anforderungen an das Netz:*

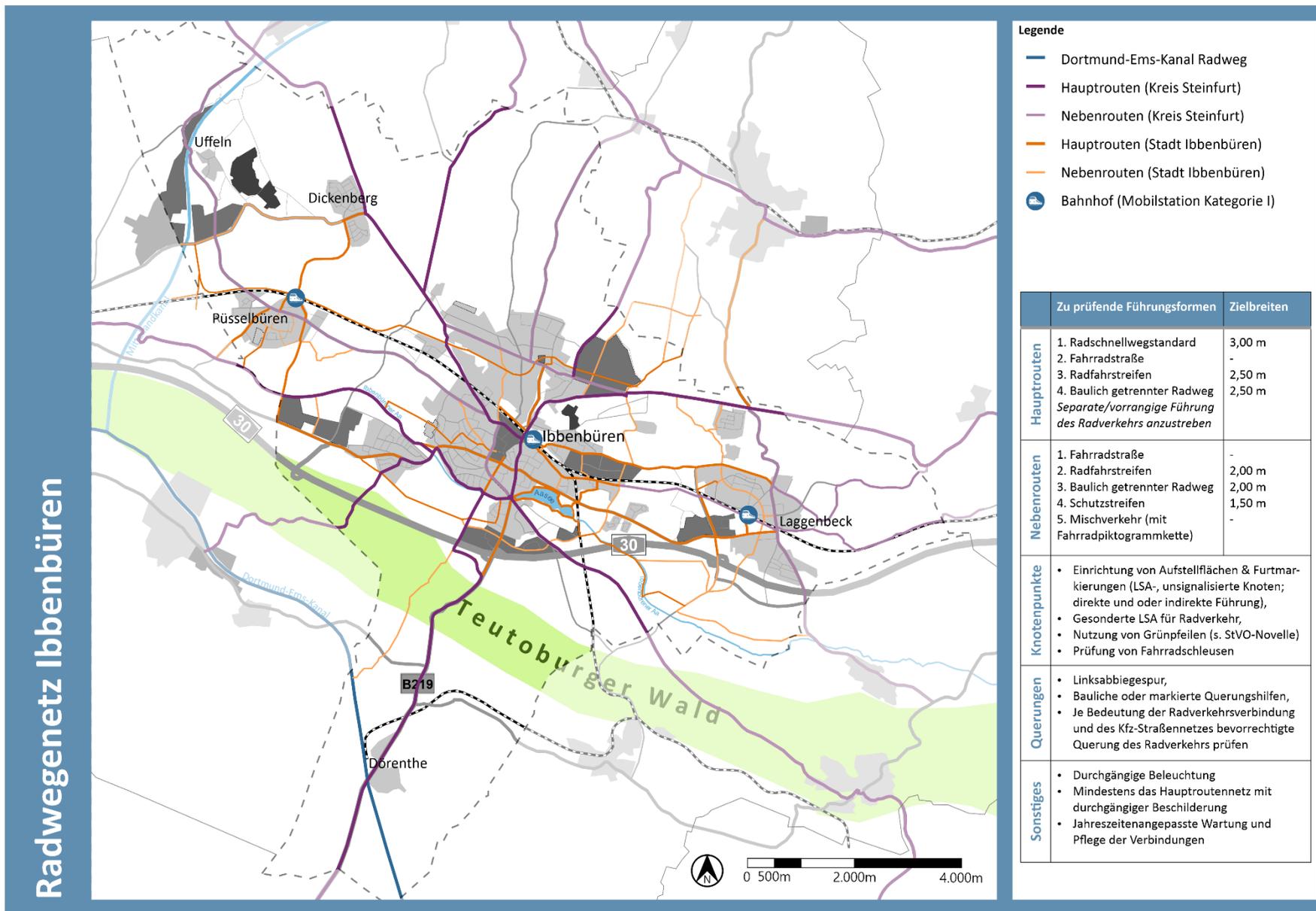
- Das Radwegenetz soll insbesondere eine durchgängige Befahrbarkeit ermöglichen, dies bezieht sich auf die Oberflächengestaltung und eine jahreszeitenabhängige Pflege der Netzelemente.
- Da mit einer Zunahme an Fahrradtypen (wie Lastenräder, Fahrradanhänger) und Fahrzeugen der Mikromobilität (insbes. E-Scooter) zu rechnen ist und damit mit einer zunehmenden Zahl an Überholvorgängen, müssen entsprechende Wegebreiten vorgehalten werden.
- Konkrete Anforderungen an die Netzelemente sind auf der folgenden Abbildung 20 dargestellt.

*Umsetzung des Radwegenetzes:*

- Einzelmaßnahmen zur Qualifizierung der Abschnitte des Radverkehrskonzepts des Kreises sind im entsprechenden Maßnahmenkatalog Ibbenbüren zu finden. Weitere Einzelmaßnahmen mit Fokus auf die Qualifizierung von Stadtteilverbindungen sind in der Maßnahmentabelle dargestellt.
- Zur Umsetzung des Radwegenetzes wird ein jährliches Budget von 400.000 € empfohlen (s. Nationaler Radverkehrsplan: Aufsteigerkommunen 8 – 12 € / Einwohner & Jahr für infrastrukturelle Aufwendungen).

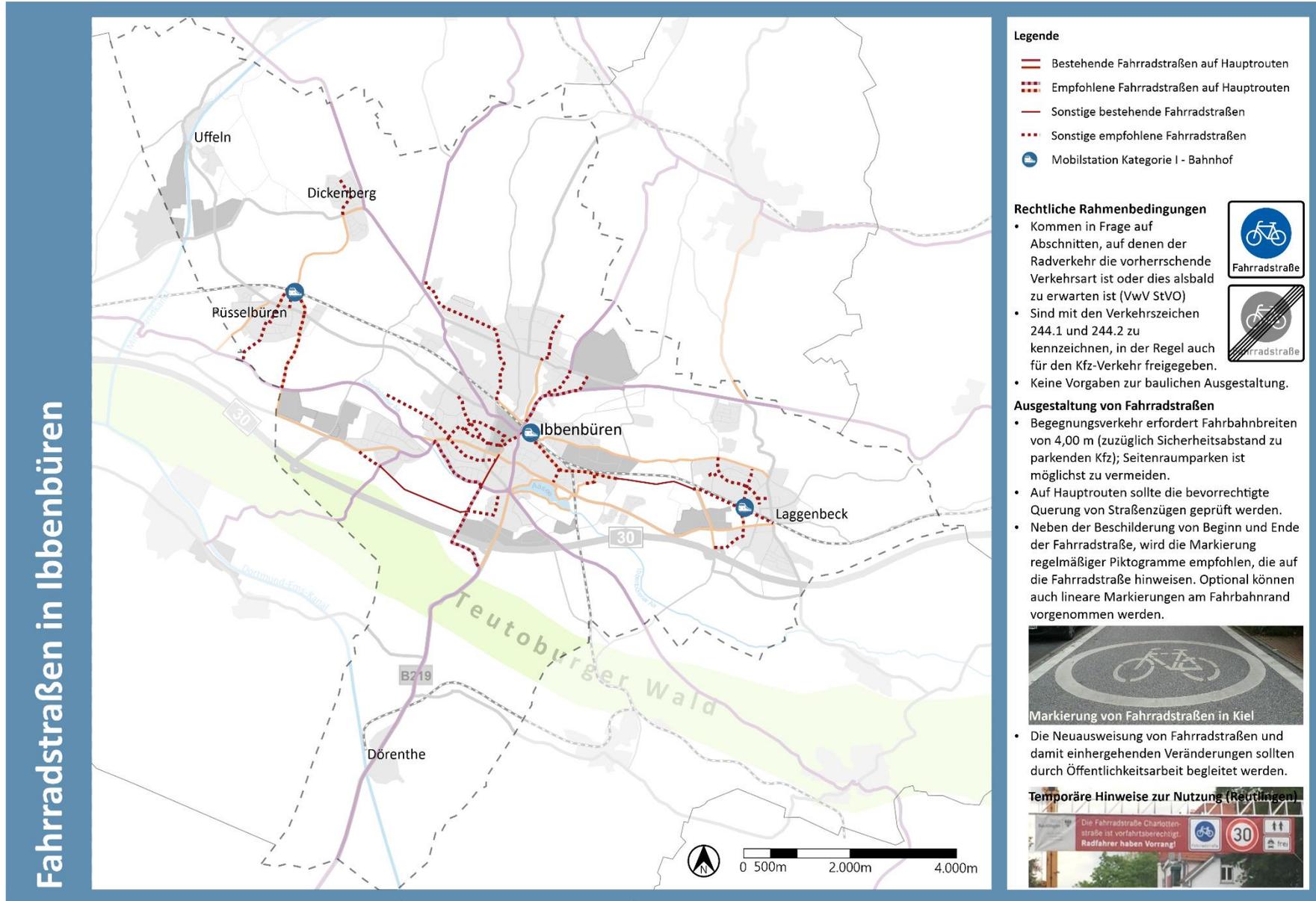
**Weitere Hinweise**  
 Radverkehrskonzept Kreis Steinfurt; Maßnahmenkatalog Ibbenbüren

Abbildung 20: Radwegenetz Stadt Ibbenbüren



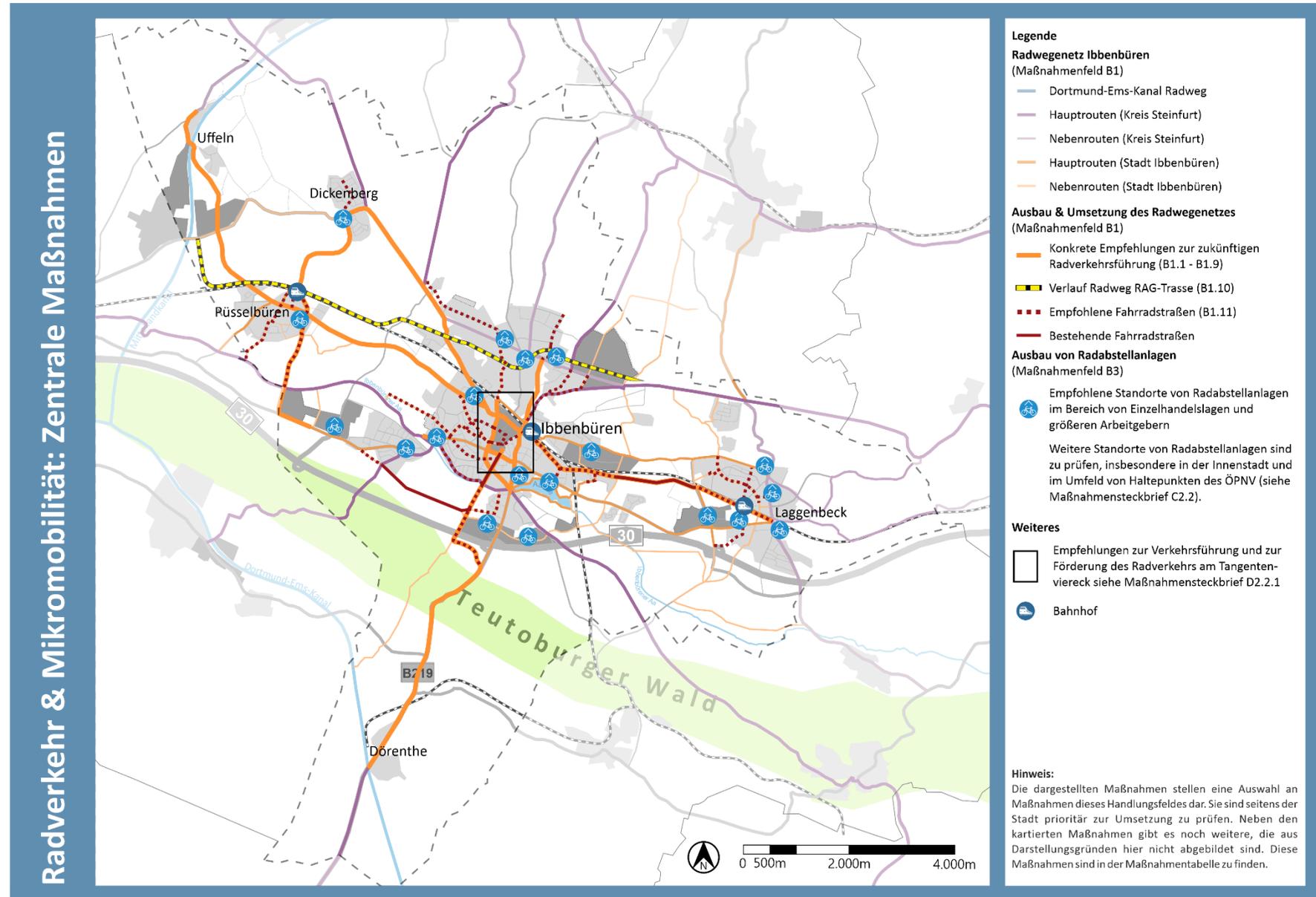
Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 21: Empfehlungen zu Fahrradstraßen



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 22: Radverkehr & Mikromobilität: Verortung zentraler Maßnahmen



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

### 3.3 Handlungsfeld C: ÖPNV & Intermodalität

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht allen Menschen eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune.

Mit einem Anteil von 5% (2019) am Modal-Split ist der ÖPNV der am wenigsten genutzte Verkehrsträger in Ibbenbüren und das, obwohl Ibbenbüren über drei Bahnhaltepunkte verfügt, die sehr gut untereinander und an die nächstgelegenen größeren Städte Osnabrück und Rheine angebunden sind. Am häufigsten wird der ÖPNV von Personen unter 18 Jahren genutzt, d.h. er spielt überwiegend im Schülerverkehr eine wichtige Rolle; also bei einer Nutzergruppe, die in ihrer Verkehrsmittelwahl deutlich eingeschränkt ist. (vgl. Stadt Ibbenbüren 2020) Eine der zentralen Herausforderungen ist damit den ÖPNV auch für andere Nutzergruppen und Verkehrszwecke (bspw. Wege zur Arbeit oder zum Einkauf) attraktiver zu machen.

Um wahlfreie Verkehrsteilnehmende zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen, muss der ÖPNV eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum Pkw besitzen: hohe Haltestellendichte, dichtes Linien- und Fahrtenangebot und attraktive Tarife. Dies stellt jedoch gerade in ländlicheren Regionen, in denen ein dichtes Liniennetz aufgrund der geringen Siedlungsdichte meist nicht wirtschaftlich ist, eine große Herausforderung dar. Attraktive Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und einem starken ÖPNV-Angebot auf Hauptverbindungen als Basis können eine Möglichkeit zur Stärkung des ÖPNVs und zur Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund darstellen.

Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen der Bestandsanalyse die folgenden zentralen Handlungserfordernisse in Ibbenbüren ermittelt:

- Ausweitung von Buslinien, um unerschlossene Siedlungsbereiche an den Busverkehr anzuschließen
- Erhöhung des Fahrtenangebots (der Taktung)
- Schaffung eines Angebots in den Schwachverkehrszeiten
- Aufwertung und Weiterentwicklung von Haltestellen des Bus- und Bahnverkehrs zu attraktiven Verknüpfungspunkten

Die drei Bahnhaltepunkte in Ibbenbüren stellen ein sehr großes Potential für die weitere Stärkung des ÖPNV-Anteils im Modal-Split dar. Mit den anstehenden Umbaumaßnahmen an den Bahnhaltepunkten wurden bereits Grundsteine geschaffen, um diese zu attraktiven Verknüpfungspunkten weiterzuentwickeln. Letztlich kann dies dazu beitragen, die Attraktivität und Qualität des ÖPNVs in Ibbenbüren insgesamt zu verbessern und multi- bzw. intermodales Verkehrsverhalten zu fördern.

Die Zieldimensionen *Vernetzung & Kommunikation vorantreiben, Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern* und *Erreichbarkeit sichern & optimieren* sind besonders wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder im Handlungsfeld ÖPNV & Intermodalität. Dabei sind die folgenden Zielindikatoren besonders relevant:

- Anteil des Umweltverbunds bis 2035 auf 50% steigern (heute: 35%; anvisierter ÖPNV-Anteil: 7%)
- 90%-ige Erschließung der Siedlungsfläche durch den ÖPNV (2019: 70%).
- Verknüpfung aller Bahnhöfe mit mindestens 2 Buslinien bis 2025.
- Ausstattung aller Bushaltestellen mit Radabstellanlagen bis 2030.

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, liegt der Schwerpunkt der folgenden Maßnahmenfeldern auf der Verbesserung des Linien- und Fahrtenangebots sowie der Aufwertung und Weiterentwicklung der Haltepunkte zu attraktiven Verknüpfungspunkten. In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmenfelder als Übersicht dargestellt.

Tabelle 3: Maßnahmenübersicht ÖPNV & Intermodalität

Maßnahmenfelder	Priorität
1. Verbesserung des ÖPNV-Angebots	
1.1 Option zur Einrichtung von Ringbuslinien	Schlüsselprojekt
1.2 Bedienzeit	hoch
1.3 Optimierung der Liniennetzstruktur	mittel
1.4 Ausweitung Schnellbusangebot	hoch
1.5 Anbindung von bisher unerschlossenen bzw. defizitär erschlossenen Bereichen	hoch
1.6 Reisezeitverkürzungen	hoch
1.7 Taktoptimierung	hoch
1.8 Entwicklung eines Konzepts für on-demand-Verkehre	niedrig
2. Förderung einer multimodalen Angebotsstruktur	

Maßnahmenfelder	Priorität
2.1 Umbau Bahnhof Ibbenbüren zu einer Mobilstation	Schlüsselprojekt
2.2 Einrichtung eines stadtweiten Systems von Mobilstationen	Hoch
2.3 Ausbau Radabstellanlagen an Bushaltestellen	mittel
2.4 Förderung von Sharing-Angeboten	mittel
2.4.1 Implementierung von Verleihangeboten	mittel
2.4.2 Etablierung eines Ridesharing-Angebots	mittel
2.5 Fahrradmitnahme im Bus verbessern und vereinfachen	mittel
3. Infrastruktur und Fahrzeuge	
3.1 Schaffung eines barrierefreien ÖPNVs	hoch
3.2 Ausweitung von DFI-Anzeigen im ÖPNV	hoch
3.3 Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsformen	mittel
4. Weiterentwicklung der Tarifstruktur	hoch

Eigene Darstellung

Maßnahmentabelle C: ÖPNV &amp; Intermodalität

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.	Verbesserung des ÖPNV-Angebots	<b>Oberpunkt zu Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots: Insbesondere zu Möglichkeiten der Neueinrichtung von Buslinien, zu Verlängerung von Buslinien und der Taktanpassungen.</b>	Gesamtes Stadtgebiet	Oberpunkt		Oberpunkt	
1.1.	Optionen zur Einrichtung von Ringbuslinien	Vorschlag zur testweisen Einführung von Ringbuslinien in Ibbenbüren (prioritär Mitte sowie ggf. West und Ost). Definition wichtiger Ziel- und Verknüpfungspunkte der Ringbuslinien, Hinweise zur Taktung (möglichst 30-Minutentakt) und zu den Fahrzeugen (alternative Antriebe und Kleinbusse), siehe unten	Gesamtes Stadtgebiet Siehe Abbildung 23	Schlüsselprojekt	Stadt Ibbenbüren, RVM, Kreis Steinfurt	Mittelfristig, bauliche & organisatorische Daueraufgaben	> 1 Mio. €
1.2.	Bedienzeit	Ausweitung der Bedienzeit und möglichst einheitliche Linienführung zu allen Verkehrszeiten aufgrund der leichteren Merkbarkeit für den Fahrgast und leichtere Kommunikation & Marketing.	Gesamtes Stadtgebiet	hoch	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, RVM, externer Gutachter	Mittelfristig, organisatorische Daueraufgaben	-
1.3.	Optimierung der Linienetzstruktur	Ausrichtung des Liniennetzes auf die Ibbenbürener Innenstadt und angemessene Einbeziehung wichtiger Ziele außerhalb der Innenstadt an das Liniennetz (Direktverbindungen entlang der wichtigen Nachfrageströme); Vermeidung von Umwegfahrten, Schaffung von Umsteigemöglichkeiten auch außerhalb der Innenstadt, Einbezug der Maßnahme „Einrichtung eines stadtweiten Systems von Mobilstationen“.	Gesamtes Stadtgebiet	hoch	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, RVM, externer Gutachter	Mittelfristig, organisatorische Daueraufgaben	-
1.4.	Ausweitung Schnellbusangebot	Gemäß des NVP Kreis Steinfurt soll die Ausweitung des Schnellbusangebots (engere Taktung; Einsatz größerer Fahrzeuge, etc.) geprüft werden.	Gesamtes Stadtgebiet	mittel	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, RVM, externer Gutachter	Mittelfristig, organisatorische Daueraufgaben	-

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.5.	Anbindung von bisher unerschlossenen bzw. defizitär erschlossenen Bereichen	<p>Prüfauftrag zur optimierten Anbindung von bisher unerschlossenen bzw. defizitär erschlossenen Bereichen, insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bhf Laggenbeck: Prüfauftrag Anbindung via T290 / R20</li> <li>• Schierloh: Verlängerung 230 zur Anbindung Gewerbegebiet Schierloh II</li> <li>• Anbindung nördliche Kohlekonversionsfläche via R30</li> <li>• Südliches Püßelbüren: Gebiet um Ubostraße und Merschweg</li> </ul>	Gesamtes Stadtgebiet, insb. Bahnhof Laggenbeck, Uffeln, Dickenberg, Schierloh Gewerbegebiet, südliches Püßelbüren, Kohlekonversionsfläche	hoch	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, RVM, externer Gutachter	Mittelfristig, bauliche & organisatorische Daueraufgaben	-
1.6.	Reisezeitverkürzungen	<p>Reisezeitverkürzungen innerhalb des Buslinienetzes in Ibbenbüren sollen angestrebt werden; Anpassung des Reisezeitverhältnis zwischen Pkw und ÖPNV gemäß den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (Grundlage für den NVP Steinfurt) je Verbindungsart:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Achsen: Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV von max. 1,6;</li> <li>• Hauptverbindungen: Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV von max. 1,8;</li> <li>• Grundverbindungen: Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV von max. 2,0;</li> <li>• Ergänzungsverbindungen: Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV von max. 2,0</li> </ul> <p>Prüfauftrag zur Integration von busbeschleunigenden Maßnahmen wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integration einer separaten Busspur auf stauanfälligen Strecken (bspw. Münsterstraße)</li> <li>• Implementierung von Busvorrechtigungen an LSA</li> <li>• Implementierung von Busschleusen an LSA oder zur Durchfahrt an für den MIV gesperrten Strecken</li> <li>• Auslassung von Haltestellen</li> </ul>	Gesamtes Stadtgebiet	hoch	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, RVM, externer Gutachter	Mittelfristig, bauliche & organisatorische Daueraufgaben	< 100.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.7.	Taktoptimierung	Einheitliche und aufeinander aufbauende Takte in Abstimmung mit dem Schienenverkehr (zum Beispiel 15/30/60).	Gesamtes Stadtgebiet	hoch	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, RVM, externer Gutachter	Mittelfristig, organisatorische Daueraufgaben	-
1.8.	Entwicklung eines Konzepts für on-demand-Verkehre	Perspektivisch: Prüfung zur schrittweisen Entwicklung eines on-demand-Angebots; Erarbeitung eines Konzepts zur schrittweisen Entwicklung des on-demand-Angebot aus dem TaxiBus-Angebot in Zusammenarbeit mit dem RVM, ggf. unter Einbezug lokaler Taxi-Unternehmen.	Gesamtes Stadtgebiet, vor allem unterversorgte Wohnquartiere, Uffeln, Dickenberg, Schierloh Gewerbegebiet	niedrig	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, RVM, externer Gutachter	Langfristig, organisatorische Daueraufgaben	< 100.000€
2.	<b>Förderung einer multimodalen Angebotsstruktur</b>	<b>Oberpunkt zu Maßnahmenempfehlungen, die auf eine Verbesserung der multimodalen Angebotsstruktur abzielen, dazu gehören insbesondere die Weiterentwicklung von Haltestellen zu Mobilstationen sowie die Einrichtung von Sharing-Angeboten.</b>				<b>Oberpunkt</b>	
2.1.	Umbau Bahnhof Ibbenbüren zu einer Mobilstation	Umbau des Bahnhofs Ibbenbüren zu einer Mobilstation. Hierzu gehören die städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsgebäudes, des Bahnhofvorplatzes sowie des Übergangs zwischen Gebäude und Vorplatz ebenso wie die Erweiterung des Mobilitäts- und Serviceangebots am Bahnhof in Anlehnung am Corporate Design von mobil.nrw.  Siehe unten.	Bahnhof Ibbenbüren	Schlüsselprojekt	Stadt Ibbenbüren, DB, Bahnflächen Entwicklungsgesellschaft NRW (BEG), RVM, weitere Baulastträger, Stadtmarketing, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Mittelfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	> 1 Mio. €
2.2.	Einrichtung eines stadtweiten Systems von Mobilstationen	Anknüpfend an die Weiterentwicklung des Bahnhofs Ibbenbürens sowie der Haltepunkte Laggenbeck und Esch Einrichtung eines stadtweiten Systems von Mobilstationen; Prüfung von Bushaltestellen hinsichtlich ihrer Bedeutung für den	Gesamtes Stadtgebiet, insb. Bahnhof Ibbenbüren, Bahnhof Laggenbeck, Bahnhof Esch	hoch	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW, RVM, DB,	Langfristige, organisatorische & bauliche	> 1 Mio. €

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
		öffentlichen Verkehr und hinsichtlich ihrer Eignung als Mobilstation, ebenso Prüfung haltestellen-unabhängiger Orte, Definition von Kategorien, Definition von Mindestausstattungsmerkmalen und weiteren Ausstattungsmerkmalen je nach Kategorie. Siehe dazu Maßnahmensteckbrief unten.			weitere Baulastträger, Stadtmarketing, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Daueraufgabe	
2.3.	Ausbau Radabstellanlagen an Bushaltestellen	Einrichtung bzw. Optimierung von höherwertigen Radabstellanlagen an allen Bushaltestellen im Stadtgebiet; Einbezug der Maßnahme „Einrichtung eines stadtweiten Systems von Mobilstationen“.	Gesamtes Stadtgebiet	mittel	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , RVM; Straßen.NRW, weitere (private) Baulastträger, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Langfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	100.000 € < 500.000€
2.4.	Förderung von Sharing-Angeboten	Oberpunkt zum Ausbau der Sharing-Angebote: Fahrzeugverleih sowie Ridesharing bzw. Mitfahrmöglichkeiten.	Gesamtes Stadtgebiet	mittel		Oberpunkt	
2.4.1.	Implementierung von Verleihangeboten	Voraussetzungen für Verleih- und Sharingangebote schaffen, insbesondere Car- und Bikesharing, aber auch Lastenradverleih. Carsharing Stadtverwaltung als Ankermieter.	Sharing-Angebote an den Bahnhöfen und Rathaus, perspektivisch auch in Wohnquartieren	mittel	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Sharing-Dienstleister, RVM, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Mittelfristige, organisatorische Daueraufgabe	100.000 € < 500.000€
2.4.2.	Etablierung eines Ridesharing-Angebots	Einrichtung von Mitfahrerbanken und eines Mitfahrerportals (siehe insbes. Vorschlag Herr Vorhoff, Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung).	Mitfahrerbanken bspw. an den Haupteinfallkorridoren	mittel	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Kreis Steinfurt, RVM, externer Gutachter, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Langfristige, organisatorische & bauliche Daueraufgabe	100.000 € < 500.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
2.5.	Fahrradmitnahme im Bus verbessern und vereinfachen	Identifizierung von besonders (saisonal) nachfragestarken Buslinien, Ausweitung des Angebotes der Fahrradmitnahme im Busverkehr, Prüfung des Einsatzes von größeren Mehrzweckflächen für Fahrräder in Bussen sowie von Fahrradträgern an Bussen oder Fahrradanhängern.	Prüfung der Nachfrage auf der Schnellbuslinie und auf allen Regionalbuslinien und der Buslinie 234 Aaseebad	mittel	RVM, Stadtmarketing, Tourismus, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Langfristig, organisatorische Daueraufgaben	< 100.000€
<b>3</b>	<b>Infrastruktur und Fahrzeuge</b>	<b>Oberpunkt zu Maßnahmenempfehlungen rund um die barrierefreie Ausstattung des ÖPNVs sowie der Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe.</b>				<b>Oberpunkt</b>	
3.1.	Schaffung eines barrierefreien ÖPNVs	Barrierefreier Umbau aller Haltestellen im Stadtgebiet gemäß Personenbeförderungsgesetz bis 2022 vom Bund geplant, realistischer Umsetzungshorizont im Ibbenbürener Stadtgebiet bis 2035. Ausschließliche Nutzung von barrierefreien Fahrzeugen; Beachtung: Barrierefreiheit bezieht sich nicht nur auf die Fahrzeuge und die Haltestelle selbst, sondern auch auf die Zugänglichkeit dorthin. So müssen z.B. bei sehr breiten Straßen und/oder Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten (siehe Maßnahmenfeld B Fußverkehr & Barrierefreiheit) vorhanden sein, bei schmalen Straßen sind ggf. Gehwegverbreiterungen oder alternative Maßnahmen erforderlich (z.B. Mischflächen), bei Verknüpfungspunkten muss sichergestellt sein, dass auch die Fußwege zwischen den Verkehrsmitteln (z.B. von der Bushaltestelle zum Bahnsteig) durchgängig und ohne größere Umwege barrierefrei und möglichst direkt sind. Synergieeffekte mit der Maßnahme unten.	Gesamtes Stadtgebiet	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW, RVM, DB, weitere Baulastträger, Zukunftsnetz Mobilität NRW</u>	Kurzfristige, bauliche Einzelmaßnahme	> 1 Mio. €
3.2.	Ausweitung von DFI-Anzeigen im ÖPNV	Ausweitung digitaler Fahrgastinformation an Haltestellen und in den Fahrzeugen. Nutzung der bestehenden Informationsstellen im Innenstadtbereich zur Anzeige von Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestellen.	Gesamtes Stadtgebiet	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren, RVM, Straßen.NRW, Zukunftsnetz</u>	Mittelfristige, bauliche Einzelmaßnahme	100.000 € < 500.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
					Mobilität NRW		
3.3.	Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsform	Erstellung einer detaillierten Machbarkeitsstudie bzgl. der zu verfolgenden Antriebsart mit dem Ziel, ab 2025 den Buslinienverkehr in Ibbenbüren mit alternativem Antrieb zu betreiben. Einnahme einer Vorreiterrolle im Tecklenburger Land.		mittel	RVM, externer Gutachter	Mittelfristig, organisatorische Daueraufgaben	< 100.000€
4.	Weiterentwicklung der Tarifstruktur	<b>Empfehlungen hinsichtlich der Möglichkeiten einer MobilCard; ggf. weitere Optimierungsmöglichkeiten beim Ibb-Ticket, Einführung von besonders günstigen Tarifangeboten für bestimmte Zielgruppen wie SchülerInnen, Senioren oder Einkommensschwache durch z. B. Schülertickets, Seniorenticket oder Sozialticket.</b>	Gesamtes Stadtgebiet	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren, RVM, Zukunftsnetz Mobilität NRW</u>	Kurzfristig, organisatorische Daueraufgaben	-

## C 1.1 OPTIONEN ZUR EINRICHTUNG VON RINGBUSLINIEN



### Anlass & Vision

Ibbenbüren verfügt mit den drei Bahnhaltdepunkten über eine gute Bahn-anbindung auf der stark frequentierten Achse Rheine - Osnabrück. Allerdings ist die Erreichbarkeit der Bahnhaltdepunkte mit dem Bus nicht aus allen Ortsteilen gegeben. Dies hängt mit der dispersen Siedlungsstruktur in den Ortslagen Laggenbeck und insbesondere Püsselbüren, Dickenberg und Uffeln zusammen, die dazu führt, dass es bisher kein flächendeckendes, wirtschaftliches ÖPNV-Angebot gibt. Ringbuslinien tragen zu einer besseren Erschließung der Bahnhaltdepunkte, der radial verkehrenden Buslinien und der bisher unerschlossenen Siedlungsbereiche bei.

### Priorität

!!!

### Kosten

€ € € €

### Zeitraumen



### Schnittstellen

A1.1, C1.2, C1.3, C1.5, C1.7, C 2.2, C2.4.2, E2.4, G2.3

### Klimaschutzbeitrag



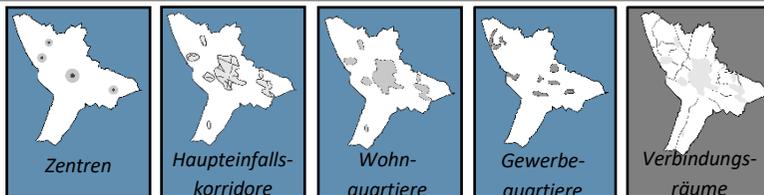
### Mögliche Förderung

-

### Zentrale Akteure

- Stadt Ibbenbüren
- RVM
- Kreis Steinfurt

### Raumbezug



### Zielbezug



### ZENTRALE BAUSTEINE

Vorgeschlagen wird die testweise Einführung von drei Ringbuslinien gemäß der in Abbildung 23, Abbildung 24 und Abbildung 25 dargestellten Prinzipskizzen

- Mitte: Ibbenbüren Mitte, Alpensiedlung
- Ost: Laggenbeck, Fisbecker Forst
- West: Püsselbüren, Dickenberg, Uffeln

Der größte Nutzen wird seitens der Gutachter für den Bereich Ibbenbüren Mitte gesehen, daher sollte dieser Ringbus prioritär getestet werden. Dazu werden die folgenden Prämissen empfohlen:

### Linienverlauf und Anknüpfungspunkte

- Wichtige Ziele: jeweilige Zentren, unerschlossene / nicht adäquat erschlossene Gewerbe- und Wohngebiete, Berücksichtigung bevorstehender Entwicklungen: insbes. Batterieforschungszentrum, Werthmühlenplatz sowie weitere Wohn- und Gewerbeentwicklungen
- Verknüpfungspunkte: Bahnhaltdepunkte, bedeutende Bushaltstellen (insbes. Mobilstationen Kategorien II; siehe Maßnahmenfeld unten). Künftige Anpassungen von Buslinien sind bei der Ausrichtung der Ringbusse zu berücksichtigen.

### Taktung und Ticketing

- Empfohlen wird ein 30-Minutentakt, eine Verdichtung des Takts sollte zu Spitzenzeiten (morgens und nachmittags) und im Umfeld von größeren Arbeitsplätzen geprüft werden.
- Bedienung der Ringbuslinien in beidseitiger Richtung.
- Prüfung der Einführung einer Mobilcard (siehe Maßnahmenfeld C4).

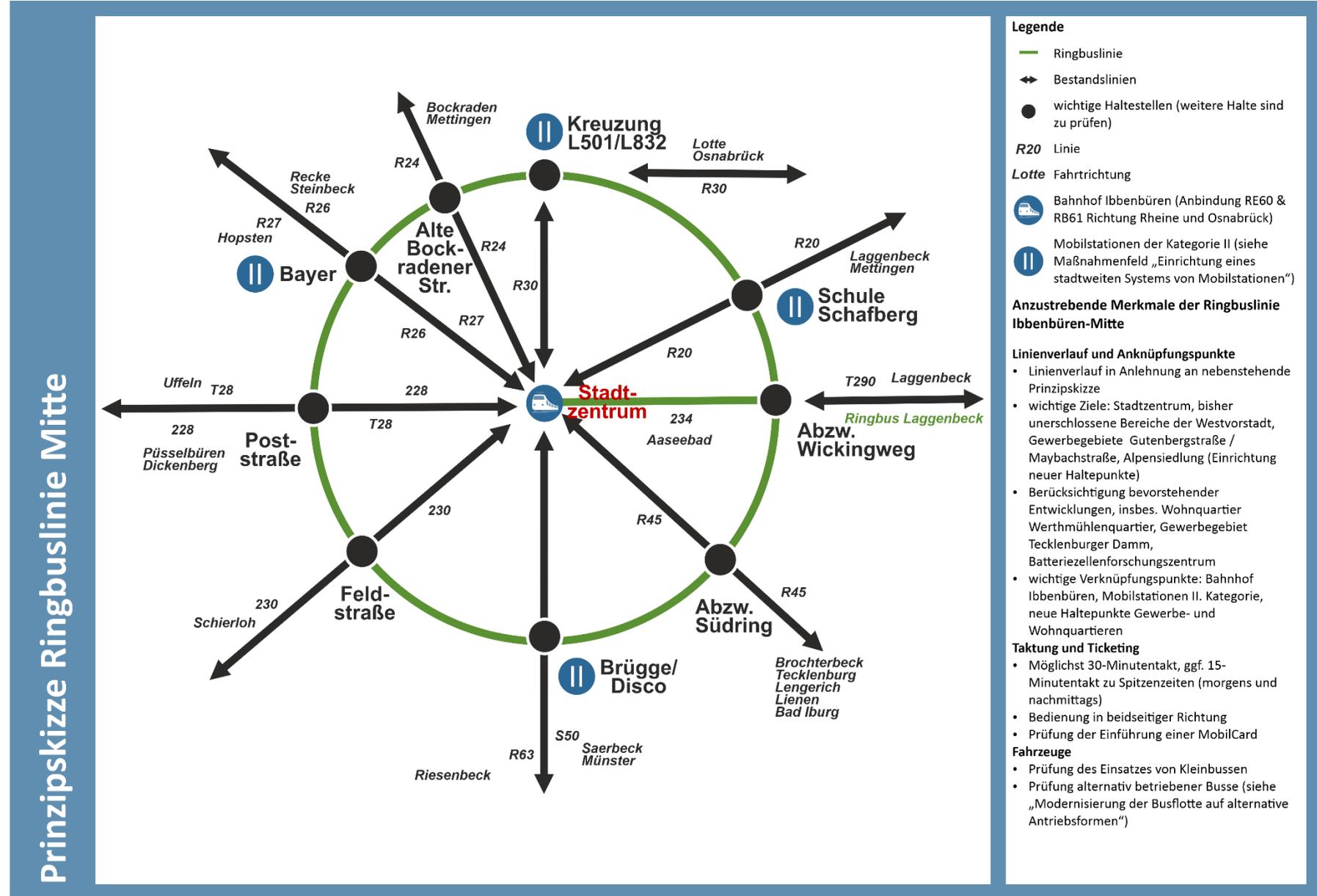
### Fahrzeuge

- Statt regulärer Fahrzeuge werden angesichts der Rahmenbedingungen (Nachfrage/Auslastung, Ausbaustandard der zu befahrenden Straßen) Kleinbusse empfohlen, wenn möglich mit umweltfreundlichem Antrieb

### Weitere Hinweise

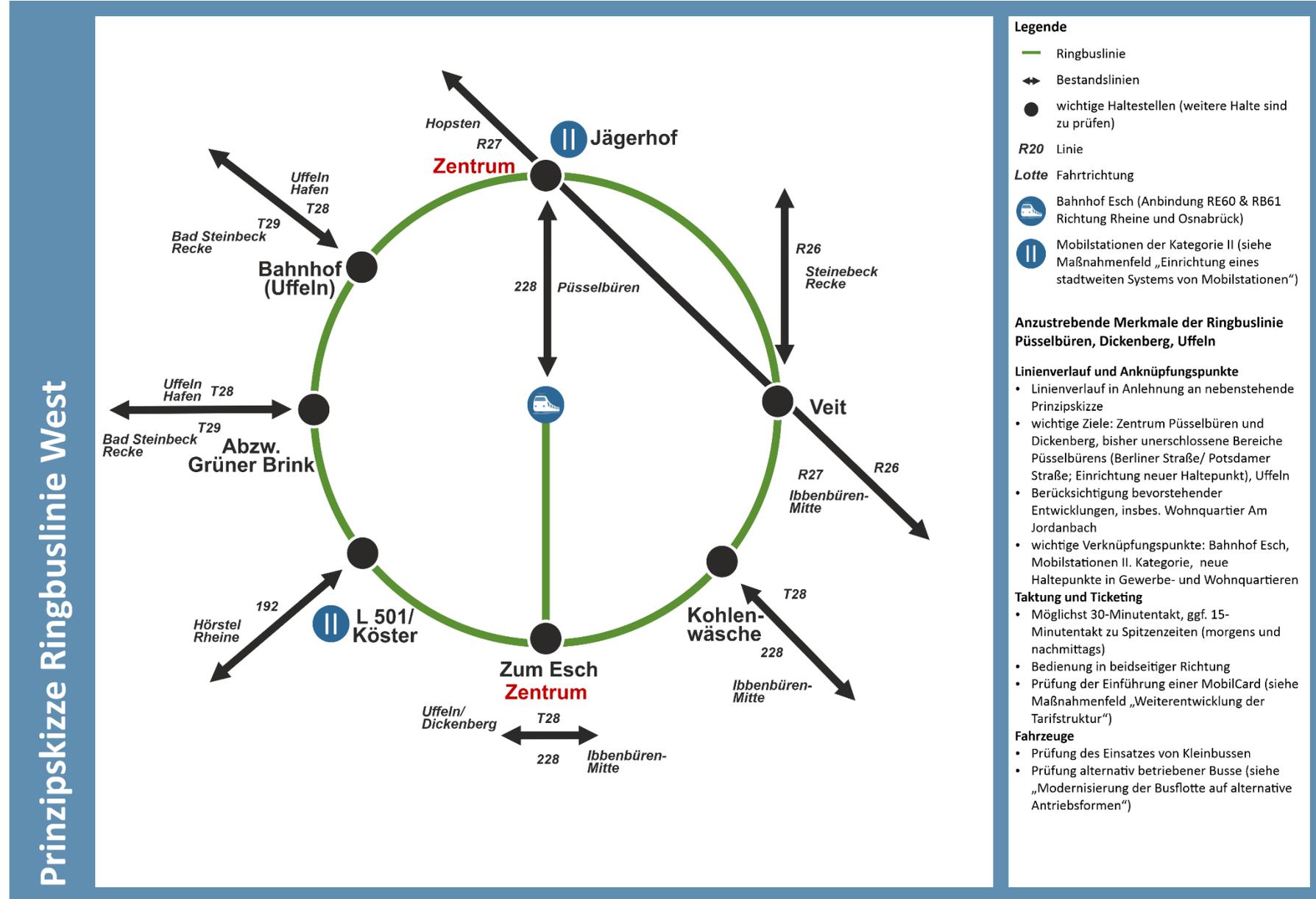
- Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs der FGSV (2010)

Abbildung 23: Prinzipskizze Ringbuslinie Mitte



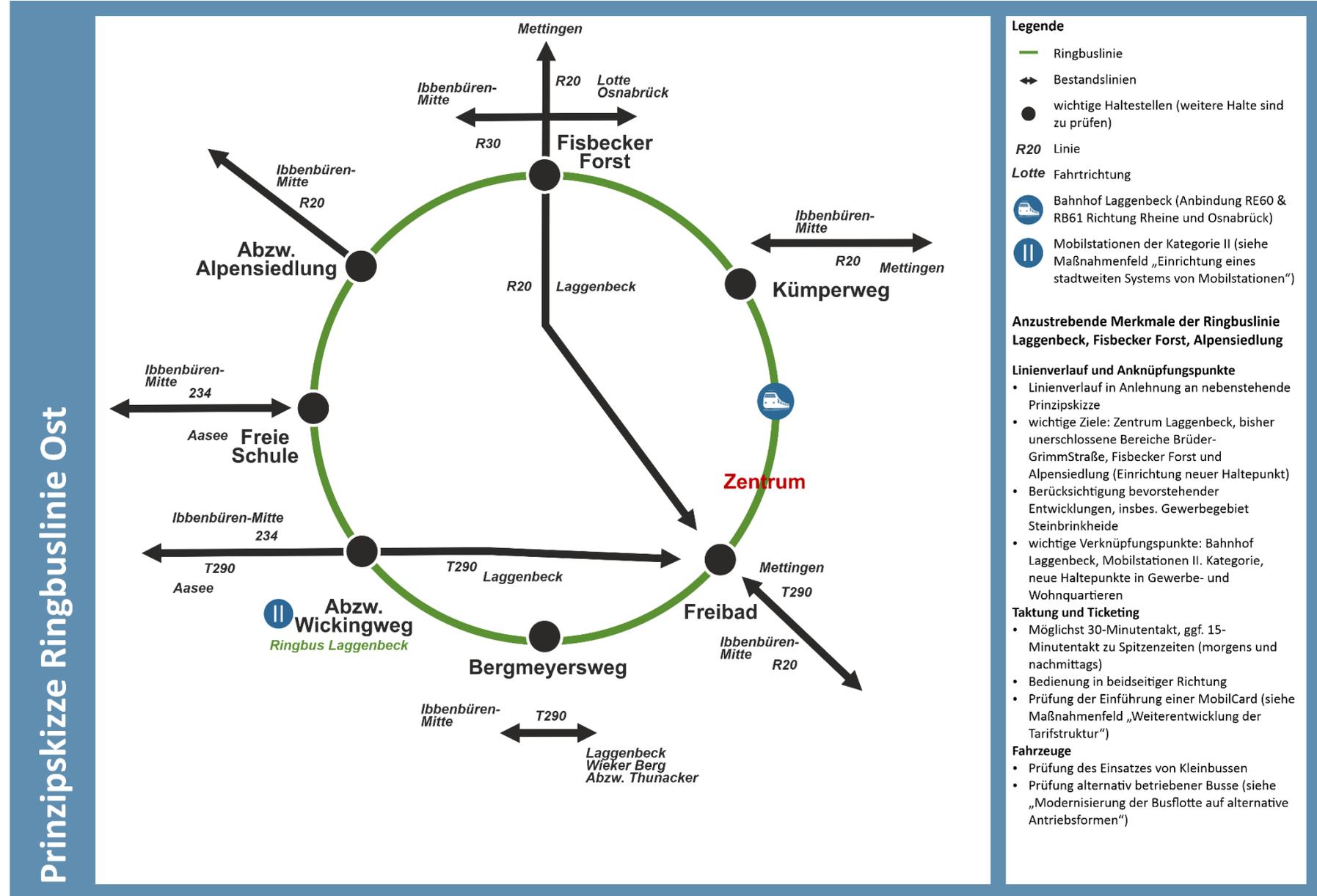
Eigene Darstellung

Abbildung 24: Prinzipskizze Ringbuslinie West



Eigene Darstellung

Abbildung 25: Prinzipskizze Ringbuslinie Ost



Eigene Darstellung

## C 2.1 UMBAU BAHNHOF IBBENBÜREN ZU EINER MOBILSTATION



### Anlass & Vision

Aktuell ist der Bahnhof durch Verschmutzung, Leerstand, Angsträume und eine nicht vorhandene Barrierefreiheit geprägt; der Bahnhof und seine Bausubstanz wirken sehr veraltet und nicht mehr zeitgemäß. Somit wird er seiner Funktion als zentraler Umstiegspunkt und Eingangstor zur Stadt Ibbenbüren nicht gerecht. Die Weiterentwicklung des Bahnhofs zu einem zukunftsorientierten inter- und multimodalen Verknüpfungspunkt und einem attraktiven Eingangstor zur Stadt ist aus funktionaler und gestalterischer Sicht unabdingbar.

### Priorität

!!!

### Kosten

€€€€

### Zeitraumen



### Schnittstellen

A1.2, B3, C2.2, C 3.1, C3.2, E2.2.1, E3

### Klimaschutzbeitrag



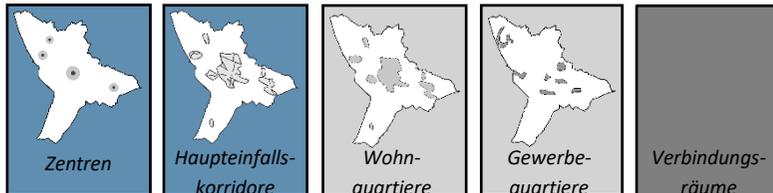
### Mögliche Förderung

FöRi-MM

### Zentrale Akteure

- Stadt Ibbenbüren
- DB, BEG
- RVM
- Zukunftsnetz Mobilität

### Raumbezug



### Zielbezug



### ZENTRALE BAUSTEINE

Die Stadt Ibbenbüren hat mit dem Rahmenpapier *Bahnhof Ibbenbüren – Umbau zu einer Mobilstation* bereits einen Grundstein für die Weiterentwicklung des Bahnhofs zu einer Mobilstation gelegt. Hier werden zentrale Anforderungen und Empfehlungen für die zukünftige Ausgestaltung der Mobilstation gegeben.

Zentrales Element ist dabei die benutzerfreundliche **Verknüpfung von Mobilitätsangeboten**. Dabei sollen insbesondere die folgenden Mobilitätsangebote miteinander verknüpft werden:

- Bahn
- Bus
- Taxi
- Fahrrad
- Fußverkehr
- Pkw-Verkehr
- Carsharing



Markenlogo Corporate Design von mobil.nrw

- Zur Weiterentwicklung gehört ebenfalls die städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsgebäudes, des Bahnhofsvorplatzes sowie der nördlichen und südlichen Übergangsbereiche, sodass die Mobilstation zu einem attraktiven **Treffpunkt und Aufenthaltsbereich** sowie Eingangstor zur Stadt Ibbenbüren wird. Weitere Elemente sind die **Informations- und Serviceangebote** (wie bspw. digitale Fahrgastinformation, Ticketing, gastronomisches Angebot) sowie **Kommunikation und Marketing** der Angebote am Bahnhof; dazu wird das Corporate Design von mobil.nrw empfohlen.

### Weitere Hinweise

- Rahmenpapier „Bahnhof Ibbenbüren – Umbau zu einer Mobilstation“
- Handbuch Mobilstationen NRW, 2. Auflage (Stand: 04/2017)
- Gestaltungsleitfaden Mobilstationen NRW (Stand: 06/2019)

## C 2.2 EINRICHTUNG EINES STADTWEITEN SYSTEMS VON MOBILSTATIONEN



### Anlass & Vision

Um den ÖPNV in Ibbenbüren attraktiver zu gestalten, müssen die bestehenden ÖPNV-Angebote und die anderen Verkehrsarten bestmöglich miteinander verknüpft werden. Zu diesem Zweck wird ein System von Mobilstationen empfohlen: Diese fördern multi- und intermodales Verkehrsverhalten und dienen als Schnittstellen des Umweltverbunds mit systematischer Vernetzung mehrerer Verkehrsarten. Durch die attraktive und einladende Gestaltung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten des Umweltverbunds gewinnt der Umweltverbund insgesamt und der ÖPNV im speziellen an Bedeutung.

#### Priorität



#### Kosten



#### Zeitraumen



#### Schnittstellen

A1.1, B3, B4, C1.1, C1.3, C1.5, C2.1, C2.3, C3.1, C3.2, E2.2.2, E2.2.3, E2.4, F2

#### Klimaschutzbeitrag



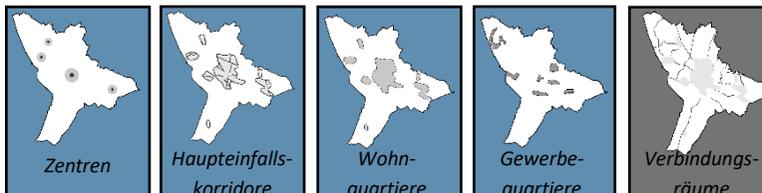
#### Mögliche Förderung

FöRi-MM

#### Zentrale Akteure

- Stadt Ibbenbüren
- RVM
- Deutsche Bahn

#### Raumbezug



#### Zielbezug



### ZENTRALE BAUSTEINE

Anknüpfend an die bestehenden Umbauplänen für die Bahnhaltepunkte in Ibbenbüren wird ein System von Mobilstationen verschiedener Kategorien empfohlen. Dieses definiert je nach Bedeutung des Haltepunkts verschiedene Ausstattungsmerkmale, die es anzustreben gilt. Für die Stadt Ibbenbüren werden vier Kategorien von Mobilstationen empfohlen:

- Kategorie I: SPNV-Haltepunkte
- Kategorie II: Haltepunkte im Siedlungsrandbereich (perspektivisch sollen einpendelnde Autofahrten am Siedlungsrand beendet werden und dort der Umstieg auf den Umweltverbund erfolgen) sowie bedeutende Bushaltestellen mit Umstiegsmöglichkeiten und höherer Taktdichte
- Kategorie III: Basisverknüpfung (alle weiteren Bushaltepunkte)
- Kategorie IV: Mobilpunkte im Quartier (ohne Busanbindung)

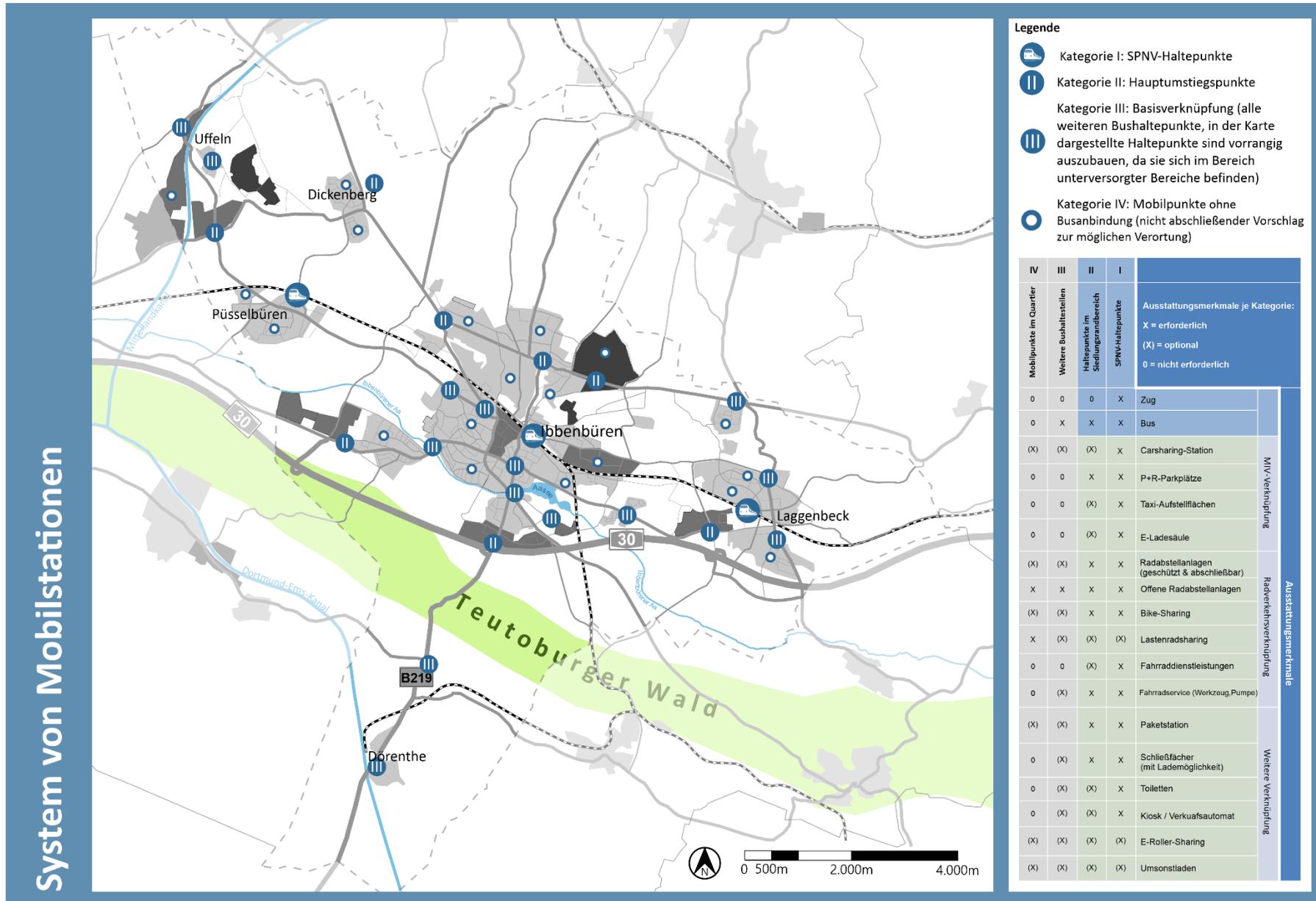
In Abbildung 26 sind die verschiedenen Kategorien in Ibbenbüren verortet und die Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Kategorien dargestellt. Letzteres bezieht neben Verknüpfungsangeboten im Radverkehr auch perspektivisch einzuführende Sharing-Angebote sowie Dienstleistungselemente ein. So soll die Buchung von allen Angeboten an den Mobilstationen zentral über ein einheitliches Buchungssystem (siehe Maßnahmenfeld C.4 Weiterentwicklung der Tarifstruktur) möglich sein.

Zur Umsetzung des Systems von Mobilstationen wird empfohlen zwei Mobilstationen pro Jahr umzusetzen. Dadurch kann ein Beitrag zum Aufbau von konkurrenzfähigen Alternativen zum Auto sowie zur Vermeidung von Kfz-Fahrten geleistet werden.

#### Weitere Hinweise

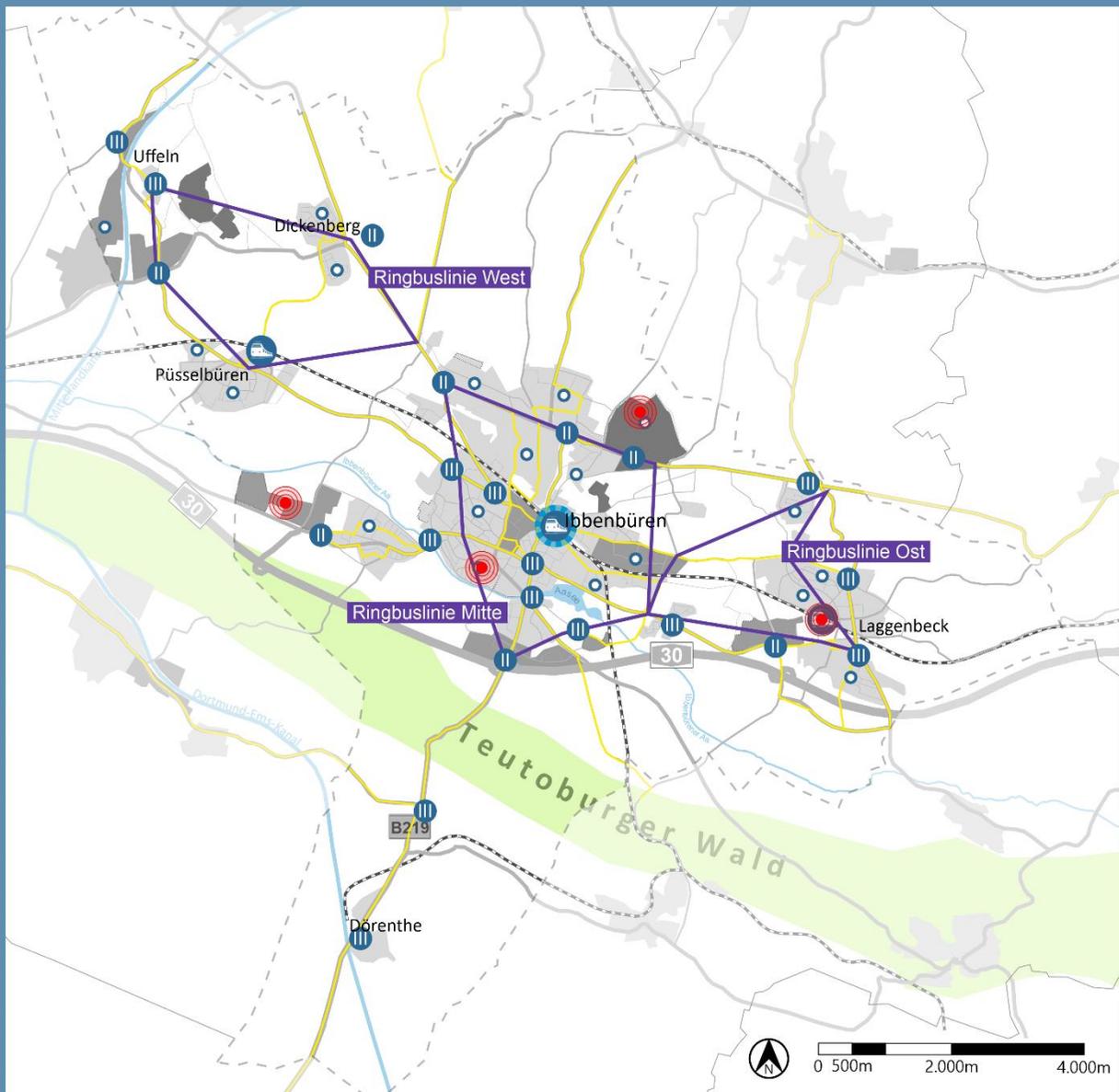
- Handbuch Mobilstationen NRW, 2. Auflage (Stand: 04/2017)
- Gestaltungsleitfaden Mobilstationen NRW (Stand: 06/2019)

Abbildung 26: Schema eines stadtweiten Systems von Mobilstationen



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

ÖPNV & Intermodalität: Zentrale Maßnahmen



**Legende**

**Verbesserung des ÖPNV-Angebots (Maßnahmenfeld C1)**

- Option zur Einrichtung der Ringbuslinie (C1.1)
- Anbindung von defizitär erschlossenen Bereichen (C1.5)

**Förderung einer multimodalen Angebotsstruktur (Maßnahmenfeld C2)**

- Umbau Bahnhof Ibbenbüren zu einer Mobilstation (C2.1)
- Einrichtung eines stadtweiten Systems von Mobilstationen: (C2.2)
- Kategorie I: SPNV-Haltepunkte
- Kategorie II: Hauptumstiegspunkte
- Kategorie III: Basisverknüpfungen (sind vorrangig mit Radabstellanlagen auszustatten, da sie sich im Umfeld unterversorgter Bereiche befinden)
- Kategorie IV: Mobilpunkte ohne Busanbindung (nicht abschließender Vorschlag zur möglichen Verortung)

**Weiteres**

- Busliniennetz im Bestand

**Hinweis:**  
Die dargestellten Maßnahmen stellen eine Auswahl an Maßnahmen dieses Handlungsfeldes dar. Sie sind seitens der Stadt prioritär zur Umsetzung zu prüfen. Neben den kartierten Maßnahmen gibt es noch weitere, die aus Darstellungsgründen hier nicht abgebildet sind. Diese Maßnahmen sind in der Maßnahmentabelle zu finden.

Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

### 3.4 Handlungsfeld D: Kfz- & Wirtschaftsverkehr

Der Kfz-Verkehr nimmt in Ibbenbüren eine dominierende Rolle ein. So werden 54% der Wege mit dem eigenen Kfz zurückgelegt und rund 81% aller Personen über 18 Jahren steht immer/täglich ein Auto zur Verfügung (vgl. Stadt Ibbenbüren 2020). Diese Dominanz des Kfz-Verkehrs spiegelt sich auch in der Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Räume (dichtes Straßennetz, große Flächenanteile sind dem Kfz-Verkehr vorbehalten) wider; die damit verbundenen Kfz-Verkehre führen zu Umwelt- und Klimabeeinträchtigungen (Lärm, Luftschadstoffe) und reduzieren die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums.

Andererseits ist das Auto für viele Personen wichtiger Bestandteil des Alltags: Zahlreiche Personen können sich ein Leben ohne eigenes Auto nicht vorstellen oder sind (partiell auch nur scheinbar) darauf angewiesen. Auch im Wirtschaftsverkehr, gerade beim Gütertransport, bei Handwerkern und Pflegediensten, nimmt der Kfz-Verkehr aktuell eine zentrale Rolle ein.

Vor diesem Hintergrund und den (globalen) Zielen, die Verkehrsemissionen zu senken, ergeben sich zwei grundsätzliche Handlungsansätze im Kfz- & Wirtschaftsverkehr:

- Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund: gerade auf Wegen zwischen 2 und 5 km bestehen hier noch deutliche Verlagerungspotentiale auf den Umweltverbund (aktueller MIV-Anteil: 41%); Insbesondere durch die zunehmende Verbreitung von Lastenfahrrädern und die Erprobung alternativer Zustellkonzepte können auch im Wirtschaftsverkehr Verlagerungseffekte erzielt werden.
- Verträglichere und umweltfreundlichere Abwicklung der zukünftigen Kfz-Verkehre: bspw. durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, Verlagerung der Verkehre auf

unsensible Bereiche oder die Förderung alternativer, ressourcensparender Antriebe.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die folgenden zentralen Handlungserfordernisse in Ibbenbüren ermittelt:

- Hohe Kfz-Belastungen auch auf zentrumsnahen Hauptverkehrsstraßen senken
- Durchgangsverkehre von zentrumsnahen Hauptverkehrsstraßen verlagern, um Verkehrssicherheit(-sempfinden) zu erhöhen
- Bedarfsermittlung und Angebotsanpassung in Bezug auf die zahlreichen Parkplatzangebote (insbes. im Innenstadtbereich)
- Anpassung des Parkplatzangebots, zur Förderung von Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Die Zieldimensionen *Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern, Erreichbarkeit sichern & optimieren, Verkehrssicherheit erhöhen* und *Verkehre umweltverträglich abwickeln* sind besonders wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder im Handlungsfeld Kfz- & Wirtschaftsverkehr. Dabei sind die folgenden Zielindikatoren besonders relevant:

- Anteil des Umweltverbunds bis 2035 auf 50% steigern (heute: 35%).
- Kontinuierliche Reduktion der toten und schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden gegen 0 bis 2035.
- Senkung der Kfz-Belastungen auf dem Tangentenviereck bis 2035 um 1/3 (DTVw heute: 10.000 bis 16.000).

Die folgenden Maßnahmenfelder zielen nicht auf die Unterbindung von Kfz-Verkehren ab, sondern auf die optimierte und umweltverträgliche Führung und Abwicklung der Kfz-Fahrten.

Die anvisierte Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund soll durch Attraktivitätssteigerungen im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV erreicht werden. Dafür ist zumeist eine Flächenumverteilung im Verkehrsraum zu Gunsten des Umweltverbundes notwendig (zum Beispiel für Busspuren, für Radwege/Radfahrstreifen oder für sichere Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende über Straßen). Um die Kfz-Erreichbarkeit (gerade für den Wirtschaftsverkehr) trotz der notwendigen und zu erwartenden Flächenumverteilungen sicherzustellen, wurde eine langfristige Perspektive für das Kfz-Straßennetz entwickelt.

Diese Perspektive ist in Abbildung 27 dargestellt: Sie gewährleistet die schnelle, überörtliche Erreichbarkeit von Gewerbestandorten Ibbenbürens mit dem Kfz-Verkehr und sieht eine Verlagerung von Durchgangsverkehr auf unsensiblere Straßenabschnitte vor (*Schnellnetz*). Das Straßennetz in den weiteren Bereichen Ibbenbürens kann dadurch vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Dies ermöglicht eine stärkere Ausrichtung des Straßenraums auf die Belange des Umweltverbunds, was letztlich zu einer Verlagerung von Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund führt und gleichzeitig die Erreichbarkeit Ibbenbürens mit allen Verkehrsarten gewährleistet (*Langsamnetz*). In besonders sensiblen Siedlungsbereichen (im Umfeld von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, in dicht angebauten Bereichen) sind zum Schutz der Bevölkerung und zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Seniorinnen und Senioren besondere Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität des Umweltverbunds notwendig (*sensible Abschnitte*).

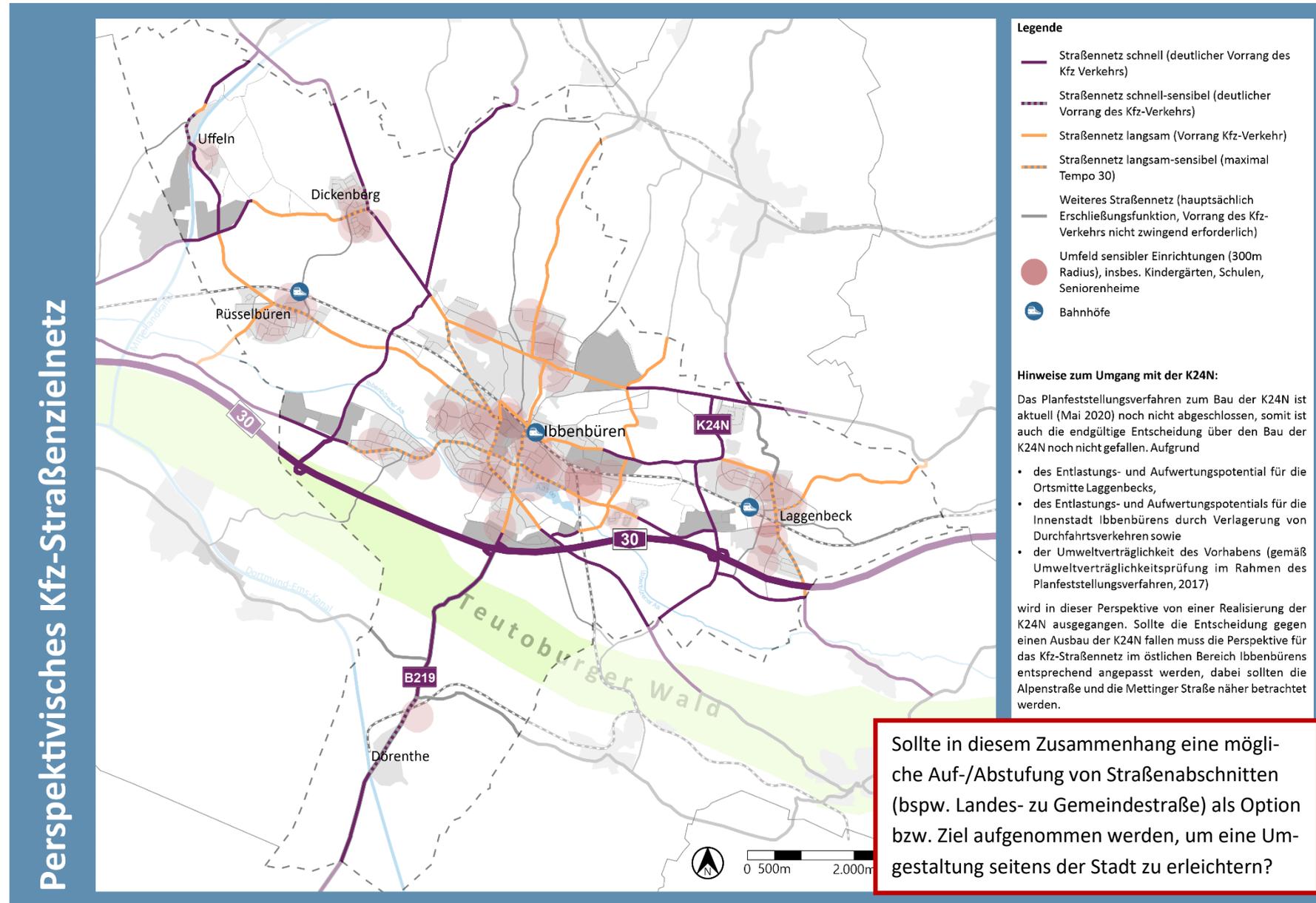
Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts ist das Planfeststellungsverfahren und die Entscheidung zum Bau der K24N noch nicht abgeschlossen. Dennoch wurde der Bau der K24N mit in der Perspektive berücksichtigt. Sollte es nicht zu einem Bau der K24N kommen, muss die Perspektive für das Kfz-Straßennetz entsprechend angepasst werden.

Tabelle 4: Maßnahmenübersicht Kfz- &amp; Wirtschaftsverkehr

Maßnahmenfelder	Priorität
1. Einrichtung von Kreisverkehren	Schlüsselprojekt
2. Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen	hoch
3. Verkehrslenkung & -Information	hoch
4. Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	hoch
4.1 Empfehlungen zum stadtweiten Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	hoch
4.2 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie im Zentrum Ibbenbürens	hoch
5. Aufwertung der Parkbauten	hoch
6. Umweltfreundliche Wirtschaftsverkehre	mittel
6.1 Konzept für eine emissionsfreie City-Logistik	mittel
6.2 City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen	mittel
6.3 Lieferverkehr verträglich organisieren/Einrichtung von Ladezonen	mittel
6.4 Pilotprojekt Logistikhub und Feinverteilung mit lokalem Partner	mittel
7. Umgang mit einer möglichen Reaktivierung der Teutoburger Wald Bahn	niedrig
8. Trimodalen Umschlag in den Häfen von Dörenthe und Uffeln fördern	niedrig

Eigene Darstellung

Abbildung 27: Perspektivisches Kfz-Straßenzielnetz



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Maßnahmentabelle D: Kfz- &amp; Wirtschaftsverkehr

Ifd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.	Einrichtung von Kreisverkehren	Kreisverkehre tragen zu einem stetigen Verkehrsfluss bei und verlangsamen gleichzeitig die Geschwindigkeiten an den Knotenpunkten, sodass die Unfallgefahr bzw. -schwere zwischen den Verkehrsarten sinkt. Kreisverkehre bieten außerdem die Möglichkeit einer attraktiven und ortsbildprägenden Gestaltung (wie es in Ibbenbüren schon vielfach der Fall ist). Daher werden zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Prüfung von Kreisverkehren an verschiedenen Stellen empfohlen. Siehe dazu unten	Gesamtes Stadtgebiet s. Abbildung 28  Prüfung der Vorfahrtsregelungen insbes. Münsterstr. / Gutenbergstr.; Tecklenburger Damm / Ostring	Schlüsselprojekt	<u>Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, Landesbetrieb Straßen.NRW</u>	Langfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	> 1 Mio. €
2.	Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen	Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit, der Umweltbelastungen (Lärm, Schadstoffe) sowie der Integration weiterer Verkehrsarten sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in einigen Abschnitten Ibbenbürens zu prüfen. Dabei kommen zunächst die sensiblen Bereiche (Umfeld Bildungs-, Pflege- und Betreuungseinrichtungen) in Frage. Zur Verflüssigung des Kfz-Verkehrs ist von häufigen Tempowechseln abzusehen und eine möglichst einheitliche zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Straßenzügen anzustreben. Zur Umsetzung des Kfz-Zielnetzes sind darüber hinausgehende Maßnahmen notwendig, die ggf. erst mit Änderungen in der StVO umsetzbar sind, die im Zuge der anhaltenden Diskussionen um mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit erwartbar sind.	<i>Insbesondere:</i> Tempo 30 (sensibler Bereich, hohes Querungsaufkommen, dicht angebaut, Lärmbelastung): Mettinger Straße, Permer Straße, „Tangenten-U“, Püsselbürener Damm, Zum Esch Tempo 50: Rheiner Straße (Ortseingang Dickenberg) <i>weitere:</i> siehe Abbildung 27	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, Landesbetrieb Straßen.NRW</u>	Mittelfristige, organisatorische Daueraufgabe	100.000 € < 500.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
3.	Verkehrslenkung & -information	<p>Es werden folgende Maßnahmen zur Verkehrslenkung empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umbau von Knotenpunkten/Anpassung der LSA-Steuerung: Zur stadtverträglichen Abwicklung der Kfz-Verkehre und zur Umsetzung des Kfz-Zielnetzes sollten veränderte Bevorrechtigungen geprüft werden (siehe Abbildung 29)</li> <li>• Durchfahrtsbeschränkungen für Schwerverkehr: insbesondere auf den Achsen des sensiblen Langsamnetzes sowie in den nicht spezifizierten Bereichen sollte ein Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr (Anlieger frei) gelten</li> <li>• Einführung eines digitalen Parkleitsystems: das insbesondere auf die (freien) Kapazitäten der Parkbauten hinweist</li> <li>• Prüfung der Anpassung der Beschilderung entsprechend des Kfz-Zielnetzes zur Vermeidung von Durchgangsverkehren</li> </ul>	Ibbenbüren Zentrum: Einführung eines digitalen Parkleitsystems weitere siehe Abbildung 29	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, Landesbetrieb Straßen.NRW</u>	Langfristige, organisatorische & bauliche Daueraufgabe	100.000 € < 500.000€

4.	Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	Oberpunkt zum Thema ruhender Kfz-Verkehr	Stadtweit	hoch		Oberpunkt	
4.1.	Empfehlungen zum stadtweiten Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	Grundsätzlich sollte der ruhende Kfz-Verkehr im privaten Raum und in öffentlichen Parkbauten konzentriert werden. Dadurch können Parkstände im öffentlichen Raum zu Gunsten der Verkehrssicherheit und attraktiver Flächen für den Fuß- und Radverkehr reduziert werden. Die Umnutzung von ehemaligen Parkständen eröffnet neue Möglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in Einzelhandelslagen sowie in Wohnquartieren. Mögliche Maßnahmen sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchsetzung und Ausweitung von Parkverboten: bspw. Heidenturm, Bahnhof Laggenbeck, Bohnturm Höhe Friedhof</li> <li>• Parken nur in gekennzeichneten Flächen: insbesondere in Wohnquartieren und entlang der Hauptachsen des Radverkehrsnetzes</li> <li>• Perspektivische Aufhebung von Parkplätzen im öffentlichen Raum: insbes. in zentralen Versorgungsbereichen und entlang der Hauptachsen des Radverkehrsnetzes</li> <li>• Perspektivische Einführung Bewohnerparken: je nach Weiterentwicklung des Parkdrucks in Wohnquartieren</li> <li>• Förderung der Nutzung der P+R-Anlagen (siehe Maßnahmensteckbrief C2.2)</li> </ul>	u.a. Tecklenburger Straße Höhe Freibad: Überprüfung des Seitenraumparkens	hoch	Stadt Ibbenbüren, Stadtmarketing	Langfristige, organisatorische & bauliche Daueraufgabe	keine direkten Kosten, da Bestandteil des Verwaltungshandelns

4.2.	Weiterentwicklung der Parkraumstrategie im Zentrum Ibbenbürens	<p>Erneute Durchführung der Parkraumerhebung von 2013 zur Ermittlung der aktuellen Situation. Ergebnisse dienen als Grundlage für die Weiterentwicklung der Parkraumstrategie in der Innenstadt. Diese zielt auf eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichen (Straßen-)Raum in die Parkbauten rund um das Tangentenviereck ab. Bestandteile sind</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernisierung der Parkbauten (siehe Maßnahme D5)</li> <li>• Sukzessive Reduzierung des Parkens im öffentlichen Raum und Umnutzung der Flächen bspw. in Grünräume, Verweil-/Spielbereiche, Radabstellanlagen</li> <li>• Einführung eines digitalen Parkleitsystems (siehe Maßnahme D4)</li> <li>• Anpassung der Parkgebühren (Grundsatz: in Parkbauten günstiger als im öffentlichen Raum)</li> </ul>	Insbesondere Neumarkt, Posthof, Kirchplatz (siehe F2.2.1 Aufwertung der Innenstadt)	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Einzelhandel, Wirtschaftsförderung	kurzfristig, organisatorische & bauliche Daueraufgabe	< 100.000€
5.	Aufwertung von Parkbauten	<b>Empfohlen wird eine angemessene Beleuchtung, Sicherstellen der barrierefreien Erreichbarkeit sowie die Verbreiterung der Parkstände. Perspektivisch sollte auf eine strategischere Ausrichtung der Parktarife („Parken im öffentlichen Raum teurer als in Parkbauten“) hingewirkt werden.</b>	Parkbauten in der Innenstadt	hoch	Stadt Ibbenbüren, Parkbautenbesitzer	Kurzfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	100.000 € < 500.000€

6.	Umweltfreundliche Wirtschaftsverkehre	Oberpunkt zur umweltfreundlichen und stadtvträglicheren Abwicklung von Wirtschaftsverkehren	Stadtweit, insbesondere Zentren	mittel		Oberpunkt	
6.1.	Erarbeitung eines Konzepts für eine emissionsfreie City-Logistik	Die Konzepterstellung wird durch einen externen Gutachter begleitet um eine Strategie, rechtliche Fragestellungen, kurz- bis langfristige Maßnahmen, Umsetzungsschritte, Akteure, Finanzierung und die Beteiligung großer KEP-Unternehmen zu behandeln. Das Konzept umfasst neben den nachstehenden Maßnahmen ggf. auch eine Einfahrtbeschränkung für konventionelle Lieferfahrzeuge.	Zentrum Ibbenbüren	mittel	Stadt Ibbenbüren, Wirtschaftsförderung, IHK, externer Gutachter, KEP-Dienstleister	Kurzfristige, organisatorische Einzelmaßnahme	100.000 € <500.000€
6.2.	City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen	Einnehmen einer impulsgebenden und koordinierenden Rolle der Stadt Ibbenbüren. Bildung eines Arbeitskreises mit Wirtschaftsverbänden, lokalen Unternehmen und Interessengemeinschaften als Gremium zur Abstimmung der verschiedenen Interessen sowie zur Erarbeitung und Umsetzung von gemeinsamen Maßnahmen. Seitens der Stadt sollten Fördermöglichkeiten (wie bspw. NRW-Förderprogramm „progres.nrw - Emissionsarme Mobilität“) und Vorzüge der Umstellung auf emissionsarme Fahrzeuge aufgezeigt und so Anreize zur Umstellung der Fahrzeugflotten gesetzt werden. Hierbei haben die Kooperation und Beratung mit Wirtschaftsverbänden und Interessengemeinschaften ebenso wie die Öffentlichkeitsarbeit und das Marketing der Stadt eine hervorgehobene Bedeutung.	Gesamtes Stadtgebiet	mittel	Stadt Ibbenbüren, Wirtschaftsförderung, IHK, KEP-Dienstleister	mittelfristige, organisatorische Daueraufgabe	< 100.000€

6.3.	Lieferverkehr verträglich organisieren/ Einrichtung von Ladezo- nen	Einrichtung von störungsreduzierenden Ladezonen sowie Belieferung zu unsensibleren Lieferzeiten, um Konflikte zu verringern. Dabei sollten auch die neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen genutzt werden: z.B. gesonderte Stellplätze für Elektrofahrzeuge, Erweiterung der vorgeschriebenen Lieferzeiträume in der Fußgängerzone für E-Fahrzeuge/Lastenräder, etc. Insbesondere die Anlieferung mit Lastenrädern in der Fußgängerzone reduziert das Störpotenzial zusätzlich. Zur Umsetzung sind lokale Unternehmen (vor allem innerhalb des Tangentenvierecks) und Zusammenschlüsse (z.B. ISG Südstadt) miteinzubeziehen (siehe Maßnahme 6.1).	Innenstadt, Münsterstraße, Mettinger Straße	mittel	Stadt Ibbenbüren, Wirtschaftsförderung, IHK, Straßen.NRW, KEP-Dienstleister, lokaler Einzelhandel	mittelfris- tige, orga- nisiatori- sche Ein- zelmaß- nahme	100.000 € <500.000€
6.4.	Pilotprojekt Logistikhub und Feinver- teilung mit lo- kalem Partner	Einrichtung eines zentralen City-Logistik-Hubs für die Innenstadt als Pilotprojekt mit Verstetigung durch das City-Logistikkonzept. Ermittlung einer Fläche bzw. einer geeigneten Immobilie, Prüfung von Auslieferungsformen sowie Koordination mit KEP-Unternehmen und Aktivierung und Beteiligung lokaler Unternehmen.	Innenstadt	mittel	Stadt Ibbenbüren, Wirtschaftsförderung, IHK, externer Gutachter, KEP-Dienstleister, lokaler Einzelhandel	Mittelfris- tiges, orga- nisiatori- sches Mo- dellprojekt	100.000 € <500.000€
7.	<b>Umgang mit einer möglichen Reaktivierung der Teutoburger Wald Bahn</b>	<b>Untersuchung zur Prüfung der Möglichkeiten einer Reaktivierung, bis dahin sollten die entsprechenden Flächen freigehalten werden: Ibbenbüren verfügt über eine gute Schieneninfrastruktur, dieses Potential gilt es zu nutzen. Der Gestaltungsspielraum der Stadt ist jedoch eingeschränkt: sie kann primär Chancen und Vorteile aufzeigen und Unternehmen bzw. das produzierende und Logistikgewerbe zur verstärkten Nutzung des Schienengüterverkehrs motivieren. Ergänzend sollte in Kooperation mit anderen Gebietskörperschaften, Behörden und Verbänden ein Positionspapier aufgesetzt werden.</b>		niedrig	<b>Stadt Ibbenbüren, Wirtschaftsförderung, IHK, Transportunternehmen, Region</b>	<b>Kurzfris- tige, orga- nisiatori- sche Ein- zelmaß- nahme</b>	<b>&lt;100.000€</b>

8.	<b>Trimodalen Umschlag in den Häfen von Dörenthe und Uffeln fördern</b>	<p>Nach Ertüchtigung der Bahnanbindung und Ausstattung mit moderner Umschlagtechnik wurde Ibbenbüren-Dörenthe ab 2018/19 zu einem trimodalen Standort im Umschlag von Massengütern. Auch der Hafen in Uffeln weist durch seine Lage ein hohes Potenzial zu einem trimodalen Umschlagplatz auf. Die Stadt Ibbenbüren sollte in Verbindung mit dem Maßnahmenfeld 4.7. regionale Kooperationspartner suchen und gemeinsam den trimodalen Güterverkehr fördern und vorantreiben.</p>	<b>Hafen Dörenthe, Uffeln</b>	<b>Niedrig</b>	<b>Stadt Ibbenbüren, Wirtschaftsförderung, IHK, Transportunternehmen, Region</b>	<b>Kurzfristige, organisatorische Daueraufgabe</b>	keine direkten Kosten, da Bestandteil des Verwaltungshandelns
----	---	--	-------------------------------	----------------	--	--	---

# D 1 EINRICHTUNG VON KREISVERKEHREN



## Anlass & Vision

An Knotenpunkten kreuzen sich die Wegebeziehungen der verschiedenen Verkehrsarten. Häufig konzentriert sich das Unfallgeschehen an diesen Punkten, z.B. aufgrund unzureichender Sichtbeziehungen und der Geschwindigkeitsunterschiede. Kreisverkehre können diese Problematiken abschwächen und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen, da insbesondere weniger potentielle Konfliktpunkte und ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau erreicht werden. Zusätzlich können Sie zur Verstärkung des Verkehrsflusses beitragen. Bei entsprechender Gestaltung können Kreisverkehre zudem einen identitätsstiftenden Charakter entwickeln, wie es in Ibbenbüren bereits vielerorts der Fall ist.

### Priorität

!!!

### Kosten

€€€€€

### Zeitraumen



### Schnittstellen

D3, E1, E2.1, E2.3, F2

### Klimaschutzbeitrag



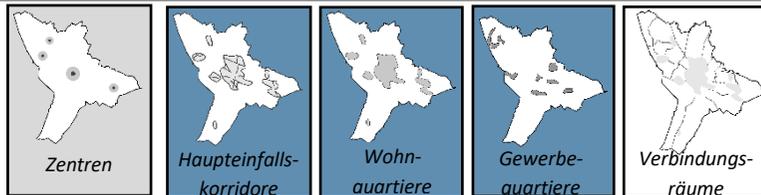
### Mögliche Förderung

FöRi-kom-Stra

## Zentrale Akteure

- Stadt Ibbenbüren
- Kreis Steinfurt
- Straßen.NRW

## Raumbezug



## Zielbezug



## Zentrale Bausteine

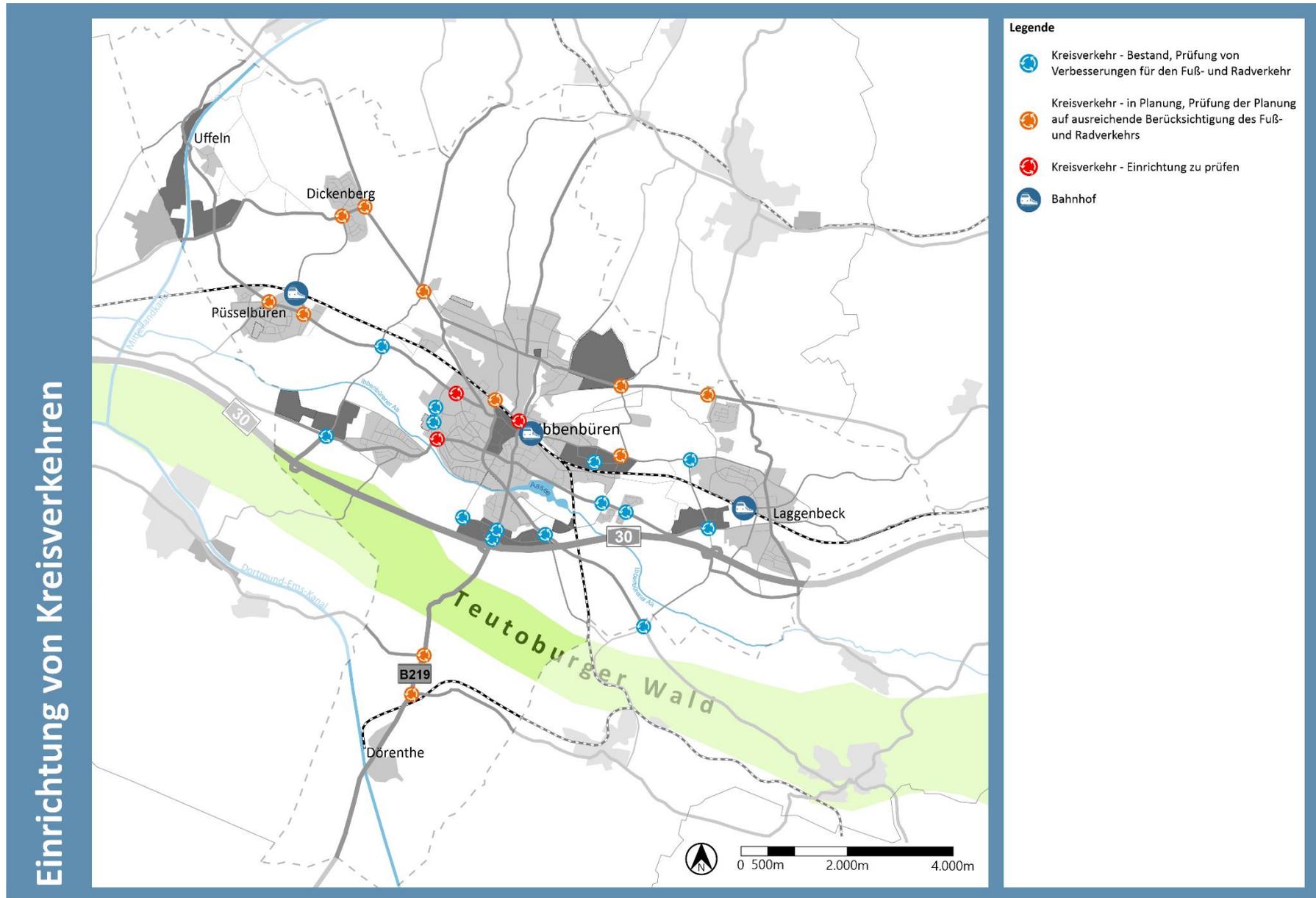
Kreisverkehre werden in Ibbenbüren bislang vorrangig im anbaufreien Siedlungsbereich zur Verflüssigung des Verkehrs eingesetzt. Es wird empfohlen, Kreisverkehre zukünftig verstärkt auch an Knotenpunkten im angebauten Siedlungsbereich umzusetzen, beispielsweise auch in Form von Minikreisverkehren mit einem Außendurchmesser zwischen 13 und 22m. In Abbildung 28 sind einige Knotenpunkte dargestellt, bei denen die Umgestaltung zu einem Kreisverkehr geprüft werden sollte. Die Gestaltung der Kreisverkehre sollte sich an den folgenden Prämissen orientieren, die bspw. durch Sicherheitsaudits sichergestellt werden können:

- Befahrbarkeit von allen zum Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen sicherstellen (ggf. durch befestigte Flächen im Seitenraum).
- Gewährleistung von optimalen Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz-Verkehr und Fuß-/Radverkehr.
- Das Überfahren der Kreisverkehrsinsel (oder von Teilen davon) sollte nur im Notfall erfolgen; daher sind entsprechende Maßnahmen einzusetzen, die das Überfahren unattraktiv machen (z.B. erhöhter Kreisinnenring, Verwendung von Kopfsteinpflaster im Innenring).
- Außerorts: Der Fuß- und Radverkehr wird bevorzugt im Seitenraum geführt. An Knotenarmen des Langsamnetzes (vgl. Abbildung 27) und auf Radhaupttrouten (vgl. Abbildung 20) sollte die Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs geprüft werden.
- Innerorts: An den Knotenarmen sollte möglichst eine durchgängige Bevorrechtigung des Fußverkehrs erfolgen (durch Fußgängerüberwege). Die Führung des Radverkehrs erfolgt bevorzugt im Mischverkehr, d.h. auf der Fahrbahn, zumindest bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h. Falls erforderlich ist eine sichere Überleitung des Radverkehrs vom Seitenraum (z.B. Hochbordradweg) in den Fahrbahnverkehr vor der Kreisverkehrszufahrt herzustellen.

## Weitere Hinweise

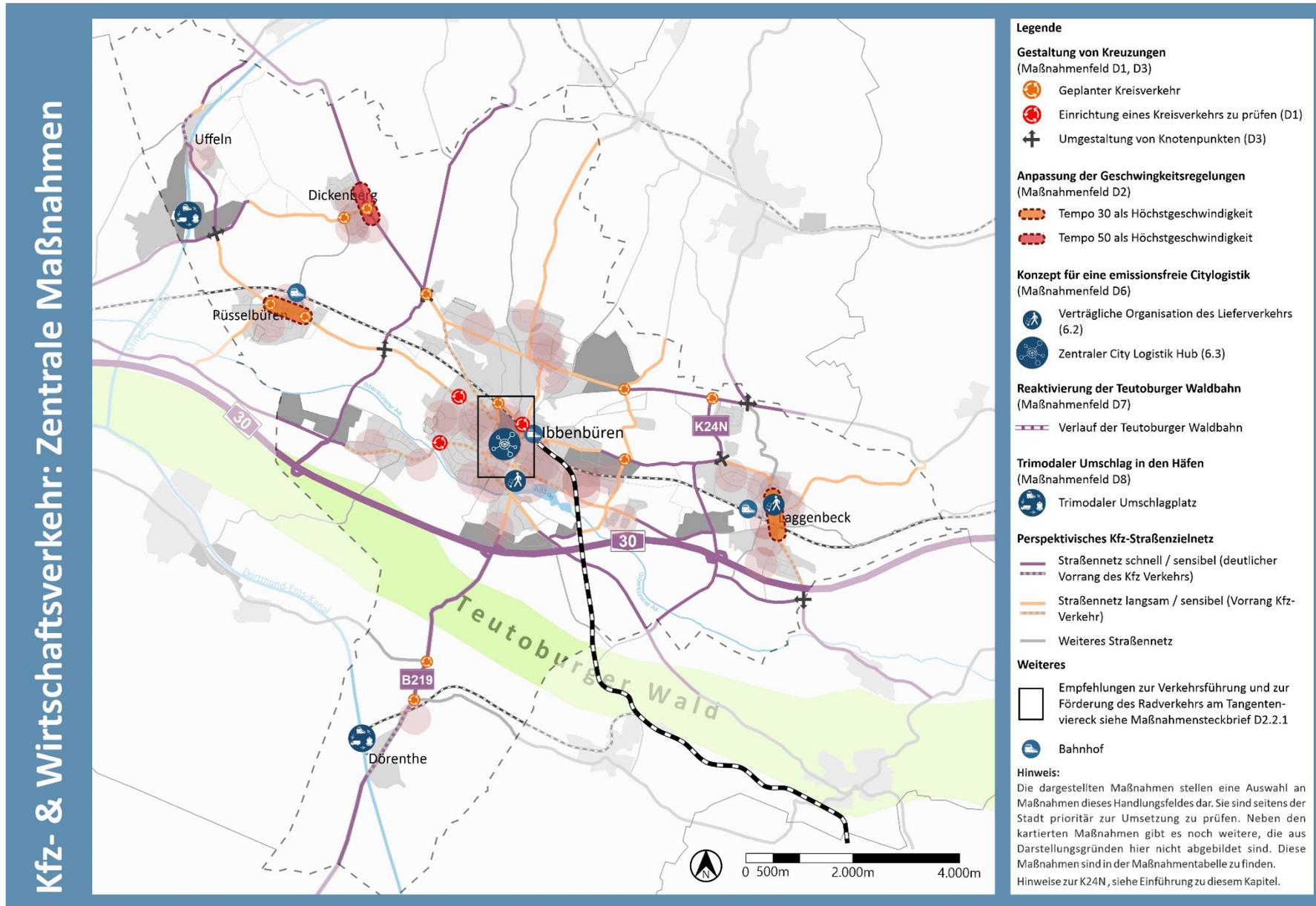
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der FGSV

Abbildung 28: Kreisverkehre in Ibbenbüren



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 29: Kfz- & Wirtschaftsverkehr: Verortung zentraler Maßnahmen



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

### 3.5 Handlungsfeld E: Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Straßenräume sind Hauptbestandteile des öffentlichen Raumes und Lebens einer Stadt. Die Gestaltung der Straßenräume trägt daher entscheidend zu den Qualitäten einer Stadt bei, wobei die Gestaltung je nach umgebender Bebauung und Nutzung variiert: Begrünungselemente, Sitz- und Spielmöglichkeiten, ansprechend gestaltete Fassaden sowie geringe Einflüsse durch fahrende und ruhende Kfz sind allgemein anerkannte Qualitätsmerkmale attraktiver öffentlicher Räume – die sich in unterschiedlicher Intensität auf zentralen Plätzen und Hauptstraßen, aber auch in den Wohnstraßen einer Stadt wiederfinden. Aus einer hohen Aufenthaltsqualität und Attraktivität der öffentlichen Räume können letztlich Standortvorteile für Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Tourismus, aber auch Wohnen entstehen.

Neben diesen Einflüssen auf öffentliches Leben, Wirtschaftskraft und Image einer Stadt stellen Straßenräume immer auch Verkehrswege dar und ermöglichen die Mobilität von Menschen und Gütern in der Stadt. Daher müssen sie den unterschiedlichen Ansprüchen, die die Verkehrsarten an den Straßenraum stellen, gerecht werden (siehe dazu Kapitel 3.1, 3.2, 3.3 und 3.4 sowie zusammenfassend Abbildung 30).

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit sind dabei selten alle Ansprüche erfüllbar und stattdessen eine Abwägung der unterschiedlichen Belange notwendig. Dabei stellt die Verkehrssicherheit einen sehr wichtigen Belang dar: gut einsehbare Straßenräume ermöglichen gute Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und tragen so zur Vermeidung von Unfällen bei. Verkehrssichere öffentliche (Straßen-)Räume tragen letztlich wiederum zu einer steigenden Attraktivität der Stadt und der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) bei.

Vor diesem Hintergrund orientieren sich die Maßnahmen(-felder) dieses Handlungsfeldes an allgemein anerkannten Prämissen der Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit:

- **Leitbild der städtebaulichen Bemessung (nach FGSV 2009):** Demnach sind innerörtliche Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die befahrbaren Flächen (d.h. insbesondere die Fahrbahn) zu erzielen. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Seitenraumverkehre (zu Fuß Gehende, ggf. auch Radfahrende) sowie weitere Seitenraumaktivitäten (bspw. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu berücksichtigen sind.
- **Vision Zero:** Sieht vor, dass Verkehrswege und Verkehrsmittel so gestaltet werden, dass es zukünftig keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt, was sich auch als Zielindikator im Mobilitätskonzept 2035 + wiederfindet.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die folgenden zentralen Handlungserfordernisse in Ibbenbüren ermittelt:

- Straßenraumgestaltung meist stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet
- Teilweise überdimensioniertes Parkplatzangebot, schränkt Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität ein
- Verbesserungswürdige Aufenthaltsqualitäten in den Zentren Dickenbergs, Püsselbürens und Laggenbecks

Die Zieldimensionen *Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern*, *Attraktive Aufenthalts- & Bewegungsräume schaffen* und *Verkehrssicherheit erhöhen* sind besonders wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder im Handlungsfeld Straßenraumgestaltung &

Verkehrssicherheit. Dabei sind die folgenden Zielindikatoren besonders relevant:

- Anteil des Umweltverbunds bis 2035 auf 50% steigern (heute: 35%).
- Die Zufriedenheit mit dem Fuß- und Radverkehrsangebot bis 2035 steigt auf die Note 1,5 (heute: 2,1 bzw. 2,4).
- Kontinuierliche Reduktion der toten und schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden gegen 0 bis 2035.

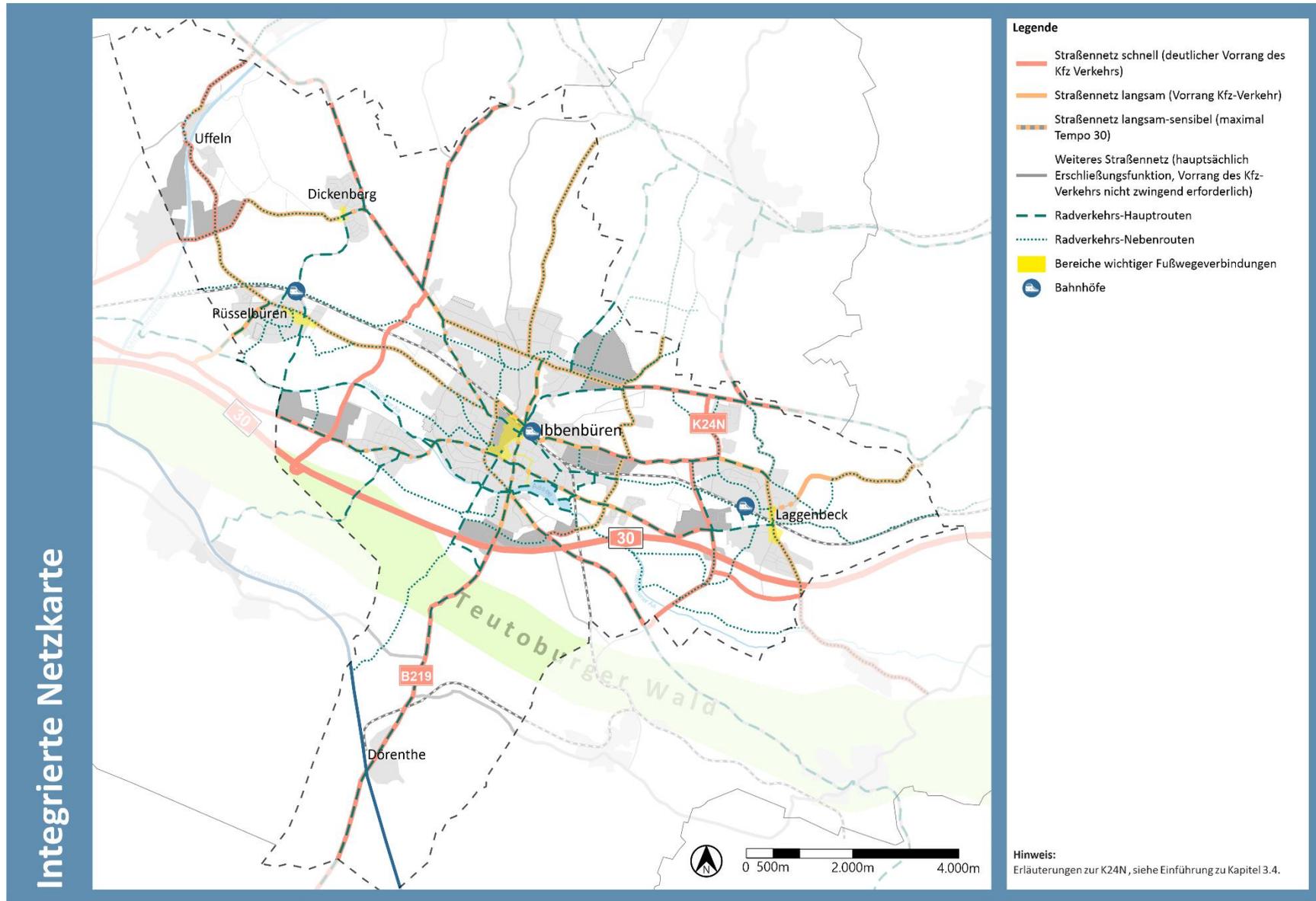
Um die gesetzten Ziele zu erreichen und die Potentiale einer attraktiven Straßenraumgestaltung und hohen Verkehrssicherheit zu nutzen, wurden die folgenden Maßnahmenfelder ausgearbeitet:

Tabelle 5: Maßnahmenübersicht Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Maßnahmenfelder	Priorität
1. Integrierte Knotenpunktgestaltung	Schlüsselprojekt
2. Gestalterische Aufwertung von Straßenräumen	hoch
2.1 Gestaltung von Ortseingängen	hoch
2.2 Stärkung der Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen	mittel
2.2.1 Aufwertung der Innenstadt	Schlüsselprojekt
2.2.2 Aufwertung des Zentrums Püßelbüren	hoch
2.2.3 Aufwertung des Zentrums Laggenbeck	hoch
2.3 Aufwertung von Haupteinfallskorridoren	niedrig
2.4 Attraktive Wohnquartiere	mittel
3. Abbau von Angsträumen	mittel
4. Minderung von Nutzungskonflikten	niedrig
5. Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung	hoch
6. Pflege von Verkehrswegen	mittel

Eigene Darstellung

Abbildung 30: Integrierte Netzkarte



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Maßnahmentabelle E: Straßenraumgestaltung &amp; Verkehrssicherheit

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.	<b>Integrierte Knotenpunktgestaltung</b>	<b>Oberpunkt zur Gestaltung von Knotenpunkten unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten. Siehe Maßnahmensteckbrief E1 Siehe Abbildung 31: Bausteine der integrierten Knotenpunktgestaltung</b>	stadtweit	Schlüsselprojekt	<u>Stadt Ibbenbüren, Landesbetrieb Straßen.NRW, Kreis Steinfurt</u>	<b>Kurzfristige, bauliche Daueraufgaben</b>	> 1 Mio. €
2.	<b>Gestalterische Aufwertung von Straßenräumen</b>	<b>Die ansprechende und qualitativ hochwertige Gestaltung von öffentlichen Räumen trägt aus verkehrsplanerischer Sicht zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs, aber u.a. auch zur Stärkung des Einzelhandels bei. Daher werden im folgenden verschiedene Maßnahmenfelder zur Aufwertung der öffentlichen Räume empfohlen.</b>	stadtweit	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren, Stadtmarketing, Einzelhandel, Bürgerschaft</u>	<b>Oberpunkt</b>	
2.1.	Gestaltung von Ortseingängen	Geschwindigkeitsreduzierende, identitätsstiftende Gestaltung von Ortseingängen: zur Verdeutlichung des Tempowechsels und zur Steigerung der Aufmerksamkeit für das erhöhte Aufkommen von Fuß- und Radverkehr wird die Gestaltung der Ortseingangssituationen empfohlen.	Insbes. Dickenberg, Püsselbüren (Püsselbürener Damm), Laggenbeck (Tecklenburger Straße) Siehe Abbildung 38	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren, Landesbetrieb Straßen.NRW, Kreis Steinfurt, Stadtmarketing, Bürgerschaft</u>	Mittelfristige, bauliche Einzelmaßnahmen	500.000 € < 1 Mio. €
2.2.	Stärkung der Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen	Stärkung der Aufenthaltsqualität in den zentralen Versorgungsbereichen. Bspw. durch Ausweitung von Sitz- und Spielelementen und Begrünung, ggf. Umwandlung von Pkw-Parkplätzen in Aufenthaltsflächen. Ausbau der Wegweisung in der Innenstadt.	Innenstadt, Zentren von Püsselbüren, Laggenbeck, Dickenberg	mittel	Stadt Ibbenbüren, Stadtmarketing, Einzelhandel, Bürgerschaft	Kurzfristige, bauliche Daueraufgaben	100.000 € < 500.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
2.2.1.	Aufwertung der Innenstadt	Stärkung Fuß- und Radverkehr unter Berücksichtigung der langfristigen Perspektive des Kfz-Verkehrs: verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, modale Weichen, veränderte Bevorrechtigungen, Querungsmöglichkeiten, Umwandlung von Stellplätzen; Schaffung attraktiver Aufenthaltsbereiche zur Stärkung der Innenstadt. Siehe Maßnahmensteckbrief E2.2.1 weiter unten	Innenstadt	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Landesbetrieb Straßen.NRW, Stadtmarketing, Einzelhandel, Bürgerschaft	Kurzfristige, bauliche Daueraufgaben	> 1 Mio. €
2.2.2.	Aufwertung des Zentrums Püßelbüren	Zur Aufwertung wird insbes. die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten (Anzahl und Barrierefreiheit), die Gestaltung der Ortseingänge und die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten empfohlen.	Püßelbürener Damm	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Landesbetrieb Straßen.NRW, Stadtmarketing, Einzelhandel, Bürgerschaft	Mittelfristige, bauliche Daueraufgaben	100.000 € < 500.000€
2.2.3.	Aufwertung des Zentrums Laggenbeck	Maßnahmen in Laggenbeck sind im Zusammenhang der Fertigstellung der K24N zu sehen. Wird diese ausgebaut, sind die Maßnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung auf der Tecklenburger / Mettinger Straße entsprechend intensiver durchzuführen. Zur Aufwertung wird insbesondere die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten (Anzahl und Barrierefreiheit), die Gestaltung der Ortseingänge, die Verbreiterung der Gehwege und gleichzeitige Einengung der Fahrbahnen sowie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten empfohlen. Ebenso sollte die Bahnbrücke Tecklenburger/ Mettinger Straße bspw. durch Elemente aus dem Bergbau aufgewertet werden. Durch die Umwandlung von Parkständen im Seitenraum können Flächen für die Aufenthaltsqualität und/oder Außengastronomie entstehen.	Tecklenburger / Mettinger Straße; gestalterische Aufwertung und barrierefreie Umgestaltung der Bahnbrücke	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Landesbetrieb Straßen.NRW, Stadtmarketing, Einzelhandel, Bürgerschaft	Mittelfristige, bauliche Daueraufgaben	100.000 € < 500.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
2.3.	Aufwertung von Haupteinfallskorridoren	Aufwertung des Erscheinungsbildes und Stärkung der Aufenthaltsqualität, mögliche Bausteine sind in Abbildung 36 dargestellt. Insbesondere sollte die Schaffung kleinerer Aufenthaltsbereiche sowie eine verstärkte Begrünung geprüft werden.	Münsterstraße, Püßelbürener Damm, Mettinger-/Tecklenburger Straße, Rheiner Straße	niedrig	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, Bürgerschaft	Mittelfristige, bauliche Daueraufgaben	100.000 € < 500.000€
2.4.	Attraktive Wohnquartiere	Aufwertung von Wohnquartieren bzgl. der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit, mögliche Maßnahmen sind in Abbildung 37 dargestellt. Insbesondere sind die Sichtbeziehungen an Knotenpunkten (insbes. Durchsetzung Parkverbot) zu stärken und die Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche zu prüfen. Die Umsetzung der Maßnahmen sollte in enger Zusammenarbeit mit betroffenen Bürgerinnen und Bürgern und der Spielplatzleitplanung erfolgen.	Verkehrsberuhigung insbes. Am Hedwigsheim, Bertastraße, Potthofweg	mittel	Stadt Ibbenbüren, Bürgerschaft, Interessensgemeinschaften	Mittelfristige, bauliche Daueraufgaben	100.000 € < 500.000€
3.	Abbau von Angsträumen	<b>Durch Verbesserung der Beleuchtung, Ausbau (dynamischer) Beleuchtung sowie übersichtliche/einsehbare Gestaltung von Fußwegen. Maßnahme A4</b>	Bahnhöfe, Parkbauten (Tiefgarage Neumarkt), entlang Ibbenbürener Aa	mittel	<u>Stadt Ibbenbüren</u>	Kurzfristige, bauliche Daueraufgabe	100.000 € <500.000€
4.	Minderung von Nutzungskonflikten	Insbesondere Prüfung von Möglichkeiten zur Trennung der Verkehrsarten und gestalterische sowie kommunikative Maßnahmen zur gesteigerten Rücksichtnahme.	Fußgängerzone Ibbenbüren, Aasee Rundweg	niedrig	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Stadtmarketing	Kurzfristige, bauliche & organisatorische Daueraufgaben	keine direkten Kosten, da Bestandteil des Verwaltungshandelns
5.	Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung	Insbesondere wird Ausweitung der Kontrolle von Falschparkern, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Rotlichtverstößen und Tonnagebeschränkungen empfohlen.	Falschparkerkontrollen: Werthmühlen-/Widukindstraße, Mettinger/Tecklenburger Straße	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u>	Kurzfristige, organisatorische Daueraufgabe	> 1 Mio. €
6.	Pflege von Verkehrswegen	Budget zur jahreszeitenbezogenen Pflege von Verkehrswegen; Aufstellung einer Prioritätenliste zur Freihaltung von Schnee, Grünschnitt u.ä.	insbes. Hauptachsen des Radzielnetzes	mittel	<u>Stadt Ibbenbüren</u>	Kurzfristige, organisatorische Daueraufgabe	> 1 Mio. €

# E 1

## INTEGRIERTE KNOTENPUNKTGESTALTUNG



### Anlass & Vision

Die Knotenpunkte in Ibbenbüren sind zumeist auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet (insbes. freier Rechtsabbieger, LSA-Schaltungen). Trotz einiger Verbesserungen in den letzten Jahren für den Fuß- und Radverkehr (Aufstellflächen, Furtmarkierungen) weisen einige Knotenpunkte Mängel hinsichtlich der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsarten sowie einer direkten Wegeführung (insbes. im Fuß- und Radverkehr) auf. Durch die beabsichtigte integrierte Gestaltung werden Knotenpunkte zu sicheren und für alle Verkehrsarten gut nutzbaren Bestandteilen der Verkehrsinfrastruktur und fügen sich in das jeweilige städtebauliche Umfeld ein.

### Priorität



### Kosten



### Zeiträumen



### Schnittstellen

A1.1, A1.2, A1.3, A1.6, A2, B1.1, B1.13, D1, D3, E4

### Klimaschutzbeitrag



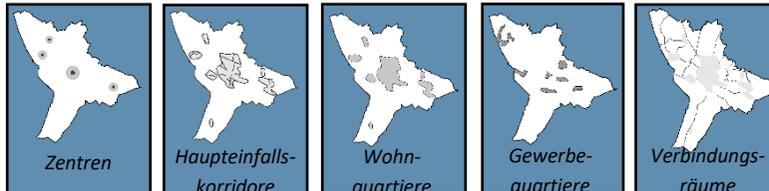
### Mögliche Förderung

FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra

### Zentrale Akteure

- Stadt Ibbenbüren
- Kreis Steinfurt
- Straßen.NRW
- ADFC, RVM

### Raumbezug



### Zielbezug



### ZENTRALE BAUSTEINE

Die integrierte Knotenpunktgestaltung berücksichtigt die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsarten an den jeweiligen Knotenpunkten (siehe Abbildung 30) und bringt sie vor dem Hintergrund der Förderung des Umweltverbunds und der Verkehrssicherheit in Einklang.

#### Prämissen der Knotenpunktgestaltung:

- *Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit:* gemäß VwV-StVO ist die Verkehrssicherheit bei der Gestaltung von Knotenpunkten höher zu bewerten als die Flüssigkeit des Verkehrs.
- *Stärkung der Sichtbeziehungen:* zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und zur Steigerung der Verkehrssicherheit.
- *Klare Kommunikation:* Bevorrechtigungen sowie Einordnungs- und Abbiegemöglichkeiten müssen durch entsprechende Beschilderungen und oder Fahrbahnmarkierungen klar erkennbar sein. Dabei ist aus Sicht des Fußverkehrs die sichere Querbarkeit aller Knotenarme zu gewährleisten.
- *Direkte Wegeführung:* für den Radverkehr bspw. durch direkte Linksabbiegespuren, für den Fußverkehr bspw. durch das Ermöglichen der Querung von mehrspurigen Straßen in einem Zug oder auch Diagonalquerungen.
- *Barrierefreie Gestaltung:* durch taktile Leitelemente und niveaugleiche Querungen (siehe Maßnahmenfeld A2)
- *Sichere Aufstell- und Schutzräume:* ausreichend dimensionierte Bereiche für den Radverkehr (zunehmend Lastenräder, Anhänger zu erwarten) und Fußverkehr (Kinderwagen, Rollatoren)

Wie diese Prämissen der Gestaltung von Knotenpunkten konkret aussehen können und wo vorrangige Handlungsbedarfe bestehen, wird anhand der folgenden Abbildung 31 dargestellt. Zum Thema Kreisverkehre siehe Maßnahmensteckbrief D1.

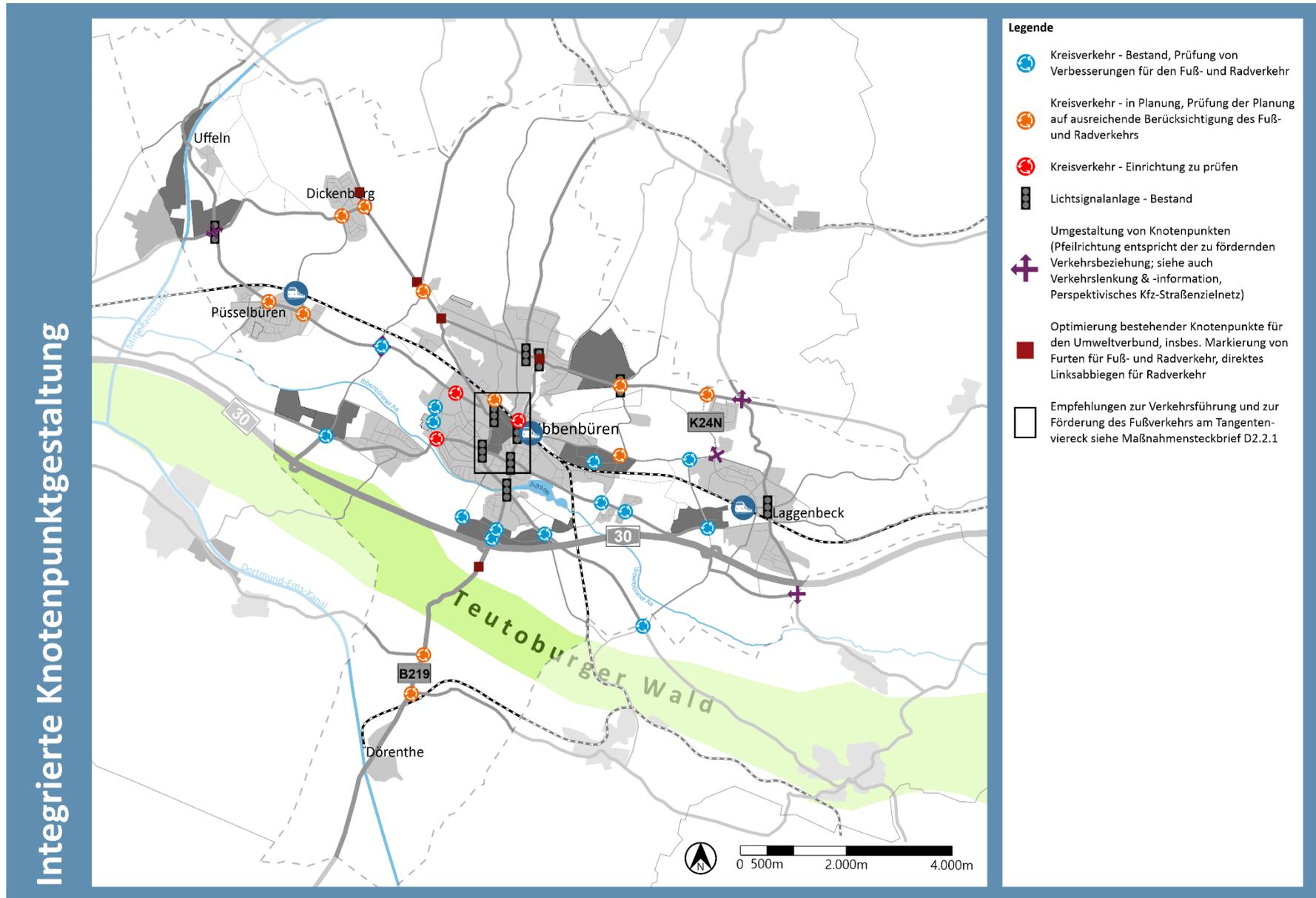
#### Weitere Hinweise

Radverkehrskonzept Kreis Steinfurt 2020: Musterlösungen zur Knotenpunktgestaltung

Abbildung 31: Bausteine der integrierten Knotenpunktgestaltung

Signalisierte Knotenpunkte			
 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indirektes Linksabbiegen</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rund-um-Grün für zu Fuß Gehende</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Übergang Fußgängerzone / Hauptverkehrsstraße</li> </ul>
Kreisverkehre			
<p>außerorts</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seitenraumführung Radverkehr</li> <li>• Kein Vorrang an Knotenarmen</li> </ul>	<p>außerorts/ innerorts</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seitenraumführung Radverkehr</li> <li>• Vorrang Fuß- und Radverkehr an Knotenarmen</li> </ul>	<p>innerorts</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mischverkehrsführung Radverkehr</li> <li>• FGÜ an Knotenarm</li> </ul>	<p>innerorts</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minikreisverkehr im Wohnquartier</li> </ul>
Nicht signalisierte Knoten			
 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufstellfläche für Radverkehr</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Querungshilfe an Knotenpunkt</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltelinien verdeutlichen die Vorfahrtsregelung</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufpflasterung reduziert die Geschwindigkeit</li> </ul>

Abbildung 32: Maßnahmen der Integrierten Knotenpunktgestaltung



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

## E 2.2.1 AUFWERTUNG DER INNENSTADT

### Anlass & Vision

Weite Teile der Innenstadt sind mit dem Kfz befahrbar; Teilbereiche, wie z.B. Plätze, werden vom Kfz-Verkehr oftmals dominiert. Dies mindert die dortigen Aufenthaltsqualitäten, führt zu Einbußen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und fördert letztlich ein MIV-affines Mobilitätsverhalten. Die Befahrbarkeit der Innenstadt war im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Mobilitätskonzept ein kontrovers diskutiertes Thema, wobei sich ein klares Votum für eine stärker Kfz-reduzierte Gestaltung und Verkehrsorganisation ergab. Ein deutliches Verdrängen des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt könnte neben den o.g. Aspekten weitere positive Impulse setzen, wie z.B. Förderung der Nahmobilität und Umgestaltungspotenziale von Stadträumen. Die grundsätzliche Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt dabei erhalten.

### Priorität

!!!

### Kosten

€ € € €

### Zeitraumen



### Schnittstellen

A1.1, A1.2., A2, C2.1, D2, D4.2, E4, G2.1, G2.3

### Klimaschutzbeitrag



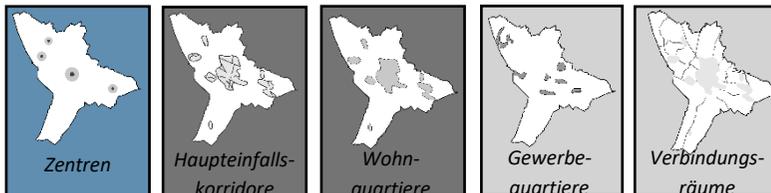
### Mögliche Förderung

FöRi-Nah, Städtebauförderung

### Zentrale Akteure

- Stadt Ibbenbüren
- Kreis Steinfurt
- Landesbetrieb Straßen.NRW
- Interessensgemeinschaften

### Raumbezug



### Zielbezug



## ZENTRALE BAUSTEINE

Zur Aufwertung der Innenstadt wird eine zweistufige Vorgehensweise empfohlen, die auch in den folgenden Abbildungen dargestellt ist.

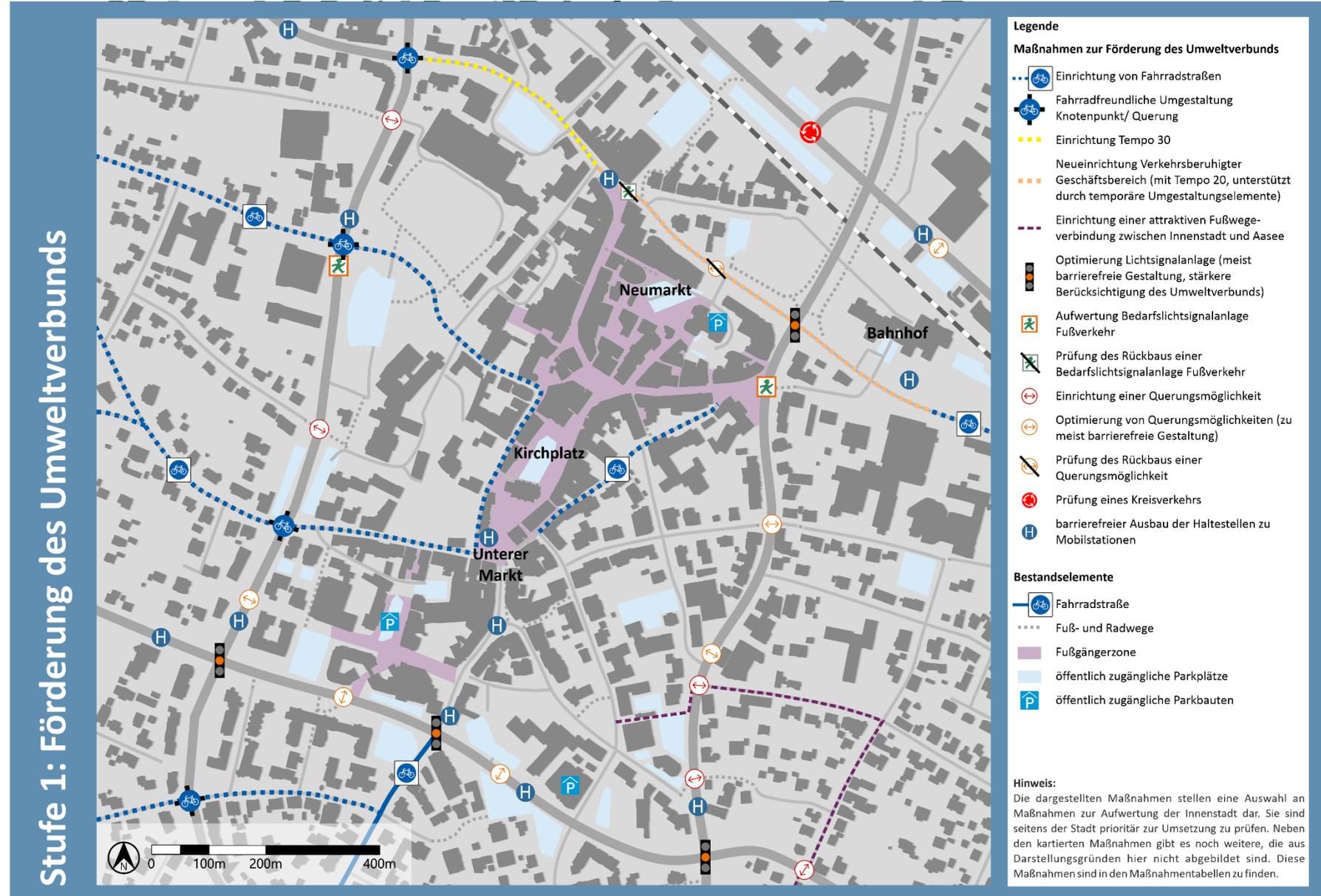
**Förderung des Umweltverbunds:** Die Anbindung der Innenstadt mit dem Umweltverbund soll insbesondere durch hochwertige Fahrradstraßen, Querungsmöglichkeiten und Haltestellen gestärkt werden. In Anlehnung an die perspektivische Weiterentwicklung des Kfz-Straßennetzes (Herabstufung dieser Achse im Kfz-Verkehr, Stärkung der Parallelachse An der Reichsbahn; s. Maßnahme D3) wird eine Verkehrsberuhigung im Abschnitt Große Straße / Heldermannstraße / Vorplatz Bahnhof empfohlen. Letzteres kann ggf. auch im Rahmen eines Verkehrsversuchs getestet und sollte durch temporäre Umgestaltungsmaßnahmen unterstützt werden. Zur Vorbereitung weiterer Maßnahmen werden die Aufstellung eines Parkraumkonzepts (Ziel: Zahl der Parkplätze im öffentlichen Raum senken; s. Maßnahme D4) und eines Integrierten Handlungskonzepts (zielt auf gesamtgesellschaftliche Entwicklung der Innenstadt ab) empfohlen.

**Änderung der Verkehrsführung:** Die Verkehrsberuhigung im Abschnitt Heldermannstraße / Vorplatz Bahnhof soll durch einen niveaugleichen Umbau unterstützt werden; So können attraktive Aufenthalts- und Bewegungsflächen sowie Begrünung geschaffen und eine stärkere Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt erreicht werden. Um auch den Kernbereich der Innenstadt von Kfz-Verkehren zu entlasten, werden die Durchfahrtsmöglichkeiten eingeschränkt: Am Unteren Markt sollen nur noch Rettungsdienste und der Umweltverbund passieren können. Auch der Kirchplatz und der Neumarkt werden vom MIV freigehalten, um so eine aufenthaltsfördernde Gestaltung dieser bedeutenden Räume Ibbenbürens zu ermöglichen. Weitere modale Filter innerhalb des Tangentenvierecks (mit Durchfahrtsmöglichkeiten für Anwohnende und Berechtigte) verlagern den Parkdruck in die am Tangentenviereck liegenden Parkbauten und schaffen Möglichkeiten zur Aufwertung des öffentlichen Raums; Letztlich wird so die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Umweltverbund deutlich verbessert und für Autofahrende weiter gewährleistet (siehe Abbildung 35)

### Weitere Hinweise

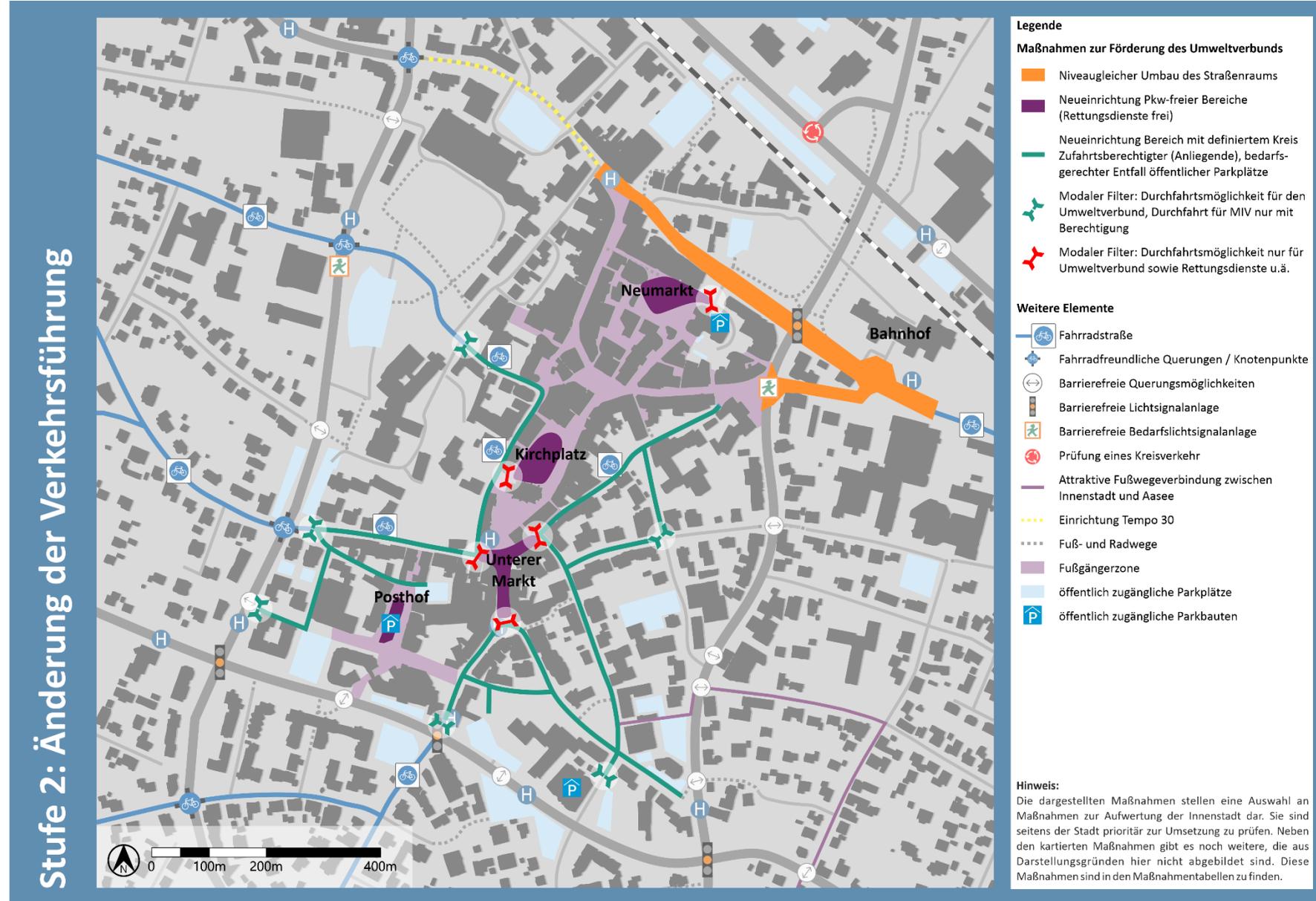
UBA 2017: [Straßen und Plätze neu denken](#)

Abbildung 33: Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds



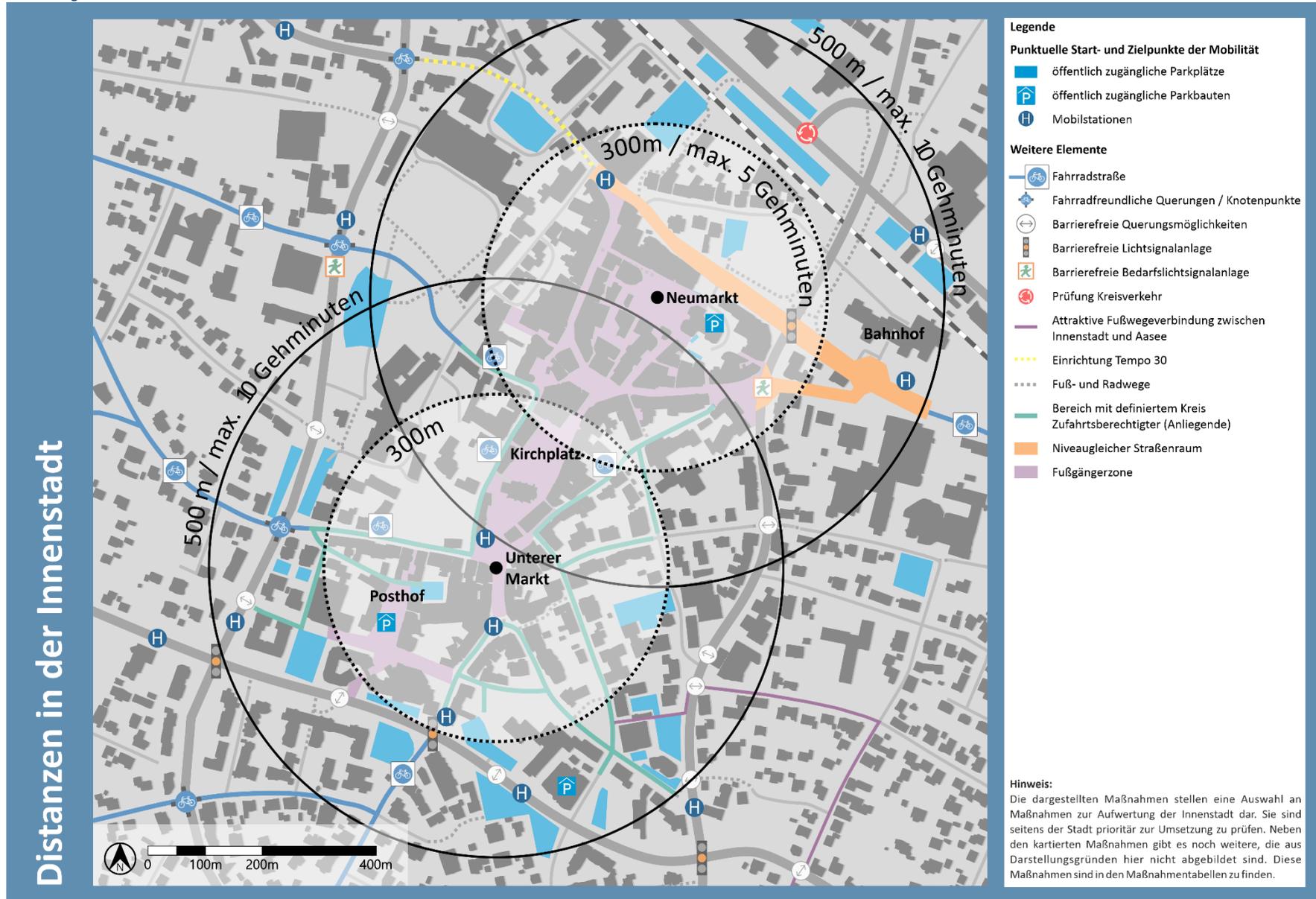
Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 34: Maßnahmen zur Änderung der Verkehrsführung



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 35: Distanzen in der Innenstadt



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

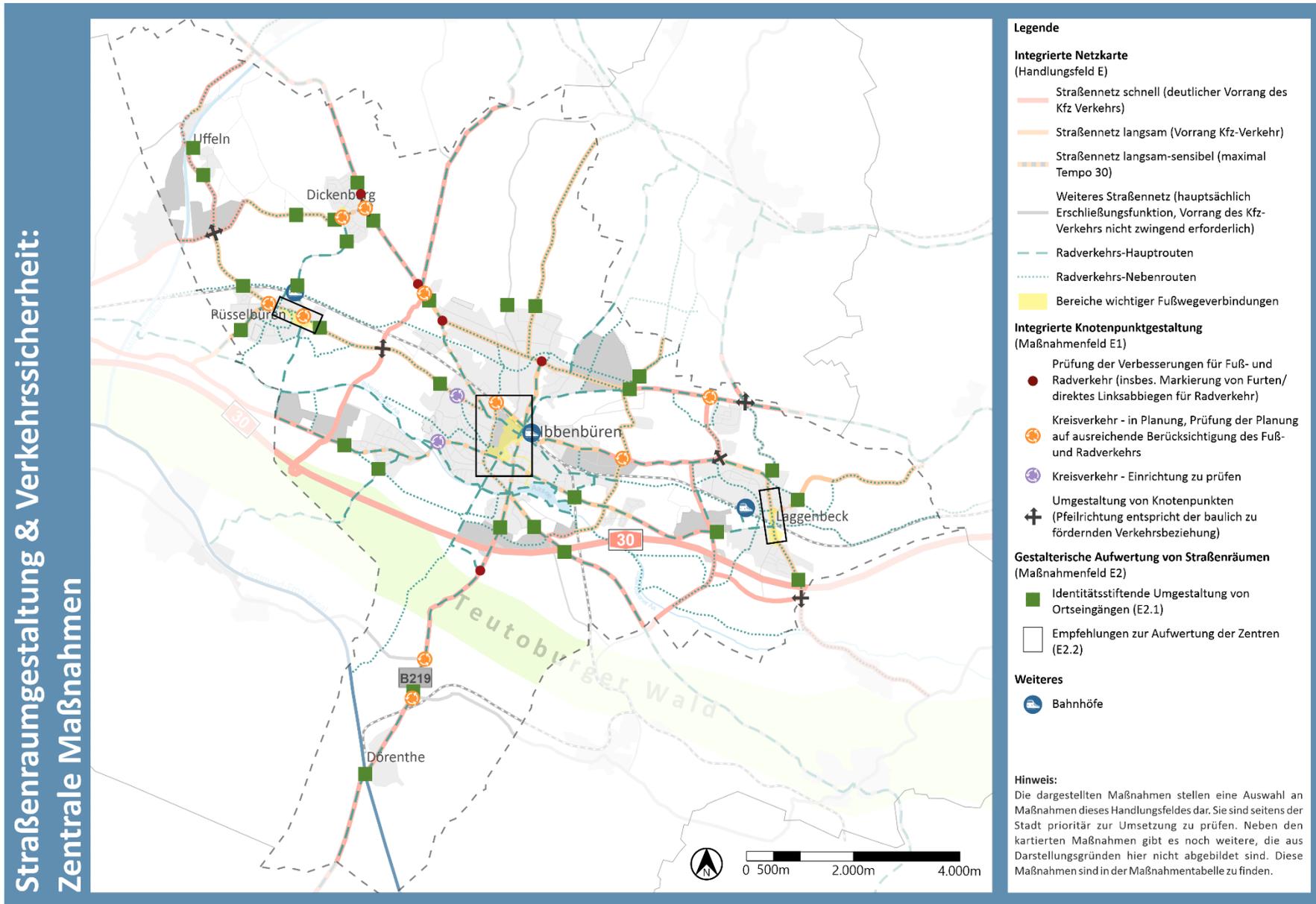
Abbildung 36: Bausteine zur Aufwertung von Haupteinfallskorridoren

Aufwertungsmaßnahmen auf Haupteinfallskorridoren	<p><b>Radfahrstreifen</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Höheres Radverkehrsaufkommen</li> </ul>	<p><b>Mittelstreifen</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• hohes Fußverkehrsaufkommen</li> <li>• flächiger Querungsbedarf</li> </ul>	<p><b>Attraktive Gehwege</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stark frequentierte Erdgeschossnutzungen</li> </ul>	<p><b>Kunst im Öffentlichen Raum</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwertung von Brücken</li> <li>• Identitätsstiftende Elemente</li> </ul>
	<p><b>Fahrradstraßen</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf wichtigen Achsen des Radverkehrs</li> </ul>	<p><b>Änderung der Vorfahrt</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radverkehrsbevorrechtigung</li> <li>• Wichtige Achsen des Radverkehrs</li> </ul>	<p><b>Niveaugleicher Ausbau</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• hohes Fußverkehrsaufkommen</li> <li>• zentrale Versorgungsbereiche</li> </ul>	<p><b>Verkehrsberuhigter Bereich</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• zentrale Bereiche</li> <li>• hohes Fußverkehrsaufkommen</li> </ul>
	<p><b>Aufenthaltsbereiche</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentren</li> <li>• Komfort- und Hauptfußwege</li> </ul>	<p><b>Lieferzonen</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nahbereich Fußgängerzone, Einzelhandelsbereiche</li> </ul>	<p><b>Attraktive Radabstellanlagen</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nahbereich Fußgängerzone, Einzelhandelsbereiche</li> </ul>	<p><b>Mobilstation Kategorie III</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖPNV-unterservorgte Bereiche</li> </ul>

Abbildung 37: Bausteine zur Aufwertung von Wohnquartieren

Flexible Maßnahmen im Bestand   Neue Wohnquartiere   Straßenumbau		Neue Wohnquartiere   Straßenumbau	
<p><b>Markierung</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdeutlicht Vorfahrtsregelung</li> <li>• Weitere Markierungsoptionen: Tempo 30, Knotenpunkte</li> </ul>	<p><b>Einengung</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verengung der Fahrspur durch Begrünungselemente</li> <li>• Geschwindigkeitsreduzierung</li> </ul>	<p><b>Aufpflasterung</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutliche Temporeduzierung</li> <li>• Mit Höhenunterschied oder nur Belagwechsel</li> </ul>	<p><b>Minikreisverkehr</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsberuhigung</li> <li>• Erhöhung Verkehrssicherheit</li> </ul>
<p><b>Sitz- &amp; Spielgelegenheiten</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleine Elemente zur Förderung Aufenthalts- und Spielqualität Foto: <a href="#">Website Spielplatztreff</a></li> </ul>	<p><b>Fahrradstraße</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bevorrechtigung &amp; Bündelung des Radverkehrs</li> </ul>	<p><b>Gehwegüberfahrt</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorrang und niveaugleiche Querung für zu Fuß Gehende</li> <li>• Verkehrsberuhigung</li> </ul>	<p><b>Niveaugleicher Umbau</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreie Querung, Verkehrsberuhigung</li> </ul>
<p><b>Querungsstellen</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehwegnasen, Querungshilfe, Fußgängerüberwege, LSA</li> </ul>	<p><b>Mobilpunkt</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebot von Carsharing, attraktiven Radabstellanlagen, ggf. Leihfahrradangebot</li> </ul>	<p><b>Abbindung von Straßen</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diagonalsperren, Durchfahrtsverbot, Einbahnstraßen</li> </ul>	<p><b>Spiel-/Aufenthaltsbereiche</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsberuhigter Bereich</li> <li>• Punktuell umgestaltete Sitz-, Spiel- und Aufenthaltsbereiche</li> </ul>

Abbildung 38: Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit: Verortung zentraler Maßnahmen



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

### 3.6 Handlungsfeld F: Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrsbedingte Emissionen sind in Form von Schadstoffausstößen nicht nur klimaschädlich, sie mindern zusätzlich deutlich die Lebensqualität der Bevölkerung und verursachen Gesundheitsschäden. Der Verkehrssektor ist nach der Wirtschaft mit einem knapp 20 % igen Anteil am klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Gesamtausstoß der Stadt Ibbenbüren der zweitgrößte Emittent (vgl. Integriertes Klimaschutzkonzept Ibbenbüren). Im Gegensatz zu den Emissionen des Verkehrs waren die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch private Haushalte und Wirtschaft in der Vergangenheit rückläufig und werden als solche auch für die Zukunft prognostiziert. Demnach stellt der Verkehrssektor einen besonderen Handlungsschwerpunkt zur weiteren Reduktion der CO<sub>2</sub>-Belastung und damit zum Klimaschutz dar.

Grundlage zur Minderung der verkehrsbedingten Emissionen sind sowohl die Emissionsminderungsziele der EU, die bundesweiten Ziele des am 9. Oktober 2019 von der Bundesregierung beschlossenen und novelierten Klimaschutzprogramms (Reduzierung der Verkehrsemissionen im Vergleich zu 1990 bis 2030 um 40 % bis 42 %), die regionalen Ziele des „Masterplans klimafreundliche Mobilität“ und des „Masterplans 100% Klimaschutz“ des Kreises Steinfurt als auch Ibbenbürens Ziele und Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept, dem Lärmaktionsplan sowie dem Stadtentwicklungsprogramm. Zudem wird aktuell im Rat der Stadt Ibbenbüren ein Maßnahmenpaket entschieden, welches die Stadt unter dem Oberbegriff Klimanotstand entwickelt hat.

Weitere Luftschadstoffemissionen wirken sich negativ auf die Gesundheit und Lebensqualität Ibbenbürens aus und sind vorrangig dem Umweltschutz zuzuordnen. Im Verkehrssektor werden neben Ozon (O<sub>3</sub>), Kohlenmonoxid (CO) und Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) insbesondere die

Schadstoffe Feinstaub (PM) sowie Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) erzeugt. Dabei ist eine gute Luftqualität ein wesentlicher Bestimmungsfaktor für die Lebensqualität einer Stadt und die Aufenthaltsqualität gerade in den zentralen Bereichen der Städte, welche es zu schützen gilt.

Ein weiterer die Umwelt und besonders die Wohn- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigender Faktor ist Lärm. Gemäß der Lärmkartierung 2018 ergeben sich Handlungsbedarfe vor allem entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (vgl. Stadt Ibbenbüren 2018).

Gemäß der Bestandsanalyse ergeben sich die folgenden Handlungsbedarfe im Querschnittsfeld Umwelt- und Klimaschutz:

- Senkung der verkehrsbedingten Emissionsbelastungen durch eine emissionsarme Abwicklung der Verkehre
- Senkung der verkehrsbedingten Lärmbelastungen vor allem entlang vieler Hauptverkehrsstraßen
- Senkung des Flächenverbrauchs (Versiegelung) durch Verkehrsinfrastruktur, der zum einen die Qualität des öffentlichen Raums beeinträchtigt und zum anderen das Stadtklima negativ beeinflusst

Die Zieldimension *Attraktive Aufenthalts- & Bewegungsräume schaffen* und *Verkehre umweltverträglich abwickeln* sind besonders wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder in diesem Handlungsfeld. Dabei sind die folgenden Zielindikatoren besonders

- Senkung der Zahl von Lärm (65 bis 70 dB(A)) Betroffenen gegen 0 bis 2035 (2015: 600 Personen).
- Senkung der Kfz-Belastungen auf dem Tangentenviereck bis 2035 um 1/3 (DTVW heute: 10.000 bis 16.000).

Um diese Ziele zu erreichen, wirkt das Mobilitätskonzept zum einen auf die verstärkte Nutzung des Umweltverbunds hin (siehe insbesondere Handlungsfeld A: Fußverkehr & Barrierefreiheit, Handlungsfeld B: Radverkehr & Mikromobilität und Handlungsfeld C: ÖPNV & Intermodalität). Zum anderen werden die folgenden Maßnahmenfelder zur vertraglichen Abwicklung der verbleibenden Kfz-Verkehre sowie zur Ausweitung der Begrünung benannt.

Tabelle 6: Maßnahmenübersicht Umwelt- & Klimaschutz

Maßnahmenfelder	Priorität
1. Förderung alternativer Antriebe	Schlüsselprojekt
2. Begrünung und Klimaanpassung	mittel
3. Reduzierung der verkehrlichen Lärmemissionen	mittel

Eigene Darstellung

Maßnahmentabelle F: Handlungsfeld F: Umwelt- &amp; Klimaschutz

Ifd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.	Förderung alternativer Antriebe	Zur Förderung alternativer Antriebe wird insbesondere die Erarbeitung eines kommunalen Elektromobilitätskonzepts, die Einrichtung einer Kompetenzstelle für alternative Antriebe im Kfz-Verkehr sowie der Aufbau einer E-Ladeinfrastruktur (ggf. zukünftig auch für gas-/wasserstoffbetriebene Fahrzeuge) im öffentlichen Raum empfohlen. Siehe dazu unten.	Gesamtes Stadtgebiet	Schlüsselprojekt	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW, Stadtwerke Tecklenburger Land, Energieversorger, weitere Bau- lastträger, Private	Mittelfristige, organisatorische und bauliche Daueraufgaben	100.000 € < 500.000€
2.	Begrünung und Klimaanpassung	Erarbeitung eines Maßnahmenprogramms zur Ausweitung der Straßenraumbegrünung; bevorzugte Verwendung heller Oberflächen, um das Aufheizen zu verhindern; wenn möglich Entsiegelung von nicht mehr benötigten Flächen (bspw. Stellplätze); Nutzung von Rasengittersteinen auf Parkflächen; Dachbegrünung von Bushaltestellen.	Gesamtes Stadtgebiet	mittel	Stadt Ibbenbüren, RVM, Straßen.NRW	Mittelfristige, bauliche Daueraufgaben	100.000 € < 500.000€
3.	Reduzierung der verkehrlichen Lärmemissionen	Konsequente Durchführung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan (Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens, Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, Reduzierung des Schwerverlastverkehrs, Instandhaltung der Fahrbahnoberflächen, Einsatz von Schallschutzmaßnahmen wie bspw. Schallschutzwände, etc.), Prüfung der Verwendung von Flüsterasphalt besonders an Lärmschwerpunkten, aber auch in sensiblen Bereichen.	Gesamtes Stadtgebiet	mittel	Stadt Ibbenbüren, Kreis Steinfurt, Straßen.NRW	Kurzfristige, organisatorische und bauliche Daueraufgaben	keine direkten Kosten, da Bestandteil des Verwaltungshandelns

F 1

**FÖRDERUNG ALTERNATIVER ANTRIEBE**



**Anlass & Vision**

Trotz der Förderung des Umweltverbunds durch dieses Mobilitätskonzept wird zukünftig weiterhin ein erheblicher Teil der Mobilität mit dem Kfz abgewickelt. Daher stellt die Förderung emissionsfreier bzw. -armer Antriebe einen wichtigen Ansatz dar, die verbleibenden Kfz-Verkehre stadt- und umweltfreundlicher abzuwickeln. Dafür kommen aktuell besonders Elektroantriebe in Frage; es gilt jedoch weitere technologische Entwicklungen (bspw. Wasserstoff) zu berücksichtigen. Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur kann häufige Bedenken bzgl. geringer Reichweite und fehlender Lademöglichkeiten senken und die Attraktivität alternativ betriebener Fahrzeuge steigern.

**Priorität**



**Kosten**



**Zeiträumen**



**Schnittstellen**

C3.3, D6.1, D6.2, D6.4

**Klimaschutzbeitrag**



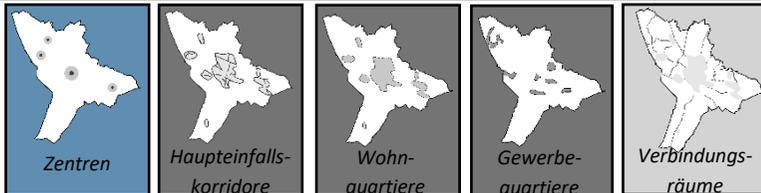
**Mögliche Förderung**

Förderprogramm „Emissionsarme Mobilität“

**Zentrale Akteure**

- Stadt Ibbenbüren
- Stadtwerke TL
- Unternehmen
- Parkhausbetreiber, Wohnungsbaugesellschaften
- Tankstellenbetreiber

**Raumbezug**



**Zielbezug**



**ZENTRALE BAUSTEINE**

Zur Förderung alternativer Antriebe werden die folgenden Maßnahmen und Bausteine empfohlen:

*Organisatorische Empfehlungen:*

- Einrichtung einer Kompetenzstelle für alternative Antriebe im Kfz-Verkehr, die als Initiator, Koordinator und Schnittstelle zwischen den Akteuren fungiert, insb. zum Aufbau der Ladeinfrastruktur.
- Sukzessive Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte (siehe Maßnahme G1.2) und der Busflotten (siehe Maßnahme C3.3.).
- Enge Verzahnung mit der Öffentlichkeitsarbeit (siehe Handlungsfeld H).
- Entwicklung eines E-Mobilitätskonzepts für Ibbenbüren.

*Infrastrukturelle Empfehlungen:*

- Aufbau einer E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum:
- Elektrofahrzeuge (auch E-Bikes und Pedelecs) werden nach aktuellen Erkenntnissen vor allem zu Hause oder an Zielen geladen, an denen die Fahrzeuge länger geparkt werden. Daher soll die Stadt Ibbenbüren, gemeinsam mit privaten Partnern (Energieversorger, Wohnungswirtschaft, Unternehmen, Parkhausbetreiber, ...) den Aufbau von Ladeinfrastrukturen vorantreiben.
- Ebenso soll die Stadt Ibbenbüren darauf hinwirken an Tankstellen (insbes. in Autobahnnähe) Schnellladesäulen zu installieren.
- Nutzung von Privilegierungsmaßnahmen für alternativ betriebene Fahrzeuge gemäß StVO (bspw. Schaffung von öffentlichen Parkplätzen mit Sondernutzungsrecht für Elektrofahrzeuge).
- App-gestützte Bezahlungsmöglichkeit sowie (kartographische) Informationen mit öffentlichen/halböffentlichen Lademöglichkeiten für alternative Antriebsformen (siehe Maßnahme H2).

**Weitere Hinweise**

Website [Elektromobilität.NRW](https://www.elektromobilitaet.nrw.de/); [Übersicht zu geförderten Maßnahmen](#)

### 3.7 Handlungsfeld G: Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz, das Mobilitätsverhalten hin zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds und zur Vermeidung von nicht notwendigen Wegen zu beeinflussen. Dabei stehen im Mobilitätsmanagement koordinierende und organisatorische sowie informatorische und beratende Maßnahmen im Vordergrund, womit sich die Maßnahmenfelder des Mobilitätsmanagements stark von den vielfach eher baulich, infrastrukturellen Maßnahmenfeldern der anderen Handlungsfelder dieses Mobilitätskonzepts unterscheiden.

Ein wichtiges Merkmal des Mobilitätsmanagements ist der stark vernetzende Charakter, der den Austausch und die Einbeziehung verschiedener Akteure des Mobilitätsgeschehens betrifft. Diese Vernetzung zielt auf die Verbesserung von Abläufen (bspw. in der Verwaltung oder in Betrieben) und verstärkte Information und Aktivierung von Akteuren (bspw. im schulischen Bereich) ab. Je nach Zielstellung und Zielgruppen des Mobilitätsmanagements sind daher unterschiedliche Ansätze erforderlich, die als sich weiterentwickelnde und weiter zu entwickelnde Prozesse zu verstehen sind.

Im Rahmen der Bestandsanalyse haben sich im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement die folgenden wichtigen Handlungsbedarfe ergeben:

- Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements
- Erprobung von Ansätzen des Mobilitätsmanagements in der Stadtplanung
- Ausbau des zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements

Die Zieldimensionen *Vernetzung & Kommunikation vorantreiben, Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern, Verkehrssicherheit erhöhen* und *Verkehre umweltverträglich abwickeln* sind besonders wichtige

Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder in diesem Handlungsfeld. Dabei sind die folgenden Zielindikatoren besonders relevant:

- Anteil des Umweltverbunds bis 2035 auf 50% steigern (2019: 35%).
- Bekanntheitsgrad und Bereitschaft zur Nutzung von Carsharing und Mobilitätsstationen bis 2035 auf 60% steigern (heute: 29% bzw. 33%).

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, werden die im folgenden dargestellten Maßnahmenfelder empfohlen.

Tabelle 7: Maßnahmenübersicht Mobilitätsmanagement

Maßnahmenfelder	Priorität
1. Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung	hoch
1.1 Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements	hoch
1.2 Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung	hoch
2. Stadtplanung und Mobilität	hoch
2.1 Integration des Mobilitätsmanagements in der Stadtplanung	hoch
2.2 Aufstellung einer Stellplatzsatzung	mittel
2.3 Umweltverbundsfreundliche Quartiere	hoch
3. Optimierung des Baustellenmanagements	hoch
4. Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagements	hoch
4.1 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements	Hoch
4.2 Einführung eines Neubürgermarketings	mittel
4.3 Aufbau und Unterstützung des schulisches Mobilitätsmanagement	hoch
5. Nahmobilitätschecks im Umfeld von Alltagszielen	Schlüsselprojekt

Eigene Darstellung

Maßnahmentabelle G: Handlungsfeld G: Umwelt- &amp; Klimaschutz

Ifd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.	<b>Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung</b>	<b>Beinhaltet insbesondere die Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements und die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung.</b>	Stadtverwaltung	hoch	Stadt Ibbenbüren, Stadtmarketing, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Oberpunkt	
1.1.	Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements	Insbes. Schaffung einer zentralen Stelle für das Thema Mobilität (im Fachdienst 66). Ausbau der fach- und ämterübergreifenden Zusammenarbeit in Bezug auf einzelne Projekte (im Sinne von flexiblen Teams aus verschiedenen Fachbereichen).	Stadtverwaltung	hoch	Stadt Ibbenbüren, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Kurzfristige, organisatorische Einzelmaßnahme	> 1 Mio. €
1.2.	Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung	Insbesondere werden die folgenden Aspekte empfohlen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe und der partielle Ersatz der Dienstwagenflotte durch Carsharing-Fahrzeuge.</li> <li>• Bei Dienstreisen ist der Umweltverbund verstärkt zu nutzen.</li> <li>• Mobilitätsbefragungen und darauf aufbauende Beratungen können die Mitarbeitenden der Verwaltung von den Vorzügen eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens überzeugen.</li> </ul>	Stadtverwaltung	hoch	Stadt Ibbenbüren, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Kurzfristige, organisatorische Einzelmaßnahme	100.000 € < 500.000€
2.	<b>Stadtplanung und Mobilität</b>	<b>In den folgenden Maßnahmenfeldern wird eine verstärkte Förderung nachhaltiger Mobilität durch entsprechende Stadtplanung thematisiert.</b>	Stadtverwaltung	hoch	Stadt Ibbenbüren	Oberpunkt	
2.1.	Integration des Mobilitätsmanagements in der Stadtplanung	Förderung nachhaltiger Mobilität durch eine konsequente Berücksichtigung in den Planungsprozessen (formelle und informelle Planungen). Zu empfehlen sind insbes. eine verpflichtende Durchführung von Nahmobilitätschecks ab einer bestimmten Größe öffentlich zugänglicher Gebäude sowie die Einrichtung von E-Ladestationen bei Neubau	Stadtverwaltung	hoch	Stadt Ibbenbüren, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Kurzfristige, organisatorische Einzelmaßnahme	< 100.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
		oder Erweiterung großflächiger Einzelhandelsbetriebe.					
2.2.	Aufstellung einer Stellplatzsatzung	Mit einer Stellplatzsatzung sollen das Stellplatzangebot von Neubauten (unabhängig der Art der Nutzung) stärker gesteuert und nachhaltige Mobilitätsformen gefördert werden. So kann die Stadt Ibbenbüren mit der Stellplatzsatzung Einfluss auf die Anzahl und die Nutzungsbedingungen von Stellplätzen im privaten Raum nehmen. Außerdem kann sie insbesondere die Einrichtung attraktiver Radabstellanlagen, von Carsharing-Stellplätzen oder Mobilitätsmanagementmaßnahmen forcieren.	Stadtverwaltung	mittel	Stadt Ibbenbüren, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Kurzfristige, organisatorische Einzelmaßnahme	< 100.000€
2.3.	Umweltverbundfreundliche Quartiere	Elemente umweltverbundfreundlicher Quartiere sind in Abbildung 37 dargestellt. Diese sollten insbesondere bei Neubau- und Konversionsquartieren, aber auch bei Maßnahmen in Bestandsquartieren in die Planung einbezogen werden.	stadtweit	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u>	Kurzfristige, organisatorische Daueraufgaben	keine direkten Kosten, da Bestandteil des Verwaltungshandelns
3.	<b>Optimierung des Baustellenmanagements</b>	<b>Stärkere Abstimmung von Baumaßnahmen und verbesserte Kommunikation der anstehenden Baumaßnahmen. Konsequente Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs bei der Einrichtung von Baustellen.</b>	stadtweit	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Kreis Steinfurt, Landesbetrieb Straßen.NRW	Kurzfristige, organisatorische Daueraufgabe	keine direkten Kosten, da Bestandteil des Verwaltungshandelns
4.	<b>Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagements</b>	<b>Oberpunkt zu zielgruppenspezifischen Angeboten des Mobilitätsmanagements.</b>	stadtweit	hoch		<b>Oberpunkt</b>	
4.1.	Unterstützung des betrieblichen	Aktive Ansprache von Unternehmen, um betriebliches Mobilitätsmanagement zu nutzen, bspw. Jobtickets, Mitarbeiterduschen,	stadtweit	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> ,	Kurzfristige,	100.000 € < 500.000€

lfd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
	Mobilitätsmanagements	Mobilitätsberatungen (Vorbild sollte Stadtverwaltung Ibbenbüren sein); ggf. Aufbau eines Netzwerks			Wirtschaftsförderung, Stadtmarketing, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Gewerbetreibende	organisatorische Daueraufgabe	
4.2.	Einführung eines Neubürgermarketings	Spezielles Informationsangebot für Neubürgerinnen und Neubürger bzgl. der Angebote und Möglichkeiten des Umweltverbunds je nach Wohnstandort (webbasiert; Aufbau und regelmäßige Wartung notwendig).	Online	mittel	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Stadtmarketing, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Mittelfristige, organisatorische Daueraufgabe	< 100.000€
4.3.	Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements	Aktive Ansprache der Schulen zur Erarbeitung von Schulwegeplänen sowie weiterer Angebote, wie Walking-Bus, Cycletrain oder auch Elternhaltestellen. Diese Maßnahme ist in engem Zusammenhang mit Maßnahmenfeld G6 zu sehen.	stadtweit; im Ideenmelder wurde insbes. die Mauritiuschule benannt	hoch	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Schulverwaltung, Schulen, Zukunftsnetz Mobilität NRW	Kurzfristige, organisatorische Daueraufgabe	< 100.000€
5.	<b>Nahmobilitätschecks im Umfeld von Alltagszielen</b>	<b>Öffentlichkeitswirksame Begehungen von Alltagszielen mit der Bürgerschaft. Zielt auf Entwicklung kurzfristiger Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund ab. Siehe unten</b>	<b>Nahversorger, sensible Einrichtungen, Haltestellen, perspektivisch: Arbeitsplatzstandorte</b>	<b>Schlüsselprojekt</b>	<u>Stadt Ibbenbüren</u> , Stadtmarketing, Zukunftsnetz Mobilität NRW	<b>Kurzfristige, organisatorische Daueraufgabe</b>	<b>&gt; 1 Mio. €</b>

G 5
NAHMOBILITÄTSCHECKS IM UMFELD VON ALLTAGSZIELEN

**Anlass & Vision**  
 Rund die Hälfte der Wege der Bevölkerung Ibbenbürens führt zu Alltagszielen und somit zu Standorten des Arbeitsplatzes, der Bildung und Betreuung sowie des Einkaufens (siehe Mobilitätsuntersuchung 2019). Um die Nutzung des Umweltverbunds auf diesen Wegen attraktiver zu machen, ist eine sichere und attraktive Wegeinfrastruktur für diese Wege dorthin notwendig. Es müssen jedoch auch die Zielorte nahmobilitätsfreundlich gestaltet werden. Dazu sollen die Nahmobilitätschecks dienen, die unter Beteiligung der Öffentlichkeit kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Steigerung der Nahmobilitätsfreundlichkeit entwickeln.

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kosten</b> € € € € €	<b>Zeitraumen</b> 
<b>Schnittstellen</b> A.1.1-A1.4, A2, B3, E2.4, E4, G2.3, G4.3	<b>Klimaschutzbeitrag</b> 	<b>Mögliche Förderung</b> FöRi-MM

**Zentrale Akteure**

- Stadt Ibbenbüren
- Nahversorger
- Bildungs- und Betreuungseinrichtungen
- Kreis Steinfurt

**Raumbezug**

*Zentren*

*Haupteinfallskorridore*

*Wohnquartiere*

*Gewerbequartiere*

*Verbindungsräume*

**Zielbezug**

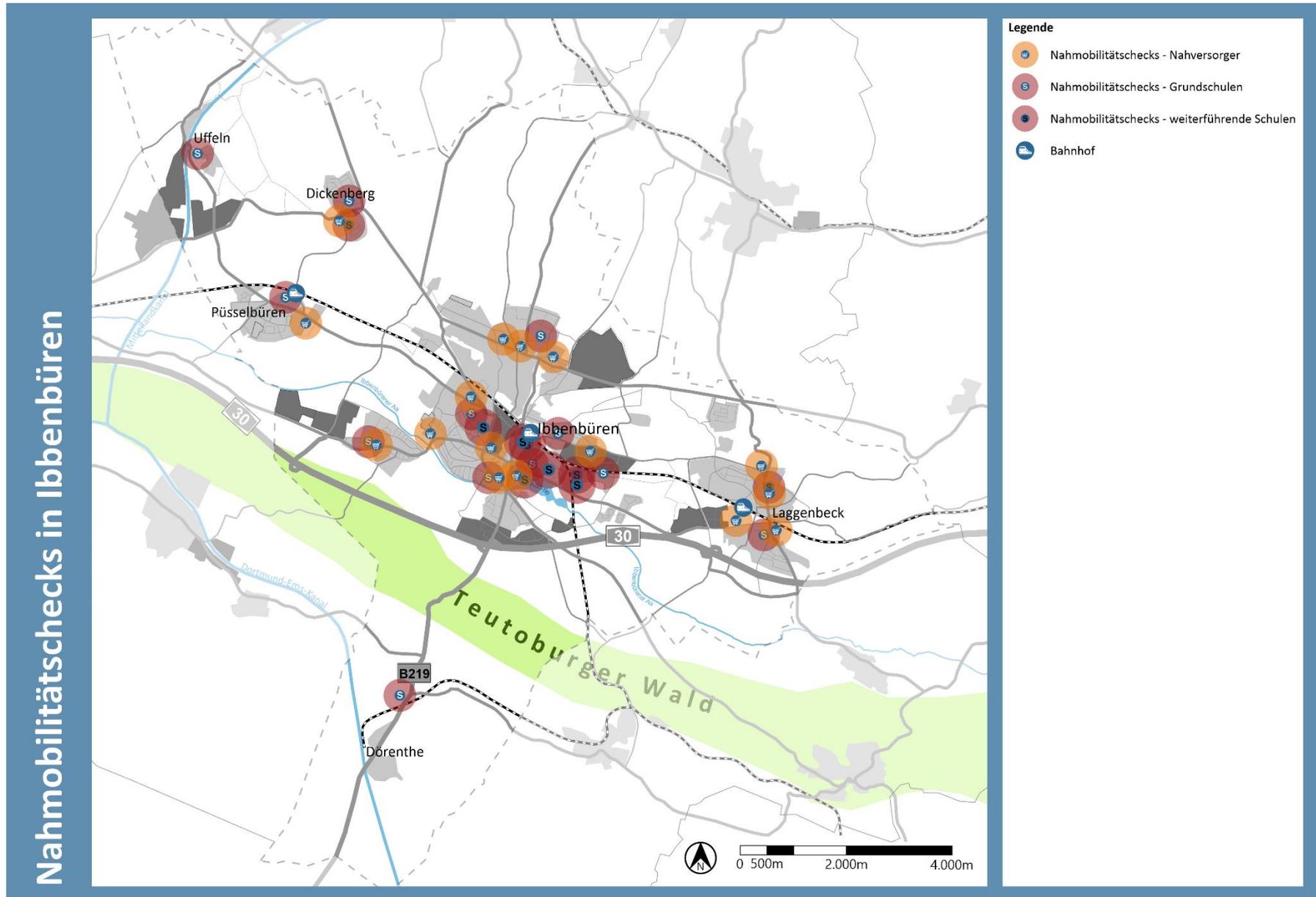
**ZENTRALE BAUSTEINE**  
 Die Nahmobilitätschecks werden in Form von Begehungen vor Ort durchgeführt.

- **Verortung:** Prioritär sollten Nahmobilitätschecks im Umfeld von Nahversorgern und Schulen durchgeführt werden, ebenso sind sie im Umfeld größerer Arbeitgeber bzw. in Gewerbegebieten zu prüfen (als Element des betrieblichen Mobilitätsmanagements; siehe G5.1)
- **Teilnehmende:** Die Stadt tritt als Veranstalter auf, wobei je nach Untersuchungsraum Vertretungen der Schulen, Nahversorger oder u.U. auch ansässige Unternehmen eingebunden werden sollten. Insbesondere ist die Bevölkerung über entsprechende Kommunikationskanäle einzuladen, zusätzlich können je nach Schwerpunkt gezielt Institutionen eingeladen werden. Ggf. kann die fachliche Unterstützung durch ein Planungsbüro hilfreich sein, um einen Blick von außen und eine rein fachliche Position einzubeziehen.
- **Durchführung:** Begehung mit einzelnen Schwerpunktthemen, wie:
  - Situation für zu Fuß Gehende auf dem Grundstück des Alltagsziels (Wegeführung, Barrieren, Konflikte)
  - Situation für Radfahrende auf dem Grundstück des Nahversorgers (Wegeführung, Konflikte, Radabstellanlagen)
  - Direkte Erreichbarkeit des Grundstücks des Nahversorgers (Zugangsmöglichkeiten, Konflikte, Barrieren),
  - Nahmobilitätsqualitäten im direkten Umfeld: Querungsmöglichkeiten der anliegenden Straße, Konflikte, Fuß- und Radwegeinfrastruktur, Erreichbarkeit nächstgelegener Bus-/Bahnhaltestelle.

Es wird empfohlen möglichst zwei Nahmobilitätschecks pro Jahr durchzuführen. Im Idealfall parallel zum Abschluss oder der Eröffnung von Maßnahmen; die Durchführung der Checks steht in direktem Zusammenhang mit der Öffentlichkeitsarbeit (siehe unten).

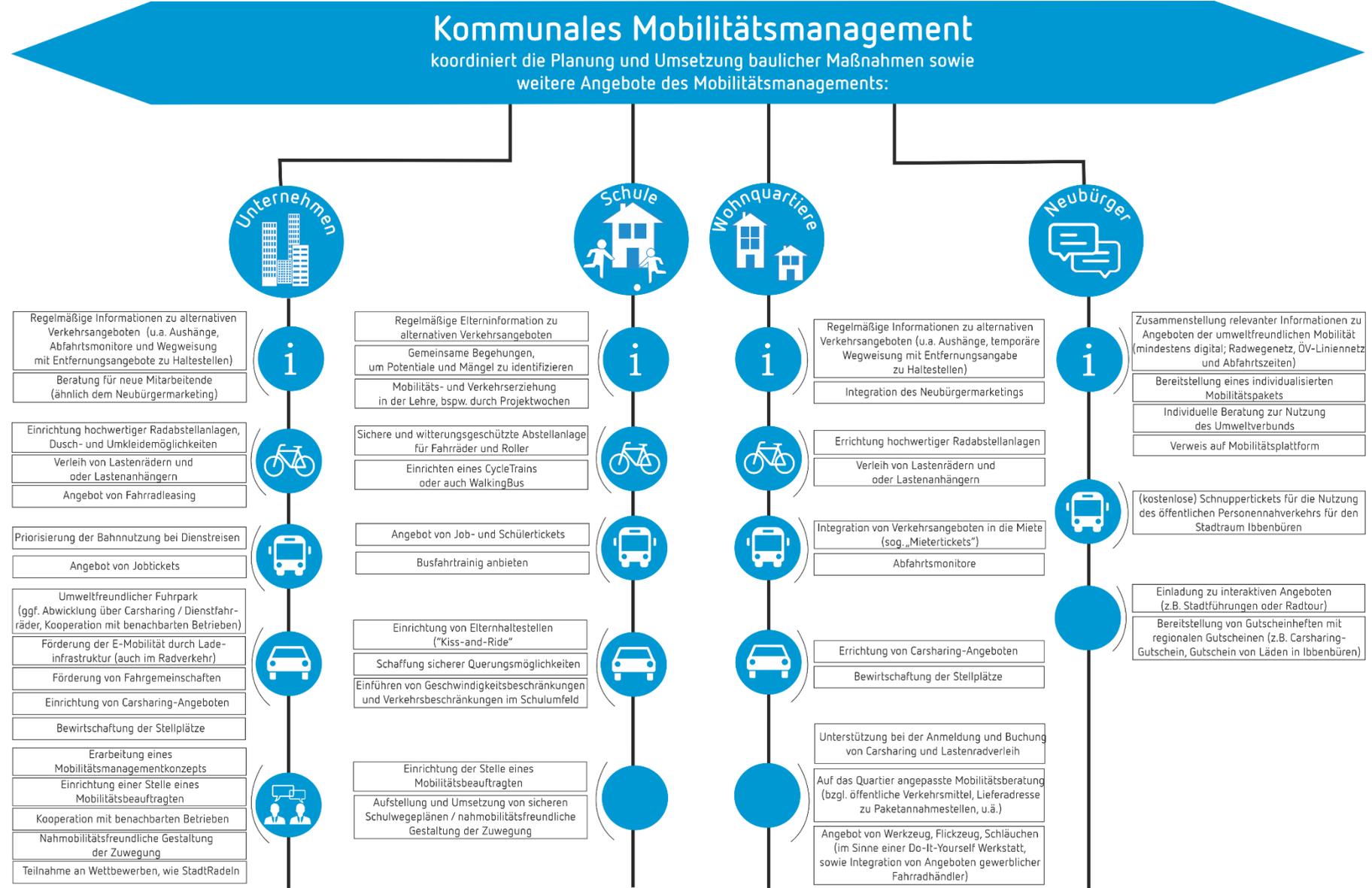
**Weitere Hinweise**  
 Zukunftsnetz Mobilität NRW 2018: [Fußverkehrs-Checks. Leitfaden zur Durchführung.](#)

Abbildung 39: Mögliche Orte von Nahmobilitätschecks



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Open Street Map Mitwirkende

Abbildung 40: Bausteine des Mobilitätsmanagements



Eigene Darstellung

### 3.8 Handlungsfeld H: Öffentlichkeitsarbeit

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen im gesamten Mobilitäts- und Verkehrssystem wirken nur dann schnell und erfolgreich, wenn die Veränderungen bei den potentiellen Nutzenden bekannt sind und wahrgenommen werden. Daher müssen durch dauerhafte öffentliche Präsenz von Mobilitätsthemen, bspw. in Form spezifischer Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit, die Mobilitätsangebote bekannt gemacht werden. Um ein modernes Mobilitätssystem umsetzen zu können, müssen Vorbehalte und emotionale Barrieren insbesondere gegenüber neuen und auch unkonventionellen Angeboten sowie Veränderungen in der Straßenraumaufteilung abgebaut werden. Dies gilt gerade auch im Zusammenhang mit anstehenden Baumaßnahmen im Straßenraum, die für eine Erreichung der Mobilitätswende notwendig sind, aber während der Bauzeiten zu Einschränkungen für umliegende Einrichtungen und Bewohnerschaft führen können.

Letztlich soll die Öffentlichkeitsarbeit dazu beitragen, das Verständnis für die anstehenden Maßnahmen zu erhöhen, möglichst Sympathien zu wecken und im Idealfall eine Identifikation der Anliegenden mit den Veränderungen zu unterstützen. Bei der Ausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit ist zu berücksichtigen, welche Kommunikationsziele verfolgt, welche Zielgruppen angesprochen (bspw. Beschäftigte, Schulkinder) und wie und mit welchen Methoden kommuniziert werden soll (bspw. ernst / lustig, Zeitungsaufmacher / Aktionstage).

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die folgenden zentralen Handlungserfordernisse in Ibbenbüren ermittelt:

- Bürgerschaftliches Engagement goutieren und nutzen
- Städtisches Informationsangebot optimieren und ausbauen

Die Zieldimensionen *Vernetzung & Kommunikation vorantreiben* und *Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern* sind besonders wichtige Rahmenbedingungen für die Maßnahmenfelder in diesem Handlungsfeld. Dabei sind die folgenden Zielindikatoren besonders relevant:

- Bekanntheitsgrad und Bereitschaft zur Nutzung von Carsharing und Mobilitätsstationen bis 2035 auf 60% steigern (heute: 29% bzw. 33%).
- Anteil des Umweltverbunds bis 2035 auf 50% steigern (heute: 35%).

Um diese Ziele zu erreichen und die Mobilitätswende in Ibbenbüren zu einem gewinnenden Thema zu machen, werden die im Folgenden da dargestellten Maßnahmen empfohlen.

Tabelle 8: Maßnahmenübersicht Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahmenfelder	Priorität
1. Öffentlichkeitskampagnen zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds	Schlüsselprojekt
2. Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Ibbenbüren	niedrig

Eigene Darstellung

Maßnahmentabelle H: Handlungsfeld H: Öffentlichkeitsarbeit

Ifd. Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Verortung	Priorität	Akteure	Maßnahmenart	Kostenklasse
1.	Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds	Sensibilisierung für Klimaschutz & Verkehrswende; Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten: Information und Ansprache (auch Information zu veränderten Verkehrsregelungen), Aktionen (bspw. Aktionstag kostenloser ÖPNV, Autofreies Tangentenviereck, Nahmobilitätschecks, ...). Siehe dazu Maßnahmensteckbrief H1.	Stadtweit	Schlüsselprojekt	Stadt Ibbenbüren, Stadtmarketing, ADFC, RVM, Kreis, Einzelhandelsvertreter	Kurzfristige, organisatorische Daueraufgabe	100.000 € < 500.000€
2.	Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Ibbenbüren	Weiterentwicklung des Mängelmelders zu einer app- und webbasierten Plattform mit Informationen und Interaktionsmöglichkeiten bzgl. des aktuellen Mobilitätsgeschehens (Baustellen, geplante Maßnahmen, ...). Dabei sind die aktuellen Entwicklungen hinsichtlich der Entwicklung einer App, die den Ticketkauf der verschiedenen Verbünde ermöglicht, auf Landesebene zu berücksichtigen.	Stadtweit	niedrig	Stadt Ibbenbüren, Stadtmarketing, Land NRW, mobil.nrw	Mittelfristige, organisatorische Daueraufgabe	< 100.000€

# H 1 ÖFFENTLICHKEITSKAMPAGNE ZUR VERSTÄRKTEN NUTZUNG DES UMWELTVERBUNDS



## Anlass & Vision

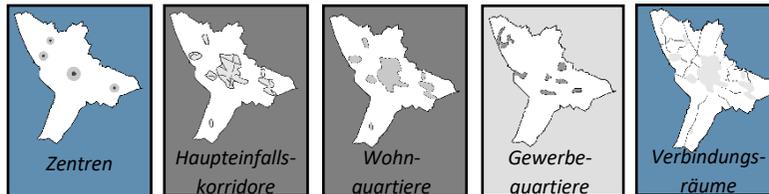
Das Mobilitätskonzept setzt verstärkt auf Anreize den Umweltverbund stärker zu nutzen. Jedoch zeigt die Mobilitätsuntersuchung, dass alternative Verkehrsarten in der Öffentlichkeit oftmals noch nicht ausreichend bekannt sind. Um dem entgegenzuwirken, ist eine umfassende Information notwendig. Ebenso können Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds Einschnitte für den Kfz-Verkehr bedeuten, dies lässt sich aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit nicht immer vermeiden. Ein „Marketing Verkehrswende“ soll dabei helfen, das Verständnis für derartige Maßnahmen und die Akzeptanz für die Verkehrswende insgesamt zu erhöhen.

<b>Priorität</b> !!!	<b>Kosten</b> € € €	<b>Zeiträumen</b> 
<b>Schnittstellen</b> C4, G1.1 H2	<b>Klimaschutzbeitrag</b> 	<b>Mögliche Förderung</b> FöRi-MM

## Zentrale Akteure

- Stadt Ibbenbüren
- RVM
- Kreis Steinfurt
- ADFC, u.ä. Organisationen

## Raumbezug



## Zielbezug



## ZENTRALE BAUSTEINE

Basis einer guten Kommunikationsstrategie ist die Entwicklung einer Dachmarke der Mobilitätswende. Darunter fallen Handlungsleitfäden zur öffentlichen Pressearbeit, einheitliche Designs sowie professionell aufbereitete Informationen zu Aktivitäten und Neuigkeiten als auch Informationen zur Nutzung von Angeboten und Dienstleistungen.

**Dachmarke:** Die Umsetzung und Präsentation von Maßnahmen sowie weiterer Inhalte sollte durch diese Dachmarke (bspw. Slogan des Mobilitätskonzepts) begleitet werden.

**Aktionen:** Neben dem steten Informationsangebot sollte es regelmäßig spezielle Aktionen geben, wie bspw.:

- Nahmobilitätschecks (siehe Maßnahmenfeld G6), adressiert verschiedene Wegezwecke.
- Aktionstag kostenloser ÖPNV (zu größeren Festivitäten, wie Adventswochenenden, ...)
- Aktionstag autofreies Tangentenviereck (Große Straße / Helder mannstraße / Oststraße, Weberstraße, Weststraße): Hier können neue Mobilitätsformen, wie Carsharing, Ridesharing und Lastenräder vorgestellt und getestet werden; es sollten aber auch weitere Klimaschutzthemen mit integriert werden, um die Sensibilität für das Thema zu steigern.
- Teilnahme am internationalen Parking-Day im September

**Informationskanäle:** Die Informationen sollten über eine Vielzahl von Kanälen kommuniziert werden:

- Nutzung von Social Media und klassischen Printmedien
- Informationen im öffentlichen Raum: Digitale Infobildschirme, aber auch über Plakate an Haltestellen u.ä.
- Aufbau einer internet- und appbasierten Mobilitätsplattform: Ausbau des Mängelmelders (siehe Maßnahme H2)
- Zielgruppenspezifische Angebote: Neubürgermarketing, Betriebliches Mobilitätsmanagement, Schulisches Mobilitätsmanagement

## Weitere Hinweise

UBA 2020: Quartiersmobilität gestalten.

Website Straßenland Köln: [www.strassenland.de/](http://www.strassenland.de/)

Abbildung 41: Mögliche Bausteine einer Öffentlichkeitskampagne

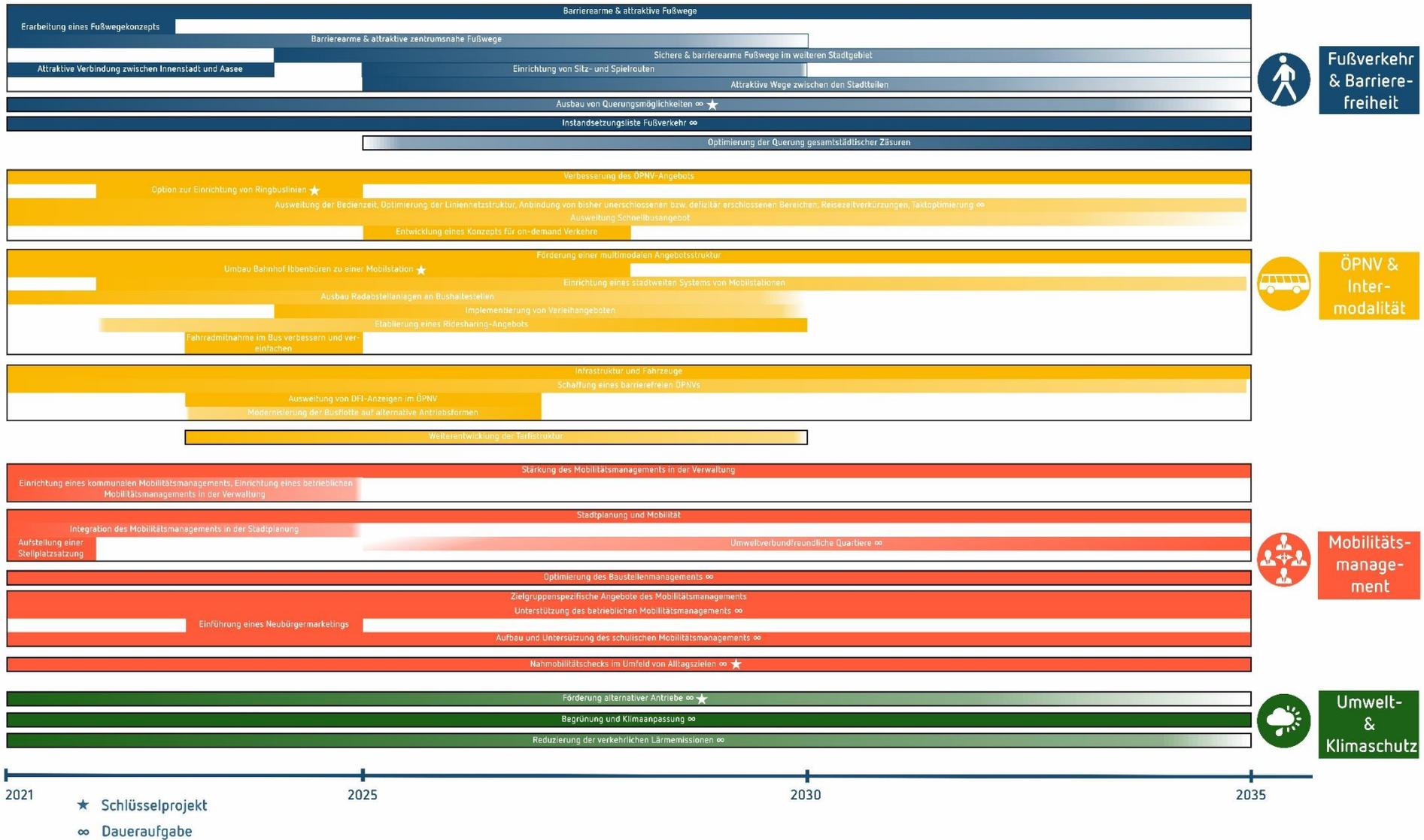


Eigene Darstellung

## 4. Integriertes Handlungskonzept

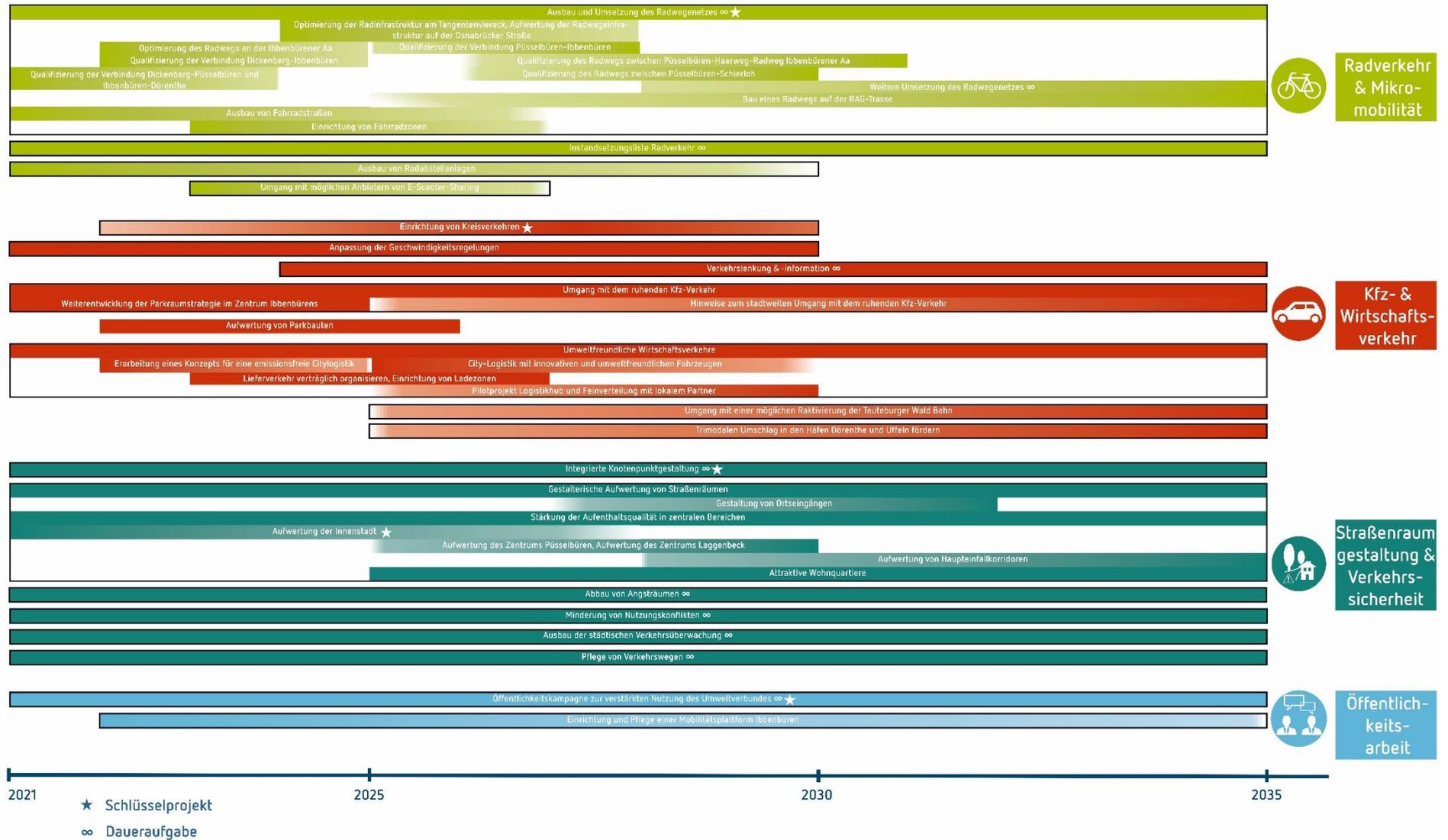
Das integrierte Handlungskonzept des Mobilitätskonzepts Ibbenbüren stellt die einzelnen Maßnahmenfelder zueinander in Bezug und leitet daraus Empfehlungen zur zeitlichen Abfolge der Umsetzung der Maßnahmenfelder ab. Es beinhaltet alle zuvor benannten Handlungsfelder mit den jeweiligen Maßnahmenfeldern. Jedem Handlungsfeld wird eine eigene Farbe zugeteilt, um eine bessere Unterscheidung zu ermöglichen. Die Schlüsselmaßnahmen, auf die sich mit der Verwaltung und dem Lenkungsreis geeinigt wurde, sind mit einem Stern markiert, Daueraufgaben wurden mit einem Unendlichkeitszeichen ( $\infty$ ) versehen. Die Maßnahmen sind gemäß der Abfolge aus den Maßnahmentabellen der Handlungsfelder geordnet (nicht nach Einschätzung der Priorität) und stellen jeweilig Einschätzungen zum Umsetzungshorizont dar. Nicht alle Maßnahmen des Mobilitätskonzepts können zeitgleich umgesetzt werden. Die Maßnahmen erfordern, je nach Intensität und finanzieller Wirkung, einen unterschiedlichen planerischen Vorlauf und müssen in politischen und oft auch öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Die Intensität der Färbung versucht diesen Verlauf zu skizzieren. Einige Maßnahmen werden im integrierten Handlungskonzept aufgrund von thematischen Überschneidungen zusammengefasst.

Abbildung 42: Integriertes Handlungskonzept Fußverkehr & Barrierefreiheit, ÖPNV & Intermodalität, Mobilitätsmanagement und Umwelt- & Klimaschutz



Eigene Darstellung

Abbildung 43: Integriertes Handlungskonzept Radverkehr & Mikromobilität, Kfz- und Wirtschaftsverkehr, Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit und Öffentlichkeitsarbeit



Eigene Darstellung

Bei der Erarbeitung der Handlungs- und Maßnahmenfelder fand jeweils eine Rückkopplung mit den gemeinsam erarbeiteten Oberzielen des Mobilitätskonzepts (siehe Bericht Zielkonzept) statt. Abschließend und in Kenntnis aller Handlungs- und Maßnahmenfelder erfolgt eine zusammenfassende Darstellung der Zielwirkungen der Handlungs- und Maßnahmenfelder zu den Oberzielen des Mobilitätskonzepts. Die nachfolgende Abbildung zeigt anhand der Grüntöne, welche Maßnahme zu welchen Oberzielen eine hohe, moderate oder geringe Zielwirkung hat. Je intensiver der Grünton, umso höher ist die Zielwirkung.

Tabelle 9: Zielwirkungen der Maßnahmenfelder

Maßnahmen Fußverkehrsbarrierefreiheit	Vernetzung & Kommunikation vorantreiben	Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern	Attraktive Aufenthalts- & Bewegungsräume schaffen	Verkehrsmittel umweltbewusstlich abwickeln	Erreichbarkeit sichern & optimieren	Verkehrssicherheit erhöhen	Barrieren abbauen & Teilhabe sichern
1. <b>Barrierearme &amp; attraktive Fußwege</b>							
1.1. Erarbeitung eines Fußwegekonzepts							
1.2. Barrierearme & attraktive zentrumsnahe Fußwege							
1.3. Sichere & barrierearme Fußwege							
1.4. Einrichtung von Sitz- und Spielrouten							
1.5. Attraktive Verbindung zwischen Innenstadt und Aase							
1.6. Attraktive Wege zwischen den Stadtteilen							
2. <b>Ausbau von Querungsmöglichkeiten</b>							
3. <b>Instandsetzungsliste Fußverkehr</b>							
4. <b>Optimierung der Querung gesamtstädtischer Zäsuren</b>							

Maßnahmen Radverkehr/Mikromobilität	Vernetzung & Kommunikation vorantreiben	Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern	Attraktive Aufenthalts- & Bewegungsräume schaffen	Verkehrsmittel umweltbewusstlich abwickeln	Erreichbarkeit sichern & optimieren	Verkehrssicherheit erhöhen	Barrieren abbauen & Teilhabe sichern
1. <b>Ausbau und Umsetzung des Radwegenetzes</b>							
1.1. Optimierung der Radinfrastruktur am Teufelsteig							
1.2. Aufwertung der Radwegeninfrastruktur auf der Gsnabrücker Straße							
1.3. Optimierung des Radwegs an der Ibbenbürener Aa							
1.4. Qualifizierung der Verbindung Pussebüren - Ibbenbüren							
1.5. Qualifizierung der Verbindung Disenberg - Ibbenbüren							
1.6. Qualifizierung der Verbindung Disenberg - Pussebüren							
1.7. Qualifizierung der Verbindung Ibbenbüren - Dörenthe							
1.8. Qualifizierung des Radwegs zwischen Pussebüren - Haanweg - Radweg Ibbenbürener Aa							
1.9. Qualifizierung der Verbindung Pussebüren - Schierloh							
1.10. Bau eines Radwegs auf der RAG-Trasse							
1.11. Ausbau von Fahrradstraßen							
1.12. Prüfung der Einrichtung von Fahrradzonen							
1.13. Prüfung der Einrichtung von Fahrradzonen							
2. <b>Instandsetzungsliste Radverkehr</b>							
3. <b>Ausbau von Radabstellanlagen</b>							
4. <b>Umgang mit möglichen Anbietern von E-Scooter-Sharing</b>							

Maßnahmen ÖPNV, Intermodalität	Vernetzung & Kommunikation vorantreiben	Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern	Attraktive Aufenthalts- & Bewegungsräume schaffen	Verkehrsmittel umweltbewusstlich abwickeln	Erreichbarkeit sichern & optimieren	Verkehrssicherheit erhöhen	Barrieren abbauen & Teilhabe sichern
1. <b>Verbesserung des ÖPNV-Angebots</b>							
1.1. Optionen zur Einrichtung von Ringbuslinien							
1.2. Ausweitung der Bedienzeit							
1.3. Optimierung der Linienetzstruktur							
1.4. Ausweitung Schnellbusangebot							
1.5. Anbindung von bisher unerschlossenen bzw. defizitär erschlossenen Bereichen							
1.6. Reisezeitverkürzungen							
1.7. Taktoptimierung							
1.8. Entwicklung eines Konzepts für on-demand Verkehre							
2. <b>Förderung einer multimodalen Angebotsstruktur</b>							
2.1. Umbau Bahnhof Ibbenbüren zu einer Mobilstation							
2.2. Einrichtung eines stadtweiten Systems von Mobilstationen							
2.3. Ausbau Radabstellanlagen an Bushaltestellen							
2.4. Förderung von Sharing-Angeboten							
2.4.1. Implementierung von Verleihsangeboten							
2.4.2. Etablierung eines Ridesharing-Angebots							
2.5. Fahrradmitnahme im Bus verbessern und vereinfachen							
3. <b>Infrastruktur und Fahrzeuge</b>							
3.1. Schaffung eines barrierefreien ÖPNV							
3.2. Ausweitung von DF-Anzeigen im ÖPNV							
3.3. Modernisierung der Busflotte auf alternative Antriebsform							
4. <b>Weiterentwicklung der Tarifstruktur</b>							

Maßnahmen Kfz- & Wirtschaftswende	Vernetzung & Kommunikation vorantreiben	Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern	Attraktive Aufenthalts- & Bewegungsräume schaffen	Verkehrsmittel umweltbewusstlich abwickeln	Erreichbarkeit sichern & optimieren	Verkehrssicherheit erhöhen	Barrieren abbauen & Teilhabe sichern
1. <b>Einrichtung von Kreisverkehren</b>							
2. <b>Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen</b>							
3. <b>Verkehrskennung &amp; -information</b>							
4. <b>Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr</b>							
4.1. Weiterentwicklung der Parkraumstrategie im Zentrum Ibbenbürens							
5. <b>Aufwertung von Parkbauten</b>							
6. <b>Erarbeitung eines Konzepts für eine emissionsfreie Citylogistik</b>							
6.1. City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen							
6.2. Lieferverkehr vertraglich organisieren/ Einrichtung von Lieferzonen							
6.3. Pilotprojekt Logistikhub und Feinverteilung mit lokalem Partner							
7. <b>Umgang mit einer möglichen Reaktivierung der Teufelsteiger Wald Bahn</b>							
8. <b>Trimodalen Umstieg in den Hülen von Dörenthe und Uffeln fördern</b>							

Maßnahmen Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit	Vernetzung & Kommunikation vorantreiben	Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern	Attraktive Aufenthalts- & Bewegungsräume schaffen	Verkehrsmittel umweltbewusstlich abwickeln	Erreichbarkeit sichern & optimieren	Verkehrssicherheit erhöhen	Barrieren abbauen & Teilhabe sichern
1. <b>Integrierte Knotenpunktegestaltung</b>							
2. <b>Gestalterische Aufwertung von Straßenräumen</b>							
2.1. Gestaltung von Ortsengängen							
2.2. Stärkung der Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen							
2.2.1. Aufwertung der Innenstadt							
2.2.2. Aufwertung des Zentrums Pussebüren							
2.2.3. Aufwertung des Zentrums Laggendeck							
2.3. <b>Aufwertung von Hauptfalskorridoren</b>							
2.4. Attraktive Wohnquartiere							
3. <b>Abbau von Angsträumen</b>							
4. <b>Minderung von Nutzungskonflikten</b>							
5. <b>Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung</b>							
6. <b>Pflege von Verkehrswegen</b>							

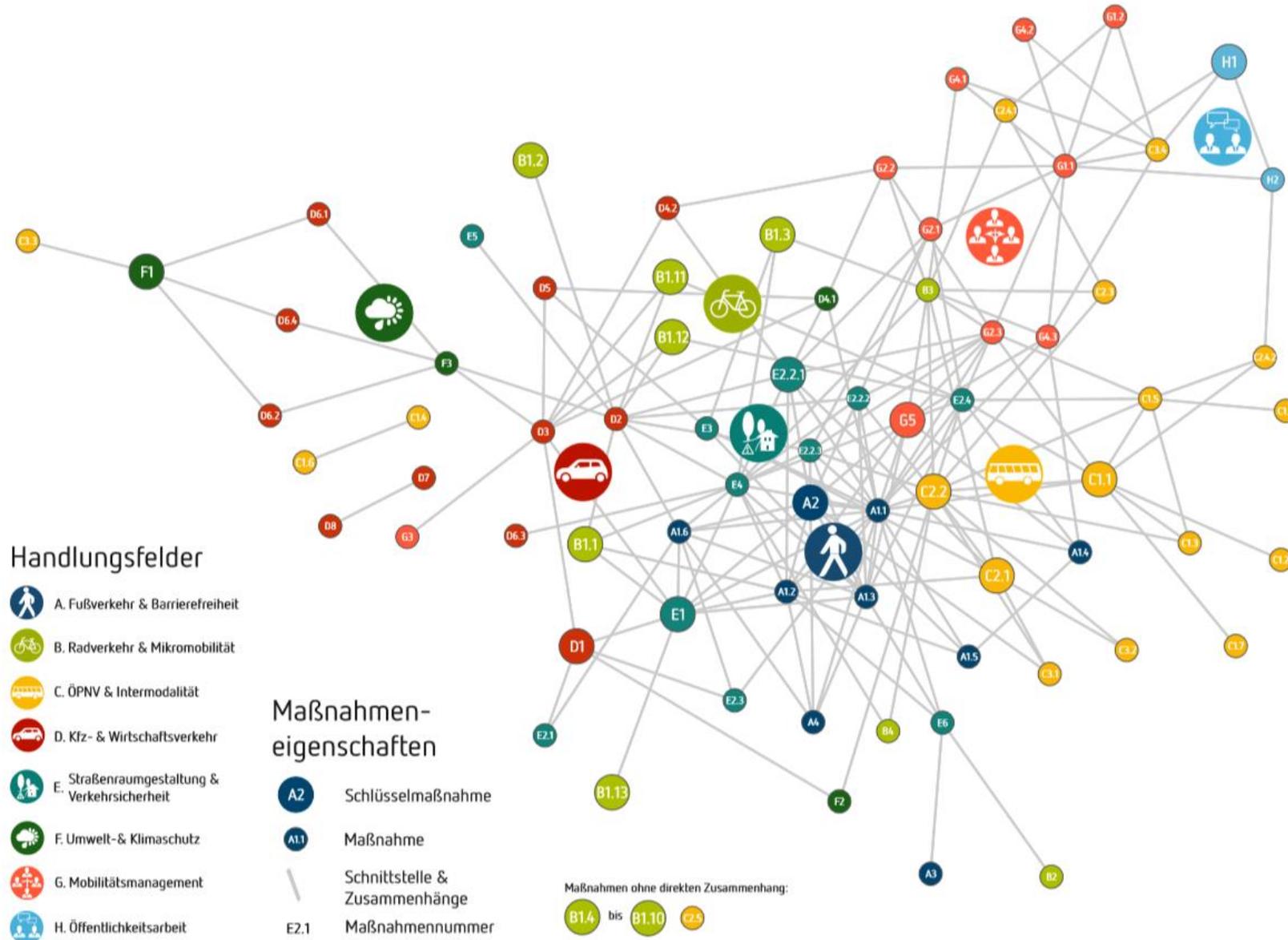
Maßnahmen Umwelt- & Klimaschutz	Vernetzung & Kommunikation vorantreiben	Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern	Attraktive Aufenthalts- & Bewegungsräume schaffen	Verkehrsmittel umweltbewusstlich abwickeln	Erreichbarkeit sichern & optimieren	Verkehrssicherheit erhöhen	Barrieren abbauen & Teilhabe sichern
1. <b>Förderung alternativer Antriebe</b>							
2. <b>Begrünung und Klimaanpassung</b>							
3. <b>Reduzierung der verkehrlichen Lärmemissionen</b>							

Maßnahmen Mobilitätsmanagement	Vernetzung & Kommunikation vorantreiben	Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern	Attraktive Aufenthalts- & Bewegungsräume schaffen	Verkehrsmittel umweltbewusstlich abwickeln	Erreichbarkeit sichern & optimieren	Verkehrssicherheit erhöhen	Barrieren abbauen & Teilhabe sichern
1. <b>Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung</b>							
1.1. Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements							
1.2. Förderung betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung							
2. <b>Stadtplanung und Mobilität</b>							
2.1. Integration des Mobilitätsmanagements in der Stadtplanung							
2.2. Aufstellung einer Stellplatzsatzung							
2.3. Umweltverbundfreundliche Quartiere							
4. <b>Optimierung des Baustellenmanagements</b>							
5. <b>Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagements</b>							
5.1. Förderung von betrieblichen Mobilitätsmanagement							
5.2. Einführung eines Neubürgermarketings							
5.3. Aufbau des schulischen Mobilitätsmanagements							
6. <b>Nahmobilitätschecks im Umfeld von Alltagszielen</b>							

Maßnahmen Öffentlichkeitsarbeit	Vernetzung & Kommunikation vorantreiben	Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern	Attraktive Aufenthalts- & Bewegungsräume schaffen	Verkehrsmittel umweltbewusstlich abwickeln	Erreichbarkeit sichern & optimieren	Verkehrssicherheit erhöhen	Barrieren abbauen & Teilhabe sichern
1. <b>Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds</b>							
2. <b>Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Ibbenbüren</b>							

Der integrierte Ansatz des Handlungskonzeptes verdeutlicht sich durch eine Darstellung der Zusammenhänge, die die Maßnahmen untereinander aufweisen (Schnittstellen). Im Zentrum der über 80 Maßnahmen(-felder) stehen die Schlüsselmaßnahmen (mit Stern markiert).

Abbildung 44: Maßnahmenzusammenhänge und Schnittstellen



Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © Visone

## 5. Evaluationskonzept

Ein Evaluationskonzept hilft, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss bei Bedarf kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger\*innen in der Umsetzung mitzunehmen, werden **regelmäßige Berichte** zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit empfohlen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen. Das vorgeschlagene Evaluationskonzept beinhaltet die folgenden Aspekte:

- Umsetzungsanalysen und -bericht: alle ein bis zwei Jahre
- Zielerreichungsanalyse: ca. alle fünf Jahre
- Evaluationsbericht: ca. alle fünf Jahre (fasst Umsetzungs- und Zielerreichungsanalyse zusammen)
- Detailevaluation einzelner Projekte: laufend

Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung des Handlungskonzepts bzw. der Maßnahmen, sondern auch für den Evaluierungsprozess gewisse Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten. Gemäß den Empfehlungen zur Einrichtung einer zentralen Verantwortung im kommunalen Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahmenfeld G1.1) ist die Federführung in Bezug auf Evaluation und Controlling auch an dieser Stelle anzusiedeln.

### 5.1 Kernelemente des Evaluationskonzepts

#### *Umsetzungsanalyse und Umsetzungsbericht*

Die Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung bzw. in welcher Phase befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen.

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen **alle ein bis zwei Jahre** erfolgen und mit einem kurzen Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden. Die Basisvariante der Evaluation stellt eine Art Ampelsystem dar: In der Maßnahmentabelle, die alle Maßnahmenfelder des Mobilitätskonzepts enthält, wird eine Spalte „Aktueller Stand“ eingefügt und je nach Bearbeitungsstand eingefärbt:

- Grün: Maßnahmenfeld bereits vollständig umgesetzt
- Gelb: Maßnahmenfeld in Umsetzung oder in Detailprüfung
- Orange: Maßnahmenfeld noch nicht umgesetzt
- Rot: Maßnahmenfeld wird nicht weiterverfolgt

Die Hintergründe der Einstufungen sollten durch kurze Kommentare zum aktuellen Stand erläutert werden.

Zur weitergehenden Umsetzungsanalyse können für alle Maßnahmenfelder spezifische Indikatoren entwickelt werden, die einen messbaren Umsetzungsfortschritt ermöglichen. In der folgenden Tabelle sind einige Maßnahmen und Indikatoren beispielhaft dargestellt. Die Handhabbarkeit dieser Indikatoren ist seitens der Verwaltung zu prüfen.

Tabelle 10: Mögliche Indikatoren zur Umsetzungsanalyse

Maßnahmenfeld	Mögliche Indikatoren	Häufigkeit
A.1. Attraktive & barrierearme Fußwege	Länge aufgewerteter / neu eingerichteter Strecken	Jährlich
A.2. Ausbau von Querungsmöglichkeiten	Anzahl modernisierter / neu eingerichteter Querungen pro Jahr	Jährlich
A3 / B2 Instandsetzungsliste Fuß. / Radverkehr	Bearbeitete Inhalte der Liste	Jährlich
B.1 Ausbau des Radwegenetzes	Länge mindestens ERA-konform gestalteter Strecke (angestrebt werden sollten jährlich 4 km) Anzahl eingerichteter Fahrradstraßen	Jährlich
B.2. / C.2.3 Ausbau der Radabstellanlagen	Anzahl neu eingerichteter / aufgewerteter Radabstellanlagen (differenziert nach ÖV-Haltpunkten und weiteren Zielen)	Jährlich
C2.2. Einrichtung eines stadtweiten Systems von Mobilstationen C3.1. Schaffung eines barrierefreien ÖPNVs	Anzahl aufgewerteter Bushaltpunkte /eingerichteter Mobilstationen (entsprechend der Ausstattungsliste und barrierefreie Umgestaltung)	Jährlich
E2.1. Gestaltung von Ortseingängen	Anzahl umgestalteter Ortseingänge	Jährlich
F1. Förderung alternativer Antriebe	Zusammensetzung der städtischen Fahrzeugflotte nach Antriebsformen	Jährlich

Eigene Darstellung

### Zielerreichungsanalyse

Die Analyse der Wirkungen überprüft die Zielerreichung während der Umsetzung. Sie basiert auf drei methodischen Säulen:

- Mobilitätserhebungen in Form von Haushaltsbefragungen
- Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger sowie
- Auswertung von Statistiken und Messungen.

Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein **Zyklus von etwa 5 Jahren** empfohlen. Dazu werden die in Tabelle 11 dargestellten Wirkungsindikatoren und Entwicklungsziele empfohlen.

Tabelle 11: Mögliche Indikatoren der Zielerreichungsanalyse

Indikator & Entwicklungsziele	Erhebungsmethodik
Vernetzung & Kommunikation vorantreiben	
Bekanntheitsgrad und Bereitschaft zur Nutzung von Carsharing und Mobilitätsstationen. Bis 2035 auf 60% steigern (heute: 29% bzw. 33%).	Haushaltsbefragung
Ausstattung aller Bushaltestellen mit Radabstellanlagen bis 2030.	Einfache Prüfung
Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern	
Modal Split; Anteil des Umweltverbunds bis 2035 auf 50% steigern (heute: 35%).	Haushaltsbefragung
90%-ige Erschließung der Siedlungsfläche durch den ÖPNV (als erschlossen gelten Bereiche bis zu 300m entfernt von Haltestellen).	Raumanalyse
Entwicklung Fuß- und Radverkehrsmengen sowie ÖPNV-Fahrgastzahlen (Steigerung) und Kfz-Verkehrsmengen (Senkung).	Verkehrs- und Fahrgastzählungen, Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten
Attraktive Aufenthalts- & Bewegungsräume schaffen	
Modal Split; 2 von 3 Wegen unter 5 km werden bis 2035 mit dem Umweltverbund zurückgelegt (heute 49%).	Haushaltsbefragung
Zufriedenheit mit dem Fuß- und Radverkehrsangebot; 2035: Note 1,5 (heute: 2,1 bzw. 2,4).	Haushaltsbefragung
Erreichbarkeit sichern & optimieren	
Verknüpfung aller Bahnhöfe mit mindestens 2 Buslinien bis 2025.	Einfache Prüfung

<sup>1</sup> Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG ist die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen bis 2022 zu gewährleisten, Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan definiert. Für die Stadt

Indikator & Entwicklungsziele	Erhebungsmethodik
Verknüpfung aller Stadtteile über hochwertige (mindestens ERA-konforme) Radverbindungen bis 2030.	Externes Gutachten
Barrieren abbauen & Teilhabe sichern	
Vollständige Barrierefreiheit der Haltestellen bis 2030. <sup>1</sup>	Externes Gutachten
Vollständige Barrierefreiheit in den zentralen Versorgungsbereichen bis 2035.	Externes Gutachten
Verkehrssicherheit erhöhen	
Kontinuierliche Reduktion der toten und schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden gegen 0 bis 2035.	Einfache Prüfung der Verkehrsunfallberichte
Aufwertung von als unsicher eingestuften (Angst-)Räumen.	Regelmäßige Befragung
Verkehre umweltverträglich abwickeln	
Senkung der Zahl an von Lärm (65 bis 70 dB(A)) Betroffenen gegen 0 bis 2035 (2015: 600 Personen).	Lärmkartierung
Senkung der Kfz-Belastungen auf dem Tangentenviereck bis 2035 um 1/3 (DTVw heute: 10.000 bis 16.000).	Verkehrszählung

Eigene Darstellung

Ibbenbüren erscheint es nicht realistisch bis 2022 alle Haltestellen barrierefrei zu gestalten, daher wird hier ein anderer Zeitrahmen gewählt.

### **Evaluationsbericht**

Mit einem Instrument in Form eines ‚Evaluationsberichts‘ sollten die im Rahmen der Umsetzungs- und der Zielerreichungsanalyse gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet, anhand bestimmter Regeln bewertet sowie anschließend kommuniziert werden. Der Evaluationsbericht sollte, aufgrund des Bearbeitungsaufwands, ca. alle 5 Jahre aufgestellt werden und Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- **Umsetzungsstand:** Darstellung des Stands der Umsetzung mit allgemeinen Aussagen je Maßnahmenfeld (bspw. wie „abgeschlossen“, „in Bearbeitung“, „noch nicht begonnen“ oder auch „wird nicht weiterverfolgt“).
- **Umsetzungsanalyse:** Zusammenfassung der Umsetzungsanalyse (siehe oben) und Darstellung der Entwicklung einiger besonders wichtiger Maßnahmenfelder und Indikatoren, aber auch qualitative Aussagen zu Erarbeitungs-/Umsetzungsstand von im Mobilitätskonzept empfohlenen planerischen Konzepten.
- **Beschlussstände:** Zusammenfassende Darstellung der Berücksichtigung der Ziele des Mobilitätskonzepts in den städtischen Beschlüssen (konform / nicht konform / dient der Umsetzung des Mobilitätskonzepts).
- **Zielerreichungsanalyse:** Zusammenfassung der Ergebnisse der Zielerreichungsanalyse anhand der Entwicklung von Kennwerten der Mobilität.
- **Rahmenbedingungen des Mobilitätskonzepts:** Zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts wurden Empfehlungen zur Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung, zur Fortführung des Arbeitskreises und zur Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert. Das Wirken dieser Methoden und Gremien sollte an dieser Stelle begutachtet werden.
- **Empfehlungen zur Fortschreibung:** Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollten Empfehlungen zur Fortschreibung

des Mobilitätskonzepts sowie zur Fortführung / Anpassung der Rahmenbedingungen getroffen werden.

## 5.2 Detailevaluation von Projekten

Im Mobilitätskonzept sind einige Maßnahmenfelder benannt, die Ansätze enthalten, die von außerordentlichem öffentlichen Interesse – auf lokaler, regionaler aber auch überregionaler Ebene – sind oder werden können. Dies sind insbesondere die Einrichtung von Ringbuslinien und die Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt. Es wird daher empfohlen, deren Umsetzung im Detail zu evaluieren, um die gewonnenen Erfahrungen solide bewerten zu können. Eine fundierte und kritische Begleitung dieser „Pilotprojekte“ ermöglicht Konsequenzen im Hinblick auf eine Multiplikation von neuen Handlungsansätzen sowohl in der Stadt Ibbenbüren als auch in weiteren (Nachbar)Kommunen.

### **Einrichtung von Ringbuslinien**

Während der testweisen Einführung sollten gerade die Fahrgastzahlen und die Auslastung der Fahrzeuge regelmäßig erhoben werden. Periodische Fahrgastbefragungen, die unter anderem erheben, ob Kfz-Fahrten vermieden wurden und wie das neue Angebot bewertet wird, sollten zusätzlich durchgeführt werden. Sollte ein dauerhafter Betrieb eingerichtet werden, sind ebenfalls regelmäßige Fahrgastzählungen und -befragungen durchzuführen, um das Angebot der Ringbuslinien an die Ansprüche und die Zahl der Fahrgäste anzupassen.

### **Aufwertung der Innenstadt**

In den Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt sind umfassende Änderungen der Verkehrsführung und des Parkraumangebots enthalten. Diese werden sich auch auf die Funktion und Wahrnehmung der

Innenstadt Ibbenbürens auswirken. Daher sollten bei der wissenschaftlichen Begleitung der Vorbereitung und Umsetzung quantitative (wie Besucherfrequenzen, Lärmbelastung), aber auch qualitative Auswirkungen (wie Zufriedenheit mit Erreichbarkeit oder Aufenthaltsqualität der Innenstadt) ermittelt werden. Um Vorher-Nachher-Vergleiche zu ermöglichen, sollte frühzeitig mit der Erhebung begonnen werden. Auch die parallel zur Umsetzung empfohlene breit angelegte Öffentlichkeitsbeteiligung sollte durch ein Monitoring begleitet werden.

Seitens der Stadt ist zu prüfen, ob einige Maßnahmen des Maßnahmenfeldes auch als Verkehrsversuch<sup>2</sup> umgesetzt werden können. Dazu kommen insbesondere die Einrichtung modaler Filter sowie der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich Große Straße / Heldermannstraße in Frage. Dies hätte den Vorteil, dass die Ergebnisse der Evaluation der Versuchsmaßnahmen direkt in eine mögliche Umsetzung einfließen können.

Insgesamt wird empfohlen, Forschungsprojekte bspw. mit Hochschulen aus der Umgebung einzugehen, um die wissenschaftliche Begleitung der weiteren Maßnahmenentwicklung und -umsetzung zu ermöglichen. Im Ergebnis können Erfolge der Maßnahme ebenso wie Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und benannt werden. Die Evaluation von Einzelprojekten ermöglicht so ein Lernen aus Erfahrungen.

<sup>2</sup> Die Durchführung von Verkehrsversuchen ist durch die Novelle der StVO 2020 deutlich erleichtert worden. Verkehrsversuche bieten die Möglichkeit, geplante

Maßnahmen versuchsweise bzw. temporär einzuführen, um deren Auswirkungen auf Verkehrsablauf und -geschehen zu testen.

## 6. Zusammenfassung & Ausblick

Mit dem Mobilitätskonzept 2035+ liegt der Stadt Ibbenbüren ein strategisches Grundkonzept für die kurz-, mittel- und langfristige sowie perspektivische Entwicklung des Verkehrs (und des öffentlichen Raums) vor. Dieses ist seit Mitte 2018 im stetigen Dialog mit der Bürgerschaft und der Stadtgesellschaft erarbeitet worden. Das Mobilitätskonzept gibt die verkehrsplanerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele und Leitlinien der kommenden 15 Jahre vor, koordiniert die zukünftigen Aufgaben und gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung und Dringlichkeit von Teil- und Einzelmaßnahmen.

Schwerpunkt dieses Mobilitätskonzepts ist die Förderung des Umweltverbunds, mit dem Ziel eine Mobilitätswende in Ibbenbüren einzuleiten. Diese beinhaltet eine deutliche Kursänderung bzw. ein Umsteuern in der Verkehrsplanung und dem Mobilitätsverhalten der Einzelnen. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sehen daher insbesondere einen deutlichen Ausbau der Radinfrastruktur, die Schaffung attraktiver Alternativen im ÖPNV und die Stärkung der Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsarten vor. Letzteres hat die Stadt Ibbenbüren während des Erarbeitungsprozesses mit der begonnenen Aufwertung der Bahnhaltepunkte Esch und Laggenbeck bereits eingeleitet. Weitere Maßnahmenfelder zielen auf eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Fußwegeinfrastruktur und damit auch des öffentlichen Raums in Ibbenbüren ab. Dies wird sich auch positiv auf das Image der Stadt auswirken und dazu beitragen ein attraktiver Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandort nicht nur zu bleiben, sondern diese Merkmale in Zukunft noch weiter auszubauen.

Da das Mobilitätsverhalten des Einzelnen immer auch stark von Routinen geprägt ist, liegt ein weiterer Schwerpunkt des Mobilitätskonzepts

auf den Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und der Öffentlichkeitsarbeit. Diese sollen die infrastrukturellen Veränderungen vorbereiten, begleiten und bewerben; denn letztlich hängt eine erfolgreiche Mobilitätswende nicht nur mit einer attraktiven Verkehrsinfrastruktur zusammen, sondern auch mit den Menschen, die diese nutzen und mitgestalten.

Das Mobilitätskonzept setzt mit einer Vielzahl an Maßnahmenfeldern deutliche Signale in Richtung einer Mobilitätswende in Ibbenbüren. Die volle Wirkung entfaltet das Mobilitätskonzept jedoch erst bei Umsetzung aller Maßnahmen bzw. bei Integration aller Handlungs-/Maßnahmenfelder. Hinzu kommt, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen und voneinander abhängig sind; die Umsetzung möglichst aller empfohlenen Maßnahmen und Ansätze ist daher umso wichtiger. Dabei ist es wichtig, dass das Maßnahmenkonzept nicht als starres Werk aufgefasst wird, sondern flexibel anzuwenden ist, um auf unvorhergesehene Umstände und Entwicklungen reagieren zu können. Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation sollten aufgegriffen und neue Projektansätze in die jeweiligen Handlungsfelder integriert und so adäquat angepasst werden. Bei aller Flexibilität des Konzepts, die Maßnahmenumsetzung muss sich immer an der Zielsetzung der „Mobilitätswende“ orientieren.

Mit der Fertigstellung des Mobilitätskonzepts 2035+ wird der Prozess erst beginnen. Nach der Beschlussfassung startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung. Die Arbeiten zum Mobilitätskonzept 2035+ werden demzufolge in der Erwartung abgeschlossen, dass nach der Beratung in den politischen Gremien die im Handlungs- bzw. Umsetzungskonzept enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen sukzessive umgesetzt, vorbereitet oder einer vertieften

Prüfung unterzogen werden. Hierfür sind jedoch auch die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen bereit zu stellen.

Für die Umsetzung einiger Maßnahmen wird politischer Mut und Durchhaltevermögen erforderlich sein. Doch letztlich zeigen auch Beispiele anderer Städte, dass sich mitunter laute Proteste nach der Umsetzung rasch in deutliche Unterstützung von weiteren Maßnahmen verwandeln können. Zuletzt sind die im Maßnahmenkonzept enthaltenen, oftmals innovativen Ansätze und Ideen nicht nur als reine Lösung von verkehrlichen Problemen zu verstehen; sie prägen vielmehr die Entwicklung der einzelnen Ortsteile Ibbenbürens bzw. der Gesamtstadt und die Mobilität ihrer Bürgerinnen und Bürger als Ganzes.

## 7. Quellen

3. Nahverkehrsplan für den Kreis Steinfurt 2018. Bearbeitung: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung. Kassel

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). 2017

BBE 2016: Aktualisierung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Ibbenbüren. Endbericht. Münster.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) 2002: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln

FGSV 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln

FGSV 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln

FGSV 2009: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln

Personenbeförderungsgesetz (PBefG). 2020

Stadt Ibbenbüren 2016: Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Ibbenbüren. Endbericht. Bearbeitung: infas enermetric Consulting GmbH. Greven

Stadt Ibbenbüren 2018: Stadt Ibbenbüren Lärmaktionsplan (Stufe 3) Fortschreibung der Stufe 2 (Hauptverkehrsstraßen). Bearbeitung: RP Schalltechnik. Osnabrück

Stadt Ibbenbüren 2020: Mobilitätserhebung 2019 der Stadt Ibbenbüren. Durchführung: Planersocietät

### 7.1 Weiterführende Literatur (Steckbriefe)

FGSV 2006: Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln

FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland 2015: Querbuch: Wie Fußgänger sicher über die Straße kommen. Berlin

Radverkehrskonzept Kreis Steinfurt 2020; Maßnahmenkataster Ibbenbüren; Musterlösungen zur Knotenpunktgestaltung. Bearbeitung: Planersocietät. Dortmund

Rahmenpapier „Bahnhof Ibbenbüren – Umbau zu einer Mobilstation“ 2019. Bearbeitung: Planersocietät. Dortmund

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah)

Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)

Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra)

Umweltbundesamt 2017: Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Roßlau

Umweltbundesamt 2020: Quartiersmobilität gestalten. Dessau-Roßlau

Website Elektromobilität NRW: [https://www.elektromobilitaet.nrw/fileadmin/Daten/Download\\_Dokumente/Foerderung/Handzettel\\_NRW-F%C3%B6rderprogramm\\_Kommunen.pdf](https://www.elektromobilitaet.nrw/fileadmin/Daten/Download_Dokumente/Foerderung/Handzettel_NRW-F%C3%B6rderprogramm_Kommunen.pdf)

Website Städtebauförderung des Bundes und der Länder  
[https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Home/home\\_node.html](https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Home/home_node.html)

Website Straßenland Köln: <https://www.strassenland.de/>

Website Zukunftsnetz Mobilität NRW:  
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/handlungsfeld/kommunales-mobilitaetsmanagement>

Zukunftsnetz Mobilität NRW 2019: Gestaltungsleitfaden Mobilstationen NRW, 2. Auflage. Köln

Zukunftsnetz Mobilität NRW 2018: Fußverkehrs-Checks, Leitfaden zur Durchführung. Köln

Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017: Handbuch Mobilstation NRW, 2. Auflage. Köln

## 8. Anhang

### Anhangsverzeichnis:

Anhang 1: Teilnehmerkreis des Lenkungskreises .....	118
Anhang 2: Ziele des Mobilitätskonzept.....	119
Anhang 3: Instandsetzungsliste Fußverkehr .....	121
Anhang 4: Instandsetzungsliste Radverkehr .....	123
Anhang 5: Integriertes Handlungskonzept .....	128
Anhang 6: Maßnahmenzusammenhänge und Schnittstellen.....	130

## Anhang 1: Teilnehmerkreis des Lenkungskreises

### Vertretungen politische Parteien

- Bündnis 90/Die Grünen
- Initiative für Ibbenbüren
- CDU
- FDP
- SPD

### Vertretungen von Institutionen und Verbände

- ADFC
- Beirat für Menschen mit Behinderung
- NABU Kreis Steinfurt
- Polizeiinspektion Ibbenbüren
- Regionalverkehr Münsterland
- Stadtmarketing IBB e.V.
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

### Vertretungen der Verwaltung

- Fachdienst Jugend und Familie
- Fachdienst Ordnungs- und Gewerbeabteilung
- Fachdienst Stadtentwicklung, Grünplanung, Kohlekonversion
- Fachdienst Stadtplanung
- Fachdienst Tiefbau

## Anhang 2: Ziele des Mobilitätskonzept

### Zieldimensionen und Zielindikatoren

Ziele	Vernetzung & Kommunikation vorantreiben	Mobilitätsverbund vorrangig ausbauen & fördern	Attraktive Aufenthalts- & Bewegungsräume schaffen	Erreichbarkeit sichern & optimieren	Barrieren abbauen & Teilhabe sichern	Verkehrssicherheit erhöhen	Verkehre umweltverträglich abwickeln
Zielindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bekanntheitsgrad und Bereitschaft zur Nutzung von Carsharing und Mobilitätsstationen bis 2035 auf 60% steigern (heute: 29% bzw. 33%).</li> <li>Ausstattung aller Bushaltestellen mit Radabstellanlagen bis 2030.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anteil des Umweltverbunds bis 2035 50% steigern (heute: 35%).</li> <li>90%-ige Erschließung der Siedlungsfläche durch den ÖPNV (heute: 70%).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 von 3 Wegen unter 5 km werden bis 2035 mit dem Umweltverbund zurückgelegt (heute 49%).</li> <li>Die Zufriedenheit mit dem Fuß- und Radverkehrsangebot bis 2035 steigt auf die Note 1,5 (heute: 2,1 bzw. 2,4).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verknüpfung aller Bahnhöfe mit mindestens 2 Buslinien bis 2025.</li> <li>Verknüpfung aller Stadtteile über hochwertige Radverbindungen bis 2030.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vollständige Barrierefreiheit der Haltestellen bis 2035.</li> <li>Vollständige Barrierefreiheit in den zentralen Versorgungsbereichen bis 2035.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontinuierliche Reduktion der toten und schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden gegen 0 bis 2035.</li> <li>Aufwertung von als unsicher eingestuften (Angst-)Räumen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Senkung der Zahl an von Lärm (65 bis 70 dB(A)) Betroffenen gegen 0 bis 2035 (2015: 600 Personen).</li> <li>Senkung der Kfz-Belastungen auf dem Tangentenviereck bis 2035 um 1/3 (DTVw heute: 10.000 bis 16.000).</li> </ul>
Wie kann Ibbenbüren die Ziele beispielsweise erreichen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Öffentlichkeitskampagne für die Nutzung des Umweltverbunds.</li> <li>Entwicklung eines Systems von Mobilstationen.</li> <li>Bildungseinrichtungen bei der Mobilitäts-erziehung beteiligen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deutlicher Ausbau und Optimierung der Radwegeinfrastruktur.</li> <li>Schaffung eines durchgängigen Fuß- und Radwegenetzes.</li> <li>Einrichtung und Optimierung B+R-Anlagen an Bushaltestellen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.</li> <li>Anpassung der Parkraumstrategie, mit dem Ziel der Optimierung der Stellplätze im öffentlichen Raum.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung eines möglichst flächendeckenden Busangebots.</li> <li>Aufwertung wichtiger Verbindungsachsen für den Fuß- und Radverkehr (innerhalb Ibbenbürens oder stadtgrenzen-überschreitend).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Barrierefreier Umbau Haltestellen.</li> <li>Barrierefreier Umbau von zentralen Fußwegeachsen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrssichere Umgestaltung der Straßenräume in besonders sensiblen Bereichen (Seniorenheime, Schulen, Kindergärten).</li> <li>Bauliche Umgestaltung und Aufwertung von Angsträumen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung eines digitalen Parkleitsystems.</li> <li>Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen zugunsten einer besseren Verträglichkeit und einer multifunktionaleren Nutzung.</li> </ul>

## Räumliches Leitbild



-  Leistungsstarke innerörtliche Achse des Mobilitätsverbunds
-  Leistungsstarke überörtliche Achse des Mobilitätsverbunds
-  Leistungsstarke Achse des Kfz-Verkehrs
-  Raum mit überwiegend umweltverträglichen Verkehrsarten und stadt-verträglicher MIV-Abwicklung
-  Modellquartier nachhaltige Mobilität

### Anhang 3: Instandsetzungsliste Fußverkehr

Aufbauend auf den Ergebnissen des Ideenmelders (freigeschaltet: Mai/Juni 2019) wurde die vorliegende Liste erarbeitet.

id	Beschreibung	Verortung
106	Hier ist eine mögliche Gefahrenstelle für Fußgänger. Wenn man von der Fußgängerbrücke kommend den Zufahrtsweg überqueren möchte (hin zu den Nordstadt Arkaden), kann man von links/Süden kommende Autos erst spät erkennen, weil die Sicht durch die Ecke eines Hauses behindert wird. Entsprechend dürften auch die Autofahrer in ihrer Sicht behindert werden und von der Brücke kommende Fußgänger erst spät sehen. Das könnte gerade für Kinder ein Risiko darstellen.	Nordstadtarkaden (Mitte)
124	Dieser Wegabschnitt ist unbeleuchtet und durch die Vegetation eher unübersichtlich. Besonders bei Veranstaltungen an der Beach wird dieser Weg jedoch stark frequentiert und sollte gut beleuchtet sein.	Aasee, An der Umfluth (Mitte)
140	Die Bushaltestelle ist nur spärlich, die Überquerungshilfe leider gar nicht beleuchtet. Gerade zur dunklen Jahreszeit stellt dies eine Gefahr für die vielen Schulkinder dar, die dort zum Bus müssen.	Haltestelle Lehrer Lämpel Weg (Laggenbeck)
179	Wenn man die Kreuzung Münsterstr./Werthmühle/Tecklenburger Damm zu Fuß in Nord-Süd Richtung überquert, muss man immer zwei Ampelphasen warten, weil an den Rechtsabbiegespuren extra Ampeln sind. Dort biegt aber kaum jemand ab. Deshalb werden diese Fußgängerampeln auch gerne ignoriert. Man könnte die Ampeln abbauen und Zebrastrifen auf die Rechtsabbiegespuren malen (wie an der Kreuzung Münster/Ledder Str) Das würde sicher auch Kosten sparen.	Kreuzung Münsterstr./Werthmühle/ Tecklenburger Damm (Mitte)
222	Der Fuß und Radweg ist in einem sehr schlechten Zustand. Fahrrad fahren nahe zu unmöglich. Potsdamer Str. bis zum Pü-damm.	Bereich Berliner Straße (Püsselbüren)

id	Beschreibung	Verortung
241	Kontrolle des KFZ-Verkehrs am Fußgängerüberweg; Fußgänger werden oft ignoriert, selbst bei Kindern wird durchgefahren.	FGÜ Zum Esch / Mauritiusstraße (Püsselbüren)
246	Durch parkende Autos im absoluten Halteverkehr, ist der Bürgersteig schlecht begehbar.	Burgweg (Laggenbeck)
268	Die Zufahrten zum tollen Aasee-Rad-und Fußweg sind eine Zumutung.	Zufahrten zum Aasee, insbes. Bereich am Parkplatz Ledder Straße / Reuterstraße (Mitte)
269	Die Fahrradstraße hat schon viele Schlaglöcher	Schierloher Mühlenweg (Schierloh)
282	Abgesenkte Bürgersteige für Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen. Der Spielplatz wurde von der Stadt wegen "Überalterung der Siedlung" aufgelöst. Leider haben die Bürgersteige an den Straßen-Kreuzungen keine Absenkungen. Das macht eine Überquerung für Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen sehr schwer. Eine Absenkung würde das erleichtern und das Parken an den Stellen automatisch verhindern.	Mauritiusstraße / Andreasstraße (Püsselbüren)
310	Dieser Parkplatz ist deutlich zu klein und sollte vergrößert werden. Desweiteren sollten mehr Kontrollen dort gemacht werden denn die Wanderwege werden oft von Mountainbiker missbraucht und es kommt dort sehr oft zu gefährlichen Situationen.	Parkplatz Dörenther Klippen (Mitte)
336	Hier stehen Poller gegen Kraftfahrer auf dem Fußweg, die Fußgänger behindern. Wenn Kraftfahrer durch bauliche Maßnahmen diszipliniert werden sollen, dann bitte auf der Fahrbahn.	Lerchenweg (Mitte)

## Anhang 4: Instandsetzungsliste Radverkehr

Aufbauend auf den Ergebnissen des Ideenmelders (freigeschaltet: Mai/Juni 2019) wurde die vorliegende Liste erarbeitet.

id	Beschreibung	Verortung
35	Bitte entfernen sie die Strichellinie in der Dooringzone "An der Reichsbahn" bevor dort ein tödlicher Unfall passiert und setzen dort einfach Sharrows (Fahrradsymbole), wie an der Wilhelmstrasse.	An der Reichsbahn am Zentralfriedhof (Mitte)
36	Die Parkplatzausfahrt hier hat das Schild "Verbot der Einfahrt", sollte durch "Radfahrer frei" ergänzt werden, damit diese hier einfahren dürfen.	Am Heidenturm Auffahrt Aldi (Mitte)
45	Laut Plan scheint hier ein Weg zu sein. In der Realität ist dort ein Trampelpfad der immer wieder aufs Neue dem Acker abgetreten wird. Dort sollte ein fester, sicherer Weg für Rad- und Fußverkehr erstellt werden.	Püsselbürener Damm/Andreasstraße (Püsselbüren)
43	Die Beschriftung des Radfahrstreifens ist unklar, die Radsymbole sind kaum noch zu lesen und das Blauschild "Radfahrer" fehlt (Stadtseite), deshalb stehen dort immer Falschparker. Bei Erneuerung der Straße bitte "Protected Bike Lane" beidseitig einrichten.	Werthmühlenstraße (Mitte)
52	Hier treffen mehrere Verkehrsmittel aufeinander und geraten zuweilen in Konflikte. Der Fahrradschutzstreifen sollte farblich markiert werden.	Dörnebrink (Mitte)
58	Der ausgeschilderte Radweg führt unbeleuchtet und etwas verwirrend durch das Schulareal. Hier wäre eine eindeutige und direktere Wegstreckenführung wünschenswert.	Brücke über Ledder Str. bei der Gesamtschule Ibbenbüren (Mitte)

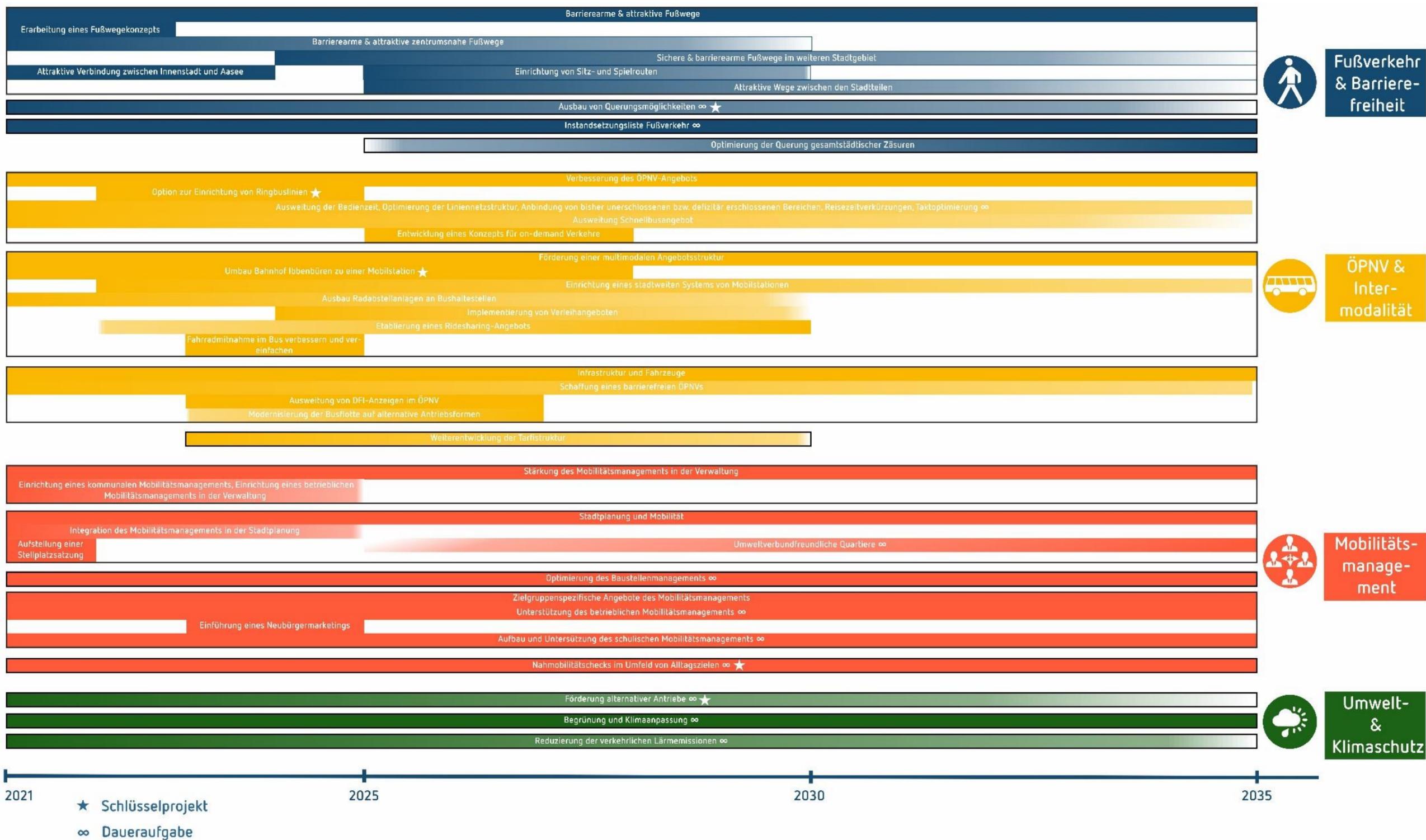
id	Beschreibung	Verortung
60	Der gesamte Bereich der Gutenbergstraße hat ausgebaute Radwege, die nicht beschildert sind. Der Fußweg ist ebensowenig freigegeben. Rechtlich betrachtet müsste ein Radfahrer auf der Straße fahren, was angesichts des LKW-Verkehrs eher gefährlich wäre. Eine eindeutige Ausschilderung wäre also wünschenswert.	Gutenbergstr. (Mitte)
71	Die Zuwegung zur Planestraße sollte für Radfahrende ausgebaut und freigestellt werden. So könnte man auf Nebenwegen in Richtung Groner Allee (Fahrradstraße) gelangen und die Wertmühle umfahren. Auch die Kreuzung am "Tennessee Mtn." lässt sich so vielleicht vermeiden.	Widukindstr./Planestr. (Mitte)
72	Dieser Weg ist zwar Privatweg, kann aber evtl. für Fußgänger und Radfahrer ausgebaut werden. Beleuchtung und Aa-Querung sind bereits vorhanden. Die Anbindung des Radweges zur Bogenstraße könnte eine willkommene Alternative für Radfahrer sein, die die Kreuzung Werthmühlen-/ Münsterstraße vermeiden möchten.	Privat weg südlich des Wertmühlenstadions (Mitte)
90	Hier "verspringt" der Radweg und birgt eine Unfallgefahr, wenn entgegenkommende Radfahrer den Radweg für sich beanspruchen. Diese Stelle muss übersichtlicher gestaltet werden.	Alstedder Str/Laggenbecker Str. (Laggenbeck)
101	An dieser Stelle macht das Rad/Fußweg eine Kurve, die ich immer schon recht problematisch fand, da es unübersichtlich ist. Vor kurzem kam mir dort eine Gruppe von Radler entgegen. Ich kenne die Stelle und war langsam und bremsbereit, aber die anderen haben sich sehr erschrocken. Ich weiß nicht, ob dort ein Spiegel machbar wäre, wo beide Seiten den Gegenverkehr früher sehen könnten.	Sankt-Josef-Str. (Schierloh)
129	Ich wünsche mir einen Ampelgriff.	Oststr./Bahnhofstr. (Mitte)

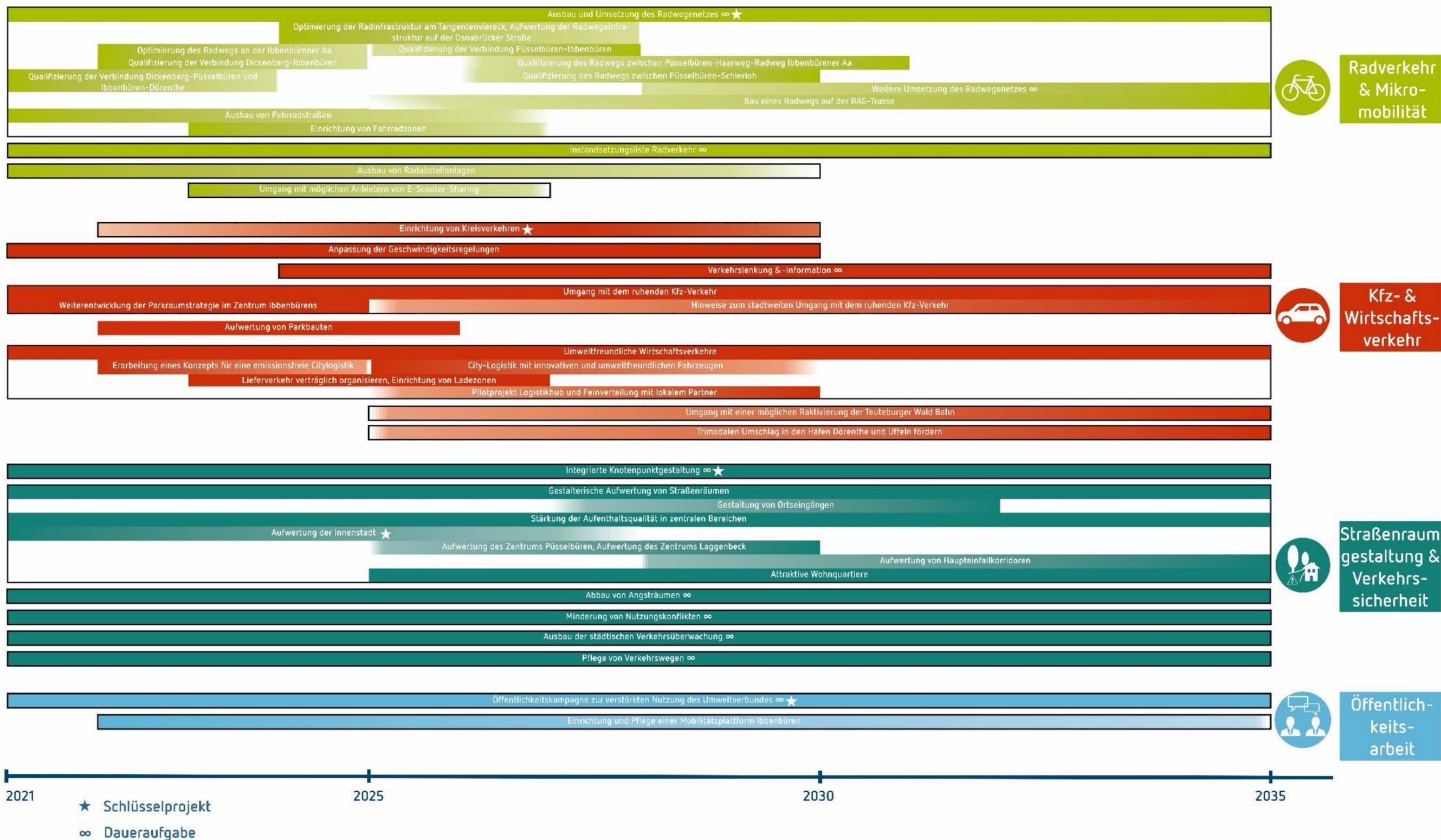
id	Beschreibung	Verortung
136	Leider endet die Karte hier, ein Stückchen weiter wo die Lengericher Straße auf die Brochterbecker Straße mündet gefährlicher Punkt für Radfahrer, ein Schild Radfahrer kreuzen die Fahrbahn ist zwar vorhanden nur der Autofahrer müsste auf Radfahrer aus vier verschiedenen Richtungen achten und das tut niemand. Auch können für den Autofahrer Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit von rechts und links kommen und hätten Vorfahrt. Hier sollte zum Schutz der Radfahrer eine Umlaufsperrung hin damit man gezwungen ist abzusteigen, sonst ein toller Radweg.	Lengericher Str./Brochterbecker Str.
112	Die Lehrerparkplätze sollten auf die gegenüberliegende Seite verlegt werden und die Fläche nur für Fahrräder freigegeben werden.	Wilhelmstr. am Johannes-Kepler-Gymnasium (Mitte)
144	Radweg zur Grundschule, jedoch ohne Beleuchtung. Der Radweg an der Bahn entlang wird von 2 Seiten (Bahnhof und neue Straßenlampen) beleuchtet. Es wäre besser gewesen, diese neuen Lampen an dem markierten Weg zu installieren.	Gleise Ibbenbüren-Esch an der Ludgeri-Grundschule (Püsselbüren)
37	An dieser Stelle gibt es einen Verbindungsweg zwischen den Märkten. Der Pfosten dort sollte entfernt werden, da er Radfahrer und Fußgänger unnötig behindert und KFZ dort eh nicht einfahren können.	Gerichtsweg zwischen Aldi und K+K (Mitte)
171	Stadtauswärts beginnt kurz vor der Ampelkreuzung der verpflichtende Radweg auf der Autospur. Der Radweg ist durch rote Bodenmarkierung zu erkennen. Der Radweg beginnt aber sehr eng und wird erst an der Ampel breitet. Hier ist es gefährlich vom Fußweg auf die Fahrbahn zu wechseln, besonders wenn dort LKWs stehen. Um nicht an den Übergängen der Bodenbeläge zu stürzen ist es für Radfahrer sicherer, die Übergänge eher quer statt parallel zu nehmen, das ist hier aber nicht möglich, da der Radweg zu eng ist.	Münsterstraße/Wertmühlenstraße (Mitte)

id	Beschreibung	Verortung
177	Der berganfahrende Radverkehr sollte durch eine breite farbliche Markierung geschützt werden, insbesondere im Kurvenbereich. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den MIV sollte selbstverständlich sein, auch um Konflikte mit dem Gegenverkehr beim Überholen zu vermeiden.	Bockradener Str./Waldfrieden (Mitte)
178	Die Gefährlichkeit der Münsterstraße ist bereits deutlich geschildert worden. Auffällig ist auch, dass PKW gerne den Fußweg benutzen, um von der Tankstelle zum Parkplatz des Baumarktes zu fahren. Es kann also an dieser Stelle auch vorkommen, dass dem Radfahrenden ein PKW entgegenkommt. Zudem eignet sich die Einfahrt zur Tankstelle hervorragend für höhere Geschwindigkeiten. Die Straße wird so schnell frei, die Radfahrenden und Fußgänger werden aber ob der höheren Geschwindigkeiten leichter übersehen und sogar abgedrängt.	Münsterstraße an der Star Tankstelle (Mitte)
185	Hier kommt es beim Übergang vom Radweg auf die Ibbenbürener Str. immer wieder zu gefährlichen Situationen. Die ursprünglichen Eingliederungstreifen sollten wiederhergestellt werden!	Ibbenbürener Str./Bockeler Str. (Laggenbeck)
201	Viele Radfahrer bzw. Schüler nutzen die Strecke- jedoch ist es aufgrund des fehlenden Radweges und der engen Straße sehr gefährlich.	Glücksburger Str. (Mitte)
271	Gegenüber Posts. 31 ist eine Aufpflasterung, direkt dahinter ein Parkplatz, sodass die Radfahrer stadtauswärts sehr oft links daran vorbeifahren. Das führt öfter zu gefährlichen Situationen. Erster Parkplatz sollte weggenommen werden. Danke, Wolfgang Donnermeyer	Poststr. (Mitte)

id	Beschreibung	Verortung
224	Als Fahrradfahrer von Laggenbeck kommend ist an der Kreuzung der Verkehr aus Richtung Lauweg (Unterquerung Schiene) nicht einsehbar. Dort wäre ein Spiegel sinnvoll und würde die Sicherheit deutlich erhöhen.	Uppenkamp/Lauweg (Laggenbeck)
223	Bis vor einigen Jahren war die Straße An der Bahn vorfahrtberechtigt gegenüber der Straße In der Garte. Irgendwann war das Vorfahrtachten-Schild verschwunden. Soll an dieser T-Kreuzung nun rechts vor links gelten? Dann müsste das entsprechende Schild zumindest an der West- und Südseite der Kreuzung aufgestellt werden, von Osten spielt es keine Rolle.	An der Bahn/In der Garte (Laggenbeck)
234	Die Hecke des evangelischen Friedhofs steht zu dicht an der Alstedder Straße. Von Norden auf dem Gründkenliet kommend kann man den von rechts kommendem Verkehr, der Vorfahrt hat, leider erst sehen, wenn man schon halb auf der Alstedder Straße steht.	Alstedder Str. am Friedhof (Laggenbeck)
245	Radfahrer werden sehr oft von den Autofahrern übersehen, bzw. zu spät gesehen.	Alpenstr./Laggenbecker Str.
261	Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigeben	Treppkesberg/Mittelstr. (Mitte)
262	Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigeben	Treppkesberg/Mittelstr. (Mitte)
318	Die Rembrandtstr. ist seit längerer Zeit keine Sackgasse mehr und ich wünsche mir, dass auch eine zusätzliche Straßenbeleuchtung angebracht wird. Es ist extrem dunkel in der Straße.	Rembrandtstr. (Mitte)

### Anhang 5: Integriertes Handlungskonzept





Anhang 6: Maßnahmezusammenhänge und Schnittstellen

