



Abschlussbericht

Mobilitätskonzept für die Gemeinde Havixbeck



Gemeinde Havixbeck
Willi-Richter-Platz 1
48329 Havixbeck

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietät.de

Maren Hinz, B. Sc.

Lisa Klopff, M. Sc.

Dipl.-Ing. Alexander Reichert

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Unter Mitarbeit von

Jan-Lukas Hülsbusch, B. Sc.

Julia Lonsing

Fotos (wenn nicht anders angegeben) Planersocietät

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	8
1 Einführung und Planungsanlass	9
2 Rahmenbedingungen	11
2.1 Lage, Struktur und verkehrliche Anbindung	11
2.2 Kenngrößen der Verkehrsnachfrage	14
2.2.1 Mobilitätsverhalten	14
2.2.2 Pendlerverflechtungen	16
2.2.3 Reisezeitvergleich	18
2.3 Bestehende Konzepte und Planwerke	19
3 Analyse der Verkehrsträger	21
3.1 Kfz-Verkehr	21
3.1.1 Verkehrszählung	21
3.1.2 Straßennetz im Ortskern und Höchstgeschwindigkeiten	28
3.1.3 Kfz-Verkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale	30
3.2 Öffentlicher Personennahverkehr und vernetzte Mobilität	31
3.2.1 ÖPNV-Angebot	31
3.2.2 Haltestellen	34
3.2.3 Intermodale Schnittstellen	36
3.2.4 ÖPNV und vernetzte Mobilität: Stärken, Schwächen und Potenziale	38
3.3 Radverkehr	40
3.3.1 Fahrrad fahren in Havixbeck	40
3.3.2 Exkurs: ADFC-Fahrradklimatest 2020	45
3.3.3 Radverkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale	47
3.4 Fußverkehr, Aufenthaltsqualitäten und Barrierefreiheit	48
3.4.1 Zufußgehen in Havixbeck	48
3.4.2 Öffentlicher Raum	50
3.4.3 Barrierefreiheit	52
3.4.4 Fußverkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale	54
4 Fazit der Bestandsanalyse	55
5 Maßnahmenkonzept	56
5.1 Kfz-Verkehr und Straßennetz	59
A1 Optimierung der Verkehrsgeschwindigkeiten	63
A2 Verkehrsentlastung Blickallee	65
A3 Neuordnung des ruhenden Verkehrs	67
5.2 ÖPNV und Vernetzte Mobilität	69

B1	Verbesserung der Busanbindung	70
B2	Barrierefreie Gestaltung der Haltestellen	71
B3	Aufbau von intermodalen Schnittstellen: Mobilstationen	73
B4	Aufbau und Unterstützung von Sharing-Angeboten	74
B5	Anbindung neuer Baugebiete	79
5.3	Radverkehr	80
C1	Definition und Aufwertung eines Radwegenetzes	81
C2	Attraktive Veloroute nach Münster	83
C3	Fahrradfreundliche und sichere Umgestaltung von Knotenpunkten	84
C4	Quantitativer und qualitativer Ausbau von Radabstellanlagen	86
C5	Beleuchtungskonzept für (Fuß- und) Radverkehrswege	88
5.4	Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	89
D1	Stärkung wichtiger Fußwegeachsen - Definition eines Hauptgehwegenetzes	91
D2	Sicherstellung von Mindestbreiten	93
D3	Aufenthalts- und Verweilräume - Attraktivität und Aufenthaltsqualität zentraler Plätze	95
D4	Ausbau der Barrierefreiheit	97
5.5	Kommunikation und Mobilitätsmanagement	98
E1	Öffentlichkeitswirksame Aktionen	99
E2	Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW	100
E3	Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW	101
6	Fazit und Ausblick	102
7	Literaturverzeichnis	104
8	Anhang	105

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prozessablauf und Meilensteine	10
Abbildung 2: Mobilitätscheck im Mai 2022	10
Abbildung 3: Bürgerforum im August 2022	10
Abbildung 4: Überregionale Anbindung der Gemeinde Havixbeck	11
Abbildung 5: Einwohnerverteilung in Havixbeck	12
Abbildung 6: Quell- und Zielorte in Havixbeck	13
Abbildung 7: Wegezweck	15
Abbildung 8: Havixbeck Modal Split 2016	15
Abbildung 9: Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds in Havixbeck	16
Abbildung 10: Pendlerverflechtungen der Gemeinde Havixbeck (Stand 2020)	17
Abbildung 11: Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz	17
Abbildung 12: Reisezeitvergleich in die Nachbarkommunen	18
Abbildung 13: Bestehende Konzepte und Planwerke in der Region	19
Abbildung 14: Ergebnisse der Verkehrszählung - durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw)	24
Abbildung 15: Ergebnisse der Verkehrszählung - Spitze Vormittag	25
Abbildung 16: Ergebnisse der Verkehrszählung - Spitze Nachmittag	26
Abbildung 17: L550 (KP 5)	27
Abbildung 18: Blickallee	27
Abbildung 19: Straßennetz und Höchstgeschwindigkeiten	29
Abbildung 20: Etappen auf einem Weg mit dem ÖPNV	31
Abbildung 21: ÖPNV-Angebot und Abdeckung	32
Abbildung 22: Regelmäßige Ankünfte und Abfahrten Havixbeck Bahnhof (werktags, tagsüber)	33
Abbildung 23: Haltestelle Natrup	34
Abbildung 24: Haltestelle Egbert	34
Abbildung 25: Gehzeiten zur nächsten Haltestelle	35
Abbildung 26: B+R am Bahnhof Havixbeck	36
Abbildung 27: Verknüpfung von Bus und SPNV	36
Abbildung 28: Beispiel einer intermodalen Wegekette	37
Abbildung 29: Schematische Darstellung einer Mobilstation	38
Abbildung 30: (Konzipierte) Radverkehrsinfrastruktur in Havixbeck	41
Abbildung 31: Auswahlbereiche für die Radverkehrsinfrastruktur innerorts	43
Abbildung 32: Münsterstraße	44
Abbildung 33: L550	44
Abbildung 34: Josef-Heydt-Straße	44
Abbildung 35: Schulstraße	44
Abbildung 36: Josef-Heydt-Straße (Haltestelle Havixbeck, Egbert)	45
Abbildung 37: Lasbeck (Parkplatz Bahnhof Havixbeck)	45
Abbildung 38: Ergebnisse (Havixbeck) ADFC-Fahrradclimatest 2020	46
Abbildung 39: Gasse ab Altenberger Straße	49
Abbildung 40: Website Baumberge Touristik	49
Abbildung 41: Querungsanlagen und Wegeverbindungen in Havixbeck	50
Abbildung 42: Schulten Kamp/An der Feuerwache	50
Abbildung 43: Hauptstraße	50
Abbildung 44: Fußgängerzone (Hauptstraße)	51
Abbildung 45: Am Stiftsgraben (Hohenholte)	51
Abbildung 46: Hauptstraße (Infotafel)	52
Abbildung 47: Hauptstraße (Wegweisung)	52
Abbildung 48: Südostring/Schützenstraße	53
Abbildung 49: Gasse ab Blickallee	53
Abbildung 50: Skizze eines möglichen Verlaufs einer Osttangente in Havixbeck	60
Abbildung 51: Schematische Darstellung des Bremsweges nach Geschwindigkeiten	63
Abbildung 52: Erläuterungen zu Varianten zur Beruhigung der Blickallee	66
Abbildung 53: Beispiel einer barrierefreien Haltestelle	73
Abbildung 54: Vorschlag für ein Radhaupttroutennetz	82
Abbildung 55: Handlungsräume und Zielgruppen kommunaler Fußverkehrsförderung	90
Abbildung 56: Vorschlag zur Definition eines Hauptgehwegenetzes	92
Abbildung 57: Grundmaße der Fußwegeinfrastruktur gemäß FGSV	94
Abbildung 58: Mögliche Maßnahmen zur Aufwertung von Plätzen, Parks und Grünanlagen	96
Abbildung 59: Beispielhafte Darstellung zur Radverkehrsführung in Maßnahme C3 (Sonderfall Münsterstraße) ..	106

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ergebnisse der Verkehrszählung	22
Tabelle 2: Straßentypen und ihre Funktionen (angelehnt an die verkehrliche Funktion nach RIN)	28
Tabelle 3: Bedienzeiten des SPNV	32
Tabelle 4: Regelmäßiges Busangebot in der Gemeinde Havixbeck.....	33
Tabelle 5: Maßnahmenübersicht.....	58
Tabelle 6: Empfohlene Querschnitte nach Nutzungsansprüchen (nach RAS 2006).....	61
Tabelle 7: Ansprüche an Abstellanlagen in Abhängigkeit von der Parkdauer und dem Ziel	87
Tabelle 8: Planungsparameter im Fußverkehr	89
Tabelle 9: Übersicht der Schulbuslinien.....	105
Tabelle 10: Einordnung der Verkehrsbelastung in den Kontext der RAS 2006.....	107

Abkürzungsverzeichnis

ADFC.....	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
B+R.....	Bike and Ride
BGG.....	Behindertengleichstellungsgesetz
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
DFI	Dynamisches Fahrgastinformationssystem
DTVw.....	Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
ERA.....	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV.....	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HVZ.....	Hauptverkehrszeit
KP	Knotenpunkt
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP.....	Nahverkehrsplan
NVZ.....	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R.....	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw.....	Personenkraftwagen
RASt.....	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RiLSA.....	Richtlinie für Lichtsignalanlagen
RIN.....	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RVM.....	Regionalverkehr Münsterland GmbH
SPNV.....	Schienenpersonennahverkehr
SV.....	Schwerverkehr

Vorwort

Liebe Bürgerinnen und Bürger von Havixbeck & Hohenholte,

die Mobilität in unserer modernen Gesellschaft stellt eine zentrale Säule für die Lebensqualität und die Entwicklung unserer Gemeinde dar. Um diesen Aspekt zu stärken und zukunftsorientiert zu gestalten, haben wir uns intensiv mit den Herausforderungen und Chancen einer nachhaltigen, effizienten und umweltfreundlichen Mobilität auseinandergesetzt.

Unser Mobilitätskonzept fußt auf den Grundpfeilern der Bürgerbeteiligung, der ökologischen Verantwortung sowie der sozialen Integration. Wir haben uns eng mit Expertinnen und Experten und mit Bürgerinnen und Bürgern ausgetauscht, um eine Vision zu entwickeln, die die Bedürfnisse unserer Gemeinde optimal berücksichtigt. Die vielfältigen Anregungen und Ideen, die während dieses partizipativen Prozesses eingebracht wurden, haben das Konzept maßgeblich geprägt.

Das Konzept umfasst viele Handlungsfelder, wie die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel, den Fußverkehr, den öffentlichen Nahverkehr und den motorisierten Individualverkehr. Wir streben danach, eine umweltfreundliche Infrastruktur zu schaffen, die nicht nur die individuelle Mobilität erleichtert, sondern auch zur Reduzierung von Emissionen beiträgt und somit den ökologischen Fußabdruck unserer Gemeinde verringert.

Unsere Vision ist es, Havixbeck noch mehr zu einem Ort zu machen, in dem sich Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen sicher und komfortabel bewegen können – sei es auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Gleichzeitig wollen wir die soziale Teilhabe fördern, indem wir Mobilität für alle Altersgruppen und Bevölkerungsschichten gewährleisten. Hierfür müssen wir mehr Angebote schaffen.

Dieses Mobilitätskonzept ist jedoch nur der Anfang. Die Umsetzung erfordert die gemeinsamen Anstrengungen der gesamten Gemeinde. Wir sind überzeugt, dass wir mit vereinten Kräften einen bedeutenden Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität und zur Zukunftsfähigkeit unserer Gemeinde leisten können.

Unser Dank gilt allen, die an der Erarbeitung dieses Konzepts beteiligt waren, sowie allen Bürgerinnen und Bürgern von Havixbeck, die sich für eine moderne, nachhaltige und lebenswerte Mobilität einsetzen.

Gemeinsam werden wir die Weichen für eine erfolgreiche und zukunftsorientierte Mobilität in Havixbeck stellen.

Ihr

Jörn Möltgen

Bürgermeister



1 Einführung und Planungsanlass

Die Gemeinde Havixbeck steht in der Mobilität vor verschiedenen Herausforderungen: In direkter Nachbarschaft zur Großstadt Münster steht die ländlich geprägte Gemeinde vor der Aufgabe, die Pendlerströme möglichst effizient und klimafreundlich abzuwickeln und zugleich steigende Mobilitätsansprüche zu berücksichtigen. Darüber hinaus werden städtebauliche Entwicklungen wie die Entwicklung des Baugebiets Masbeck das Verkehrsaufkommen auch innerhalb der Gemeinde weiter wachsen lassen. Die Entwicklung eines Gewerbegebiets von ca. 10 ha Größe wird neue Arbeitsplätze schaffen und erfordert eine zuverlässige Anbindung der Gemeinde auch ohne privaten Pkw. Gleichzeitig ist in den vergangenen Jahren der Pkw-Besatz der Gemeinde überdurchschnittlich gestiegen, viele Haushalte verfügen über zwei oder drei Pkw.

Um sich zukunftsorientiert aufzustellen und sich auf die sich wandelnden Gegebenheiten einzustellen, hat die Gemeinde Havixbeck daher beschlossen, ein Mobilitätskonzept für die nächsten 10 bis 15 Jahre aufzustellen. Das Mobilitätskonzept soll die Grundlage für alle Mobilitätsentscheidungen der Gemeinde bilden. Es handelt sich hierbei um ein strategisch-konzeptionelles Planwerk, das alle Verkehrsmittel sowohl einzeln als auch übergreifend betrachtet, bewertet und zentrale Handlungserfordernisse und Maßnahmen aufzeigt.

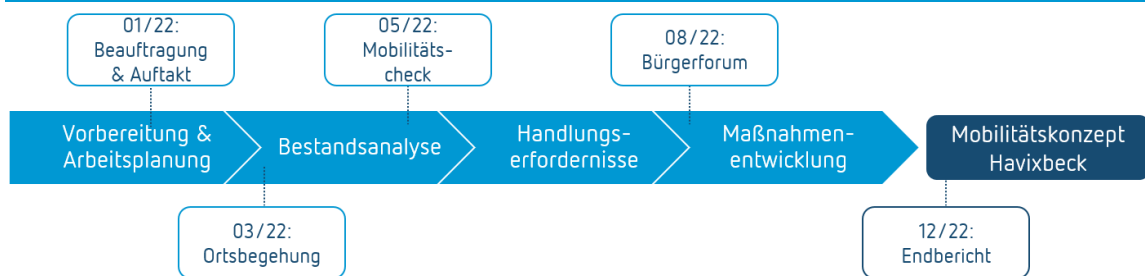
Das Mobilitätskonzept orientiert sich immer an den rahmengebenden Bedingungen und Herausforderungen. Diese betreffen insbesondere die verkehrlichen Folgen des demografischen Wandels, steigende Anforderungen im Klimaschutz sowie die Finanzierbarkeit, Kosteneffizienz und Umsetzbarkeit von Maßnahmen.

Viele kurze Wege werden in Havixbeck noch immer mit dem privaten Pkw zurückgelegt. Dabei können insbesondere innerörtliche, kurze Wege z. B. zum Einkaufen unter 5 km klimafreundlich und ohne größeren Zeitaufwand mit dem Rad oder zu Fuß bewältigt werden. Das Mobilitätskonzept stellt daher den Umweltverbund in den Fokus: in Havixbeck sollen alternative Mobilitätsangebote zum privaten Pkw entstehen, um den Pkw-Besatz in der Gemeinde zu reduzieren, gleichzeitig soll die Erreichbarkeit weiter sichergestellt werden. Der öffentliche Raum soll so an Aufenthaltsqualität gewinnen und die Verkehrssicherheit auf den Straßen erhöht werden. Zentrales Ziel ist eine klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Havixbeck durch eine Gestaltung der Mobilitätswende für alle.

Prozessablauf und Planungsdialog

Hinter dem Mobilitätskonzept steht ein rund einjähriger Prozess, in dem gemeinsam mit der Verwaltung und den Bürgerinnen und Bürgern Herausforderungen, Stärken, Schwächen und Maßnahmen diskutiert und gutachterlich eingeordnet werden. Im Prozess steht besonders die Bürgerbeteiligung im Fokus, da der Erfolg von Maßnahmen im Mobilitäts- und Verkehrssektor maßgeblich vom Mitwirken der Bürgerinnen und Bürger abhängt.

Abbildung 1: Prozessablauf und Meilensteine



Grundlage der Maßnahmenentwicklung ist eine Bestandsanalyse, welche die verkehrlichen Stärken, Schwächen und Potenziale der Gemeinde Havixbeck analysiert. Die Bestandsanalyse erfolgte anhand einer Recherche der vorhandenen Planwerke und Konzepte sowie der verfügbaren Daten für die Gemeinde. Untermauernd wurden Ortsbegehungen und ein Mobilitätscheck mit Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt, um ein ganzheitliches Bild zur Gemeinde zu erhalten. Daraus ableitend wurden vielfältige Handlungserfordernisse für Havixbeck identifiziert. Um Anregungen aus der Bevölkerung zu konkreten Maßnahmen aufzunehmen, fand im August 2022 ein öffentliches Bürgerforum in der Gemeinde statt. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden im nächsten Schritt im engen Austausch zwischen Verwaltung und Gutachtern zu einzelnen Maßnahmensteckbriefen mit konkreten Bausteinen und einem finalen Mobilitätskonzept entwickelt.

Abbildung 2: Mobilitätscheck im Mai 2022



Abbildung 3: Bürgerforum im August 2022



2 Rahmenbedingungen

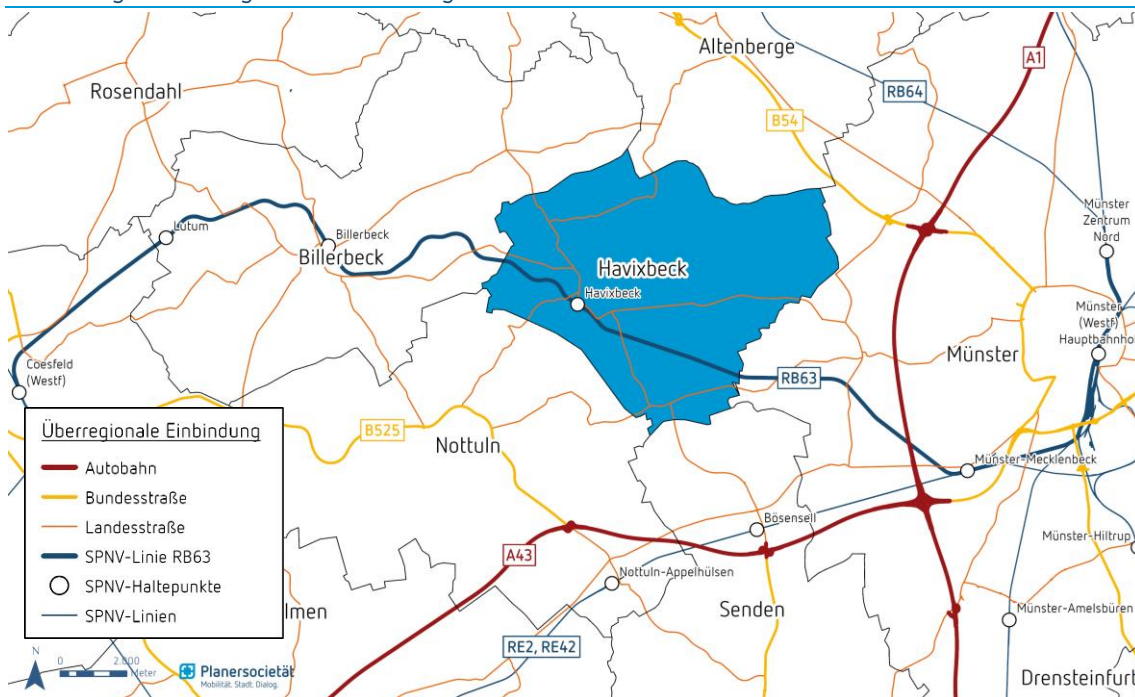
Im verkehrlichen Kontext dient Mobilität der Beweglichkeit des Menschen außer Haus zum Zwecke der Überwindung räumlicher Distanzen. Die Siedlungsstruktur, die Anbindung der Gemeinde oder die Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung sind nur einige der Aspekte, die am Ende die persönliche Entscheidung der Wahl eines Verkehrsmittels zur Überwindung der Wege beeinflussen. Im Folgenden werden die Rahmenbedingungen der Gemeinde Havixbeck zusammenfassend dargestellt.

2.1 Lage, Struktur und verkehrliche Anbindung

Die Gemeinde Havixbeck liegt ca. 14 km westlich von Münster im Kreis Coesfeld und hat eine Fläche von etwa 53 km². Neben dem Hauptort Havixbeck umfasst das Gemeindegebiet mehrere Bauernschaften sowie das Stiftsdorf Hohenholte. Die Gemeinde grenzt an Altenberge (Kreis Steinfurt) im Norden, die kreisfreie Stadt Münster im Osten sowie Senden, Nottuln und Billerbeck (Kreis Coesfeld) im Süden bzw. Westen. Havixbeck wird im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen als Gemeinde mit überwiegend ländlicher Raumstruktur eingestuft und übernimmt die Funktion eines Grundzentrums.

Die Anbindung für den Autoverkehr erfolgt über zwei Landstraßen und eine Kreisstraße, die nächste Autobahnanschlussstelle ist Münster-Nord in etwa zwölf Kilometer Entfernung. Für den ÖPNV besteht Anschluss über einen Regionalbus (R64) und die Regionalbahn (RB63) an das Oberzentrum Münster sowie die umliegenden Gemeinden (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Überregionale Anbindung der Gemeinde Havixbeck

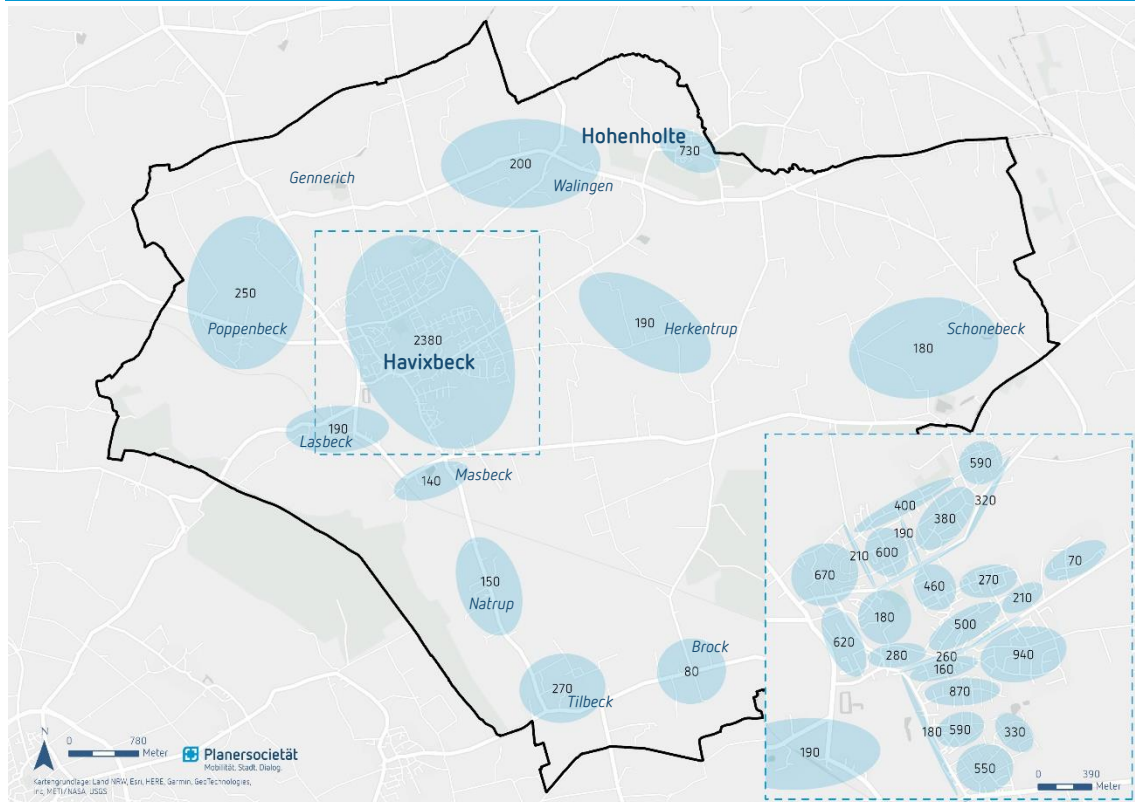


Quelle: eigene Darstellung

Soziodemographische Entwicklung

Die rund 12.000 Einwohner:innen verteilen sich mit einer Bevölkerungsdichte von etwa 229 je km² auf die verschiedenen Ortsteile und Bauerschaften (vgl. Abbildung 5), wobei der größte Teil im Hauptort selbst lebt. Dort liegen die Siedlungsschwerpunkte in den Straßen Am Schlautbach, Am Stopfer, Im Flothfeld und Am Habichtsbach.

Abbildung 5: Einwohnerverteilung in Havixbeck



Quelle: eigene Darstellung (Daten: Gemeinde Havixbeck; Stichtag 27.01.22)

Aus der Modellrechnung zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung von IT.NRW (2022) geht hervor, dass sich die Einwohnerzahl der Gemeinde Havixbeck in den kommenden zwei Jahrzehnten nicht wesentlich verändern wird. Deutlich verschieben wird sich allerdings die Altersstruktur: Für die Altersgruppe der unter 19-Jährigen wird von 2018 bis 2040 ein Rückgang von 2.244 auf 1.772 Einwohner (-21 %) prognostiziert. Die Gruppe der 19- bis 65-Jährigen schrumpft von 6.901 auf 5.347 (-22,5 %). Deutlich größer wird hingegen der Anteil der Menschen, die 65 Jahre und älter sind. Um 77,2 % wächst diese Gruppe kontinuierlich von 2.587 Einwohnern im Jahr 2018 auf 4.587 im Jahr 2040 an. Mit der Veränderung der Altersstruktur einher gehen auch veränderter Bedürfnisse und Anforderungen an die Mobilität. Themen wie Barrierefreiheit und einfache Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehrsangebot werden in Zukunft einen höheren Stellenwert einnehmen.

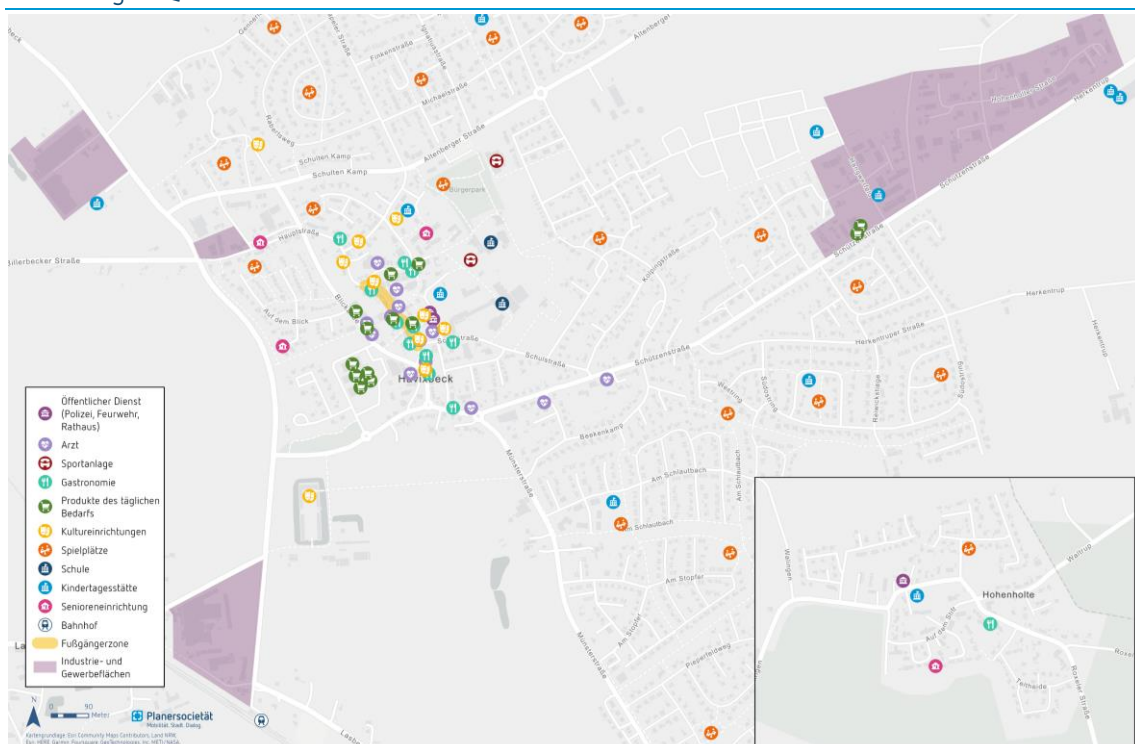
Quell- und Zielorte

Mobilität ist kein Selbstzweck und geschieht in der Regel nicht ohne Grund. Aus unterschiedlichen Nutzungstypen leiten sich spezifische Anforderungen an die Gestaltung der unmittelbaren Umgebung und damit einhergehend der Mobilitätsangebote ab. Schwerpunkte bilden dabei sensible Einrichtungen und zentrale Ziele des Alltagsverkehrs. Wege zum Arbeitsplatz und zum Einkaufen

sind die häufigsten Ziele des Alltagsverkehrs. Hinzu kommen die Wege des Freizeitverkehrs zu Sport- und Kultureinrichtungen sowie zu gastronomischen Angeboten. Dabei sind die Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen zu unterscheiden. Nahversorgungseinrichtungen werden von unterschiedlichsten Bevölkerungsgruppen (Kinder bis Senior:innen) genutzt und haben damit erhöhte Ansprüche an die Verkehrssicherheit. Als Orte der Begegnung erfordern sie zusätzlich eine erhöhte Aufenthaltsqualität. Arbeitsplatzschwerpunkte und Gewerbegebiete weisen je nach Wohnort verschiedene Anfahrtswege auf, während der Fokus der Verkehrsmittelwahl auf einer schnellen Erreichbarkeit des Ziels liegt. Sensible Einrichtungen sind solche, deren Nutzende besonders schutzbedürftig sind (wie bspw. Kindergartenkinder) und somit einer besonderen Berücksichtigung bei Mobilitätsangeboten bedürfen. Kindergärten und Grundschulen erfordern sichere und kindgerechte Wege sowie eine verträgliche Abwicklung von Hol- und Bringverkehren. An weiterführenden Schulen bestehen sehr unterschiedliche Mobilitätstypen (von durch Eltern begleiteten Wegen bis zur Anfahrt mit dem eigenen Pkw). Diese Mischung erfordert eine verstärkte Rücksichtnahme und Verkehrsberuhigung. Seniorenheime haben einen erhöhten Bedarf an barrierefrei gestalteten Räumen, die – je nach körperlichem Befinden – die Grundvoraussetzung für eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und eine eigenständige Mobilität darstellen.

Die Zielorte in Havixbeck konzentrieren sich in besonderer Weise auf den Ortskern. Hier wirken große Nahversorgungsanbieter und weitere Angebote des täglichen Bedarfs wie ein Magnet auch auf andere Anbieter im näheren Umfeld. Im direkten Umfeld der Wohngebiete finden sich ausschließlich Kindertagesstätten sowie Spielplätze. Im Ortsteil Hohenholte sind lediglich einzelne kleinere Angebote vorzufinden. Zentrales Element des Ortskerns in Havixbeck ist die Fußgängerzone entlang der Hauptstraße. Im zentralen Versorgungsbereich ist ein Großteil der Verkaufsflächen in Havixbeck angesiedelt.

Abbildung 6: Quell- und Zielorte in Havixbeck



Quelle: eigene Darstellung

2.2 Kenngrößen der Verkehrsnachfrage

Im Folgenden werden die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Gemeinde Havixbeck dargestellt, betrachtet und analysiert. Die Analyse umfasst die Betrachtung verkehrsrelevanter Kenngrößen wie Mobilitätsdaten aus Mobilitätshebungen, das Ein- und Auspendleraufkommen und die stichprobenartige Betrachtung der Reisezeiten.

2.2.1 Mobilitätsverhalten

Im Jahr 2016 führte der Kreis Coesfeld, dem Havixbeck angehört, eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Kreis durch (vgl. Kreis Coesfeld 2017). Mit rund 1.150 teilnehmenden Haushalten bzw. 2.600 teilnehmenden Personen (ab sechs Jahren) beteiligten sich rund 1,2 % der Einwohner:innen des Kreises; somit konnten auch gemeindespezifische Erkenntnisse für Havixbeck gewonnen werden.

Mobil und multimodal

Die Havixbecker:innen sind viel unterwegs! Die durchschnittliche Wegeanzahl pro Person liegt mit 2,9 Wegen pro Person und Tag leicht höher als im kreisweiten Durchschnitt (2,8). Die Wegelänge hingegen liegt mit durchschnittlich 10,8 km pro Weg unter dem Kreisdurchschnitt (12,7 km). Mehr als die Hälfte der zurückgelegten Wege ist nicht länger als 8 km. Dennoch: die Havixbecker:innen sind mit einer Unterwegszeit von 98 Minuten pro Tag (mobile Personen) deutlich länger unterwegs als der Kreisdurchschnitt (71 Minuten). In Havixbeck sind nur 4 % der Einwohner:innen wenig mobil. 33 % sind monomodal unterwegs, d. h. sie nutzen hauptsächlich ein Verkehrsmittel für ihre Wege. 63 % sind sogenannte multimodale Nutzer:innen. Sie nutzen auf ihren Wegen häufig mehrere Verkehrsmittel. 13 % der Havixbecker:innen besitzen sowohl einen Führerschein als auch eine Zeitkarte für den ÖPNV. 67 % besitzen nur einen Führerschein und 8 % nur eine ÖPNV-Zeitkarte. 12 % verfügen über keins von beidem. 86 % der Havixbecker Haushalte sind im Besitz von mindestens einem (fahrbereiten) Fahrrad, 24 % besitzen ein oder mehr Elektrofahräder. Gleichzeitig weist Havixbeck eine Fahrraddichte von 1.080 Fahrrädern auf 1.000 Einwohner:innen auf.

Die meisten Wege in Havixbeck werden zu Freizeit Zwecken zurückgelegt (29 %), gefolgt von den Wegen zum Arbeitsplatz (24 %) (vgl. Abbildung 7). 18 % der Wege werden zum Einkauf zurückgelegt.

Abbildung 7: Wegezweck



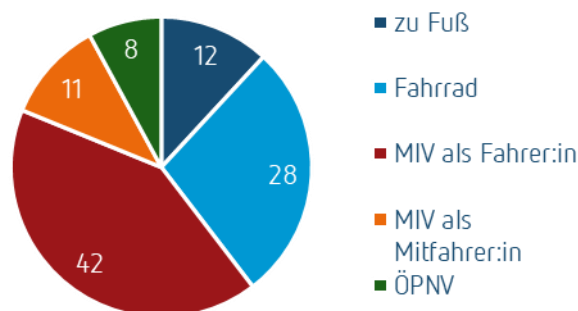
Quelle: Kreis Coesfeld (2017); Angaben in %; alle Wege von Personen ab 6 Jahren

Das Auto als Hauptverkehrsmittel

Rund 53 % aller Wege der Havixbecker:innen werden mit dem Auto als Fahrer:in oder Beifahrer:in zurückgelegt. Nur 7 % der Haushalte verfügen über kein eigenes Fahrzeug. Mit 646 Autos auf 1.000 Einwohner:innen weist die Gemeinde eine deutlich überdurchschnittliche Pkw-Dichte auf (zum Vergleich: der Durchschnittswert in NRW liegt 2016 bei 545). Nahezu die Hälfte der Havixbecker:innen (47 %) nutzt ihren Pkw täglich, 79 % mindestens wöchentlich. Rund zwei Drittel aller Wege werden alleine zurückgelegt. Durchschnittlich werden die Wege mit 1,5 Personen pro Weg zurückgelegt.

Der Modal Split in Havixbeck (Abbildung 8) zeigt aber auch, dass 40 % der Wege in aktiver Mobilität, d. h. zu Fuß oder mit dem Rad, bewältigt werden. Der ÖPNV dagegen wird nur für 8 % der Wege genutzt. Diese Werte sind im Vergleich zum Kreis Coesfeld (alle Gemeinden) überdurchschnittlich (aktive Mobilität: 36 %; ÖPNV: 6 %).

Abbildung 8: Havixbeck Modal Split 2016

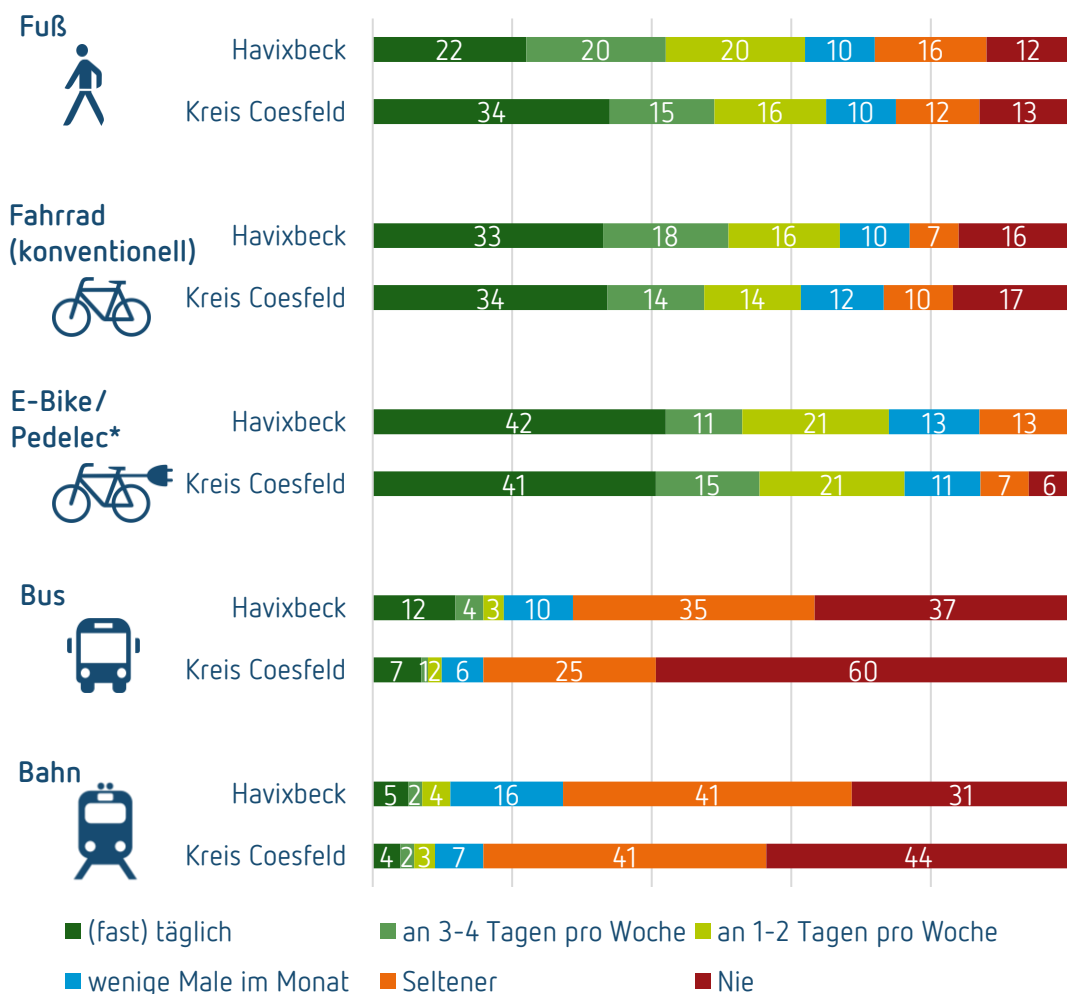


Quelle: Kreis Coesfeld (2017); Angaben in %; alle Wege von Personen ab 6 Jahren

Nutzung des Umweltverbunds

Insbesondere dem Umweltverbund kommt beim kommunalen Klimaschutz eine besondere Bedeutung zu. Der Umweltverbund umfasst alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Hierzu gehören das Zufußgehen, (Elektro-)Fahrräder, öffentliche Verkehrsmittel und Carsharing oder Mitfahrzentralen. Abbildung 9 zeigt die Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds in Havixbeck und dem Kreis Coesfeld im Jahr 2016. Dabei wird deutlich, dass insbesondere der ÖPNV (Bus und Bahn) nur sehr selten genutzt wird.

Abbildung 9: Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds in Havixbeck

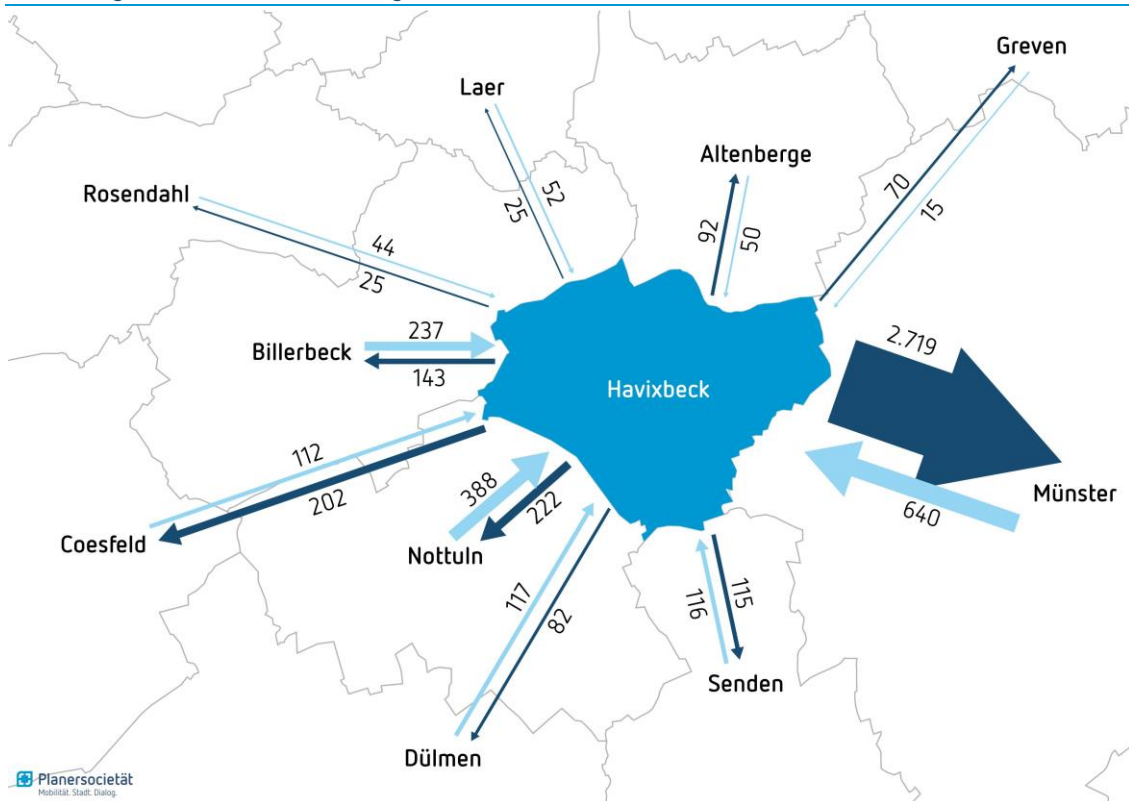


*nur Personen im Besitz eines Elektrofahrrads
 Quelle: Kreis Coesfeld (2017); Angaben in %

2.2.2 Pendlerverflechtungen

Durch die attraktive und zentrale Lage zum Oberzentrum Münster ist eine Vielzahl der Wege der Havixbecker nach Osten ausgerichtet. Dies spiegelt sich nicht zuletzt auch im hohen Anteil an Auspendler:innen wider. Rund 85 % der Arbeitnehmer:innen der Gemeinde arbeiten außerhalb von Havixbeck (18 % innerhalb und 67 % außerhalb des Kreises). Insgesamt pendeln täglich ca. 4.700 Beschäftigte aus Havixbeck in die benachbarten Städte und Gemeinden. Gleichzeitig pendeln knapp 2.200 Beschäftigte täglich aus den umliegenden Kommunen nach Havixbeck. Davon fahren täglich mehr als 2.700 Personen nach Münster, während nur gut 600 Personen aus Münster in Richtung Havixbeck pendeln. Zweitstärkste Pendlerverflechtung sind die Pendlerbeziehungen zwischen Havixbeck und Nottuln. 388 Personen pendeln täglich in Richtung Havixbeck. 222 Personen pendeln aus Havixbeck nach Nottuln (vgl. Abbildung 10).

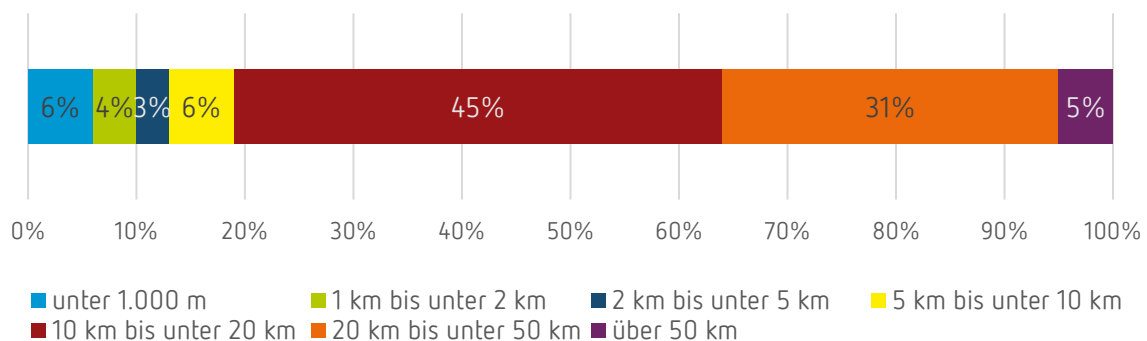
Abbildung 10: Pendlerverflechtungen der Gemeinde Havixbeck (Stand 2020)



Quelle: eigene Darstellung (Daten: IT.NRW; Stichtag: 30.06.2020)

Die hohen Pendlerbeziehungen und Auspendlerzahlen bestätigen sich auch den zurückzulegenden Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, wie Abbildung 11 zeigt. Mit 19 % liegt der Arbeitsort bei nur knapp einem Fünftel der Havixbecker weniger als 10 km vom Wohnort entfernt. Somit legen über 80 % der Havixbecker mindestens 10 km für ihren Arbeitsweg zurück. Für 31 % liegen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zwischen 20 und 50 km Entfernung. Dies zeigt neben den starken Pendlerverflechtungen in die Region auch ein hohes Mobilitätsbedürfnis für weitere Strecken.

Abbildung 11: Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz



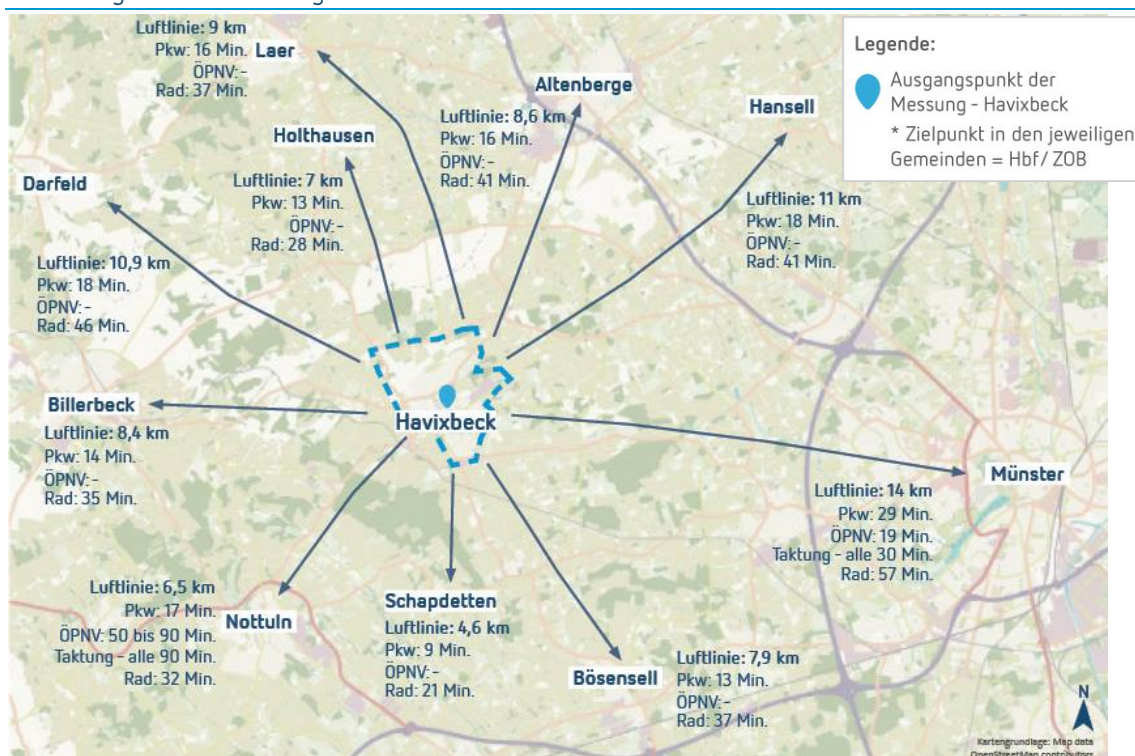
Quelle: Kreis Coesfeld (2017)

2.2.3 Reisezeitvergleich

Die größten Auspendlerverflechtungen bestehen, wie im vorherigen Kapitel aufgezeigt, nach Münster in etwa 14 km Entfernung. Ungeachtet der Zugangszeit zum Bahnhof erreicht man das Oberzentrum mit dem ÖPNV über den Schienenanschluss in knapp 20 Minuten, während die Fahrt mit dem Pkw knapp 30 Minuten dauert. Mit einem konventionellen Fahrrad beträgt die Reisezeit etwa das Doppelte wie mit dem Pkw, nämlich knapp 60 Minuten; sie ist somit kaum konkurrenzfähig. Ein ähnliches Bild ergibt sich für Coesfeld. Nicht betrachtet wurde im Reisezeitvergleich die Nutzung des Pedelecs, das durch die elektrische Unterstützung eine komfortablere und schnellere Überwindung längerer Distanzen ermöglicht. Der Ortskern der stärksten Einpendlerkommune Nottuln ist mit dem Pkw in 17 Minuten zu erreichen. Aufgrund der Lage des SPNV-Anschlusses im Ortsteil Appelhülsen und der Notwendigkeit, in Münster umzusteigen, ist der ÖPNV auf dieser Relation mit einer Fahrdauer von bis 50 bis 90 Minuten nicht konkurrenzfähig. Eine Direktverbindung besteht auch im Linienbusverkehr nicht, die Anbindung erfolgt montags bis freitags über den Bürgerbus Baumberge e. V. Mit Ausnahme von Billerbeck, das ebenfalls über den SPNV und dadurch innerhalb von 9 Minuten reiner Fahrzeit zu erreichen ist, sind alle weiteren Umlandkommunen mit dem Pkw schneller zu erreichen als mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad.

Grundsätzlich ist jedoch zu anmerken, dass Wege unabhängig des Verkehrsmittels nie nur aus der reinen Fahrt bestehen. Zu berücksichtigen sind Zu- und Abgangszeiten zur Haltestelle im ÖPNV (vgl. Kapitel 3.2.2) sowie Zugang und Parksuchzeiten mit dem Pkw. Zudem kann es auf dem Weg zu Verzögerungen durch Verspätungen bzw. Stau oder Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (LSA) kommen. Insofern dient die Reisezeitanalyse einer ersten Übersicht, in Kapitel 3 werden die Rahmenbedingungen der Verkehrsträger näher betrachtet.

Abbildung 12: Reisezeitvergleich in die Nachbarkommunen



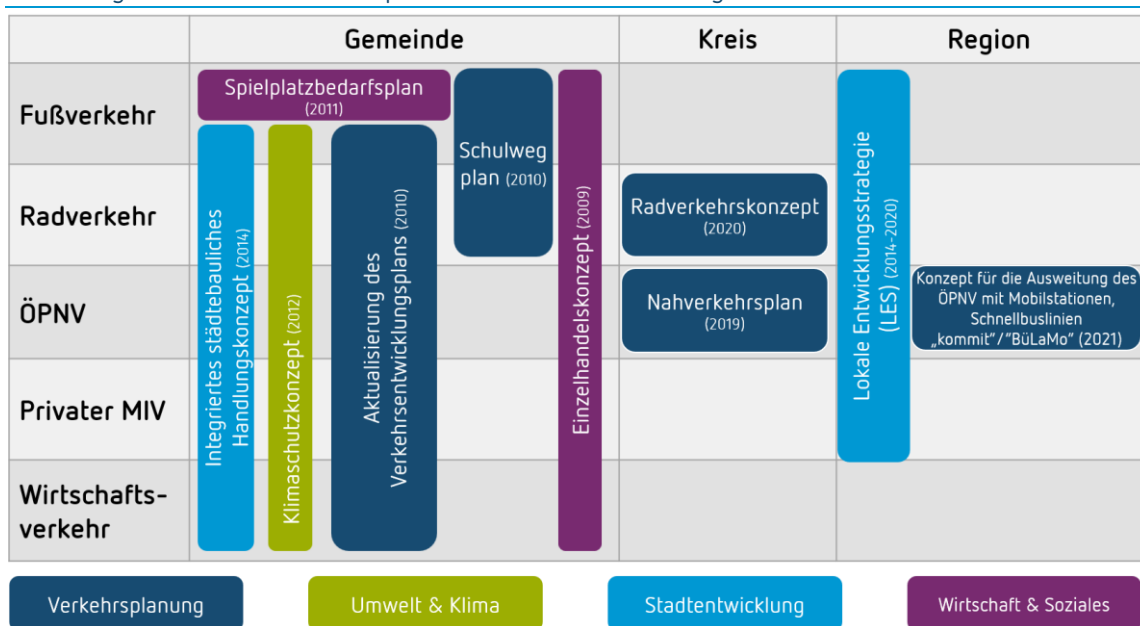
Quelle: eigene Darstellung

2.3 Bestehende Konzepte und Planwerke

Die Gemeinde Havixbeck hat bereits in verschiedenen Planwerken und Konzepten Ziele zum Ausbau der Mobilitätsangebote, insbesondere im Hinblick auf eine Verkehrswende, formuliert. Mit dem integrierten städtebaulichen Handlungskonzept von 2014 wurde eine Umgestaltung des Ortskerns hin zu einer autofreien Fußgängerzone angestrebt. In diesem Kontext wurde zudem eine Ausweitung und Förderung der Multimodalität empfohlen, indem die Möglichkeiten des öffentlichen Nahverkehrs erweitert und die dazugehörigen Infrastrukturen ausgebaut werden. Der Bahnhof steht dabei besonders im Fokus, denn dieser soll als Anbindungspunkt an den Regionalverkehr für eine multimodale Nutzung ausgebaut und das Umfeld des Bahnhofs möglichst attraktiv gestaltet werden.

Des Weiteren werden im Klimaschutzkonzept von 2012 diverse Ziele zur Reduzierung von Umweltbelastungen formuliert: Unter anderem soll der Rad- und Fußverkehr gefördert und die Elektromobilität ausgebaut werden. Zudem sollen Unternehmen ihr Mobilitätsmanagement möglichst umweltfreundlich gestalten und die Mitarbeiter:innen beim Umstieg auf den ÖPNV oder das Fahrrad unterstützen und fördern.

Abbildung 13: Bestehende Konzepte und Planwerke in der Region



Quelle: eigene Darstellung

Im Verkehrsentwicklungsplan des Kreises Coesfeld von 2019 wird ebenfalls ein Ausbau des ÖPNV angestrebt und zudem sollen die interkommunalen Verbindungen gestärkt werden. Hierfür sollen Angebote wie beispielsweise Bürgerbusse, wie bereits bestehend durch Baumberge e. V., erweitert und durch weitere innovative Ansätze ergänzt werden. So gibt es für das Münsterland das Konzept „kommit“, bei dem in einem Bürger:innenlabor die Multimodalität gefördert werden soll. Hierbei stehen bisher die Schnellbuslinien in Kombination mit modernen Mobilstationen und einer App, die alle Verkehrsmittel in sich vereinen soll, im Fokus. Testweise wird dies für die Städte Münster, Senden, Lüdinghausen und Olfen betrieben, die von der neuen Linie X90 angefahren werden. Zukünftig soll das Konzept jedoch auf die anderen Städte im Münsterland ausgeweitet

werden, so dass auch Havixbeck angebunden wird. Dadurch soll der Umstieg vom MIV auf den ÖPNV auch auf längeren Strecken erleichtert und vorangetrieben werden.

Im Radverkehr zielt der Kreis Coesfeld im Rahmen des Radverkehrskonzeptes (2020) auf ein kreisweites Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr ab und setzt so eine konzeptionelle Grundlage. Darüber hinaus wurden mit dem Velorouten-Projekt der Stadtregion Münster insgesamt 14 Velorouten entwickelt, die die Nachbarkommunen mit der Münsteraner Promenade verbinden sollen. Perspektivisch wird die Veloroute aus Havixbeck über Roxel verlaufen, der genaue Verlauf steht noch nicht endgültig fest.

3 Analyse der Verkehrsträger

Die Erarbeitung einer nach Verkehrsträgern differenzierten Bestandsanalyse als erster Baustein des Havixbecker Mobilitätskonzeptes wurde auf Grundlage intensiver Ortsbegehungen in enger Abstimmung der Verwaltung sowie ergänzt um Aussagen bestehender mobilitätsrelevanter Planwerke und Hinweise der Bevölkerung durchgeführt. Im Folgenden werden die Erkenntnisse der Bestandsanalyse zunächst verkehrsmittelspezifisch und anschließend in einer integrierten Gesamtbetrachtung zusammengefasst.

3.1 Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr hat vielfältige negative Auswirkungen auf Klima, Umwelt und Menschen. Darunter fallen bspw. nutzungsbedingte Belastungen, die aufgrund des Schadstoffausstoßes der Luft, der Natur und dem Klima schaden. Darüber hinaus verursacht der Kfz-Verkehr einen enormen Flächenverbrauch. Dazu gehört unter anderem die für den Betrieb benötigte Verkehrsinfrastruktur, die mit der Versiegelung der Böden einher geht. Die negativen Folgen und die Nachteile des Kfz-Verkehrs erzeugen somit Handlungsnotwendigkeiten, will man die (inter-)nationalen Klimaschutzziele einhalten. Mit Blick auf die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung sollte die Verkehrsverlagerung hin zu nachhaltigeren Verkehrsformen eine höhere Priorität genießen und zusätzlich mit einer Stadtplanung kombiniert werden, die Nahmobilitätsqualität und Verkehrssicherheit erhöht.

3.1.1 Verkehrszählung

Um eine fundierte Datengrundlage über das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr in Havixbeck und somit für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes zu haben, wurden im März 2022 an insgesamt 10 Knotenpunkten (KP) im Gemeindegebiet Knotenpunktzählungen durchgeführt. Die Zählung erfolgte mithilfe von Zählkameras zwischen 7 und 10 Uhr sowie zwischen 15 und 19 Uhr. Zum Zeitpunkt der Erhebung gab es keine Einschränkungen oder Besonderheiten beispielsweise durch Baustellen im Netz. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Zählung dargestellt sowie mit den Daten der Zählung im Jahr 2009 und der Entwicklung verglichen.

Tabelle 1: Ergebnisse der Verkehrszählung

KP	Ast	Name	Ergebnisse Verkehrszählung 2022					Zählwerte 2009		Vergleich 2009 - 2022		
			DTVw				Spitzenstunden		Spitzenstunden		Spitzenstunden	
			Kfz insgesamt	SV	SV-Anteil		Vormittag	Nachmittag	Vormittag	Nachmittag	Vormittag	Nachmittag
1	Nord	Münsterstraße (Nord)	6.068	149	2%		482	536	524	563	-8%	-5%
1	Ost	L581 (Ost)	3.521	119	3%		315	331	410	548	-23%	-40%
1	Süd	L550 (Süd)	5.941	232	4%		450	606	440	429	2%	41%
1	West	L550 (West)	3.598	194	5%		281	397	386	370	-27%	7%
2	Ost	Schützenstraße (Ost)	6.033	172	3%		437	548	529	656	-17%	-16%
2	Süd	Münsterstraße (Süd)	7.024	145	2%		509	622	603	650	-16%	-4%
2	West	Josef-Heydt-Straße (West)	8.808	164	2%		616	806	682	798	-10%	1%
3	Nord	Hauptstraße (Nord)	5.580	89	2%		397	509	Nicht erhoben			
3	Ost	Josef-Heydt-Straße (Ost)	8.604	155	2%		588	807				
3	West	Josef-Heydt-Straße (West)	4.902	91	2%		331	448				
4	Nord	L550 (Nord)	6.531	295	5%		500	623	Nicht erhoben			
4	Ost	Josef-Heydt-Straße (Ost)	4.071	89	2%		293	373				
4	Süd	L550 (Süd)	5.460	271	5%		411	530				
5	Nord	L550 (Nord)	3.897	289	7%		296	363	292	284	1%	28%
5	Ost	An der Feuerwache (Ost)	2.888	117	4%		202	235	284	321	-29%	-27%
5	Süd	L550 (Süd)	5.565	357	6%		412	518	512	495	-20%	5%
6	Nord	Gennericher Weg (Nord)	3.540	81	2%		245	322	Daten fehlerhaft			
6	Ost	Hauptstraße (Ost)	1.597	8	1%		96	160				
6	Süd	Blickallee (Süd)	4.579	83	2%		303	440				
6	West	Hauptstraße (West)	441	6	1%		32	32				

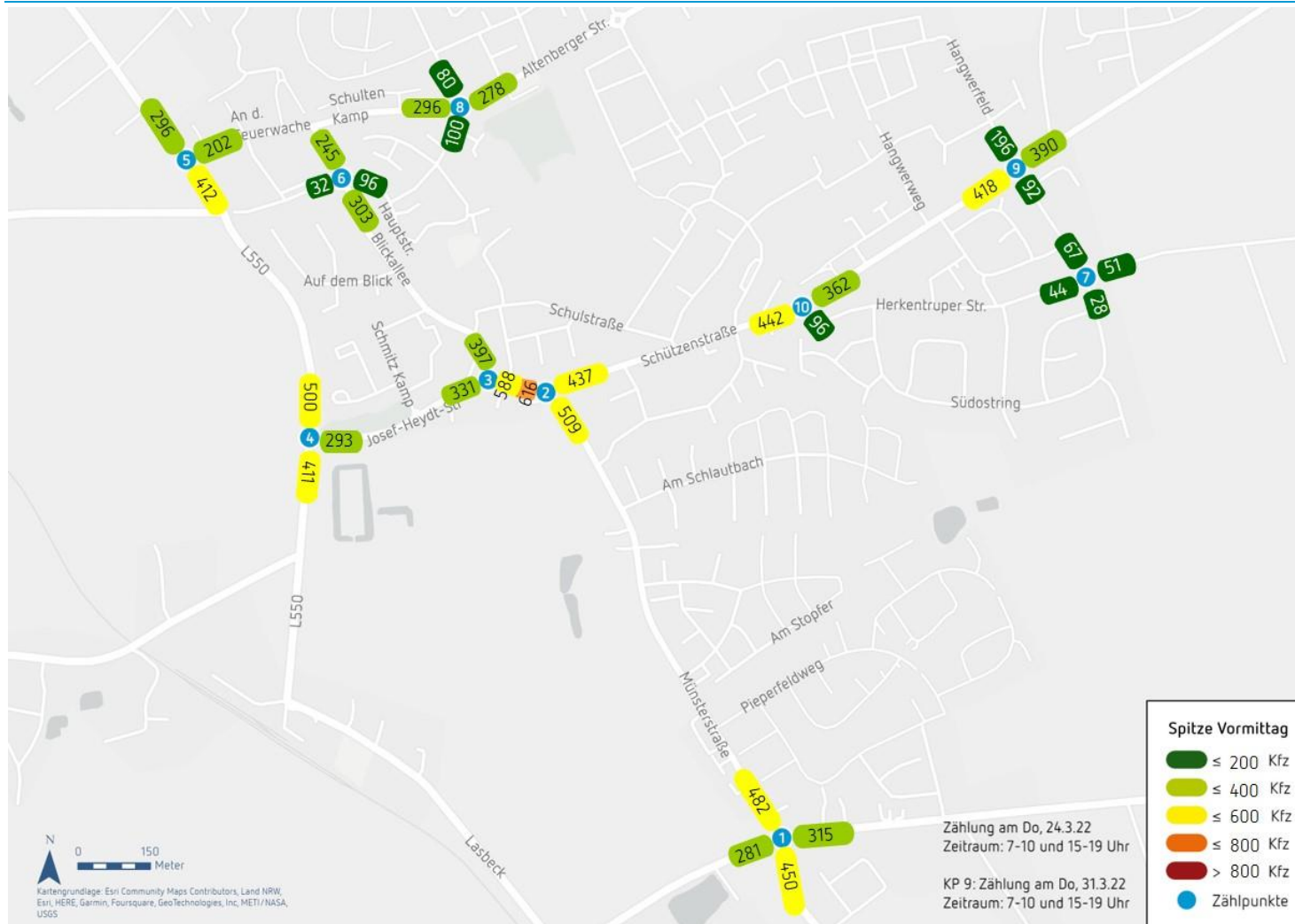
7	Nord	Südostring (Nord)	833	65	8%		67	77	Nicht erhoben			
7	Ost	Herkentruper Straße (Ost)	734	24	3%		51	70				
7	Süd	Südostring (Süd)	378	0	0%		28	35				
7	West	Herkentruper Straße (West)	631	52	8%		44	70				
8	Nord	Stapeler Straße (Nord)	1.090	4	0%		80	109	61	105	31%	4%
8	Ost	Altenberger Straße (Ost)	3.871	131	3%		278	357	378	423	-26%	-16%
8	Süd	Altenberger Straße (Süd)	1.284	14	1%		100	102	134	112	-25%	-9%
8	West	Schulten Kamp (West)	4.347	133	3%		296	412	373	476	-21%	-13%
9	Nord	Hangwerfeld (Nord)	2.029	32	2%		196	158	49	89	300%	78%
9	Ost	Schützenstraße (Ost)	4.570	117	3%		390	406	283	381	38%	7%
9	Süd	Südostring (Süd)	1.215	52	4%		92	93	71	72	30%	29%
9	West	Schützenstraße (West)	4.904	145	3%		418	413	355	462	18%	-11%
10	Ost	Schützenstraße (Ost)	4.693	113	2%		362	402	Nicht erhoben			
10	Süd	Herkentruper Straße (Süd)	1.395	63	5%		96	131				
10	West	Schützenstraße (West)	5.947	172	3%		442	521				

Abbildung 14: Ergebnisse der Verkehrszählung - durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw)



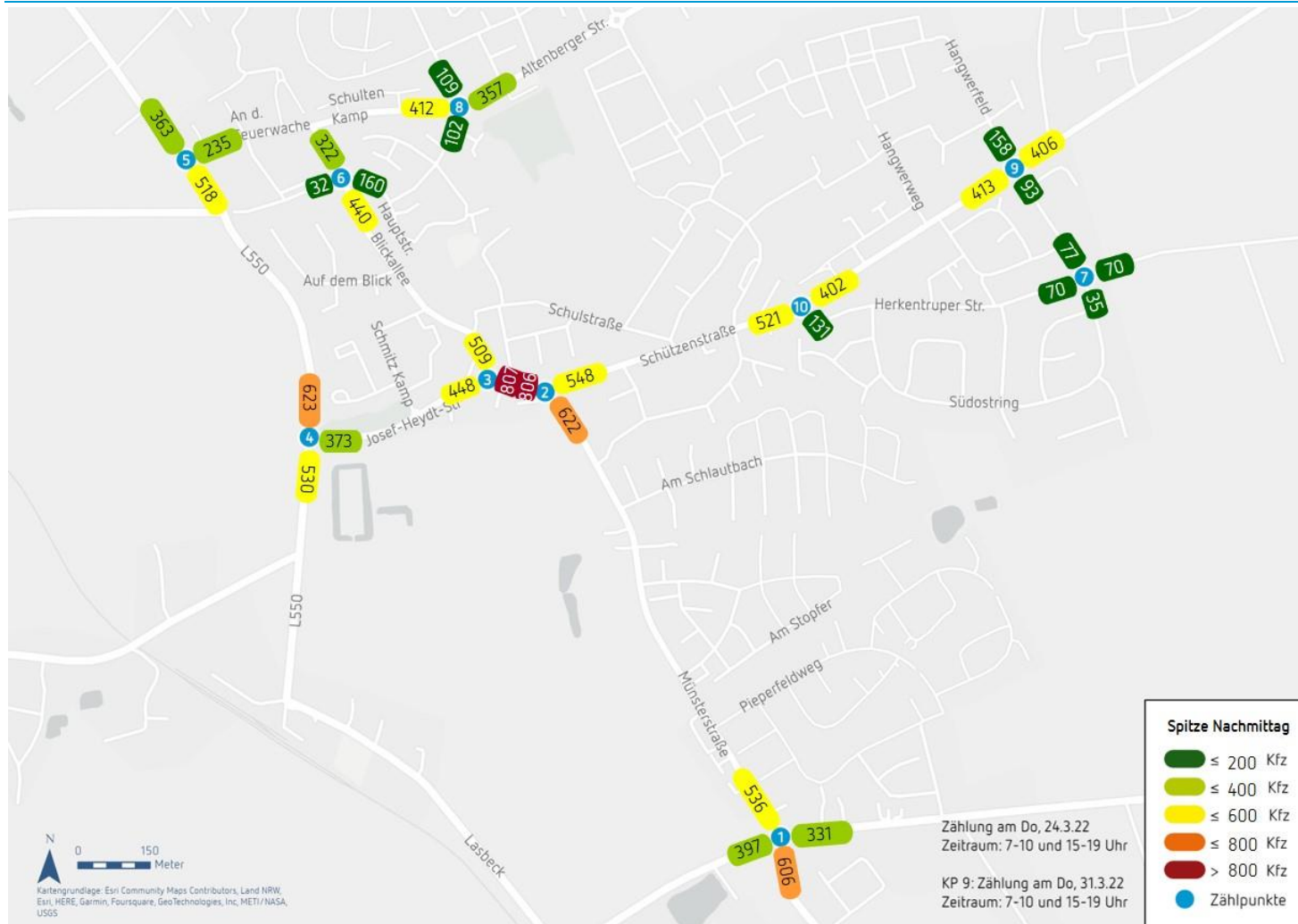
Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 15: Ergebnisse der Verkehrszählung - Spitze Vormittag



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 16: Ergebnisse der Verkehrszählung - Spitze Nachmittag



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 14 zeigt die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung, die auf Basis der erhobenen Zeiträume hochgerechnet wurde. Im Querschnitt zeigt sich, dass die stärkste Belastung an der Josef-Heydt-Straße (KP 2 und 3) mit ca. 8.800 Kfz gemessen wurde. An dieser Stelle treffen die Hauptachsen aus allen Himmelsrichtungen zusammen, wodurch die Belastung nicht ungewöhnlich und auch als nicht kritisch einzuschätzen ist. Die geringste Belastung wurde mit weniger als 1.000 Kfz je Arm an der Herkentruper Straße (KP 7) gemessen.

Die maximale Belastung eines Knotenpunktes während einer Stunde ergibt die Spitzenstunde. Diese wird unterschieden zwischen der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde. Beim Vergleich der Spitzenstunden fällt die nachmittägliche Spitzenstunde (vgl. Abbildung 16) stärker aus als die morgendliche (Abbildung 15). Dieses Phänomen ist wohl begründet durch Feierabend-, Freizeit- und Einkaufsverkehre, die primär in den Nachmittagsstunden stattfinden. Insgesamt ist die Belastung im Netz als moderat einzustufen, die stärkste Belastung liegt bei etwa 800 Kfz in der Stunde, ebenfalls an der Josef-Heydt-Straße (KP 2 und KP 3).

Auffällig ist die Belastung entlang der Blickallee bzw. Hauptstraße (zwischen KP 6 und 3): insbesondere im südlichen Teil (Hauptstraße) wurde eine DTWw-Belastung von 5.580 Kfz gemessen. Im Vergleich zu der fast parallel verlaufenden L550 im Westen (ca. 6.000 Kfz) ist die Belastung in Relation zum Straßenquerschnitt und einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h als hoch einzustufen. Zurückzuführen sind die hohen Zählwerte vermutlich auf die dort ansässigen Märkte (Schmitz Kamp) und die Zufahrtsmöglichkeit von der Blickallee. An Knotenpunkt 9 (Schützenstraße/Hangwerfeld) wurden in nördlicher Richtung etwas mehr als 2.000 Kfz gezählt, zurückzuführen auf das in der Zeit entstandene Baugebiet „Habichtsbach II“ und die zwei Kindertagesstätten Plaggenesch und Hangwerfeld.

Abbildung 17: L550 (KP 5)



Abbildung 18: Blickallee



Verkehrsentwicklung seit 2009

Die Verkehrszählung im Jahr 2009 wurde an ähnlichen Knotenpunkten sowie Zeiträumen wie die aktuelle Zählung durchgeführt. Durch Abweichungen der Zählzeiträume und der technischen Ausstattung bei der Erhebung können Abweichungen nicht ausgeschlossen werden. Nichtsdestotrotz kann ein Vergleich der Spitzenstundenwerte der identischen Knotenpunkte Anhaltspunkte über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Havixbeck geben.

Abbildung 15 zeigt die Ergebnisse der vormittäglichen Spitzenstunde. Insgesamt ist zu beobachten, dass sich an den meisten Knotenpunkten die Querschnittsbelastung teils deutlich reduziert hat. An KP 1 hat sich in ost-westliche Richtung das Verkehrsaufkommen um mehr als ein Fünftel reduziert. Auch an dem südlichen Ast des KP 5, der ebenfalls die L550 ist, wurden 20 % weniger Fahrzeuge gezählt. An KP 2, also an der Josef-Heydt-Straße, der im Vergleich 2022 am stärksten belastet ist, wurde im Vergleich zu 2009 trotzdem ein Rückgang der Belastung gemessen. An KP 9 wurde dagegen ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen gemessen, insbesondere in der Nachmittagsspitze, die in Abbildung 16 zu sehen ist. Diese Erhöhung steht im Zusammenhang mit der Eröffnung des Discounters, den Hol- und Bringfahrten zu den Kindertagesstätten und den Anwohnern des Baugebiets Habichtsbach II.

3.1.2 Straßennetz im Ortskern und Höchstgeschwindigkeiten

Zur Analyse wurde das Straßennetz in Havixbeck zunächst einer Funktionalitätsanalyse unterzogen. Dabei wurde mittels Begehung bzw. Befahrung und der Auswertung von Karten und Planwerken die verkehrliche Bedeutung der einzelnen Strecken- und Netzabschnitte unter den Aspekten der Netzbildung, der Verkehrsstärken und auch Aspekten der Verkehrsabwicklung sowie ersichtlichen Leistungsfähigkeit im Bestand betrachtet.

Das klassifizierte, übergeordnete Straßennetz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) wurde durch die Netzkategorien „innerörtliche Hauptverkehrsstraße“ und „Hauptsammelstraße“ ergänzt. Die einzelnen Straßenkategorien und ihre Funktion sind in Tabelle 2 zusammenfassend erläutert.

Die Klassifizierung bzw. Typisierung des Straßennetzes soll bei zukünftigen Planungen helfen, eine Abwägung zwischen den Erfordernissen und Bedarfen der unterschiedlichen Nutzungsansprüche vorzunehmen und die grundlegende Erschließung der Gemeinde sowie die regionalen Verbindungen zu sichern, als auch Konfliktbereiche zu identifizieren und letztendlich zu reduzieren.

Dabei ist zu beachten, dass die derzeitige Einteilung einzelner Straßenabschnitte in Funktionstypen nicht unbedingt auch zukünftig so Bestand haben muss – abhängig von den dort vorhandenen oder angestrebten Gegebenheiten und Nutzungen.

Tabelle 2: Straßentypen und ihre Funktionen (angelehnt an die verkehrliche Funktion nach RIN)

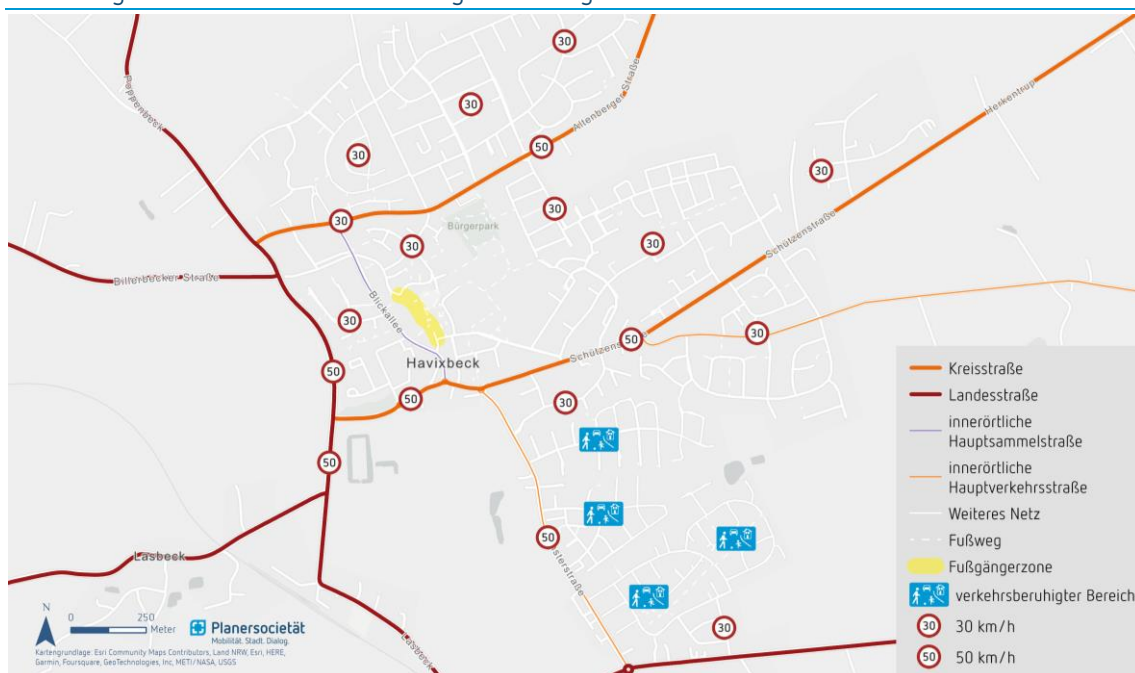
Straßentyp	funktionale Bedeutung
Autobahn (A) (in Havixbeck nicht vorhanden)	überregionale Bedeutung (großräumige Hauptverkehrsstraße) - Hauptverbindung im übergeordneten Kfz-Straßennetz, i. d. R. keine anderen Verkehrsträger zulässig (A, teils B), teilweise aber auch Führung durch (inner-)städtische Gebiete (B) mit entspr. Seitenraumnutzungen (Handel, Aufenthalt) und ggf. Konfliktpotenzial (u. a. Lärm, Luft)
Bundesstraße (B) (in Havixbeck nicht vorhanden)	
Landesstraße (L)	regionale Bedeutung (regionale Hauptverkehrsstraße) - Teil des übergeordneten Netzes zwischen Kommunen und Regionen, vorrangige Verkehrsfunktion außerorts, Durchfahrt durch Stadt- und Ortsteil(-zentren) teils mit innerstädtischer Raumnutzung (Fuß- und Radverkehr, Aufenthalt, Parken, Handel, Gastronomie)

Kreisstraße (K)	regionale / nähräumige Bedeutung (Hauptverkehrsstraße, interkommunale Verbindungsstraße) - übergeordnete Verbindungsstraße zwischen Kommunen, außerhalb bebauter Gebiete (vorrangige Verkehrsfunktion) oder Durchfahrt durch Stadt- / Ortsteile (teils Wohnfunktion oder Ortsteilzentren)
innerörtliche Hauptverkehrsstraße (HVS)	innerstädtische / nähräumige Bedeutung (städtische Hauptverkehrsstraße, Durchgangsstraße) - Verkehrsfunktion trifft oft auf innerstädtische Raumnutzungen (z. B. Aufenthalt, Handel, Gastronomie, Parken, Fuß- und Radverkehr), meist Ortsbild-prägende Straßenräume, häufig auch Durchgangsverkehr
innerörtliche Hauptsammelstraße (HS)	lokale Bedeutung (Erschließung) in Wohn- und Gewerbegebieten, Versorgungslagen - Erschließung im Nebennetz, Verbindung an übergeordnete Straßen, i. d. R. Wohnnutzung im Umfeld, Nahversorgung, Kfz-Verkehr v. a. zu Spitzenzeiten und zugleich Bedeutung für Nahmobilität
Weiteres Netz	Nebenstraßen, Wohnstraßen und landwirtschaftliche Wege - meist verkehrsberuhigte Räume, wenig fließender Kfz-Verkehr, Raum für Kinderspiel, Fußgänger:innen, nachbarschaftlicher Aufenthalt oder (landwirtschaftliche) Anliegerwege mit oft eingeschränkter Freigabe

Quelle: eigene Darstellung, angelehnt an RIN 2008

Abbildung 19 zeigt das Straßennetz im Ortskern sowie die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Während auf der Landesstraße L550, den Kreisstraßen Schützenstraße und Altenberger Straße sowie der innerörtlichen Hauptverkehrsstraße Münsterstraße 50 km/h erlaubt sind, sind die Wohn- und Nebenstraßen des weiteren Netzes auf 30 km/h begrenzt, ebenso die Herkentruper Straße als weitere innerörtliche Hauptverkehrsstraße. Die Blickallee ist aufgrund der ansässigen Nahversorgung als innerörtliche Hauptsammelstraße eingestuft und ebenfalls auf 30 km/h begrenzt.

Abbildung 19: Straßennetz und Höchstgeschwindigkeiten



Quelle: eigene Darstellung

3.1.3 Kfz-Verkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale

- ↑ Rückgang der Belastung in der morgendlichen Spitze zwischen 2009 und 2022
- ↑ Durchschnittliche Verkehrsmengen insbesondere auf der Landesstraße L551
- ↑ Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohnbereichen (Tempo 30 + verkehrsberuhigte Bereiche)
- ↑ Keine ungewöhnlich hohen Verkehrsmengen insgesamt im Gemeindegebiet
- ↓ Verhältnismäßig hohe Verkehrsmengen der Blickallee/Hauptstraße in Relation zum Straßenquerschnitt
- ↓ Starke Präsenz des Kfz-Verkehrs zum Nachteil weiterer Verkehrsteilnehmender
- ↓ Negative Wahrnehmung des Pkw-Verkehrs durch Einwohner:innen zulasten der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit entlang der Blickallee/Hauptstraße in Höhe der Märkte
- ↓ Nutzungskonflikte an Knotenpunkten und Kreisverkehren insbesondere mit Radverkehr

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

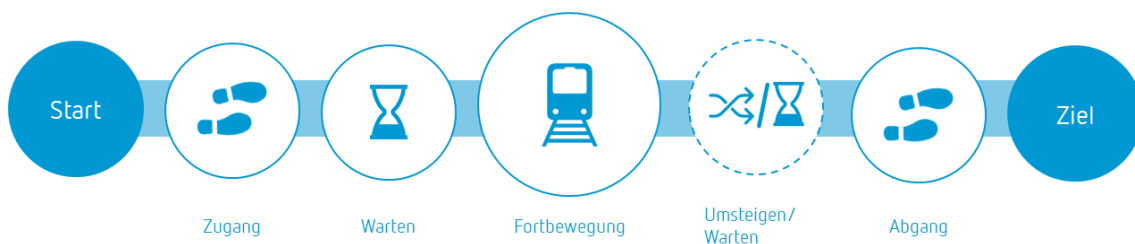
- ✦ Vermeidung kurzer Kfz-Fahrten (durch Lenkung, Verkehrsführung und Straßengestaltung)
- ✦ Vermeidung/Verlagerung von Durchgangsverkehr in sensiblen Lagen
- ✦ Stärkung der anderen Verkehrsteilnehmer, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Optimierung der Aufenthaltsqualität durch Neulenkung des Verkehrs insbesondere bei den Märkten
- ✦ Schaffung/Ausbau neuer Angebote (Carsharing, Quartiersgaragen in Neubaugebieten) zur Abschaffung des privaten (Zweit)-Pkw

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr und vernetzte Mobilität

Der öffentliche Verkehr sichert die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, auch für mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit und stärkt die Funktionsfähigkeit von Städten, Gemeinden und Regionen. Er sichert und verbessert die soziale Teilhabe, trägt entscheidend zur ökonomischen Leistungsfähigkeit von Standorten bei und verbessert die ökologische Verträglichkeit der Mobilität.

Die Entscheidung, ob ein Weg mit dem MIV oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird, wird nicht erst an einer Haltestelle, sondern bereits zu Hause getroffen. Oft vernachlässigt in diesem Kontext sind die Etappen eines Weges mit dem ÖPNV, die sich nicht auf die reine Fortbewegung mit Bus oder Bahn und damit auf die Distanz zwischen zwei Haltestellen beschränken. Zu einem Weg, der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird, gehören auch immer Zu- und Abgang, Umsteigen und Warten (vgl. Abbildung 20). Aus diesem Grund spielen verschiedene Faktoren eine Rolle, die den gesamten Weg und somit auch die Nutzung des ÖPNV attraktiver gestalten und die in Havixbeck analysiert wurden: die Gestaltung der Zubringerwege zu den Haltestellen für die einzelnen Verkehrsmittel, die Abstellmöglichkeiten für eventuell genutzte Fahrzeuge in der Nähe der Haltestellen, die Ausstattung und der Zustand der einzelnen Haltestellen sowie die Angebotsqualität und der Takt des ÖPNV-Angebots.

Abbildung 20: Etappen auf einem Weg mit dem ÖPNV

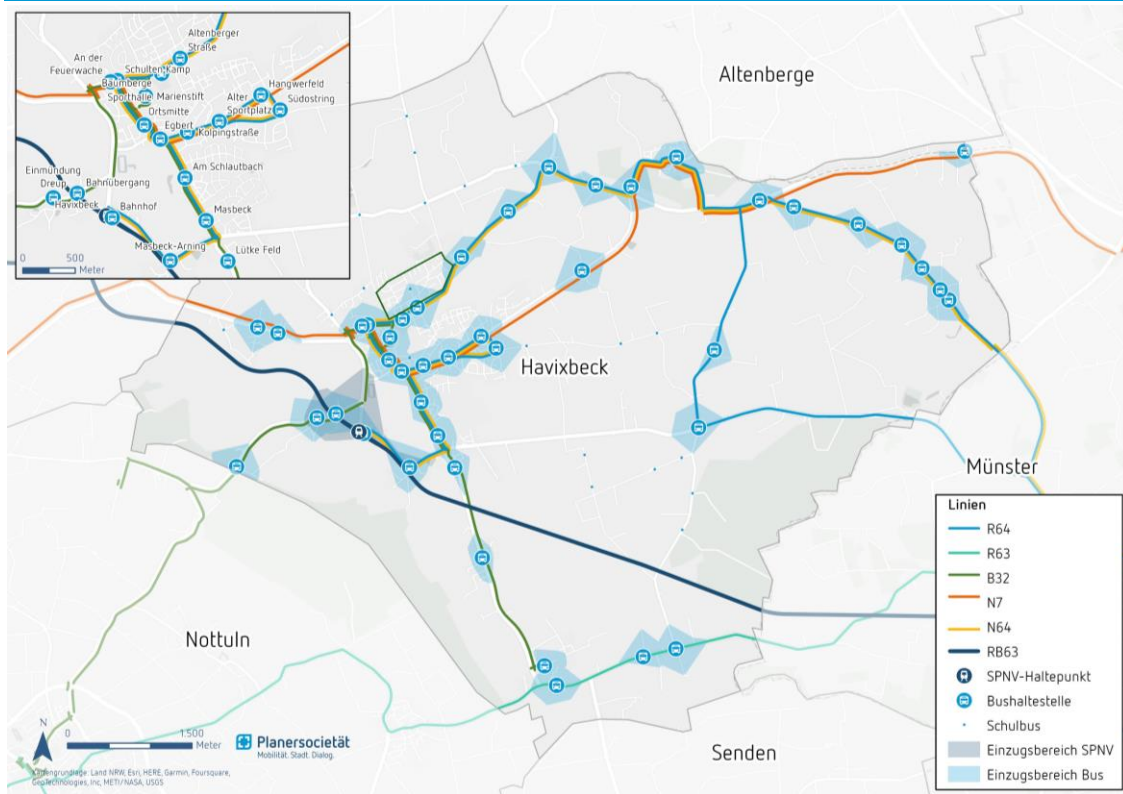


Quelle: eigene Darstellung

3.2.1 ÖPNV-Angebot

Die Gemeinde Havixbeck ist über den namensgleichen Bahnhof an das regionale Schienennetz angebunden. Die Regionalbahnlinie RB63 ermöglicht eine direkte Anbindung an die umliegenden Städte Münster und Coesfeld. Die Regionalbahn verkehrt montags bis freitags ab ca. 5 Uhr alle 30 Minuten, ab 19 Uhr sowie zwischen 9:30 und 13:30 Uhr stündlich (vgl. Tabelle 3) mit einer Fahrt-dauer von jeweils ca. 20 Minuten.

Abbildung 21: ÖPNV-Angebot und Abdeckung



Quelle: eigene Darstellung

Die Bahntrasse besteht nur aus einem Gleis und wird nur von der Linie RB63 befahren, sodass Verspätungen, verursacht durch andere Bahnlinien, selten vorkommen. Aufgrund der Eingleisigkeit der Strecke muss bei einer Verspätung die andere Richtung auf den verspäteten Zug an den Bahnhöfen in Havixbeck, Billerbeck, Lutum, Coesfeld oder Münster warten.

Tabelle 3: Bedienzeiten des SPNV

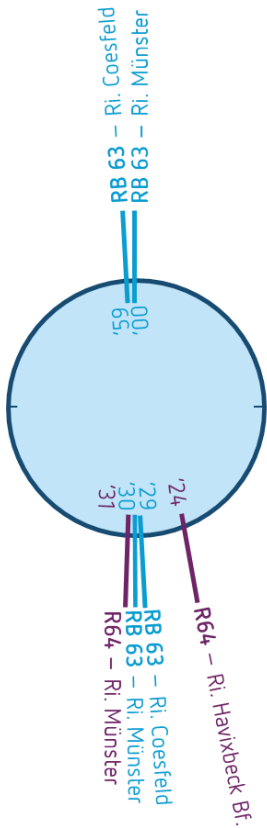
Linie	Verbindung	Bedienzeiten	Taktung
RB63	Münster – Havixbeck – Billerbeck – Coesfeld	5:00 – 24:00 Uhr (werktags) 6:00 – 2:00 Uhr (samstags) 8:00 – 2:00 Uhr (sonn- und feiertags)	30-Minuten-Takt (werktags HVZ) 60-Minuten-Takt (werktags NVZ; Wochenende und Feiertage)

Die Lage des Bahnhofs südlich des Gemeindekerns bedingt eine gewisse Zugangszeit, so sind es beispielsweise ca. 15 Minuten Fußweg zum Rathaus. Dieser Weg kann schon einen großen Einfluss auf die Entscheidung für oder gegen den ÖPNV haben, weshalb gut getaktete Zubringer zum SPNV eine wichtige Rolle spielen. Ziel ist es, den ÖPNV in der Fahrgastwahrnehmung als zuverlässiges Verkehrsmittel zu positionieren. Um das zu erreichen, ist ein ganzheitlich abgestimmtes ÖPNV-System von großer Bedeutung.

Für einen Busanschluss zum und ab dem Bahnhof Havixbeck sorgt die im 60-Minutentakt fahrende Regionalbuslinie R64. Durch die ähnliche Ankunftszeit der Züge unter der Woche sowohl aus Coesfeld als auch aus Münster ('29 und '30) dient die Regionalbuslinie R64 als Zu- bzw. Abbringer in die Gemeinde. Die Umsteigezeiten sind dadurch sehr gering, wodurch bei geringer Verspätung der Anschluss nicht funktioniert. Zur vollen Stunde (Abfahrten '59 und '00) gibt es dagegen keine regelmäßige Busanbindung. Hinzu kommt, dass die Fahrzeit durch die Linienführung durch das Gemeindegebiet umwegig sein kann. Der Bahnhof wird daneben zu den Schulzeiten durch einzelne Fahrten der Linie 564 bedient.

Die weitere Erschließung des Gemeindegebiets von Havixbeck übernehmen die Unternehmen Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) und Reisedienst Veelker. Das Angebot der RVM ist auf die regionale Erschließung ausgerichtet, wodurch eine Verknüpfung der verschiedenen Gemeinden im Kreis Coesfeld sichergestellt wird. Dadurch erfolgt die innere Erschließung des zentralen Gemeindegebiets und die Verbindung der Ortsteile untereinander über die Regionalbuslinie R64, die im 60-Minutentakt zwischen Havixbeck und Münster verkehrt. Darüber hinaus verbindet die Bürgerbuslinie B32 im 180-Minutentakt die Gemeinden Nottuln und Havixbeck (Tilbeck) miteinander. Am Wochenende bestehen durch die Nachtbuslinie N7 bis ca. 4:00 Uhr Anbindungen in die Richtungen Coesfeld und Münster. Das Busverkehrsangebot des Reisedienstes Veelker ist auf den Schulverkehr ausgerichtet und ermöglicht den Schülerinnen und Schülern zu Schulbeginn bzw. -schluss die Schulen bzw. die Wohnorte zu erreichen. Eine Übersicht der Schulbuslinien befindet sich im Anhang, Tabelle 9.

Abbildung 22: Regelmäßige Ankünfte und Abfahrten Havixbeck Bahnhof (werktags, tagsüber)



Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 4: Regelmäßiges Busangebot in der Gemeinde Havixbeck

Linie	Verbindung	Bedienzeiten	Taktung
R64/N64	Havixbeck - Münster	6:31 – 21:31 Uhr (werktags) 8:31 – 20:31 Uhr (samstags) 10:31 – 22:31 Uhr (sonn- und feiertags)	Werktags: 60-Minutentakt Samstags: 60-Minutentakt Sonn- und Feiertags: 120-Minutentakt In der Nacht von Freitag auf Samstag
B31/B32	Nottuln – Havixbeck – Tilbeck	8:28 – 18:33 Uhr / 9:58 – 17:03 Uhr (werktags)	Werktags: 180-Minutentakt
N7	Coesfeld – Billerbeck – Havixbeck – Münster	In der Nacht von Samstag auf Sonntag (bis ca. 4:00 Uhr)	Samstags: 120-Minutentakt

3.2.2 Haltestellen

Ausstattung und Barrierefreiheit

Als Einstiegspunkte der Mobilität sind die Haltestellen des ÖPNV ein wichtiges Aushängeschild. Ungepflegte, marode, dunkle oder unzureichend ausgestattete Haltestellen sowie deren Umfeld können ein Nutzungshemmnis darstellen. Wesentliche Ausstattungsmerkmale von Haltestellen sind Wartehallen als Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und Informationseinrichtungen wie Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI).

In Havixbeck verfügen zentrale Haltestellen, dort wo es der Platz zulässt, in der Regel über ein Wartehäuschen und Sitzgelegenheiten, insbesondere Haltestellen außerhalb des Ortskerns sind dagegen häufig nur mit einem Mast ausgestattet.

Abbildung 23: Haltestelle Natrup



Abbildung 24: Haltestelle Egbert



Darüber hinaus ist die Herstellung einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr ein grundsätzliches Ziel der Verkehrs- und Sozialpolitik und ist nicht zuletzt auch in § 8 (3) PBefG mit dem Zielhorizont 2022 gesetzlich festgeschrieben. Ein barrierefreier Ausbau einer Haltestelle umfasst mindestens die Herstellung eines höhengleichen Einstiegs eines Hochbords an Bushaltestellenpositionen, die Gewährleistung einer sicheren Zuwegung sowie den Einbau eines taktilen Leitsystems.

Barrierefreiheit dient insgesamt mobilitätseingeschränkten Menschen. Dazu zählen im engeren Sinne Menschen mit Behinderungen, u. a. gehbehinderte, sehgeschädigte oder hörbehinderte Personen. Im weiteren Sinne werden auch reisebedingt oder altersbedingt mobilitätseingeschränkte Menschen dazu gezählt, beispielsweise Fahrgäste mit Gepäck, Fahrrädern oder Kinderwagen, aber auch ortsunkundige Menschen. In diesen Zusammenhang ist ein ‚Design für alle‘ anzustreben, was einen Gestaltungsprozess meint, der darauf abzielt, eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst viele Menschen zu erreichen. Barrierefreiheit ist dabei umfassend zu verstehen und umfasst nach dem Behindertengleichstellungsgesetz „bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche“ (§ 4 BGG). Die Barrierefreiheit umfasst somit nicht nur die Haltestelle, sondern auch die Zuwegung.

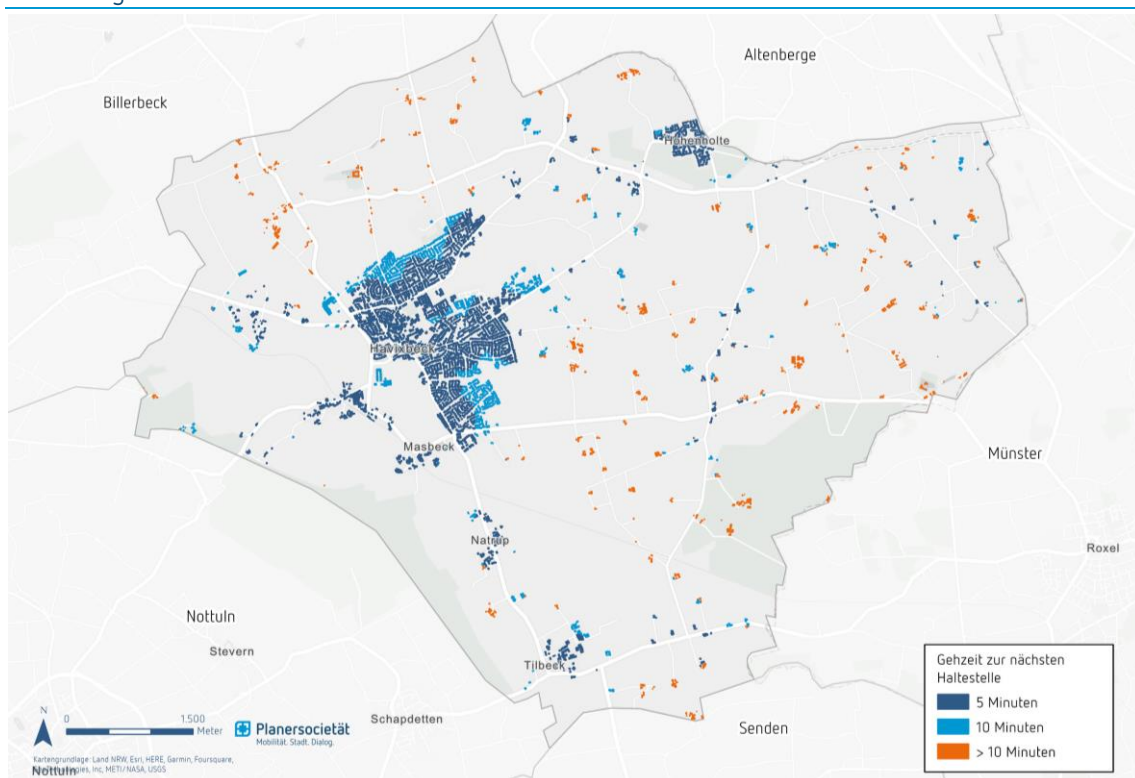
Erreichbarkeit

Ein Weg mit dem ÖPNV beginnt und endet in der Regel zu Fuß. Aus diesem Grund und zur Stärkung der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist ein zügiges Erreichen von Haltestellen ein wichtiger Grundbaustein. Die Wege zu einer Haltestelle sollten dabei möglichst sicher, bestenfalls über Querungshilfen, umwegfrei und mit kurzen Wartezeiten an Knotenpunkten gestaltet sein.

Fußwege zu Bushaltestellen sollten max. 300 Meter (ca. fünf Minuten Fußweg) betragen, um den ÖPNV als sinnvolle Alternative zum MIV zu sehen. Der Einzugsbereich eines SPNV-Haltepunkts liegt bei bis zu 1.000 Metern, was einer ungefähren Gehzeit von 17 Minuten entspricht. Grundsätzlich steigt mit einem dichteren Takt und besseren Angebot die Bereitschaft, den Weg zur Haltestelle zurückzulegen. Abbildung 21 zeigt, dass der Bahnhof Havixbeck kaum in der fußläufigen Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte liegt. Der Ortskern wird primär über das Busangebot erschlossen, das nur stündlich verkehrt.

Abbildung 25 zeigt, dass insbesondere abseits der Hauptverkehrsachsen der Weg zur nächsten Haltestelle länger als fünf Minuten dauert. Da Takt und Bedienungshäufigkeit maßgeblichen Einfluss auf die Bereitschaft haben, einen Weg zu einer Haltestelle zurückzulegen, ist davon auszugehen, dass Wege über fünf Minuten zu einer Haltestelle in Havixbeck kaum zurückgelegt werden und in solchen Fällen die Verkehrsmittelwahl auf das Auto fällt.

Abbildung 25: Gehzeiten zur nächsten Haltestelle



Quelle: eigene Darstellung

Bahnhof Havixbeck

Der Bahnhof Havixbeck verfügt über einen bahnhofsnahe Parkplatz sowie größtenteils überdachte Radabstellanlagen im Nahbereich der Gleise. Ein Abstellen des eigenen Verkehrsmittels im

Umfeld des Bahnhofs ist also problemlos möglich, intermodale Wegeketten können theoretisch realisiert werden. Die Bushaltestelle ist ebenso unweit der Gleise lokalisiert und ermöglicht einen unkomplizierten Umstieg ohne lange Fußwege.

Auch die Ausweisung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen sowie gesonderten Motorradstellplätzen trägt zu einem insgesamt positiven Gesamteindruck bei. Andererseits haben das alte Bahnhofsgebäude sowie einige Bereiche des Bahnhofsgeländes Modernisierungs- und laufenden Pflegebedarf, um die Attraktivität des Bahnhofs und seines Umfelds zu erhöhen. Auch hinsichtlich der Barrierefreiheit besteht Optimierungspotenzial: taktile Elemente oder Bordsteinabsenkungen sind nicht überall vorhanden, der Weg zwischen Parkplatz und Gleisen ist durch Poller begrenzt, die für Rollstühle, Koffer oder Kinderwagen zu einem Hindernis werden. Im Bereich des Service verfügt der Bahnhof über eine öffentliche Toilette, die gegen ein Entgelt genutzt werden kann. Des Weiteren werden an den Gleisen Fahrgastinformationen in Form von Zuganzeiger und Lautsprecheranlagen zur Verfügung gestellt.

Abbildung 26: B+R am Bahnhof Havixbeck



Abbildung 27: Verknüpfung von Bus und SPNV



Überlegungen aus dem NVP Kreis Coesfeld sehen für den Bahnhof vor, dass die Möglichkeiten für ein Park+Ride erweitert werden. Zusätzlich soll ein Ausbau der witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen usw.) erfolgen. Im Zuge dessen erfolgt eine Abschätzung eines konkreten Bedarfs an Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes. Zudem ist eine Verbesserung der Barrierefreiheit geplant.

3.2.3 Intermodale Schnittstellen

Die Förderung und Berücksichtigung intermodaler Wegeketten im Alltags- und Freizeitverkehr sind in den vergangenen Jahren immer mehr in den Blickpunkt der Mobilitäts- und Verkehrsplanung gerückt. Unter intermodalen Wegeketten versteht man die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg. Während die Verkehrsmittel des Umweltverbundes einzeln auf vielen Relationen nicht konkurrenzfähig sind, können sie durch eine sinnvolle Verknüpfung eine konkurrenz-

fähige Alternative zur monomodalen MIV-Nutzung darstellen. Das Zusammendenken der verschiedenen Mobilitätsangebote ist deshalb ein wichtiger Schritt, um die Potenziale eines gesamtheitlichen Mobilitätssystems auszuschöpfen.

Die Herstellung intermodaler Wegeketten trägt somit dazu bei, multimodales Mobilitätsverhalten, also die regelmäßige Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, zu fördern. Ziel ist, dass sich Nutzende nicht mehr automatisch auf ein Verkehrsmittel festlegen, sondern bedarfs- und wegebezogen ihre Verkehrsmittelwahl tätigen. Angebote der Intermodalität ermöglichen zudem eine verbesserte Erreichbarkeit für Personen ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit und leisten damit einen Beitrag zur Daseinsvorsorge sowie der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse.

Abbildung 28: Beispiel einer intermodalen Wegekette



Quelle: eigene Darstellung

Sharing-Angebote

Öffentlicher Verkehr kann in diesem Sinne mehr sein als Bus und Bahn. Insbesondere als flexible Zu- und Abbringer zum ÖPNV („erste und letzte Meile“) sind ergänzende Angebote von Bedeutung. In diesem Kontext kommt das Prinzip „Teilen statt Besitzen“ (sog. Sharing) immer mehr zum Tragen. Mithilfe von Sharing-Angeboten können Wege mit dem privaten Pkw ersetzt bzw. Menschen ohne eigenen Pkw ein Angebot gemacht werden.

Die Möglichkeit des Carsharings am Bahnhof in Havixbeck ist bisher nicht gegeben. Im Gemeindegebiet selbst gibt es aber zwei Standorte des Anbieters „Stadtteilauto“. Auf dem Parkplatz der Stadtverwaltung (Bellegardeplatz) und Am Habichtsbach steht jeweils ein Fahrzeug zur Verfügung, das nach vorheriger Registrierung gebucht und via Chipkarte entliehen werden kann. Dieses stationsgebundene Carsharing bietet die Möglichkeit, Fahrten mit dem eigenen Pkw zu ersetzen bzw. bei Nichtverfügbarkeit eines Pkw überhaupt auf ein Fahrzeug zugreifen zu können.

Ein Bikesharing-Angebot gibt es in der Gemeinde Havixbeck bisher nicht. Mit Blick auf bestehende und neue Wohngebiete (z. B. Masbeck) kann die Etablierung eines solchen Systems sinnvoll sein, um insbesondere kurze Fahrten beispielsweise zum Bahnhof oder zum Supermarkt mit dem Fahrrad zurückzulegen. In dem Kontext können auch Lastenräder in die Flotte integriert werden.

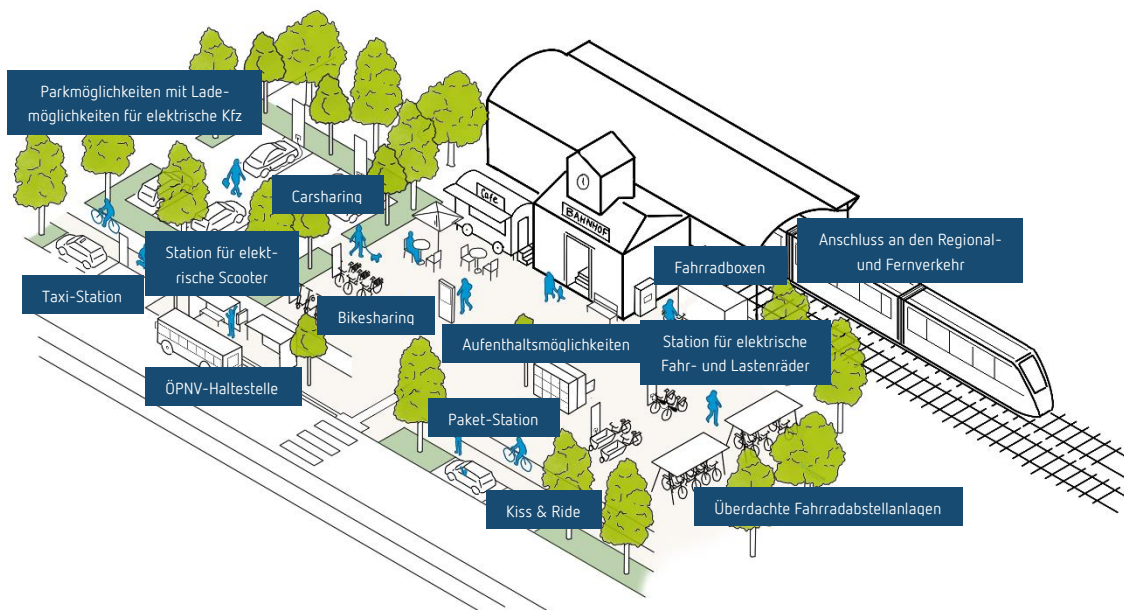
Mobilstationen

Sogenannte Mobilstationen fungieren im Kontext der Intermodalität als Verknüpfungspunkte der Mobilität. Ausgangspunkte zur Errichtung sind Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV. Mit dem SPNV und Bussen als Distanzverkehrsmittel bildet der ÖPNV das Rückgrat intermodaler Wegeketten. Dem Fahrrad und anderen Mobilitätsangeboten kommen dabei die Rolle zur Überwindung der ersten bzw. letzten Meile zu. Gerade in ländlichen, dünn besiedelten Räumen oder Räumen ab-

seits der zentralen, regionalen ÖPNV-Achsen übernehmen diese Verkehrsmittel somit eine wichtige Verknüpfungsfunktion zum ÖPNV. Indem diese Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel sowie weitere Angebote an Mobilstationen angeschlossen werden, kann das Nutzungspotenzial einer Mobilstation erhöht und so die Angebotsqualität des Umweltverbundes insgesamt gesteigert werden.

Bisher gibt es keine Mobilstationen in Havixbeck. Denkbar ist aber die Etablierung einer solchen am Bahnhof unter Einbezug, Aufwertung und Ausbau der bereits bestehenden Angebote (z. B. Radabstellanlagen, P+R).

Abbildung 29: Schematische Darstellung einer Mobilstation



Quelle: eigene Darstellung

3.2.4 ÖPNV und vernetzte Mobilität: Stärken, Schwächen und Potenziale

- ⬆ Bestehender kreisweiter Nahverkehrsplan
- ⬆ Schienenanschluss durch die RB63 an die Oberzentren Coesfeld und Münster im 30-Minutentakt (werktags, tagsüber)
- ⬆ Nachtbusangebot an den Wochenenden
- ⬆ Ergänzung durch Bürgerbusangebot
- ⬆ Zwei Carsharing-Stationen im Ortskern
- ⬆ P+R/B+R am Bahnhof

-  Regelmäßige Bedienung des Gemeindegebiets durch eine Regionalbuslinie
-  MIV-Affinität der Bevölkerung: potenzieller Hinweis auf fehlende Verbindungs- und/oder Bedienqualität
-  Geringes Linienangebot, dadurch teilweise umwegige Fahrten innerhalb der Gemeinde
-  Fehlende Schnellbusverbindung in Richtung Münster
-  Geringes Angebot insbesondere abends und am Wochenende
-  Lange Wege zu Bushaltestellen in Relation zum gefahrenen Angebot
-  Lange Wege zum SPNV durch Lage des Bahnhofs abseits der Siedlungsschwerpunkte
-  Defizitär ausgestattete Bushaltestellen
-  Bisher kaum Ansätze zu Mobilstationen und verkehrsmittelübergreifender Bezahl- und Zugangsmöglichkeit
-  Einige der B+R-Anlagen an den Bahnhöfen entsprechen nicht den aktuellen Qualitätsstandards
-  P+R z. T. aufgrund der Lage und Anbindung an den ÖPNV/SPNV für Pendler:innen unattraktiv

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

-  Etablierung von weiteren Sharing-Angeboten zur Überwindung der ersten und letzten Meile
-  Aufbau von Mobilstationen an Haltestellen, um grundsätzlich den Angeboten Sichtbarkeit zu verleihen
-  Einrichtung von Mobilstationen im Quartier, um Wege zwischen Wohnort, Haltestelle und Nahversorgung besser anzubinden
-  Verbesserte Verknüpfung des Busverkehrs und Radverkehrs und mehr und qualitativ hochwertige B+R-Anlagen an den Haltepunkten/Haltestellen
-  Weiterer Ausbau von barrierefreien Haltestellen
-  Stärkung der Zubringer zum Bahnhof
-  Stärkung der Busanbindung in Richtung Münster
-  Perspektivisch Überdenken der Linienführung durch die Gemeinde
-  Flexiblere, komfortablere und direktere Anbindung des Bahnhofs

3.3 Radverkehr

Das Radfahren liegt national wie international im Trend und steht vor dem Hintergrund zunehmender Verkehrsbelastung und Flächenkonkurrenzen als umwelt- und gesundheitsfreundliche sowie flächenverbrauchsarme Fortbewegungsart zunehmend im Fokus der Mobilitätsentwicklung. Durch das Angebot unterschiedlicher Fahrräder je nach Einsatzzweck (z. B. Pedelecs, Falträder, Lastenräder), Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsträgern und insbesondere durch technische Entwicklungen, verändern sich einerseits die Nutzungsmöglichkeiten, andererseits auch die Infrastrukturanforderungen im Radverkehr. So können bspw. Pedelecs den Nutzungsradius des Fahrrades erweitern und eine regional vernetzte Radinfrastruktur gewinnt an Bedeutung. Durch erhöhte Geschwindigkeiten und einen zumeist steigenden Anschaffungswert entstehen aber auch erhöhte Anforderungen an die Dimensionen und Sicherheit der Radwegeinfrastruktur und Abstellmöglichkeiten.

Anforderungen des Radverkehrs

Grundvoraussetzung für einen attraktiven und konkurrenzfähigen Radverkehr ist ein engmaschiges, attraktives und sicheres Radverkehrsnetz. Wie auch im Fußverkehr prägen kleine, straßenunabhängige Wege und zusätzliche Wegeverbindungen die Erschließung. Diese ermöglichen es häufig, Ziele mit dem Fahrrad schneller und direkter zu erreichen als mit dem Pkw. Insbesondere seit sich durch Pedelecs und E-Bikes die Reichweiten erhöht haben, muss der Radverkehr nicht mehr nur als Stadtverkehrsmittel, sondern auch für regionale Verbindungen stärker in den Fokus genommen werden.

3.3.1 Fahrrad fahren in Havixbeck

In Havixbeck werden bereits viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt und das Fahrrad sowohl für Wege innerhalb der Gemeinde als auch über die Gemeindegrenze hinaus genutzt. Mit einem Radverkehrsanteil im Modal Split von 28 Prozent (Stand 2016) weist Havixbeck einen vergleichsweise hohen Anteil auf (Kreis Coesfeld 25 Prozent).

Derzeit bestehen auf Gemeindeebene keine Plangrundlagen mit konkretem Bezug zum Radverkehr. Lediglich durch das Radverkehrsnetz NRW, das Städte und Gemeinden auf möglichst direkten Wegen des Alltagsverkehrs verbindet, ist die Gemeinde Havixbeck über einzelne Routen im Radverkehrsnetz integriert. Als Gemeinde des Kreises Coesfeld wurde im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes der Radverkehr im Kreis Coesfeld detailliert betrachtet, ein Radverkehrskonzept erarbeitet und auf regionaler Ebene Velorouten, die unter anderem auch auf Havixbecker Gemeindegebiet verlaufen, und Qualitätsstandards definiert. Die Velorouten sollen den Radverkehr besonders für den Alltagsverkehr attraktiver gestalten und durchgängig komfortable und sichere Verbindungen nach Münster sicherstellen.

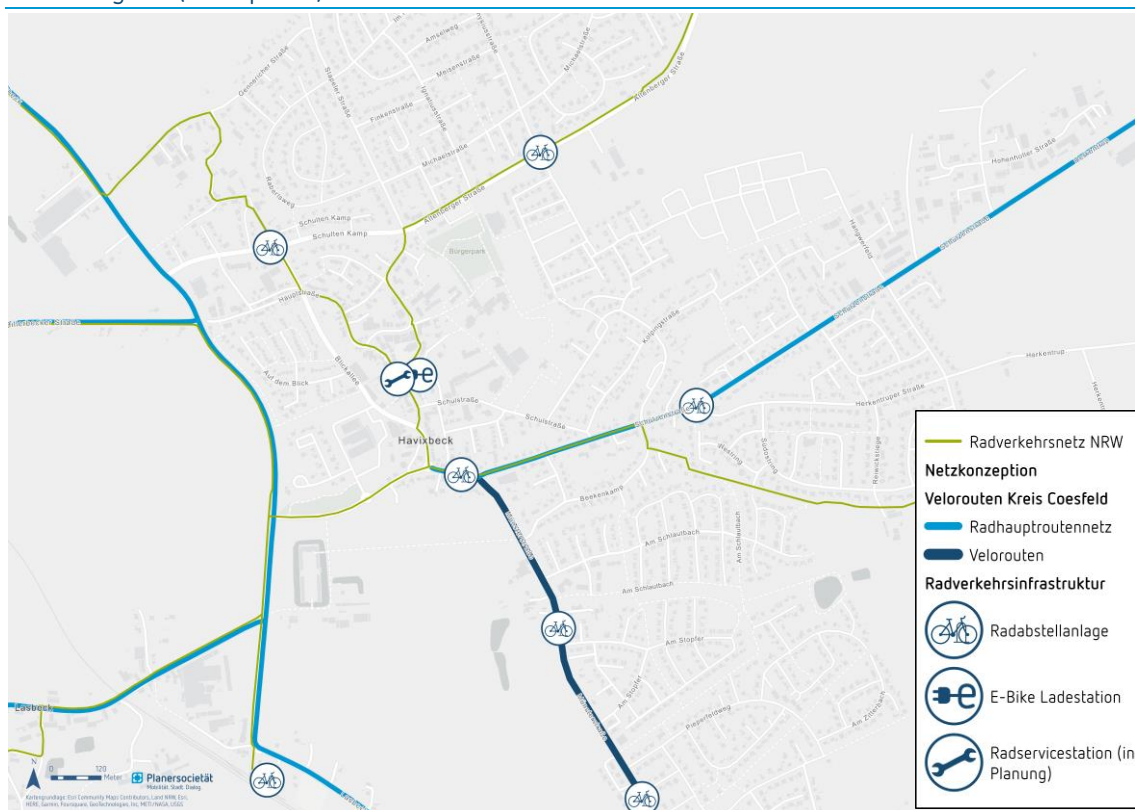
Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld

Ziel des im Jahr 2020 erarbeiteten Radverkehrskonzepts für den Kreis Coesfeld war es, alle Städte und Gemeinden, aber auch ihre Orts- und Stadtteile in ein kreisweites Radverkehrsnetz einzubinden und dabei den Fokus insbesondere auf den Alltagsradverkehr zu legen. Es sollte ein über die Gemeindegrenzen hinweg zusammenhängendes Radverkehrsnetz entstehen, das Verbindungen zu Nachbarkreisen sicherstellt und den Radverkehrsanteil auch auf größeren Wegedistanzen erhöht.

Das Kreiskonzept sieht für die Netzkonzepion in Anlehnung an die Stadtregion Münster eine dreistufige Abstufung vor und unterscheidet dabei zwischen Radverbindungen (ERA-Grundstandard), dem Velorouten-Standard sowie dem Standard für Radschnellverbindungen (NRW Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb). Innerhalb der Gemeindegrenzen von Havixbeck wird zum einen das Radhaupttroutennetz ausgewiesen und zum anderen eine Veloroute in Richtung Münster definiert (siehe Abbildung 30). Über die konzipierte Veloroute ist Münster innerhalb von 16,3 km zu erreichen, wovon 7,1 km auf Havixbecker Gemeindegebiet verlaufen. Grundsätzlich gilt, dass neben einem definierten Haupt-/Veloroutennetz entlang der Hauptverkehrsstraßen im Erschließungsstraßennetz das Radfahren überall flächenhaft und sicher möglich sein soll.

Das Radverkehrskonzept ist im Juni 2020 einstimmig vom Coesfelder Kreisausschuss verabschiedet worden.

Abbildung 30: (Konzipierte) Radverkehrsinfrastruktur in Havixbeck



Quelle: eigene Darstellung

Anlagen für den Radverkehr

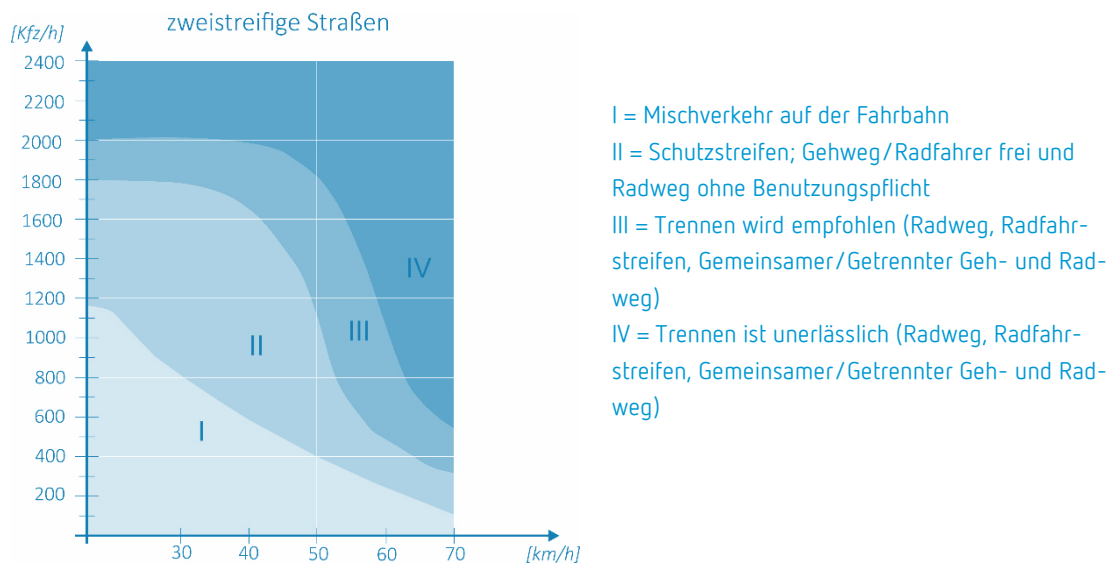
Das beschriebene Radverkehrsnetz zeigt, dass auf konzeptioneller Ebene nahezu lückenlose Radverbindungen vorhanden sind und daher gute Ansätze und Potenziale zur Fortbewegung mit dem Fahrrad bestehen. Der überwiegende Anteil des bestehenden Radwegenetzes in Havixbeck sowie im Kreis Coesfeld ist durch das Radroutennetz NRW beschildert. Dies stellt allerdings keine besonderen bzw. hohen Qualitätsstandards an die Radverkehrsführung.

Führungsformen

Die Führungsformen sollten mindestens den Standard der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) aufweisen, sofern sie nicht bereits im Zuge des kreisweiten Radverkehrsnetzes geplant sind. Nachfolgend ist die Wahl der Führungsform in einem Diagramm anhand der Verkehrsbelastung des MIV dargestellt. Je nach Verkehrsbelastung wird eine Führung im Mischverkehr (zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn), auf Radwegen (im Seitenraum, getrennt vom und gemeinsam mit dem Fußverkehr möglich) oder auf Radfahrstreifen (auf der Fahrbahn, abmarkiert und darf nicht überfahren werden) empfohlen. Eine weitere Möglichkeit bietet auch der Schutzstreifen. Dieser kann bei geringeren Verkehrsstärken markiert werden und darf vom Autoverkehr nur zum Ausweichen vor dem Gegenverkehr überfahren werden.

Die Eignung einer bestimmten Führungsform hängt eng mit der Stärke und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen (siehe Abbildung 31). Je höher die Verkehrsbelastung und die zugelassene Höchstgeschwindigkeit einer Straße, desto wichtiger wird eine Trennung zwischen Kfz- und Radverkehr. Als Kfz-Belastung wird dabei die werktägliche Spitzenstunde des jeweiligen Fahrbahnquerschnittes zugrunde gelegt. Die Übergänge der unterschiedlichen Belastungsformen und somit der unterschiedlichen Führungsformen lassen sich nicht trennscharf voneinander abgrenzen. Je nach Ausprägung kann in Abhängigkeit von der Situation in begründeten Fällen von diesen Zuordnungen abgewichen werden.

Abbildung 31: Auswahlbereiche für die Radverkehrsinfrastruktur innerorts



Nach den Ergebnissen der Verkehrszählung (siehe Kapitel 3.1.1) lassen sich nach der Kfz-Belegung als geeignete Führungsformen für Havixbeck innerorts überwiegend die Belastungsbereiche I und II identifizieren. Während in den verkehrsberuhigten Bereichen sowie in den Tempo-30-Zonen eine Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen wird (z. B. für die Blickallee), ergeben sich nach der ERA 2010 beispielsweise für die L550, die Münster- und Schützenstraße Empfehlungen für Schutzstreifen sowie Gehwege für Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht. Außerhalb geschlossener Ortschaft bzw. von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h wird bereits ab einer geringen Verkehrsbelastung eine Trennung zwischen Kfz- und Radverkehr empfohlen.

Die vorherrschenden konkreten infrastrukturellen Bedingungen in Havixbeck lassen besonders im Längsverkehr allerdings dennoch Nachholbedarf erkennen, sei es mit Blick auf die Sicherheit oder auch den Komfort der Radfahrenden. Besonders in Bezug auf die Führungsformen lassen sich einige Defizite herausstellen. Die derzeitige Radverkehrsinfrastruktur in Havixbeck ist geprägt durch eine Vielzahl an gemeinsamen Geh- und Radwegen, die sowohl straßenbegleitend an den Hauptverkehrsstraßen als auch auf straßenunabhängigen Wegen verlaufen. Die straßenunabhängigen Radwege werden dabei überwiegend im Zweirichtungsverkehr geführt (siehe Abbildung 32, Abbildung 33). Auch als Verbindungen zwischen den Siedlungsbereichen stehen den Radfahrenden zu meist gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr zur Verfügung. In der Havixbecker Ortsmitte sind verschiedene Anlagen, zum Beispiel Schutzstreifen oder kurze Radfahrstreifen, für den Radverkehr vorhanden (siehe Abbildung 34). Selten sind auch Gehwege vorhanden, die für den Radverkehr freigegeben sind (nicht benutzungspflichtige Infrastruktur). Auf Nebenstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Straßenraum geführt. Seit dem Frühjahr 2022 ist die Schulstraße zur ersten Fahrradstraße in Havixbeck umgestaltet worden und gleichzeitig für den Kfz-Verkehr nur noch als Einbahnstraße zugelassen (siehe Abbildung 35). Sonderformen wie freigegebene Busspuren gibt es derzeit nicht.

Abbildung 32: Münsterstraße



Abbildung 33: L550



Abbildung 34: Josef-Heydt-Straße



Abbildung 35: Schulstraße



Insgesamt erreicht die Radverkehrsinfrastruktur bereits an vielen Straßen die nach ERA 2010 empfohlenen Führungsformen. Dennoch fehlt es zum Teil an einer durchgängigen, sicheren und eigenständigen Radverkehrsführung. Insbesondere durch eine gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr wird den Ansprüchen des Radverkehrs oft nur unzureichend Rechnung getragen. Radverkehr im Gehwegbereich kann zu Fuß Gehende verunsichern oder gefährden. Ein Einsatz von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird nach ERA 2010 deshalb nur als vertretbar angesehen, wenn die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Hier gilt eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr beispielsweise bei intensiver Geschäftsnutzung, Hauptverbindungen des Radverkehrs oder zahlreichen untergeordneten Knotenpunkts- und Grundstückzufahrten bei beengten Verhältnissen als ausgeschlossen.

Zusätzlich zu einer angepassten Radverkehrsführung, sind jedoch auch die Breiten der Wege entscheidend, um eine sichere und attraktive Situation für Radfahrende zu bieten. Hier empfiehlt sich die Orientierung an den in der ERA 2010 (unter der Beachtung einer anstehenden Novellierung) vorgegebenen Regelbreiten.

Abstellmöglichkeiten

In Havixbeck lassen sich nur wenige öffentliche Abstellanlagen für den Radverkehr finden, dabei sind diese ein wichtiger Bestandteil einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung. Um die Nutzung

des Fahrrads voranzutreiben, muss ein Abstellangebot geschaffen werden, das möglichst in Wohnungsnähe sowie an Zielen des Radverkehrs sicher, standfest, einsehbar und im besten Fall witterungsgeschützt gestaltet ist. Besonders Fahrradboxen (die derzeit bereits am Bahnhof in Planung sind) und Radkäfige bieten einen sicheren und witterungsgeschützten Standort für zum Beispiel Pendler:innen, die sich intermodal fortbewegen (z. B. vom Fahrrad in die Bahn steigen).

Öffentliche Radabstellanlagen sind in Havixbeck zum einen in Form von Radanlehnbügel und Vorderradbügel am Bahnhof. Zum anderen lassen sich insbesondere an Bushaltestellen im Ortskern sowie vereinzelt an Nahversorgungsstandorten und öffentlichen Gebäuden Radanlehnbügel finden. Eine Ladestation für E-Bikes und Pedelecs befindet sich an der Pfarrstiege in der Nähe des Rathauses. Radabstellanlagen in Form von Radkäfigen, Radstationen oder Fahrradboxen bestehen derzeit nicht.

Abbildung 36: Josef-Heydt-Straße
(Haltestelle Havixbeck, Egbert)



Abbildung 37: Lasbeck
(Parkplatz Bahnhof Havixbeck)



Ergänzende Radserviceangebote

Ein öffentliches Verleihangebot an (Elektro-)Fahrrädern besteht durch die Gemeinde Havixbeck nicht. Über den Elektrorad-Partner Kunath & Ridder besteht jedoch die Möglichkeit Elektrobikes in der Gemeinde zu leihen. Zur Förderung des sorglosen Fahrrad Fahrens bieten Radservicestationen (zur eigenständigen Reparatur) eine sinnvolle Unterstützung sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr. Eine solche Radservicestation ist bereits in Planung und soll neben der bestehenden Ladestation an der Pfarrstiege installiert werden.

3.3.2 Exkurs: ADFC-Fahrradklimatest 2020

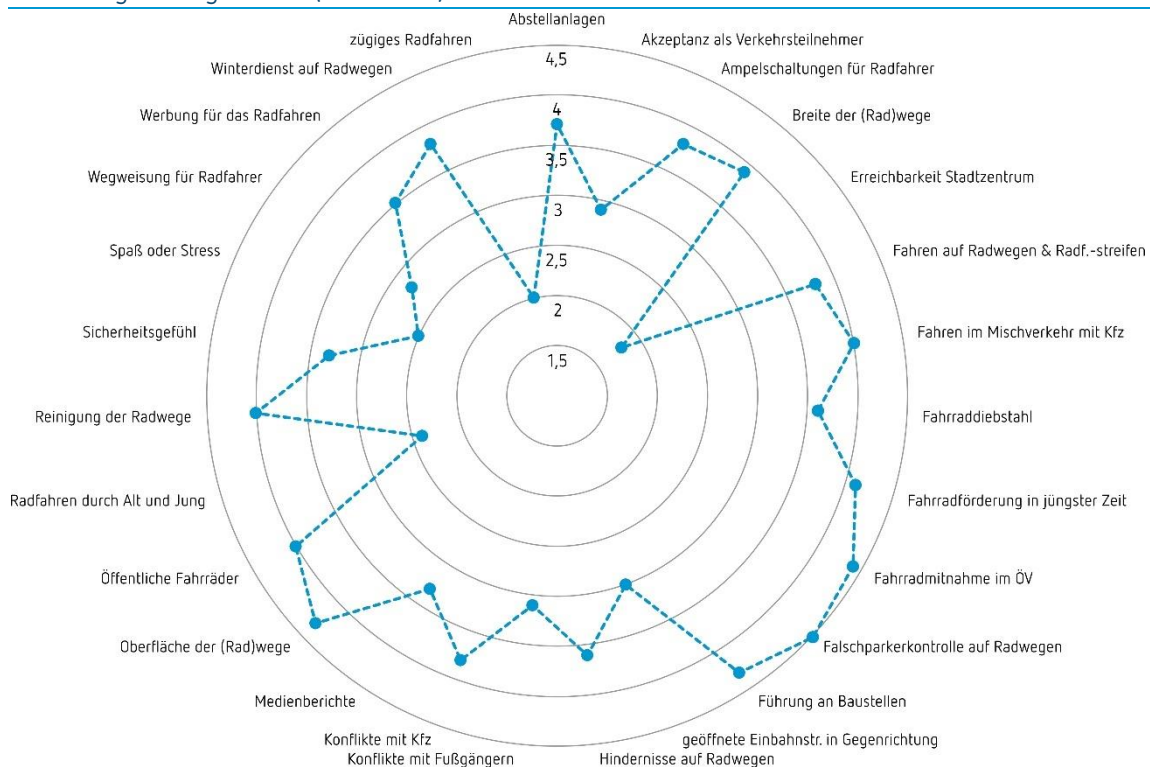
Der ADFC-Fahrradklimatest wird seit 1998 alle zwei Jahre durchgeführt und soll einen Status über die Fahrradfreundlichkeit der Kommunen darstellen. Durch die Abfrage spezifischer Belange anhand eines Fragebogens soll so der „Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland“ (ADFC 2021) abgebildet werden. Havixbeck wurde 2020 neben 1.023 weiteren Städten und Gemeinden zum zweiten Mal in der Umfrage als Teilnehmerin gewertet, da die Mindestteilnahmezahl von 50 erreicht wurde. Die erste Teilnahme war 2014.

Die rund 230.000 Bürger:innen, die sich an dem ADFC-Fahrradklimatest beteiligten, haben die Fahrradfreundlichkeit in Deutschland im Durchschnitt mit 3,9 bewertet, es herrscht somit lediglich eine ausreichende Zufriedenheit bei den Radfahrenden.

Havixbeck im Fahrradklimatest

Mit einer Gesamtbewertung des Radverkehrs mit der Note 3,5 belegt Havixbeck in der Ortsgrößenklasse weniger als 20.000 Einwohner:innen deutschlandweit Platz 79 von 418 und in Nordrhein-Westfalen den 19. Rang von 54. Die 85 Teilnehmenden bewerten den Zustand des Radverkehrs in Havixbeck damit besser als der deutschlandweite Durchschnitt. Besonders positiv wurde die Erreichbarkeit des (Stadt-)Zentrums (Note 1,8) sowie die Möglichkeit des zügigen Radfahrens (Note 2,0) innerhalb der Gemeinde bewertet. Eine eher negative Benotung erhielt der Radverkehr in Havixbeck in Bezug auf die Fahrradmitnahme im ÖV (Note 4,4) sowie die Falschparkerkontrolle auf Radwegen (Note 4,5). Auch die Oberfläche der (Rad-)Wege (Note 4,3) sowie die Fahrradförderung in jüngster Zeit (Note 4,1) erhielten in Havixbeck vergleichsweise schlechte Noten. Allerdings ist für die Gemeinde Havixbeck der Hinweis zu beachten, dass die Bewertungen der Teilnehmer:innen im Vergleich zu den meisten anderen Orten verhältnismäßig uneinheitlich sind.

Abbildung 38: Ergebnisse (Havixbeck) ADFC-Fahrradklimatest 2020



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von ADFC 2020

3.3.3 Radverkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Wegenetz abseits der Hauptverkehrsstraßen
-  Nutzungsmöglichkeiten landwirtschaftlicher Wege
-  Nebenstraßen mit einer max. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
-  Attraktives Netz an Freizeitrouten
-  Wegweisung und Information durch Knotenpunktsystem NRW
-  Einseitige Radverkehrsführung (mit dem Fußverkehr) im Zweirichtungsverkehr
-  Keine durchgängige Radverkehrsführung
-  z. T. fehlende Radabstellanlagen
-  kein öffentliches Fahrradverleihangebot
-  Fehlende Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen (vgl. ADFC-Fahrradclimatest)

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

-  Ausbau der Radwegeinfrastruktur (bspw. durch Fahrradstraßen) und Herstellung breiter, barrierearmer und möglichst direkter und konfliktfreier Wegeachsen (z. B. im Nebenstraßennetz)
-  Anpassung des Radverkehrsnetzes an neue Nutzungsformen (Pedelects, Lastenräder, E-Roller) und neue Nutzungsansprüche (höhere und differenziertere Geschwindigkeiten, älter werdende Bevölkerung)
-  Fahrradfreundliche und sichere Umgestaltung von Knotenpunkten
-  Qualitative und quantitative Verbesserung der bestehenden Radabstellanlagen unter Einbezug der Anforderungen von E-Bikes, Lastenräder, etc.

3.4 Fußverkehr, Aufenthaltsqualitäten und Barrierefreiheit

Das Zufußgehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, denn nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern findet auch ohne schädliche Umweltbelastungen statt. Im Gegensatz zu anderen Fortbewegungsformen ist das Zufußgehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen elementar. Die Fußgängerfreundlichkeit bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Fußgängeranzahl im öffentlichen Raum auch die Vielfalt und Urbanität sowie Lebensqualität einer Gemeinde wider und sorgt für Laufkundschaft und Belebung. Besonders in Havixbeck können sich die kurzen Wege zwischen den Wohngebieten und den verschiedenen Zentren positiv auf die Belebung der Gemeinde und Lebensqualität auswirken.

Anforderungen des Fußverkehrs

Von sicheren und barrierefreien Wegen profitieren letztlich nicht nur die klassischen Zielgruppen wie Mobilitätseingeschränkte oder ältere Menschen, für die eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes die Grundvoraussetzung für eine aktive und eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist. Ebenso sind ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen und leicht zu querende Straßen für alle Bevölkerungsgruppen von Vorteil. Attraktive Freizeitwege und Ausflugsziele tragen zusätzlich zu einer funktionierenden Nahmobilität bei.

3.4.1 Zufußgehen in Havixbeck

Fast ein Viertel der Einwohner:innen in Havixbeck geht täglich zu Fuß. Dieser Wert liegt jedoch mit 22 Prozent deutlich hinter dem kreisweiten Vergleichswert (34 Prozent; Stand 2016). Trotz guter Voraussetzungen erreicht der Fußverkehr im Modal Split nur einen Anteil von 12 Prozent, damit hat Havixbeck nur ein eher geringes Fußverkehrsaufkommen. Große Teile der Gemeinde weisen eine kompakte Siedlungsstruktur auf und gewährleisten somit eine gute fußläufige Erreichbarkeit. Im Umkreis von gut einem Kilometer, ausgehend vom Rathaus, ist der gesamte Siedlungsbereich zu erschließen und somit eine gute Erreichbarkeit der Ortsmitte zu Fuß gegeben. Lediglich der nord-östliche Ortsteil Hohenholte weist eine Entfernung von ca. 5 Kilometern zum Hauptort auf, wodurch Alltagswege zu Fuß deutlich erschwert werden.

Erreichbarkeiten für den Fußverkehr

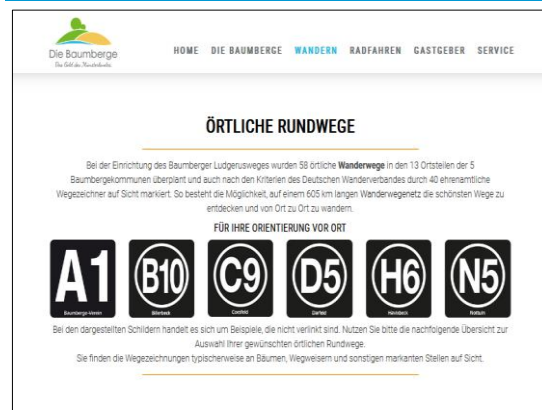
Wichtige Wegebeziehungen für den Fußverkehr verlaufen ausgehend vom Bahnhof entlang der L550 sowie entlang der Schützenstraße, der Blickallee und der Hauptstraße bis zur Fußgängerzone im Ortskern (siehe Abbildung 41). Neben der klassischen Fußverkehrsführung im Seitenraum von Neben- und Hauptverkehrsstraßen bietet Havixbeck den zu Fuß Gehenden durch eigenständig geführte Wege abseits des MIV ein attraktives Freizeitwegenetz. Einzelne Gassen und Querverbindungen bieten den zu Fuß Gehenden Abkürzungsmöglichkeiten, entlang des Schlautbachs verlaufen Wege im Grünen und auch landwirtschaftliche Wege außerhalb der bebauten Gebiete bieten

gute Verbindungen für den Fußverkehr und verdichten das Netz zusätzlich. Auch gehört Havixbeck zur sogenannten Baumberge Region – ein Verbund der Städte Billerbeck, Coesfeld und der Gemeinden Havixbeck, Nottuln und Rosendahl – und verfügt dadurch über vielfältige touristische Angebote für den Fuß- und Radverkehr. Über die Website der Baumberge Touristik¹ lassen sich eine Reihe an Wandertouren rund um Havixbeck finden, die sowohl digital heruntergeladen als auch physisch erworben werden können.

Abbildung 39: Gasse ab Altenberger Straße



Abbildung 40: Website Baumberge Touristik

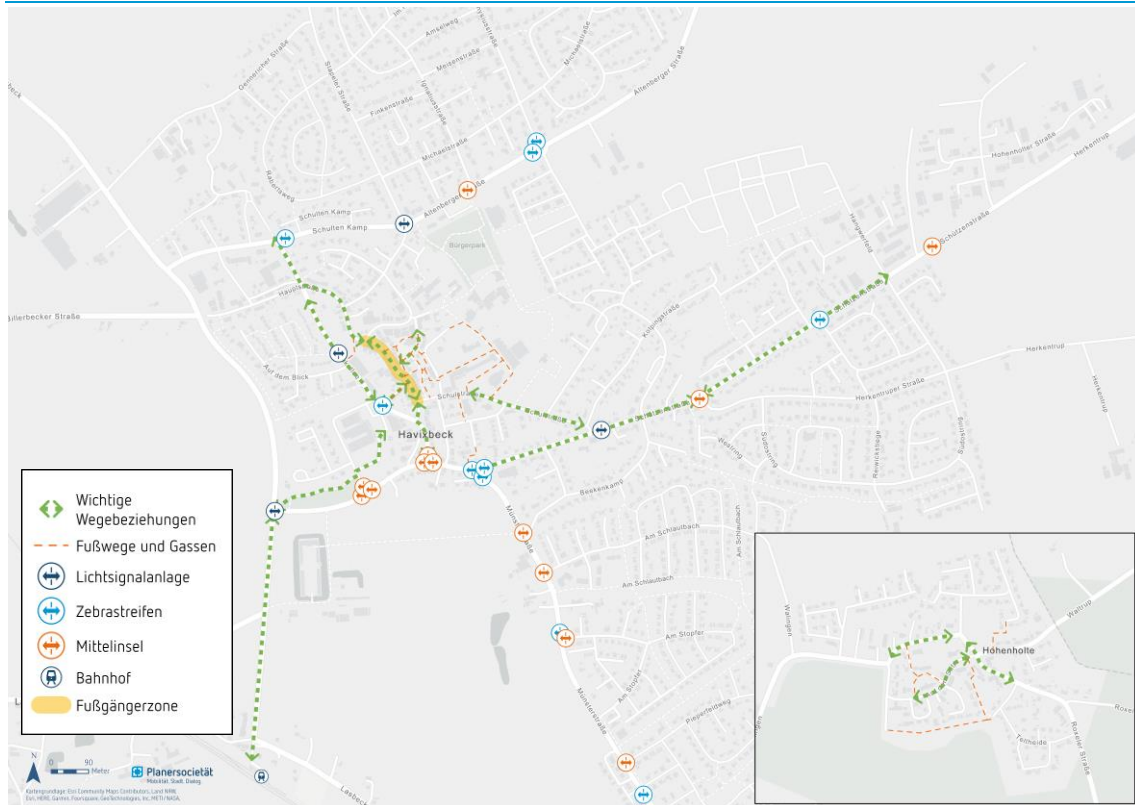


Querungsmöglichkeiten

Havixbeck verfügt an den Hauptverkehrsstraßen bereits über einige Querungsanlagen, besonders an hochfrequentierten Zielpunkten (z. B. Nahversorgung, Schulen). Fußgängerüberwege, Querungshilfen und Lichtsignalanlagen erleichtern zu Fuß Gehenden das sichere Passieren der Straßen. Eine Vielzahl der Querungsanlagen weist bisher keine barrierefreie Ausstattung aus und verfügt häufig lediglich über eine Bordsteinabsenkung. Für eine sichere und barrierefreie Querung sollte der Einsatz taktiler Leitelemente für sämtliche Querungsanlagen angestrebt werden (siehe Kapitel 3.4.3). Auch die Regelmäßigkeit bzw. die Abstände einzelner Querungsanlagen spielen eine große Rolle für ein attraktives, sicheres und umwegefreies Fußwegenetz. Während in verkehrsberuhigten Bereichen und in Tempo-30-Zonen bei angepasster Straßenraumgestaltung ein flächiges queren oder vorgezogene Seitenräume empfohlen werden, sollten an Hauptverkehrsstraßen alle 200 bis 250 m Fußgängerüberwege, Mittelinseln oder Lichtsignalanlagen bestehen. Die bestehenden Querungshilfen bspw. an der Schützenstraße in Havixbeck erfüllen diese Empfehlung bereits in weiten Teilen, weisen zum Teil jedoch auch Abstände von 400 bis 500 m auf.

¹ <https://www.baumberge-touristik.de/wandern-1/%C3%B6rtliche-rundwege/havixbeck/>

Abbildung 41: Querungsanlagen und Wegeverbindungen in Havixbeck



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 42:
Schultenkamp/An der Feuerwache



Abbildung 43:
Hauptstraße



3.4.2 Öffentlicher Raum

Havixbeck weist mehrere kleinere Verweilorte, Ruhebänke oder Plätze zum Spielen auf. Ein zentraler Treffpunkt ist in Havixbeck allerdings nicht zu verzeichnen. Die Havixbecker Ortsmitte wird durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Platzbereichen geprägt (z. B. Willi-Richter-Platz, Kirch-

platz). Die Plätze tragen durch ihre Gestaltung, Nutzung und Frequentierung besonders zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei. Dennoch sind die verschiedenen Plätze hinsichtlich Funktion und Gestaltung nicht immer eindeutig und bleiben so hinter ihren Potenzialen zurück.

Spielen im öffentlichen Raum

Besonders für Familien mit Kindern stellen Spielmöglichkeiten einen beliebten Treffpunkt im öffentlichen Raum dar. Bereits im Jahr 2011 hat die Gemeinde mit einem Rahmenbedarfsplan alle Spielplätze und -flächen aufgrund ihrer Lage, Ausstattung und Nähe zu attraktiven Spielplätzen analysiert und bzgl. Erhalt, Aufwertung und Umnutzung kategorisiert. Spielplätze befinden sich zum einen am Generationspark, am Sportzentrum, auf dem Schulhof der katholischen Grundschule sowie der Anne-Frank-Gesamtschule und zum anderen in den Wohngebieten. Neben den Spielplätzen bestehen auch weitere Aufenthaltsflächen für Kinder im Havixbecker Ortskern. Beispielsweise sind innerhalb der Fußgängerzone in Form von einzelnen Spielgeräten (Wipptieren) Rastpunkte geschaffen worden.

Abbildung 44: Fußgängerzone (Hauptstraße)

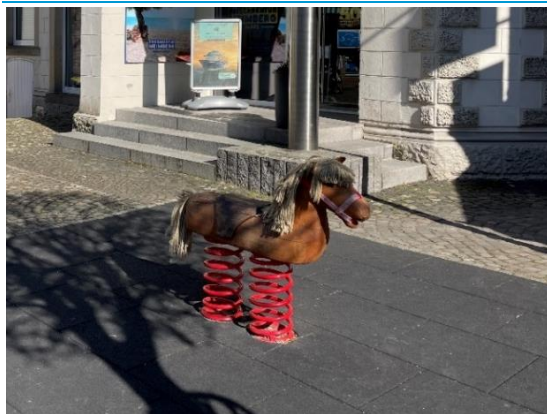


Abbildung 45: Am Stiftsgraben (Hohenholte)



Orientierung im öffentlichen Raum

Die Orientierung für Einwohner:innen und Besucher:innen ist trotz der kleinen Ortsgröße nicht leicht. Informationen zur Wegweisung stellen ein wesentliches Element für zu Fuß Gehende dar. Eine Unterstützung der Orientierung wird als wichtige Maßnahme zur Attraktivierung des Fußverkehrs angesehen. Ein speziell auf den Fußverkehr ausgerichtetes Wegweisungssystem ist in Havixbeck für Alltags- und Freizeitrouten nicht vorhanden. Dennoch besteht innerhalb der Gemeinde eine zielorientierte Wegweisung zu einzelnen konkreten Zielen (z. B. Hauptstraße; siehe Abbildung 47), die auch zu Fuß Gehenden den Weg weist. Da sich diese Wegweisung an alle Verkehrsteilnehmenden richtet, findet sie jedoch straßenbegleitend statt und bietet dem Fußverkehr keine besondere Möglichkeit der Nutzung unabhängiger Wege. Dies kann, besonders für ortsfremde Personen, unter Umständen zu längeren Gehwegstrecken führen.

Weiterführende Informationen

Neben der Wegweisung von Zielorten lassen sich vereinzelt Informationstafeln oder Aushänge in den Ortsteilen finden. Diese weisen zum Beispiel auf historische Sehenswürdigkeiten hin oder geben einen Hinweis zu überregionalen Radrouten. Als Beispiel können hier die Informationstafeln an der Hauptstraße und in Hohenholte genannt werden.

Abbildung 46: Hauptstraße (Infotafel)



Abbildung 47: Hauptstraße (Wegweisung)



3.4.3 Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes nimmt im Sinne der Inklusion eine zunehmende Bedeutung in der Verkehrsplanung ein. Nicht nur Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen sind auf hindernisfreie Straßenräume angewiesen, barrierefreie bzw. -arme Bedingungen sind in der Regel ein Zugewinn für alle Personen, die den öffentlichen Raum nutzen.

Längsverkehr

Das Themenfeld Barrierefreiheit besitzt unterschiedliche Schnittstellen zu den vorangestellten Inhalten. Im Längsverkehr sind besonders die Wegebreiten und die Oberflächenqualität der Wege von Bedeutung. Personen mit einer Gehhilfe oder einem Rollstuhl benötigen in der Regel mehr Platz im Seitenraum sowie bei Drehungen für einen Richtungswechsel. So sollte eine freie Gehwegbreite von mindestens 2,0 Metern in der Regel nicht unterschritten werden. Dies ist jedoch an vielen Stellen in Havixbeck nicht der Fall, einerseits, weil es bei vielen historischen Straßenquerschnitten an Platz mangelt, andererseits, weil an zahlreichen Stellen der Straßenraum stärker dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr gewidmet wird (z. B. Josef-Heydt-Straße, Blickallee). Auch die Wartebereiche von Bushaltestellen sind zum Teil in den Gehweg gelegt (z. B. Schützenstraße).

Die Oberflächengestaltung der Flächen für den Fußverkehr ist in Havixbeck sehr divers. Viele straßenbegleitende Gehwege für den Fußverkehr sind gepflastert oder mit Gehwegplatten ausgestattet, wohingegen Wege gemeinsamer Nutzung mit dem Radverkehr asphaltiert sind. Unabhängige Wege sind wiederum mit wassergebundener Decke ausgestattet. Zum größten Teil befinden sich die beschriebenen Wege in einem guten bis befriedigendem Zustand, so dass sie zumindest bezogen auf die Oberflächengestaltung als barrierearm angesehen werden können. Dennoch weisen

einige Stellen erhebliche Oberflächenschäden auf Grund von Asphaltflicken oder Wurzelaufbrüchen auf.

Querverkehr

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Ihnen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Fußwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Neben dem Bedarf des Querens auf freier Strecke ist ein Bedarf der Überquerungen von Fahrbahnen an Knotenpunkten überwiegend gegeben. Barrierefreie oder -arme Elemente finden dabei in Havixbeck an Querungsstellen jedoch kaum Anwendung. So sind die Bedarfsampeln für den Fußverkehr und Querungshilfen nicht mit kontrastreichen und taktilen Leitelementen sowie differenzierten Bordhöhen ausgestattet. Einzelne Querungshilfen oder Fußgängerüberwege sind lediglich mit einer Bordabsenkung oder kompletten Nullabsenkung ausgestattet. Auch bei Umlaufgittern ist eine barrierefreie Gestaltung wichtig. Häufig schließen diese Barrieren eine Nutzung der Wege für mobilitätseingeschränkte Personen (insbesondere größere Krankenfahrstühle) oder Personen mit Kinderwagen (insbesondere Zwillingskinderwagen) aus (siehe Abbildung 49).

Abbildung 48: Südostring/Schützenstraße



Abbildung 49: Gasse ab Blickallee



Barrierefreie Ausstattung

Auch die Sitzmöglichkeiten spielen hinsichtlich der Barrierefreiheit eine Rolle. In Havixbeck bestehen insbesondere im Ortskern bereits einige Sitzmöglichkeiten. Vereinzelt sind diese jedoch bereits veraltet und weisen keine barrierefreie Zuwegung auf (z. B. unebene Oberflächen durch Schotter, Wurzeln oder Wiese). Insbesondere an den wichtigen Wegebeziehungen fehlt es dennoch meist an ausreichend Sitzmöglichkeiten. Zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raumes gehören viele weitere Aspekte, wie z. B. besondere Anforderungen sehingeschränkter Personen an Platzsituationen, Kontrastierungen von Treppenkanten oder entsprechende Stadtmöblierung. Auch barrierefreie ÖPNV-Haltestellen stellen einen wesentlichen Teil der barrierefreien Fortbewegung dar (vgl. ÖPNV).

3.4.4 Fußverkehr: Stärken, Schwächen und Potenziale

-  Kurze Wege im Ortskern
-  Verkehrsberuhigte Bereiche (Fußgängerzone, Wohngebiete)
-  Sitzmöglichkeiten im Ortskern
-  Eigenständige (straßenunabhängige) Durchwegungen
-  Begrenzter Seitenraum im Ortskern
-  Einschränkungen u. a. durch parkende Pkw, Mülltonnen, Werbeaufsteller
-  Gemeinsame Führung mit dem Radverkehr
-  Fehlende Barrierefreiheit
-  Wegelänge zum Bahnhof
-  Konflikte mit Pkw, Rad und ÖPNV
-  Zum Teil fehlende Querungsanlagen
-  Unzureichende Beschilderung

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

-  Berücksichtigung und Priorisierung des Fußverkehrs im Straßenraum
-  Ausbau der Barrierefreiheit (insbesondere an zentralen Wegeachsen)
-  Erhöhung der Aufenthaltsqualität zentraler Bereiche
-  Definition eines Haupt-Fußwegenetzes mit Standards für Spiel-, Gestaltungs- und Barrierefreiheit

4 Fazit der Bestandsanalyse

In der Bestandsanalyse wurden die Mobilitätsvoraussetzungen sowie die Stärken und Schwächen der Mobilität im Gemeindegebiet sowie Gemeindegrenzen übergreifend untersucht. Darauf basierend wurden Potenziale und Handlungserfordernisse für die Maßnahmenentwicklung abgeleitet.

Zentrale Stärken sowie Potenziale der Mobilität in Havixbeck können wie folgt zusammengefasst werden:

- Kompakter Ortskern mit bereits einigen attraktiven Aufenthalts- und Erholungsbereichen und einer Fußgängerzone
- kurze Wege im Ortskern selbst zur Nahversorgung und zu Dienstleistungen, gute Voraussetzungen für noch mehr Wege zu Fuß oder per Fahrrad
- Im Grundsatz bereits eine gute Netzstruktur für den Radverkehr
- Bereits gute Voraussetzungen für den ÖPNV durch Anschluss an das SPNV-Netz tagsüber im 30-Minuten-Takt; die Siedlungsbereiche liegen in fußläufigen Einzugsbereichen der Bushaltestellen
- Carsharing-Angebot als eine Möglichkeit, den privaten (Zweit-)Pkw abzuschaffen

Die analysierten Schwächen zeigen aber auch, dass es noch einige Handlungsbedarfe gibt:

- MIV-Affinität der Bevölkerung lässt auf nicht konkurrenzfähige Alternativen schließen: Bedienungs- und Verbindungsqualität des ÖPNV ist ausbaufähig, Optimierung ist auch bei der Radverkehrsinfrastruktur und -führung nötig
- Die bestehende Radinfrastruktur wird den Anforderungen von neuen Nutzungsformen (Pedelets, Lastenräder) kaum gerecht
- Auf der Blickallee/Hauptstraße sind die Verkehrsmengen im Verhältnis zu Nutzung und Straßenquerschnitt sehr hoch, wodurch die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit weiterer Verkehrsteilnehmender geschmälert wird
- Veraltete Infrastruktur des Fußverkehrs, die nicht mehr den heutigen Standards entspricht und insbesondere Mängel in der Barrierefreiheit aufweist
- Die Lage des SPNV-Haltepunkts erfordert lange Zugangszeiten und macht die Reise mit dem ÖPNV für Wahlfreie unattraktiv
- Es gibt weitere Bedarfe zur besseren Vernetzung der Verkehrsangebote, vor allem in der Verknüpfung Bus – Bahn – P+R – Fahrrad und der Anbindung der Siedlungsbereiche durch Mobilstationen

5 Maßnahmenkonzept

Basierend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie den Erkenntnissen und Hinweisen aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen leiten sich die nachfolgend dargestellten Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts ab. Insgesamt wurden fünf **Handlungsfelder** definiert:

- A. Kfz-Verkehr und Straßennetz
- B. ÖPNV und vernetzte Mobilität
- C. Radverkehr
- D. Fußverkehr und Aufenthaltsqualität
- E. Kommunikation und Mobilitätsmanagement

Die Handlungsfelder wurden in der Ausarbeitung grundsätzlich nicht isoliert betrachtet, sondern greifen ineinander: So existieren oftmals Synergieeffekte und Abhängigkeiten zwischen den Handlungsfeldern und den jeweiligen Maßnahmen, die sich auch inhaltlich überschneiden können. In Einzelfällen kann es sein, dass Maßnahmen unterschiedlicher Handlungsfelder in Teilaspekten/-ausprägungen miteinander konkurrieren, sei es räumlich oder im Ansprechen unterschiedlicher Zielgruppen. Dies muss in späteren Planungsprozessen entsprechend berücksichtigt werden.

Die Maßnahmen werden in Maßnahmensteckbriefen einzeln dargestellt. Diese enthalten neben einer Beschreibung der Maßnahme auch einen Umsetzungshorizont, eine Priorisierung sowie eine grobe Kostenschätzung.

So wird der **Umsetzungshorizont** nach Sofortmaßnahmen, kurz- bis mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen sowie Daueraufgaben unterteilt.

 **Sofortmaßnahmen** können direkt umgesetzt werden. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die keine Bau- oder Planungsphase beinhalten. Bei der Umsetzung sind keine bis geringe Hindernisse zu erwarten.

 **Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen** sind Maßnahmen, die zügig angegangen werden können. Anders als bei den Sofortmaßnahmen sind hier jedoch Bau- und Planungsphasen zu beachten, die allerdings innerhalb der nächsten Jahre (maximal 5) abgeschlossen sein können.

 **Langfristige Maßnahmen** sind eher perspektivische Vorhaben, die meist mit größeren, baulichen Veränderungen einhergehen. Einige dieser Maßnahmen bedingen auch Entwicklungen (z. B. eine Optimierung der Verkehrsgeschwindigkeiten), deren Umsetzung aktuell noch nicht abzusehen sind.

 Als **Daueraufgabe** werden Maßnahmen bezeichnet, die meist kurzfristig begonnen werden können, jedoch nicht zu einem Zeitpunkt abgeschlossen sind, weil diese eine Regelmäßigkeit erfordern (z. B. öffentlichkeitswirksame Mobilitätsaktionen).

Die Maßnahmen werden zudem in verschiedene **Kostenkategorien** eingeteilt. Hierbei muss jedoch betont werden, dass diese insbesondere bei baulichen Vorhaben schwer abschätzbar sind und von den hier dargestellten Werten abweichen können. Die Kosten werden nach

-  **gering** (<25.000 €),
-  **mittel** (25.000 € bis 100.000 €)
-  **hoch** (> 100.000 €)

unterschieden. Handelt es sich um konkrete Einzelmaßnahmen, werden Kostenabschätzungen auf Basis der Erfahrungen der Gutachter getätigt. Baukosten können jedoch je nach Standard, je nach Gemeinde/Stadt und je nach Komplexität deutlich differieren, daher sind hier die Werte eher als grobe Richtwerte zu verstehen.

Da nicht alle Maßnahmen aus Gründen der personellen und finanziellen Ressourcen gleichzeitig angegangen werden können, ist eine **Priorisierung** erforderlich. Die Priorisierungseinstufung der Maßnahmen ergibt sich insbesondere aus der Bedeutung der Maßnahme zum Erreichen des Ziels einer Verkehrswende sowie dem Handlungsbedarf (in Abhängigkeit vom Bestand). Des Weiteren sind die Auswirkungen der Maßnahmen für die Stärkung des Umweltverbundes bei der Priorisierung berücksichtigt worden.

-  **Niedrige Priorität**
-  **Mittlere Priorität**
-  **Hohe Priorität**

Zusätzlich zu den beschriebenen Eckdaten soll die Nennung der **zentralen Akteure** die Zuständigkeiten der einzelnen Maßnahmen verdeutlichen. Hierbei gilt es zu beachten, dass sich Verantwortlichkeiten nicht immer trennscharf einordnen lassen und dies nur einen ersten Anstoß geben soll.

Tabelle 5: Maßnahmenübersicht

Kfz-Verkehr und Straßennetz
A1 Optimierung der Verkehrsgeschwindigkeiten
A2 Verkehrsentslastung Blickallee
A3 Neuordnung des ruhenden Verkehrs
ÖPNV und Vernetzte Mobilität
B1 Verbesserung der Busanbindung
B2 Barrierefreie Gestaltung der Haltestellen
B3 Aufbau von intermodalen Schnittstellen: Mobilstationen
B4 Aufbau und Unterstützung von Sharing-Angeboten
B5 Anbindung neuer Baugebiete
Radverkehr
C1 Definition und Aufwertung eines Radwegenetzes
C2 Attraktive Veloroute nach Münster
C3 Fahrradfreundliche und sichere Umgestaltung von Knotenpunkten
C4 Quantitativer und qualitativer Ausbau von Radabstellanlagen
C5 Beleuchtungskonzept für (Fuß- und) Radverkehrswege
Fußverkehr und Aufenthaltsqualität
D1 Stärkung wichtiger Fußwegeachsen - Definition eines Hauptgehwegenetzes
D2 Sicherstellung von Mindestbreiten
D3 Aufenthalts- und Verweilräume - Attraktivität und Aufenthaltsqualität zentraler Plätze
D4 Ausbau der Barrierefreiheit
Kommunikation und Mobilitätsmanagement
E1 Öffentlichkeitswirksame Aktionen
E2 Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW
E3 Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW

5.1 Kfz-Verkehr und Straßennetz

Wie bereits beschrieben, nimmt der Kfz-Verkehr in Havixbeck eine dominierende Rolle ein. So wurden 2016 53% der Wege mit dem Pkw zurückgelegt². Die Dominanz des Kfz-Verkehrs spiegelt sich auch in der Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Räume wider: Große Flächenanteile sind dem Kfz-Verkehr vorbehalten. Der Kfz-Verkehr führt zu Umwelt- und Klimabeeinträchtigungen (Lärm, Luftschadstoffe) und reduziert 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 Handwerksbetrieben 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-Verkehr und Straßennetz:

- **Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund** (und damit die Reduzierung der Kfz-Verkehre): gerade auf kurzen Wegen, zum Einkaufen oder zum Arbeitsplatz. Aufgrund der Gemeindegröße lassen sich viele Wege innerhalb von Havixbeck durch Alternativen ersetzen. Durch die zunehmende Verbreitung von Lastenfahrrädern und (Kinder-)Fahrradanhängern lassen sich beispielsweise auch größere Einkäufe mit dem Fahrrad transportieren.
- **Verträglichere und umweltfreundlichere Abwicklung der zukünftigen Kfz-Verkehre:** bspw. durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, Verlagerung der Verkehre auf unsensible Bereiche.

Folgende Maßnahmen im Kfz-Verkehr werden für Havixbeck angestrebt:

A1 Optimierung der Verkehrsgeschwindigkeiten

A2 Verkehrsentslastung Blickallee

A3 Neuordnung des ruhenden Verkehrs

B5 Anbindung neuer Baugebiete

² KREIS COESFELD (HRSG.) (2017): Mobilitätsuntersuchung Kreis Coesfeld. Datenbericht. Grundaussagen der Befragung. Coesfeld

Stellungnahme zu einer möglichen „Osttangente“

Die Thematik einer weiteren Ortsstraße, der im Diskurs sogenannten Osttangente, wird in Havixbeck seit einigen Jahrzehnten diskutiert, u. a. vor dem Hintergrund einer möglichen Entlastung der Hauptverkehrsachsen (Schützen-, Josef-Heydt-, Münsterstraße, L550, Schulten Kamp, Blickallee).

Abbildung 50: Skizze eines möglichen Verlaufs einer Osttangente in Havixbeck



Quelle: eigene Darstellung

Um die Verkehrsbelastung der Straßen in Havixbeck beurteilen zu können, wurden sie in den Kontext der bestehenden Richtlinien und Empfehlungen für Straßenräume eingeordnet (gemäß Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 2006), die Aussagen zur Belastbarkeit verschiedener Straßentypen treffen.

Tabelle 6: Empfohlene Querschnitte nach Nutzungsansprüchen (nach RAS 2006)

Wohnweg	- Erschließungsstraße - Ausschließlich Wohnen - Vorherrschende Bebauung: Reihen- und Einfamilienhäuser - geringe Länge (bis ca. 100m) - Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h	 z. B. Am Schlautbach
Wohnstraße	- Erschließungsstraße - Ausschließlich Wohnen - Unterschiedliche Bebauungsformen: Zeilenbebauung, Reihen-, Einzelhäuser - Geringe Länge (bis ca. 300m) - Verkehrsstärke unter 400 Kfz/h - In aller Regel in Tempo 30-Zonen	 z. B. Südostring
Sammelstraße	- Erschließungsstraße - Unterschiedliche Bebauungsformen, oft Zeilenbebauung - Überwiegend Wohnen mit einzelnen Geschäften, Gemeinbedarfeinrichtungen - Länge je nach Siedlungsgröße 300-1.000m - Verkehrsstärke 400-800 Kfz/h - Häufig zu hohe Geschwindigkeiten	 z. B. Blickallee
Verbindungsstraße	- Hauptverkehrsstraße - Gemischte Bebauungsformen mit mittlerer bis geringer Dichte - Wohnen und gewerbliche Nutzungen - Länge 500 bis über 1.000m - Verkehrsstärke 800 bis über 2.600 Kfz/h mit vorherrschender Verbindungsfunktion	 z. B. L550

Durch eine Einordnung der Ergebnisse der Verkehrszählung nach vorgesehenen Belastbarkeiten (vgl. Tabelle 10 im Anhang) der Straßentypen zeigt sich, dass die Verkehrsbelastungen insgesamt als verträglich einzuordnen sind und sich die Straßenräume größtenteils in geringer belastbare Typen einordnen lassen. Nach der Definition werden beispielsweise Hauptverkehrsstraßen als Verbindungsstraße angesehen, nach den Ergebnissen der Verkehrszählung lassen sich diese jedoch aufgrund der Verkehrsstärke überwiegend Sammelstraßen zuordnen.

Die Verkehrszählung im März 2022 hat im Verhältnis zu den Zählwerten aus dem Jahr 2010 aufgezeigt, dass sich die Verkehrsmengen am Knotenpunkt 9 (Hangwerfeld/Schützenstraße/Südost-ring) deutlich erhöht haben. Dies ist auf die in der Zeit realisierten Baugebiete Habichtsbach I und II zurückzuführen. Mit der Entwicklung des Baugebiets Habichtsbach III ist mit einer weiteren Zunahme zu rechnen. Aus gutachterlicher Sicht sprechen nichtsdestotrotz folgende Aspekte gegen den Bau einer neuen Verbindungs- bzw. Erschließungsstraße:

- Die Betrachtung der absoluten Zahlen der Verkehrsmengen verdeutlicht, dass keine übermäßige Belastung der o. g. Hauptverkehrsachse vorliegt und deren Entlastung nicht notwendig ist. Vielmehr ist das bestehende Straßennetz der Gemeinde Havixbeck in der Lage, den Verkehr abzuwickeln. Insbesondere die L550, die in ihrer Funktion für die Bündelung von überörtlichen aber auch innergemeindlichen Verkehren ausgerichtet ist, weist eine vergleichsweise geringe Belastung und keine Überlastung auf.
- Die genauen Auswirkungen des Baus einer Osttangente sind nur schwer abzubilden. Klar ist allerdings, dass eine Osttangente Vorteile für den innerörtlichen Kfz-Verkehr mit sich bringt und Wege innerhalb der Gemeinde für den Kfz-Verkehr attraktiver macht. Aus gutachterlicher Sicht sollte hier ausschließlich in den Ausbau umweltfreundlicher Alternativen gesetzt werden, um kurze Wegestrecken innerhalb Havixbecks auf den Umweltverbund zu verlagern. Hier kann der Neubau von Straßen falsche Signale zu Gunsten des Kfz-Verkehrs mit sich bringen.
- Das Straßennetz sollte so gestaltet sein, dass es auch von vulnerablen Bevölkerungsgruppen eigenständig und sicher genutzt werden kann. Aufgrund der ansässigen Kitas an der Straße Hangwerfeld ist die Thematik der Verkehrssicherheit von großer Bedeutung. Mit dem Bau einer Osttangente würde der Autoverkehr weiter forciert werden.
- Herstellung, Unterhaltung und Instandhaltung einer Straße sind mit immensen Kosten verbunden. Hinzu kommt die Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen und Auswirkungen auf die Umwelt durch weitere Versiegelung. Die zu erwartenden Kosten und ungewissen Planungshorizonte durch den notwendigen Erwerb von Liegenschaften stehen nach gutachterlicher Einschätzung in keinem Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen.
- Städtebauliche Entwicklung und Einwohnerwachstum bedeuten i.d.R. mehr Verkehr. Ziel sollte es sein, den neu entstehenden Verkehr über den Umweltverbund abzuwickeln. Der Neubau einer Straße für den Kfz-Verkehr wäre angesichts der Zielsetzung ein falsches Signal und ist nicht zu empfehlen.

Welche Maßnahmen stattdessen zur Stärkung des Umweltverbundes und der Verkehrssicherheit eingesetzt werden sollten, werden im Folgenden dargestellt.

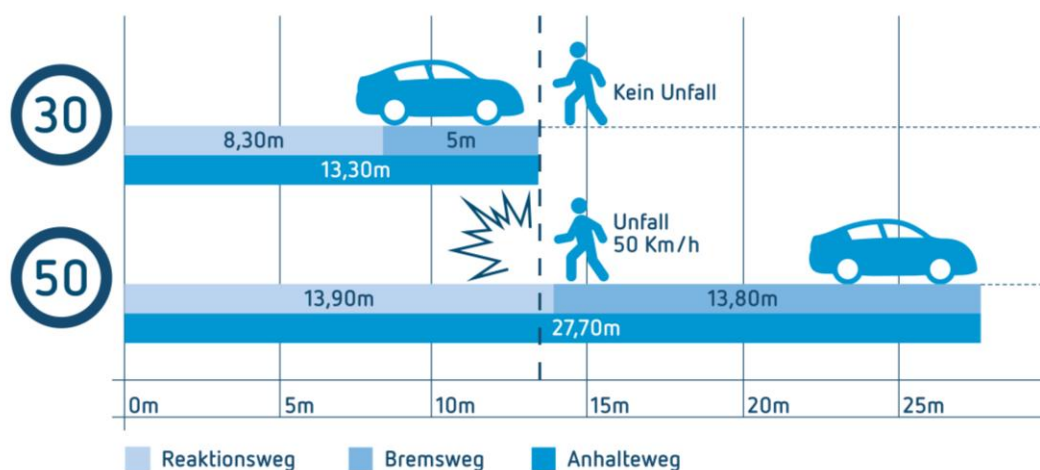
A1 Optimierung der Verkehrsgeschwindigkeiten

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
● ● ●	● ● ●	● ● ● ↻	Gemeinde Havixbeck, Kreis Coesfeld
Ziel	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität, Reduzierung Schadstoff- und Lärmbelastung		

Anlass

Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften bringt eine Vielzahl an positiven Einflüssen mit sich: besserer Lärmschutz und Luftreinhaltung, eine höhere Aufenthaltsqualität, einen flüssigen und gleichmäßigen Verkehrsablauf und nicht zuletzt eine deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit. Vom Sicherheitsgewinn durch Tempo 30 profitiert der nicht motorisierte Verkehr überproportional. Untersuchungen belegen, dass eine Geschwindigkeitsreduktion des MIV die wirkungsvollste Maßnahme zur Steigerung der Rad- und Fußverkehrssicherheit ist. Sowohl die Anzahl als auch die Schwere der Unfälle nimmt mit sinkenden Geschwindigkeiten deutlich ab. Der Anhalteweg eines Fahrzeugs ergibt sich aus dem Reaktionsweg und dem Bremsweg. Abbildung 51 zeigt: Bei Tempo 50 ist dieser doppelt so lang wie bei Tempo 30. Während ein Auto mit Tempo 30 nach knapp 14 m zum Stehen kommt, fängt eine Autofahrerin oder ein Autofahrer mit Tempo 50 nach 14 m gerade erst an zu bremsen und kollidiert somit mit anderen Verkehrsteilnehmenden mit nahezu 50 Stundenkilometern.

Abbildung 51: Schematische Darstellung des Bremsweges nach Geschwindigkeiten



Quelle: Planersocietät nach VCD e.V. Berlin

Für eine möglichst verträgliche Verkehrsführung sind in Nebenstraßen generell maximale Geschwindigkeiten von 30 km/h anzuordnen, Durchgangsverkehre zu vermeiden und die Hauptverkehrsströme über die Hauptverkehrsstraßen zu lenken (L550, Münsterstraße, Schützenstraße, Altenberger Straße/Schulten Kamp).

Aber auch Hauptverkehrsstraßen und verkehrsbedeutende Vorfahrtsstraßen verlaufen durch Siedlungsgebiete. Zur verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf diesen Hauptverkehrsstraßen, ebenso wie im Nebenstraßennetz, sind Möglichkeiten zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (insbesondere Tempo 30) zu prüfen. Insbesondere das Nebennetz weist in Havixbeck bereits überwiegend maximal Tempo 30 auf.

Die Einsatzmöglichkeiten von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind zuletzt 2016 erweitert worden, die Rechtslage (§45 StVO) weist aber noch immer deutliche Einschränkungen im Handlungsspielraum für Kommunen auf. Anwendungsmöglichkeiten für die Anordnung beziehen sich zurzeit auf schutzbedürftige Bereiche, auf Lärmschutz oder die Integration des Radverkehrs (sofern keine die Verkehrsarten trennende Radverkehrsanlage vorhanden bzw. möglich ist).

Aus gutachterlicher Sicht wird eine flächige Anordnung von Tempo 30 innerhalb der geschlossenen Ortschaft aufgrund der vielen genannten Vorteile unterstützt und eine Prüfung von Tempo 30 als Maßnahme zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs als Daueraufgabe unter Beachtung der jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen angesehen.

Eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sollte (sobald dies rechtlich möglich ist) auf folgenden Straßen (innerhalb bebauter Gebiete) angestrebt werden:

- Münsterstraße
- Schützenstraße/ Josef-Heydt-Straße
- An der Feuerwache/Schulten Kamp/Altenberger Str.

Exkurs: Freiwillig Tempo 30

Auf Hauptverkehrsstraßen, auf denen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll, aber aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Hürden kurzfristig nicht umzusetzen ist, bietet sich „Freiwillig Tempo 30“ oder ggf. auch „Freiwillig Tempo 40“ an. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes und der Radverkehrsförderung ist Tempo 30 (mit Verkehrszeichen 274) aber auch hier mittel- und langfristig vorzuziehen.

Die Stadt Offenburg machte im Rahmen eines Modellprojektes gute Erfahrungen mit freiwilligen Tempobeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen. Unterstützt durch Markierungen, Spruchbänder und/oder Geschwindigkeitsdisplays konnten die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der Kfz um 5 bis 8 km/h gesenkt, die Lärmbelastungen entsprechend vermindert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

A2 Verkehrsentslastung Blickallee

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
● ● ●	Abhängig von Variante	● ● ● ↻	Gemeinde Havixbeck
Ziel	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität		

Anlass

Die Blickallee stellt in Havixbeck eine zentrale Nord-Süd-Verbindung zur Erschließung der Ortsmitte dar und wird von einer Vielzahl der Anwohner:innen durch eine wahrgenommene hohe Belastung als störend bezeichnet. Probleme, die angeführt werden, beziehen sich überwiegend auf zu hohe Geschwindigkeiten und zu viele Kfz-Fahrzeuge. Auch die Verkehrszählung bestätigt für die Blickallee als Straße des Nebennetzes eine ähnlich hohe Belastung wie für die L550 als Landesstraße.

Ziel der Maßnahme ist es also, die Blickallee deutlich zu entlasten, um Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen. Der L550 soll eine stärkere Bündelungsfunktion der Verkehre zukommen und die Hauptverkehrsströme über diese gelenkt werden. Folgende Varianten werden aus gutachterlicher Sicht zur Verkehrsentslastung der Blickallee empfohlen:

Variante 1:

Verkehrsberuhigung durch eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes. Hierzu eignen sich bauliche Verkehrsberuhigungselemente wie Fahrbahnverengungen und Versätze, Blumenkübel sowie Schwellen und Aufpflasterungen.

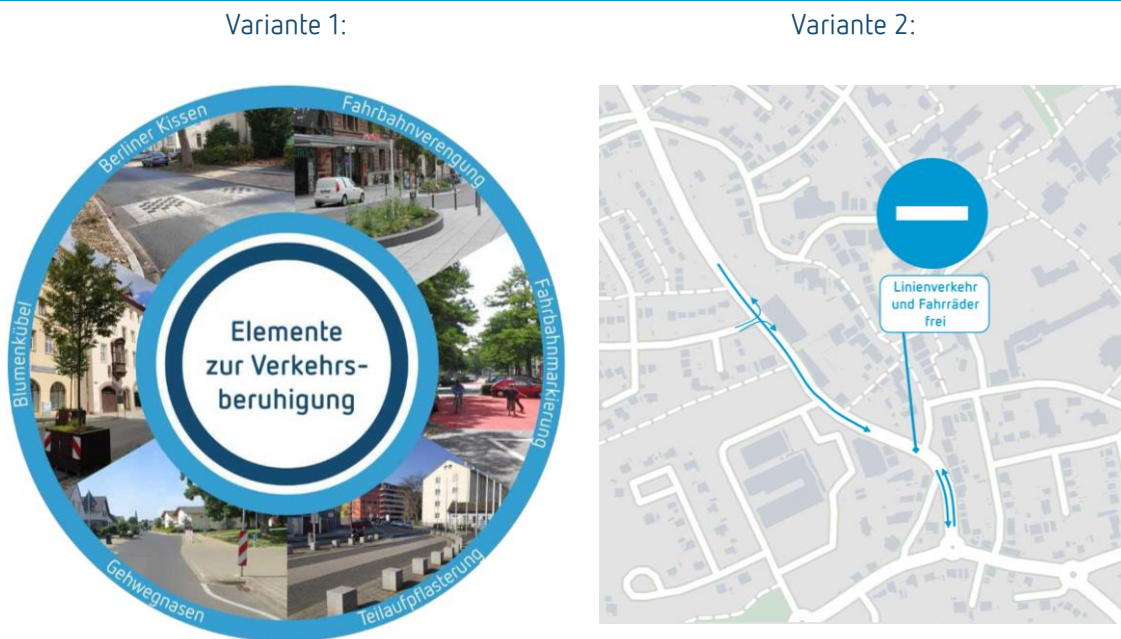
Variante 2:

Einrichtung einer unechten Einbahnstraße durch Unterbindung der südlichen Einfahrt von der Hauptstraße in die Blickallee. Zufahrt der Märkte über die Blickallee nur noch von Norden kommen, südliche Erschließung sowie Abfahrtsverkehre der Märkte über Schmitz Kamp. Fahrräder und Linienbusse weiterhin in beide Fahrtrichtungen zugelassen.

Variante 3:

Unterbindung der Zufahrt zu den Märkten über die Blickallee. Erschließung der Märkte ausschließlich über Schmitz Kamp.

Abbildung 52: Erläuterungen zu Varianten zur Beruhigung der Blickallee



Aus gutachterlicher Sicht wird eine Kombination der Varianten 1 und 2 empfohlen.

Variante 1 kann dabei als Basisvariante angesehen werden und bereits kurzfristig, mit wenig baulichem Aufwand, Erfolge erzielen.

Durch eine Zufahrtbeschränkung aus südlicher Richtung in Variante 2 wird erwartet, dass das Gros des Durchgangsverkehrs herausgenommen und auf die L550 verlagert werden kann. Gleichzeitig bleibt eine attraktive Erschließung der Ortsmitte gewahrt, indem diese weiterhin sowohl von Norden als auch von Süden kommend unmittelbar erreicht werden kann. Zur Umsetzung der 2. Variante ist zusätzlich die Lichtsignalanlage am Kreuzungsbereich L550/Josef-Heydt-Straße zu prüfen und ggf. auf ein verändertes Verkehrsaufkommen anzupassen.

Als kurzfristige Möglichkeit zur Verbesserung der aktuellen Situation bieten sich die Varianten auch in einem ersten Schritt für einen temporär begrenzten Zeitraum an (siehe E3). Dies kann die Akzeptanz geänderter Verkehrsführungen in der Bevölkerung und somit auch eine erfolgreiche Implementierung der Maßnahmen erheblich verbessern.

Die Möglichkeit, die Blickallee als Fahrradstraße auszuweisen, wird aus gutachterlicher Sicht nicht empfohlen. Der Radverkehr wird auch perspektivisch nicht als Hauptverkehrsmittel auf der Blickallee eingeschätzt, gleichzeitig sollten Fahrradstraßen für den Kfz-Verkehr gesperrt oder mindestens deutlich eingeschränkt werden. Dafür wird die Erschließungsfunktion der Blickallee als zu hoch eingeschätzt.

A3 Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
			Gemeinde Havixbeck
Ziel	Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Attraktivierung des Radverkehrs		

Anlass

Da der ruhende Verkehr (Parken) sowohl Start- als auch Zielpunkt einer Fahrt betrifft, können Maßnahmen zum Parken eine starke Lenkungswirkung entfalten. Mit einer Förderung des Umweltverbundes und insbesondere des Radverkehrs sollten Radabstellmöglichkeiten mindestens die gleiche, wenn nicht höhere Qualität als Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr aufweisen. Gleichzeitig ist insbesondere in der Ortsmitte der öffentliche Raum begrenzt und eine attraktive Gestaltung maßgeblich für eine hohe Aufenthaltsqualität.

Während einzelne Nutzergruppen (z. B. Mobilitätseingeschränkte, Lieferdienste) auf den Pkw und somit auf Kfz-Parkplätze angewiesen sind, sollte der Fokus für andere Nutzergruppen auf einen attraktiven Radverkehr gelegt werden und der Weg zum und mit dem Pkw nicht immer der nächste sein. Gleichzeitig gilt es, Kfz-Parkflächen so anzuordnen, dass der Parksuchverkehr weit möglichst vermieden und aus der Ortsmitte herausgehalten wird.

Neben der Ortsmitte gilt es, auch in Wohnquartieren den Ansprüchen der Erreichbarkeit und gleichzeitig eines attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsraumes gerecht zu werden und, wenn nötig, die Stellplätze im öffentlichen Raum einzuschränken. Priorität in der Flächenverteilung sollte auf attraktiven Fuß- und Radwegen sowie ausreichend Fläche zum Austausch liegen. Einschränkungen anderer Verkehrsteilnehmer:innen durch den ruhenden Verkehr sollten nicht entstehen.

Mögliche Bausteine

- Parkraumumverteilung: Umwandlung von Pkw-Stellplätzen zu Fahrradparken in attraktiver Nähe zu Einzelhandel, Nahversorgung und weiteren Zielorten im Gemeindegebiet (vgl. C4)
- Regelmäßige Kontrollen der Einhaltung der Parkdauer sowie von Falschparkern (insbesondere bei Einschränkungen oder der Gefährdung anderer Verkehrsarten)
- Abschaffung von Parkraum, wenn dadurch Einschränkung des Fuß- und Radverkehrs entstehen oder um Mindestanforderungen zu erreichen
- Reduzierung des Stellplatzschlüssels in neuen Baugebieten

Exkurs zur Bedeutung von Parkplätzen (im Einzelhandel):

In vielen Städten und Gemeinden verschaffen sich Einzelhändler:innen immer wieder bei der lokalen Politik und der IHK Gehör damit, dass Parkplätze in der unmittelbaren Umgebung der Geschäfte essenziell für deren Umsatz sind. Gleichwohl zeigen bereits eine Vielzahl an Untersuchungen und Studien auf, dass die Anzahl von Parkplätzen in keinem positiven Verhältnis zu der Wertschöpfung steht. Vielmehr bezeugen die Studien einen positiven Zusammenhang zwischen der Erschließung mit dem Umweltverbund und der Kaufkraft.

Das Londoner Verkehrsunternehmen Transport of London (TfL) untersuchte beispielsweise das Kaufverhalten von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden im Vergleich zu Autofahrer:innen und kam zu dem Ergebnis: Fahrradfahrer:innen sind die besseren Kunden. Laut der Studie geben Radfahrer:innen und Fußgänger:innen monatlich 40 % mehr Geld in Geschäften der Nachbarschaft aus als Autofahrer:innen. Gleichzeitig wurde deutlich: In fußgänger- und fahrradfreundlichen Straßen halten sich Menschen deutlich häufiger mit Aktivitäten wie Spazieren, Essen gehen oder Einkaufen auf.³

Auch der VCD zeigt auf: Fahrradförderung stärkt den lokalen Einzelhandel. Internationale und nationale Studien belegen wiederholt, dass Erfahrungen durchweg positiv sind, wenn das Fahrrad gefördert wird. In keinem Fall sind die Verkaufszahlen eingebrochen, in einigen aber deutlich gestiegen. Auch geben Radfahrende pro Einkauf zwar weniger Geld aus als Autofahrer:innen, dafür kaufen sie aber häufiger ein und beschenken dem Einzelhandel in der Summe mehr Umsatz.⁴

Eine Befragung von Gewerbetreibenden und einkaufenden Passanten zu den Einkaufsstraßen Kottbusser Damm sowie Hermannstraße in Berlin (eher mit lokaler Bedeutung) zeigt, dass alle Gewerbetreibenden die Bedeutung des Autos überschätzen und umgekehrt die Anteile der Kundschaft unterschätzen, die zu Fuß, per Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommen. Gleichzeitig wird auch hier deutlich: Autofahrer:innen geben pro Besuch zwar höhere Beträge aus, besuchen die Einkaufsstraße aber weniger häufig.⁵

Fazit: Der lokale Einzelhandel profitiert von verkehrsberuhigenden Maßnahmen und der Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Anders als von Einzelhändler:innen oft vermutet, ist es nicht der kostenlose Parkplatz vor dem eigenen Geschäft, der den Umsatz bringt, sondern Maßnahmen, die das Verweilen und die Mobilität zu Fuß und mit dem Rad angenehm machen.

³ <https://content.tfl.gov.uk/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf>

⁴ <https://www.adfc.de/artikel/fahrradfoerderung-ist-gut-fuers-geschaeft-argumente-fuer-den-einzelhandel>

⁵ Schneidemesser, D., & Betzien, J. (2021). Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin. Transport Findings. doi:10.32866/001c.24497

5.2 ÖPNV und Vernetzte Mobilität

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.

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 zu betreiben ist, eine große Herausforderung dar. Attraktive Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und einem starken und auch schnellem ÖPNV-Angebot auf Hauptverbindungen als Basis können eine Möglichkeit zur Stärkung des ÖPNV und zur Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund darstellen.

Um die identifizierten Schwächen zu beheben, liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen im ÖPNV auf der Verbesserung des Linien- und Fahrtenangebots mit stärkerer Ausrichtung auf den Bahnhof Havixbeck und Münster sowie der Aufwertung und Weiterentwicklung der Haltepunkte zu attraktiven Verknüpfungspunkten. Im Unterschied zu den anderen Handlungsfeldern ist der Einfluss der Gemeinde auf die Umsetzung der meisten ÖPNV-Maßnahmen beschränkt, dennoch sind die aufgeführten Maßnahmen für die Erreichung der angestrebten Mobilitätswende wichtig und werden hier dargestellt.

Folgende Maßnahmen im ÖPNV und zur vernetzten Mobilität werden für Havixbeck angestrebt:

- | |
|--|
| B1 Verbesserung der Busanbindung |
| B2 Barrierefreie Gestaltung der Haltestellen |
| B3 Aufbau von intermodalen Schnittstellen: Mobilstationen |
| B4 Aufbau und Unterstützung von Sharing-Angeboten |
| B5 Anbindung neuer Baugebiete |

B1 Verbesserung der Busanbindung

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
● ● ●	● ● ●	● ● ● ↻	Gemeinde Havixbeck, Kreis Coesfeld, Zweckverband Mobilität Münsterland, Straßenbaulastträger
Ziel	Optimierung der Bahnhofsanbindung für Pendlerverkehre und innerörtliche Erschließung		

Anlass

Mit der RB63 ist Havixbeck bereits an das regionale Schienennetz angebunden und verfügt somit über ein gutes Angebot. Problematisch ist jedoch das Erreichen des außerhalb des Ortskerns liegenden Bahnhofs. Für einen Busanschluss zum und ab dem Bahnhof Havixbeck sorgt die im 60-Minutentakt fahrende Regionalbuslinie R64. Durch die ähnliche Ankunftszeit der Züge unter der Woche sowohl aus Coesfeld als auch aus Münster dient die Regionalbuslinie R64 als Zu- bzw. Abbringer in die Gemeinde. Gleichwohl gilt es den hohen Pendlerzahlen in Richtung Münster (häufig Richtung Universität und Uniklinik) gerecht zu werden und auch den Westen Münsters auf direktem und schnellen Wege mit dem Busverkehr anzubinden und so Anreize für einen Umstieg vom Kfz zu bieten. Gemäß Nahverkehrsplan des Kreis Coesfeld stellt der Bahnhof Havixbeck einen Verknüpfungspunkt erster Ordnung dar, für den eine Umsteigezeit zwischen Bus und SPNV von maximal 10 Minuten festgesetzt wurde. Diese Vorgabe wird zur vollen Stunde in Havixbeck nicht erreicht. Durch Verspätungen im Bus- oder Bahnverkehr ist der Umstieg zur halben Stunde aufgrund der knapp bemessenen Zeit nicht immer gewährleistet. In diesem Fall setzt der Nahverkehrsplan fest, dass trotz Verspätung durch eine betriebliche Anschlusssicherung ein Umstieg möglich sein muss.

Bausteine

- Prüfung der weiteren Anbindung des SPNV-Haltepunkts im lokalen ÖPNV bzw. mit alternativen Mobilitätsangeboten
- Sicherstellung der Umstiege am Bahnhof Havixbeck durch die AnschlussGarantie der RVM
- Stärkung des lokalen Busangebots
 - Schließen von Erschließungslücken in Randbereichen der Siedlungsgebiete
 - Beschleunigung des Busverkehrs in Richtung Münster (z. B. durch eine Schnellbusanbindung)
 - Anbindung neuer Baugebiete (vgl. auch B5)
 - Fahrtenangebote möglich gemäß der Schichtarbeitszeiten in Gewerbegebieten und der Öffnungszeiten des lokalen Einzelhandels; für den Linienbetrieb sollte mindestens ein 60-Minutentakt gelten
 - Ausbau des Fahrtenangebots in den Schwachverkehrszeiten

- Entwicklung eines Konzepts für die langfristige Sicherung des Bürgerbusangebots
 - Schaffung von Strukturen bei möglicher Aufgabe des ehrenamtlichen Engagements
 - Klärung der Zuständigkeiten (Aufgabenträgerschaft, Finanzierung, Fahrdienstleistung etc.)
- Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur optimierten Anbindung der Haltestellen, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr (siehe auch B2):
 - Barrierefreie und umwegefreie Querungsmöglichkeit im Bereich der Haltestellen
 - Ausreichend dimensionierte Zuwegung zu den Wartebereichen und Radabstellanlagen der Haltestellen

Derzeit stellt die Thematik des fehlenden Fahrpersonals viele Verkehrsunternehmen vor betriebliche Herausforderungen, so dass das bestehende Angebot teilweise zumindest temporär gekürzt werden muss. Aus diesem Grund ist es besonders wichtig, alternative Angebote für die innerörtlichen Wege zu schaffen (vgl. z. B. B4) und die aktive Mobilität durch verbesserte Rahmenbedingungen zu fördern (vgl. z. B. C3).

B2 Barrierefreie Gestaltung der Haltestellen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
			Kreis Coesfeld, Gemeinde Havixbeck, Zweckverband Mobilität Münsterland, Straßenbaulastträger
Ziel	Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen; Erleichterung des Zugangs zum ÖPNV		

Anlass

Ein guter ÖPNV zeichnet sich durch mehrere Bausteine aus, die allesamt zu einem hochwertigen, gut funktionierenden System beitragen. Dazu zählen neben der Qualität des Angebots auch die Qualität und Zugänglichkeit von Verknüpfungspunkten und Haltestellen, insbesondere im Sinne der Barrierefreiheit. Die Herstellung einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ist im Sinne des Zielkonzepts Havixbeck in Verbindung mit § 8 (3) PBefG ein Ziel von hoher Priorität. Dazu ist ein positiver erster Eindruck vom „System“ ÖPNV im Stadt- und Straßenbild sowie das Wissen um die Nutzbarkeit („ich komme an der Haltestelle in den Bus und an meinem Ziel komme ich auch sicher wieder hinaus“) wichtig.

Bausteine

- Erstellung einer Prioritätenliste zum Umbau von Haltestellen hinsichtlich Mindestanforderungen, Kategorisierung von Haltestellen ihrer Bedeutung entsprechend, Festlegung von Zeithorizonten, Umsetzung durch die Gemeinde Havixbeck bzw. weitere Straßenbaulastträger. Ergänzung der Prioritätenliste um Qualitätsstandards von Bushaltestellen, die entsprechend der Bedeutung (Fahrgastnachfrage, Verknüpfung, zentrale Haltestelle im Ortsteil etc.) auszustatten sind. Dies betrifft vor allem Sitzgelegenheiten, einen Fahrgastunterstand und eine dynamische Fahrgastinformation.
- Fortführung und Intensivierung des barrierefreien Bushaltestellenausbaus in Zuständigkeit der Gemeinde Havixbeck sowie in Abstimmung mit den weiteren Straßenbaulastträgern (Kreis, Land).
- Prüfung des Umbaus von Haltestellen zu Buskaps: Bei umzubauenden Bushaltestellen sollte zudem geprüft werden, ob in Abhängigkeit von den Verkehrsmengen/vom Verkehrsfluss eine Ausgestaltung als Buskap sinnvoll und möglich ist, um die Zuverlässigkeit (Bus muss sich nicht wieder in den fließenden Verkehr einfädeln, sondern bleibt Pulkführer) und Qualität des Einstiegs (Bus kann besser gerade an die Haltestellenkante anfahren, so dass der Spalt zwischen Tür und Haltestelle minimiert wird) weiter zu verbessern
- Zielhorizont: Jedes Baugebiet verfügt über mindestens eine barrierefreie Haltestelle

Hinweise

- Beim Umbau sind die aktuellen planerischen, technischen und rechtlichen Standards bezüglich Barrierefreiheit umzusetzen, mindestens jedoch die Herstellung eines Hochbords, eines taktilen Leitsystems sowie einer gesicherten Querungshilfe im unmittelbaren Haltestellenumfeld
- Obligatorisch ist bei einem Haltestellenausbau eine sichere und barrierefreie Zuwegung zu berücksichtigen und ggf. herzustellen (z. B. Querungshilfe, Beleuchtung); dies betrifft auch eine konfliktarme Führung des Radverkehrs im Bereich von Bushaltestellen.

Abbildung 53: Beispiel einer barrierefreien Haltestelle



B3 Aufbau von intermodalen Schnittstellen: Mobilstationen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
● ● ●	● ● ●	● ● ● ↻	Gemeinde Havixbeck
Ziel	Vernetzung von Mobilitätsangeboten, Sichtbarkeit des Umweltverbundes im Stadtbild		

Anlass

Aufgrund des linienbasierten Systems im ÖPNV und den Entfernungen zur nächstgelegenen Haltestelle sind in der Regel Zu- und Abbringerwege von meist mehreren hundert Metern, häufig auch mehr, zurückzulegen. Um diesen Weg komfortabel und ohne Zeitverluste nicht nur zu Fuß zurücklegen zu können, ist die Ausstattung der wichtigen ÖPNV-Haltestellen mit ergänzenden Angeboten zur Überwindung der ersten und letzten Meile, z. B. hochwertige, bedarfsgerechte Radabstellanlagen, von großer Bedeutung.

Um das Busangebot in Havixbeck noch mit weiteren Verkehrsarten zu verknüpfen und die Haltestellen aufzuwerten, wird der Aufbau von intermodalen Schnittstellen empfohlen: Diese erleichtern 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 Besonderen an Bedeutung.

Bei Haltestellen, die zentrale ÖPNV-Verknüpfungspunkte darstellen, beispielsweise der Bahnhof Havixbeck, sind zumeist weitere Verknüpfungsmöglichkeiten sinnvoll. Dazu gehören unter anderem ein Angebot an in Havixbeck bereits bestehenden Park-and-Ride-Parkplätzen (sofern dies mit der lokalen verkehrlichen Situation verträglich in Einklang zu bringen ist) und weitere Mobilitätsangebote wie Bike- und Carsharing. Die genannten Angebote bestehen in Havixbeck bereits zum Teil und sind demnach zu optimieren bzw. auszubauen.

Ziel ist, möglichst vernetzte und vielfältige Mobilitätsoptionen anzubieten, um Angebote „aus einer Hand“ für unterschiedliche Wegeziele und -zwecke zu schaffen, die Abhängigkeit vom Pkw zu verringern und Wahlfreiheit zu ermöglichen.

Bausteine

Mobilstationen bündeln unterschiedliche Mobilitätsangebote – wie Park and Ride, Bike and Ride, Car-, Bike- und E-Scootersharing – an einer ÖPNV-Haltestelle und sind somit die sichtbare Ausprägung eines multimodalen öffentlichen Mobilitätssystems. Die Größe der Station, das Design oder das konkrete Mobilitätsangebot variieren in Abhängigkeit von Bedeutung und Lage der Station. Möglich sind auch zusätzliche Serviceangebote, wie z. B. Paketstationen oder ein Kiosk, so dass simple Haltestellen zu attraktiven, im Gemeindebild sichtbaren Einstiegspunkten der Mobilität sowie Treffpunkten und Orten der Kommunikation werden.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet Unterstützung beim Aufbau von Mobilstationen an (vgl. E3).

Für die Umsetzung der Mobilstationen werden folgende Bausteine empfohlen:

- Bestandaufnahme und Erarbeitung einer konzeptionellen Grundlage sowie Definition von Ausstattungsmerkmalen der Mobilstationen
- Ausgestaltung der Mobilstationen im Corporate Design von mobil.nrw
- Aufwertung von zwei Haltestellen pro Jahr; dadurch kann ein Beitrag zum Aufbau von konkurrenzfähigen Alternativen zum Auto sowie zur Vermeidung von Kfz-Fahrten geleistet werden.

B4 Aufbau und Unterstützung von Sharing-Angeboten

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
● ● ●	Abhängig von Variante	● ● ● ↻	Gemeinde Havixbeck, Kreis Coesfeld, Anbieter
Ziel	Schaffung von Mobilitätsoptionen für die erste und letzte Meile und kurze Wege innerhalb der Gemeinde		

Anlass

Sharing-Angebote beinhalten das Ausleihen und Nutzen von Fahrrädern, Lastenrädern, Carsharing-Fahrzeugen oder auch E-Scootern. Die Angebote können für verschiedene Mobilitätszwecke

eingesetzt werden und eine Alternative zum privaten Pkw darstellen. Für das ÖPNV-Angebot in der Gemeinde können Sharing-Angebote eine sinnvolle Ergänzung zur Überwindung der ersten und letzten Meile, also dem Weg zwischen Haustür und Haltestelle, darstellen. Aber auch Kurzstreckenfahrten innerhalb der Gemeinde, z. B. zum Einkaufen, können auf diese Weise ohne privaten Pkw gestaltet werden. Für Personen, die nur gelegentlich auf einen Pkw zurückgreifen möchten, kann ein Sharing-Angebot darüber hinaus Anlass sein, auf den privaten Pkw (oder Zweit-Pkw) ganz zu verzichten.

Auch die gemeinsame Fahrt von oder zur Arbeit sind an dieser Stelle zu den (Ride-)Sharing-Angeboten zu zählen. Die starke Ausrichtung der Pendlerverkehre auf Münster und die damit verbundenen Anzahl an Fahrten mit privaten Pkw bietet eine Bündelungsmöglichkeit.

Während sich der öffentliche Verleih von Fahrzeugen gerade in den größeren Städten verstärkt etabliert, bieten die ländlichen Räume bisher nur wenige Anreize für die Anbieter, ihre Angebote auf diese dünnbesiedelten und wenig nachgefragten Räume auszuweiten. Dennoch können bspw. Carsharing oder Lastenräder, die einfach geliehen werden können, auch im ländlichen Bereich dazu beitragen, alternative Mobilitätsformen zu entdecken und zukünftig verstärkt Alternativen zum eigenen Auto zu nutzen. Aufgrund der geringeren Attraktivität für Anbieter müssen sich hier die Kommunen (oder der Kreis) verstärkt um die Anbieter bemühen und oder alternative Konzepte zur Organisation der Angebote entwickeln.

Bausteine

Als organisatorischer Rahmen wird empfohlen, die Angebote über möglichst einen einzelnen Anbieter zu bündeln, so können die größten Synergie- und Skaleneffekte erreicht werden. Gerade vor dem Hintergrund der engen Verknüpfung nach Münster wird ein stadtübergreifendes Angebot empfohlen. Im Idealfall sollte dabei der Kreis Coesfeld als Aufgabenträger auftreten. Dies hätte den Vorteil, dass im gesamten Kreisgebiet einheitliche Sharing-Systeme angeboten und so der Bekanntheitsgrad ausgebaut und Nutzungshemmnisse reduziert werden können.

- Die Gemeinde Havixbeck stimmt sich mit den Nachbarkommunen und dem Kreis Coesfeld über mögliche Sharing-Angebote ab.

Carsharing

In Havixbeck besteht bereits die Möglichkeit, an zwei Stationen im Gemeindegebiet über den Anbieter Stadtteilauto Carsharing zu nutzen. Mit dem Anbieter ist bereits ein kreisweites Angebot vorhanden. Folgende Maßnahmen werden darüber hinaus empfohlen:

- Reservierung von Stellplätzen bzw. Aufbau von weiteren Ausleih-Stationen im Zuge von Neubauquartieren (z. B. Masbeck), um insbesondere Neubürger:innen auf diese Alternative zum eigenen Auto hinzuweisen
- Gewährung von Sonderrechten für Carsharing-Fahrzeuge, bspw. durch privilegierte Parkplätze in der Ortsmitte, in Quartieren oder an Mobilstationen
- Gespräch mit dem ansässigen Anbieter Stadtteilauto zur Vergrößerung der Carsharing-Flotte

Fahrrad- und Lastenradverleih

Ein Lastenfahrrad bietet die Möglichkeit, auch größere Lasten oder Einkäufe zu transportieren, und kann daher gerade auf den kurzen Einkaufswegen (unter 5 km) eine sinnvolle Alternative zur Nutzung eines Autos darstellen. Ein öffentlich zugängliches Lastenradverleih-Angebot stellt ein niedrigschwelliges, leicht nutzbare Angebot für die Bevölkerung dar. So können die Lastenräder einfach ausgeliehen und für verschiedene Einsätze (Einkauf, Kindertransport u. ä.) getestet werden, ohne die großen Investitionen zu tätigen, die der Kauf eines Lastenrads mit sich bringt. Letztlich kann dies dazu beitragen, auf die Anschaffung eines Zweitwagens zu verzichten oder die Abschaffung eines Zweitwagens ermöglichen.

- Politischer Beschluss, wie die Verleihangebote zu organisieren sind

Integration des Lastenradverleihangebots in das Mobilitätssystem der Gemeinde:

- Lastenradverleih als Baustein von Mobilstationen (vgl. D)
- Lastenradverleih in die kommunale Stellplatzsatzung einbinden: als Maßnahme, um die Anzahl notwendiger Stellplätze bei (größeren) Vorhaben des Wohnungsbaus zu senken
- Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger: zur Suche geeigneter Standorte ist die Beteiligung der Bevölkerung zu empfehlen, da bereits erste Werbung für das Projekt gemacht und von einer gewissen Nachfrage ausgegangen werden kann. Daher wird ein Bewerbungsverfahren empfohlen, bspw. in Form einer Unterschriftensammlung von Anwohner:innen eines Quartiers
- Einbindung lokaler Unternehmen: Es sollte geprüft werden, ob sich lokale Betriebe finden, die als Ankermieter der Lastenräder auftreten und diese in ihre Dienstleistungen bzw. ihr Geschäftsmodell integrieren. Außerhalb der Nutzungszeiten durch die Betriebe stehen die Lastenräder zur freien Verfügung. Zusätzlich bietet es sich an, lokale Unternehmen als Sponsoren zu gewinnen, die ihre Werbung auf die Lastenräder anbringen.
- Elektronisches Informationsangebot und Buchung per App sowie Webseite zur Buchung
- Evaluation und Auswertung des Ausleihverhaltens

Unterstützung von Ridesharing

- Nutzung der Crossiety-App für eine digitale Mobilitätsplattform und Mitfahrbörse, ggf. auf Kreisebene
- Zur infrastrukturellen Unterstützung des Ridesharings von Auspendler:innen können Mitfahrerparkplätze eingerichtet werden. Diese sollten gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden und gleichzeitig gut mit Fahrrad und Bus aus Havixbeck erreichbar sein, um eine umweltfreundliche Fahrt zum Mitfahrerparkplatz zu ermöglichen.

Beispiel: Sharing-Angebote in Effolderbach

Im südhessischen Effolderbach (Stadt Ortenberg) läuft seit Januar 2020 das Projekt „Dorfbeweger“: Es beinhaltet Leihstationen mit Pedelecs und E-Lastenrädern, Mitfahrbänke und ein (privates) Carsharing-Angebot. Initiiert wurde das Projekt durch das Klimaschutzmanagement Ortenbergs; es wird durch den Verein „Dorfbeweger“ und Bürger:innen aus Effolderbach organisiert. Leihstationen der Pedelecs und die Parkplätze der Leih-Fahrzeuge sind auf städtischen Grundstücken im Stadtteil verteilt. Die Bürger:innen erhalten damit Alternativen zur Nutzung des eigenen Pkws, dadurch kann der Bedarf an einem Zweitauto gesenkt werden. Ebenso können sie ihren privaten Pkw in das Carsharing einbinden. Bei dieser Möglichkeit steht der Pkw noch vor der eigenen Haustür, jedoch muss der Pkw vor der Nutzung über das Sharing-Portal gebucht werden. Im Idealfall sollen Strecken unter 10 km mit dem Pedelec zurückgelegt werden. Insgesamt stehen fünf Lastenräder, drei Pedelecs und zwei Carsharing-Autos zur Verfügung (für die rund 500 Bewohner:innen des Stadtteils). Die Fahrräder können nach telefonischer Anmeldung für maximal 24 Stunden ausgeliehen werden und zusätzlich ist eine Überlassungsvereinbarung abzuschließen. Für die Nutzung des Carsharing muss eine einmalige Gebühr von 10 € bezahlt werden, anschließend können mit einem Chip die beteiligten Fahrzeuge genutzt werden. Jeder gefahrene Kilometer kostet 0,24 Euro (0,15 Euro ab dem 101. km pro Tag) plus ein Stundenpreis von 2 Euro (nachts 1 Euro). Ziel des Projektes ist die Einsparung von CO₂ und eine Mobilitätswende im ländlichen Raum. Gefördert wird das Projekt vom BMUV mit dem Forschungszentrum Jülich als Projektträger. Offizielle Evaluationsergebnisse sind noch nicht veröffentlicht worden, einem Bericht des Hessischen Rundfunks zufolge wird das private Carsharing bisher nicht angenommen. Ein Nachfolgeantrag wurde dennoch bereits gestellt, da u. a. die Nachfrage der Sharingangebote in der Zeit der Corona-Pandemie nicht im vollen Umfang abgeschätzt werden konnte.

Weiterführende Informationen:

<https://www.dorfbeweger.de/>

<https://landbote.info/dorfbeweger/>

<https://www.innovatorsclub.de/aktuelles/dorfbeweger/>

Beispiel: Sharing-Angebote im Kreis Euskirchen

Im Kreis Euskirchen stehen seit 2021 durch Pedelecs der E-Bike Eifel und Pkw des Eifel Car-Sharings zwei kreisweite Sharing-Angebote zur Verfügung.

Das Angebot der E-Bike Eifel GbR richtet sich vor allem an ÖPNV-Pendler, Freizeitnutzer und Touristen. Die Flotte besteht aus rund 130 Pedelecs. Leihstationen, an denen die Räder entliehen bzw. zurückgegeben werden können, befinden sich flächendeckend im Kreis an den jeweiligen Bahnhöfen. Dadurch wird das Sharing-Angebot in das ÖPNV-System integriert und die Stationen der E-Bike Eifel sind ein wichtiger Baustein bei der Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu Mobilstationen. Ergänzt werden die Leihstationen durch virtuelle Stationen, die über eine Smartphone-App auffindbar sind und an denen Fahrten begonnen oder beendet werden können. Im Rahmen der E-Bike Eifel GbR wird zudem das System des „Dorfrads“ erprobt, bei dem in den Orten Bürvenich und Eppenich (zusammen rund 1.100 Einwohner:innen; Stadt Zülpich) zusätzlich 10 Pedelecs und 10 virtuelle Stationen bereitgestellt werden.

Die Ausleihe der Eifel-E-Bikes und des Dorfrads kann per App, über das VRS e-Ticket oder telefonisch erfolgen; eine Reservierung von Rädern kann 45 Minuten vor Ausleihe in der App erfolgen. Im Basistarif belaufen sich die Kosten auf 2 Euro pro 30 Minuten mit einem Tageshöchstsatz von 18 Euro. Als regelmäßige ÖPNV-Nutzer:innen erhalten VRS-Abonnenten eine Vergünstigung von 50 Prozent und seit Januar 2022 Freifahrten mit einer Dauer von 30 Minuten. Das Eifel E-Bike ist zudem mit dem RVK e-Bike, dem Sharing-Angebot der Rhein-Voreifel-Region, verbunden, so dass die Räder übergreifend nutzbar sind und in beiden Systemen ausgeliehen und zurückgegeben werden können. Das Angebot wird durch das Modellprojekt „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ des Verkehrsministeriums NRW mit bisher rund 900.000 Euro gefördert (Stand: 2021). Die Förderung läuft bis zum Jahr 2024 mit einer maximalen Zuwendung von 5 Millionen Euro. In Zusammenarbeit mit der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) stellt und betreibt das Unternehmen nextbike die Pedelecs.

Ebenfalls mithilfe von Fördermitteln des Verkehrsministeriums NRW wurde das Eifel CarSharing realisiert. In jeder Kommune des Kreises stehen jeweils zwei Fahrzeuge an festen Stationen zur Verfügung. Anlass für die Einführung des CarSharings im Oktober 2021 war das Hochwasser im Sommer 2021, bei dem viele Bürger:innen ihren privaten Pkw verloren haben und seitdem in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Das Angebot wird betrieben von stadtmobil Car-Sharing und cambio CarSharing. Für Betroffene des Hochwassers galt zunächst befristet bis zum 25.04.2022 ein Hochwasser-Sondertarif, bei dem keine Anmeldegebühr und kein monatlicher Betrag für Privatkunden fällig wird. Jeder gefahrene Kilometer kostet im günstigsten Tarif 0,24 Euro (0,15 Euro ab dem 101. km pro Tag) plus ein Stundenpreis von 1,10 Euro (am Wochenende 1,35 Euro; nachts 0,50 Euro). Im Anschluss an den Projektzeitraum des Sondertarifs gilt der Basis-Tarif von cambio. Nach einer Registrierung können die Fahrzeuge per App, Internet oder Telefon gebucht werden und an der Station per App geöffnet werden.

Weiterführende Informationen:

<https://www.nextbike.de/de/eifel-ebike/preise/>

<https://www.eifel-carsharing.de/>

B5 Anbindung neuer Baugebiete

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
● ● ●	Abhängig von Ausgestaltung	● ● ● 	Gemeinde Havixbeck, Kreis Coesfeld
Ziel	Mitdenken von alternativen Ansätzen bei der Baugebietsentwicklung; Abwicklung des Mehrverkehrs über Umweltverbund		

Anlass

Im Rahmen der Neuentwicklung von Baugebieten gilt es, die verkehrliche Abwicklung von Beginn der Planung mitzudenken, damit der Umweltverbund für die zukünftigen Bewohner:innen eine attraktive Alternative zum privaten Kfz darstellt. Durch Bebauungspläne und die Möglichkeit standortbezogener Mobilitätskonzepte hat die Gemeinde einen großen Einfluss auf die verkehrliche Abwicklung sich neu entwickelnder Siedlungsbereiche.

Bausteine

- In der Flächenverteilung sind ausreichende Flächen für den Fuß- und Radverkehr vorzusehen, insbesondere im Hinblick auf selbstständige Geh- und Radwege.
- Die restriktive Genehmigung zweiter oder großflächiger Grundstückszufahrten sowie der vermehrte Einsatz von Schrägborden (Querneigungswechsel für die Barrierefreiheit und ggf. Radfahrende vermeiden)
- Zur Verkürzung der Wege sind Nahversorgungseinrichtungen im nahen Umfeld der Wohnbebauung zu berücksichtigen bzw. deren Einrichtung planerisch zu ermöglichen
- Mobilstationen für geteilte Mobilität (Carsharing, Lastenradsharing) sollten zentral und für alle Bewohner:innen gut nutzbar eingerichtet werden (vgl. B3)
- Berücksichtigung einer Ladeinfrastruktur beim Neubau
- Einrichtung von Quartiersgaragen/Mobilitätsscheunen
- Für Wohnbauvorhaben über 20 Wohneinheiten beziehungsweise Gewerbeentwicklungen ab 50 Mitarbeitenden werden standortbezogene Mobilitätskonzepte empfohlen. In diesen wird der Stellplatzbedarf individuell ermittelt und durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ergänzt. Der Vorhabenträger kann durch diese Maßnahmen den Stellplatzbedarf senken, so dass die Kosten des Konzeptes aufgewogen werden und gleichzeitig alternative Mobilitätsoptionen geschaffen werden.
- Elemente, die Aufenthalts- und Verweilqualität erhöhen (vgl. D3)
- Neubürgermarketing (z. B. vergünstigtes Carsharing, Nutzung der Mobilstationen)

5.3 Radverkehr

Der Radverkehr stellt eine tragende Säule des Umweltverbundes dar. Mit dem Fahrrad ist individuelle Mobilität auf kurzen und mittellangen Distanzen ressourcen- und flächeneffizient möglich. Ein hoher Radverkehrsanteil trägt zum Klimaschutz bei, reduziert Lärm- und Schadstoffemissionen, steigert die selbstständige Mobilität und stärkt die Gesundheit der Nutzenden. Zusätzlich bietet das Fahrrad eine im Vergleich zum motorisierten Verkehr deutlich kostengünstigere Mobilität und sichert so gesellschaftliche Teilhabe (vgl. Fraunhofer ISI 2021). Daher ist der Radverkehr neben dem Fußverkehr das einzige Verkehrsmittel, das einen volkswirtschaftlichen Gewinn bei der Nutzung schafft und keine Belastung für die Gesellschaft verursacht (vgl. Sommer 2021). Orte mit einem hohen Radverkehrsanteil belegen regelmäßig die oberen Ränge bei der Bewertung der Lebensqualität.

Der Radverkehr hat sich in den vergangenen Jahren stark weiterentwickelt und ist weiterhin durch eine hohe Dynamik geprägt. Dies betrifft zum einen die Möglichkeiten der Integration in Straßenräume und Kreuzungen, zu der eine Vielzahl an Instrumenten entwickelt und getestet wird (zuletzt z. B. Grünpfeil für Radfahrende, Protected Bike Lanes und Fahrradzonen). Zum anderen ist auch das Nutzerverhalten und die Technik durch Innovationen geprägt. Durch die Elektrifizierung (z. B. Pedelecs) werden neue Potenziale erschlossen und die Einsatzbereiche in Bezug auf die Wegelänge erweitert. Lastenfahrräder eröffnen die Möglichkeit, auch den privaten und gewerblichen Warentransport in Teilen auf den Radverkehr zu verlagern. Dies bedeutet aber auch, dass Fahrräder größer, hochwertiger und schneller werden sowie die Geschwindigkeitsunterschiede innerhalb des Radverkehrs zunehmen. Diese neuen Ansprüche müssen bei der Planung zukunftsweisender Radverkehrs- und Abstellanlagen berücksichtigt werden.

Um den identifizierten Schwächen zu begegnen, liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen im Radverkehr auf der Erzielung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes, der sicheren Gestaltung von Knotenpunkten sowie dem Ausbau von Radabstellanlagen.

Die folgenden Maßnahmen im Radverkehr werden für Havixbeck angestrebt:

C1 Definition und Aufwertung eines Radwegenetzes

C2 Attraktive Veloroute nach Münster

C3 Fahrradfreundliche und sichere Umgestaltung von Knotenpunkten

C4 Quantitativer und qualitativer Ausbau von Radabstellanlagen

C5 Beleuchtungskonzept für (Fuß- und) Radverkehrswege

C1 Definition und Aufwertung eines Radwegenetzes

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
			Gemeinde Havixbeck, Kreis Coesfeld
Ziel	Stärkung des Fahrrads im Alltagsverkehr		

Anlass

Mit der Definition eines Radwegenetzes werden Verbindungen zwischen wichtigen Ziel- und Quellorten innerhalb der Gemeinde sowie überregionale Verbindungen mit hoher Bedeutung für den Radverkehr definiert. Diese gilt es dann prioritär nach festgelegten Standards auszubauen.

Um den Radverkehr zu fördern, gilt es die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Die Grundlage bildet dabei ein Radhauptnetz, das wichtige Ziel- und Quellorte innerhalb der Gemeinde verbindet und zudem eine Anbindung an wichtige überregionale Routen schafft. Es hat somit die Funktion, Straßenräume, Wege und Verbindungen festzulegen, die eine besonders hohe Bedeutung für den Radverkehr besitzen. Bestehende Freizeitrouten sollen dabei ebenso Berücksichtigung finden, wie bestehende Radwegenetze (Radverkehrsnetz NRW und Knotenpunktnetz), die bereits Standards für den Radverkehr festlegen. Bei der Bürgerbeteiligung in Havixbeck wurden einige Netzlücken (z. B. Josef-Heydt-Straße) aufgezeigt, die es in diesem Kontext zu beseitigen gilt. An einigen Stellen ist dazu der Ausbau oder auch Neubau von Radwegen erforderlich.

Für Radhauptverbindungen sind hohe Qualitätsstandards anzustreben, die im besten Fall über die Mindestanforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) hinausgehen. Die Wahl der Führungsform hängt im entscheidenden Maße von den Vor-Ort-Verhältnissen ab. An einigen Stellen sind Kompromisse mit anderen Verkehrsansprüchen (z. B. Wirtschaftswegenutzung) zu finden. Das Radwegenetz soll durchgängig auf ausreichend breiten Wegen und ohne Hindernisse sicher befahrbar sein. Bei ausreichenden Fahrbahnbreiten und hoher Kfz-Belastung ist zudem der Einsatz von baulich getrennten Radwegen zu prüfen. Verkehrsknoten bzw. Kreuzungen stellen in der Regel die kritischsten Stellen im System dar und sollten besonders betrachtet werden. Kann der Radverkehr aufgrund beengter Platzverhältnisse nur im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, ist eine Reduktion auf Tempo 30 unbedingt erstrebenswert. Besonders bei geringen Fahrbahnbreiten sollte der Radverkehr geschützt werden (z. B. durch Überholverbote). Dies gilt besonders auch im Nebennetz, das für Radfahrende häufig Abkürzungsmöglichkeiten und somit Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr mit sich bringt (bspw. Hangwerfeld/Plaggensch). Hier bietet sich bei Tempo 30 grundsätzlich eine Radverkehrsführung im Straßenraum an, dennoch sollte auch hier eine hohe Sichtbarkeit gegeben sein und der ruhende Verkehr keine Einschränkungen und Gefahren mit sich bringen.

Neue Wegeverbindung - Radweg am Schlautbach

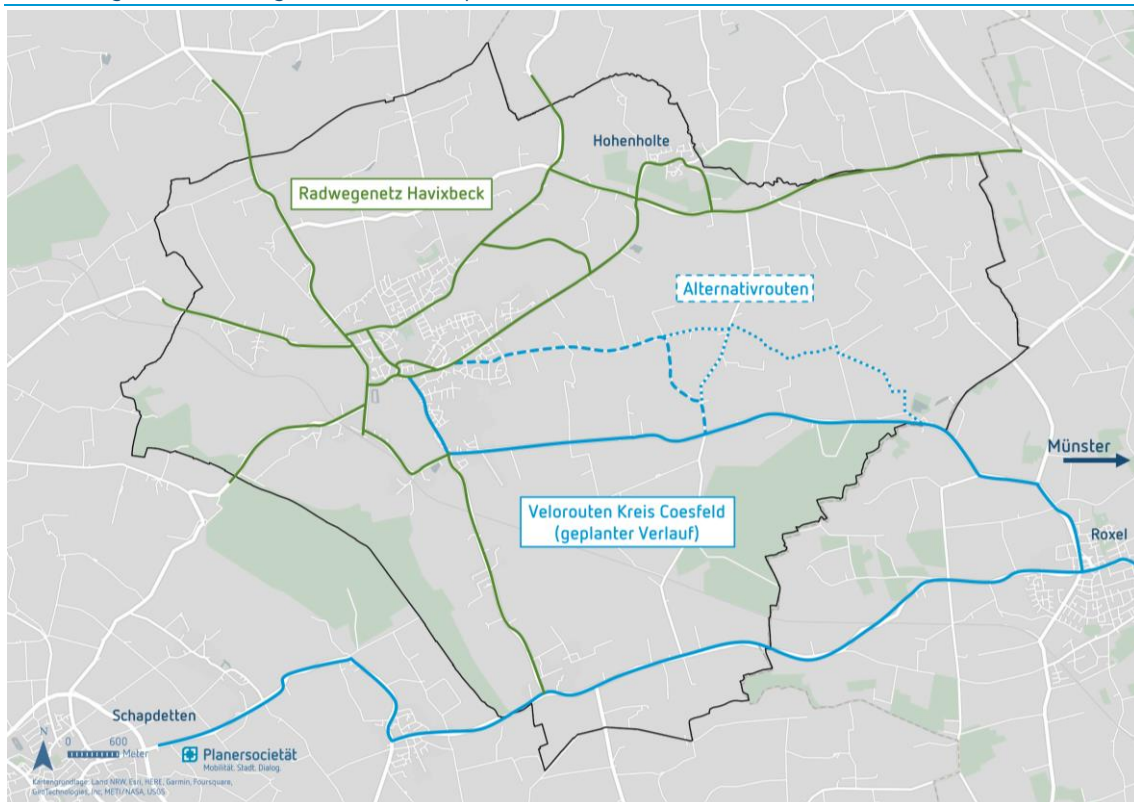
Mit den Planungen zum Baugebiet Havixbeck-Masbeck entstehen zum einen neue Nutzungsansprüche und zum anderen die Möglichkeit, neue Wegeverbindungen zu schaffen, welche die be-

stehenden und neuen Bedarfe aufgreifen. Im Rahmen der Baumaßnahmen bietet sich die Entwicklung einer Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Schlaubachs zur direkten Anbindung des Bahnhofs an. Diese Wegeverbindung sollte bereits bei der Detailplanung der Wohngebiete Berücksichtigung finden und eine ausreichende Flächenverfügbarkeit sichergestellt werden. Als gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr sollte hier eine Mindestbreite von 4 m angestrebt werden.

Bausteine

- Definition des Netzes anhand wichtiger Quellen, Ziele und Verbindungen (Vorschlag siehe folgende Seite); insbesondere Schließung von Netzlücken
- Definition eines Standards und Mindestanforderungen gemäß Regelwerke für:
 - Führungsform und Breiten
 - Führung an Knotenpunkten und Querungen
- Abbau von Barrieren: Oberflächenschäden, behinderndes Stadtmobiliar, eingeschränkte Sichtachsen, Konflikte mit ruhendem Verkehr („Dooring“)
- Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr

Abbildung 54: Vorschlag für ein Radhaupttroutennetz



C2 Attraktive Veloroute nach Münster

Priorität	Kosten ⁶	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
● ● ●	Abhängig von Variante	● ● ● ↻	Gemeinde Havixbeck, Kreis Coesfeld, Stadtregion Münster
Ziel	Stärkung des Fahrrads im Alltagsverkehr, Optimierung für Pendlerverkehre		

Velorouten stellen den Radverkehr in den Vordergrund und bieten komfortable und sichere Radverkehrsanlagen mit einer erhöhter Ausbauqualität. Sie sollen insbesondere im Alltagsverkehr eine attraktive und schnelle Alternative zum Auto bieten und das Fahrrad auch auf mittleren Distanzen konkurrenzfähig machen.

Die Analyse der Pendlerdaten macht die starken Verkehrsbeziehungen zwischen Havixbeck und Münster deutlich. Täglich pendeln ca. 4.700 Beschäftigte aus Havixbeck in die benachbarten Städte, ein Großteil nach Münster. Im Zusammenschluss als „Stadtregion Münster“ haben sich sieben Gemeinden und fünf Städte zur Aufgabe gemacht, interkommunale Konzepte und Strategien mit dem Ziel zu erarbeiten, die Lebensqualität in der gesamten Stadtregion zu stärken. Ein Konzept sieht dabei vor, anhand von 14 Velorouten die Radverkehrsanbindung nach Münster zu stärken.

Für eine Veloroute zwischen Havixbeck und Münster bieten sich auf der gut 17 km langen Strecke unterschiedliche Routenoptionen:

Geplanter Routenverlauf:

Die von der Stadtregion erarbeitete Route sieht auf Havixbecker Gemeindegebiet die Veloroute entlang der Münsterstraße vor. Diese bietet eine unmittelbare Anbindung vieler Wohngebiete, bringt aber auch entlang der Münsterstraße einen engen Straßenquerschnitt mit derzeitigem Zweirichtungsverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr mit sich.

Alternativrouten:

Als Alternativroute führt aus der Ortsmitte Havixbeck die Herkentruer Straße zur L581. Als Straße des Nebennetzes besteht auf der Herkentruer Straße bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Eine Veloroute würde sich hier mit einfachen Mitteln durch die Umwidmung in eine Fahrradstraße einrichten lassen. Zudem zeigen bereits erste positive Gespräche mit dem Kreis Coesfeld die Möglichkeiten einer Fahrradstraße im Außenbereich auf. Allerdings bestehen auch hier baulich notwendige Anpassungen durch fehlende Asphaltierung oder Asphalterneuerungen.

Im weiteren Verlauf sehen alle Optionen eine Führung entlang der Straße L581/Schonebeck über Roxel bis Promenade in Münster vor. Beide Routen bieten eine nahezu gleich lange Wegestrecke.

Aus gutachterlicher Sicht ist die Alternativroutenführung über die Herkentruer Straße zu priorisieren. Die Variante bietet eine umwegefreie und attraktive Führung im Nebenstraßennetz, die sich kostengünstig mit wenigen Mitteln umsetzen lässt und so eine kurzfristige Verbesserung für

⁶ Kosten variieren je nach Varianten

den Radverkehr mit sich bringt. Dennoch empfiehlt es sich, auch für die Münsterstraße eine attraktive und eigenständige Radverkehrsführung im Einrichtungsverkehr anzustreben.

C3 Fahrradfreundliche und sichere Umgestaltung von Knotenpunkten

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
			Gemeinde Havixbeck, Kreis Coesfeld
Ziel	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Sichtbarkeit des Radverkehrs		

Anlass

Neben der Schaffung komfortabler und attraktiver Achsen für den Radverkehr sind auch die Knotenpunkte in Havixbeck mit Blick auf den Radverkehr zu gestalten. Ein sicheres, eindeutiges und möglichst beschleunigtes Passieren und Queren von Kreuzungen sollte insbesondere an den Knotenpunkten des Radwegenetzes möglich sein. In der Gestaltung muss für Radfahrende, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende deutlich sein, welcher Raum von welchen Verkehrsteilnehmenden zu nutzen ist und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Darüber hinaus sollten Signalisierung und Führung innerhalb der Gemeinde Havixbeck möglichst einheitlich geregelt sein, um Missverständnisse zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Als Grundlage für einen fahrradfreundlichen und sicheren Knotenpunkt gilt: gute Sichtbeziehungen durch das Freihalten von Bebauung, Begrünung, Werbemitteln und ruhendem Verkehr. Zudem sollten je nach Verkehrssituation folgende Lösungen für den Radverkehr geprüft werden:

Separate Signalisierung des Radverkehrs an LSA-geregelten Knotenpunkten:

An LSA-geregelten Knotenpunkten erhöhen eigene Radverkehrs-LSA die Sicherheit der Radfahrenden. Sie geben Radfahrenden einen Zeitvorsprung beim Einfahren in die Kreuzung und fördern ihre Wahrnehmung durch Kfz-Fahrer:innen. Eine Anpassung der Signalumlaufprogramme an den Kreuzungen ist zu prüfen. Leistungsverluste der Kreuzungen können vermieden werden, wenn der im Vergleich zum Kfz-Verkehr langsamere Radverkehr das Vorlaufgrün schon in den letzten Sekunden der Räumungsphase des Kfz-Verkehrs erhält. Auch kann die Freigabe früher enden als die des gleichgerichteten Kfz-Stroms. Vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr können zusätzlich die Sichtbarkeit des Radverkehrs erhöhen und ein direktes Linksabbiegen erleichtern.

Radverkehrsführung an und im Kreisverkehr:

Generell gilt bei kleinen Kreisverkehren eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn bis zu einer Verkehrsstärke von 1.500 Kfz/h als eine sichere Lösung. In der Gemeinde Havixbeck weisen die Zahlen der Verkehrszählung an allen Knotenpunkten deutlich geringere Werte aus. Im Vorfeld des Kreisverkehrs ist der Radverkehr dabei aus dem Seitenraum in den Straßenraum (inklusive einer eindeutigen Markierung für Rad- und Kfz-Verkehr) zu führen. Zur Vermeidung einer Gefährdung von Radfahrenden innerhalb des Kreisverkehrs (durch Überholvorgänge) sollte der Innenring vom Kreisverkehr deutlich baulich angelegt sein (nicht nur markiert).

- Sonderfall Münsterstraße:

Das Einbiegen für Radfahrende in die Münsterstraße von der Josef-Heydt-Straße bzw. Schützenstraße kommend ist derzeit nicht sicher möglich. Eine mögliche Optimierung bietet sich durch folgende Optionen:

- Kurzfristige Lösungsoption: Einbiegen gemeinsam mit Kfz-Verkehr im Straßenraum, anschließend über eigenfärbten Schutzstreifen (siehe Foto) in der Straßenmitte kreuzen der entgegenkommenden Verkehre und Wechsel auf gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Zur genaueren Erläuterung siehe beispielhafte Darstellung im Anhang.
- Langfristige Lösungsoption: Auflösen der gemeinsamen Geh- und Radverkehrsführung im Zweirichtungsverkehr. Schaffung eigenständiger Radwege oder Tempo 30 mit Radverkehrsführung im Straßenraum.



Bausteine

- Aufstellung eines Konzepts zur systematischen Prüfung der Knotenpunkte in Hinblick auf die Bedürfnisse des Radverkehrs zur Aufwertung, Identifizierung von Knoten mit Verbesserungspotenzial, Abgleich mit Radwegeverbindungen/Velorouten/Radwegenetzlücken
- Aufstellung von Prüfkriterien und Zielwerten; Zusammenstellung und Abwägung von Lösungsansätzen für eine fahrradfreundliche und sichere Knotenpunktgestaltung
- Abstimmung mit Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde, ggf. ÖPNV-Unternehmen, Detailplanung und Umsetzung

C4 Quantitativer und qualitativer Ausbau von Radabstellanlagen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
			Gemeinde Havixbeck
Ziel	Attraktivierung des Radverkehrs		

Ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen ist eine wichtige infrastrukturelle Rahmenbedingung für die Fahrradnutzung. Besonders in der jüngeren Vergangenheit ist die Nutzung von E-Bikes, Lastenrädern und weiteren Spezialrädern (Handbike, Fahrradanhänger etc.) deutlich gestiegen, wodurch eine an die jeweiligen Nutzungsansprüche angepasste Infrastruktur benötigt wird.

Radabstellanlagen sollten an die steigenden Ansprüche angepasst und mit Anlehnbügel ausgestattet sein, um ein sicheres, schonendes und komfortables Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen. Insbesondere an Orten mit erwartbar höherer Standzeit, wie an Schulen und Nahversorgern, am Bahnhof, an Haltestellen oder an Verwaltungsgebäuden, sollten weitere Ausstattungsmerkmale ergänzt werden. Ein witterungsgeschützter Unterstand ist zu empfehlen, ebenso können Radabstellanlagen mit erhöhtem Sicherheitskomfort durch Fahrradboxen geschaffen werden.

Zur täglichen Nutzung müssen Fahrräder auch am Wohnstandort sicher abzustellen und gleichzeitig leicht zugänglich sein. Eine Möglichkeit dafür sind, wenn keine privaten Flächen zur Verfügung stehen, sogenannte Fahrradhäuser, die in Wohngebieten im Seitenraum oder auf Parkflächen aufgestellt werden können. Die Verwaltung selbst übernimmt dabei häufig lediglich die Freigabe von möglichen Standorten. Die Organisation kann durch Initiativen (z. B. ADFC) oder Privatpersonen erfolgen.

Auch das Aufzeigen und Bewusstmachen bei Hauseigentümer:innen für die Bedeutung von Radabstellanlagen am Wohnort sowie die Möglichkeiten Radabstellanlagen zu schaffen, spielen eine wichtige Rolle für die Stärkung des Radverkehrs.

Neben der Schaffung neuer Radabstellanlagen ist auch die Unterhaltung bestehender Anlagen ein wichtiger Bestandteil für ein dichtes und attraktives Netz. Die bestehenden Anlagen sollten regelmäßig geprüft und bei Bedarf modernisiert bzw.

Bausteine

- Detailprüfung von Potenzial-Standorten, insbesondere hinsichtlich Flächenpotenzial, Zufahrtssituation und Erreichbarkeit, Frequentierung, Flächenverfügbarkeit sowie Ausstattungsoptionen.
- Bei der Detailprüfung sind folgende Hinweise bzgl. Lage und Ausstattungsmerkmale zu beachten (siehe dazu auch Tabelle 7):
 - Anlehnbügel mit Rahmenanschließmöglichkeit stellen das Basisangebot für das Fahrradparken dar und sollen im gesamten Gemeindegebiet vorhanden sein
 - bestehende Vorderradbügel werden sukzessive durch Anlehnbügel ersetzt.

- Sicheres, komfortables und schonendes Abstellen wird auch für spezielle Fahrzeuge wie Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger, E-Scooter etc. ermöglicht.
- Für längere Abstellauern werden überdachte und umzäunte/abgeschlossene (und wenn möglich kostenfreie) Fahrradparkmöglichkeiten geschaffen.
- Bei der Umsetzung bzw. Schaffung neuer Radabstellanlagen sind Freiflächen für Leihfahrräder einzuplanen, um diese bei Bedarf zu bündeln und so negative Auswirkungen durch Wildparken zu minimieren (siehe B1).

Tabelle 7: Ansprüche an Abstellanlagen in Abhängigkeit von der Parkdauer und dem Ziel

Parkdauer	Art des Ziels	Ansprüche an die Anlage	Empfohlene Entfernung (maximal)
Kurze Erledigung, bis zu 1 Stunde	Nahversorger, zentrale Versorgungsbereiche	Schnell und einfach zugänglich (direkte Zielnähe)	10 m
Längere Erledigungen, mehrere Stunden	Ortszentrum/zentrale Versorgungsbereiche	Sicher, ggf. überdacht	25 m
Tagesparken	ÖPNV-Haltepunkte, Verknüpfungspunkte, Schulen, Arbeitsplatz	Sicher und überdacht, ggf. mit Serviceelementen	50 m – 75 m
Dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage)	Wohngebiete	Verschlossen, eben-erdig und überdacht	100 m

C5 Beleuchtungskonzept für (Fuß- und) Radverkehrswege

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
			Gemeinde Havixbeck
Ziel	Sicherstellung der ganzjährigen Befahrbarkeit, Erhöhung der Verkehrssicherheit		

Zur Stärkung des Radverkehrs besonders im Alltagsverkehr ist eine ganztägige sowie eine ganzjährige Befahrbarkeit von Radwegen unerlässlich. Um insbesondere in der dunklen Jahreszeit straßenbegleitende, aber auch straßenunabhängige Radwegeverbindungen attraktiver zu gestalten und den Radfahrenden ein sicheres Nutzungsgefühl zu geben, stellt eine durchgängige Beleuchtung ein wichtiges Qualitätsmerkmal dar.

Die Beleuchtung von Radwegen verbessert die Sichtverhältnisse für Radfahrer:innen selbst, sorgt aber auch dafür, die Wahrnehmung des Radverkehrs für den motorisierten Verkehr zu verbessern. Die Beleuchtung von Radinfrastruktur im Straßennetz ist in der Regel über die reguläre Straßenbeleuchtung gegeben, allerdings sind Seitenräumen ggf. nicht ausreichend mit ausgeleuchtet.

Um Störungen von Anwohner:innen, aber insbesondere auch der Natur zu vermeiden, sind Maßnahmen zur Beleuchtung mit der Naturschutzbehörde abzustimmen. Aus gutachterlicher Sicht wird der Einsatz von kontaktgesteuerten Laternen außerhalb bebauter Gebiete empfohlen. Eine adaptive Beleuchtung ermöglicht einen hohen Komfort und hält die Lichtverschmutzung so gering wie möglich. Mit innovativer Beleuchtung wurde beispielsweise als Pilotprojekt bereits die Kanalpromenade in Münsters Süden ausgestattet (<https://smartcity.ms/adaptive-beleuchtung/>).

Bausteine

- Identifizierung bisher unbeleuchteter Strecken(-abschnitte)
- Priorisierung der identifizierten Strecken(-abschnitte); die im Radwegenetz abgebildeten Wegeverbindungen sind dabei prioritär zu betrachten (siehe Maßnahme C1)
 - o Weitere möglichst zu beleuchtende Wegeverbindungen stellen beispielsweise die Fuß- und Radwege in den Baugebieten Am Schlautbach, Am Stopfer und Pieperfeldweg sowie der Geh- und Radweg zwischen Antoniusweg und Oststraße dar
- Abstimmung der geplanten Maßnahmen mit den zuständigen Naturschutzbehörden und Prüfung auf Genehmigungsfähigkeit
- Ausarbeitung eines konkreten Umsetzungsplans und kontinuierliches Instandhaltungsmanagement

5.4 Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

Eine sichere, durchgängige und für alle unabhängig von körperlichen Einschränkungen nutzbare Infrastruktur stellt einen elementaren Baustein für ein Verkehrssystem dar, in dem der Fußverkehr als natürliche und emissionslose Fortbewegungsart berücksichtigt und gefördert wird. Gleichzeitig wird die Straßeninfrastruktur für eine lange Nutzungsdauer gebaut, so dass viele Anlagen des Fußverkehrs einer planerischen Epoche entstammen, in welcher der Fußverkehr nur am Rande berücksichtigt wurde und häufig nicht als eigene Verkehrsart anerkannt wurde.

Daher verfolgen die aufgeführten Maßnahmen das Ziel, barrierearme und attraktive Fußwege in Havixbeck zu schaffen, bestehende Lücken zu schließen sowie Mängel insbesondere in Bereichen mit einer hohen Nachfrage bzw. einem hohen Potenzial zu beheben. Der Fokus liegt dabei darauf, alle Nutzergruppen des Fußverkehrs einzubeziehen und ein nutzbares Netz für alle zu erzielen (siehe Abbildung 55).

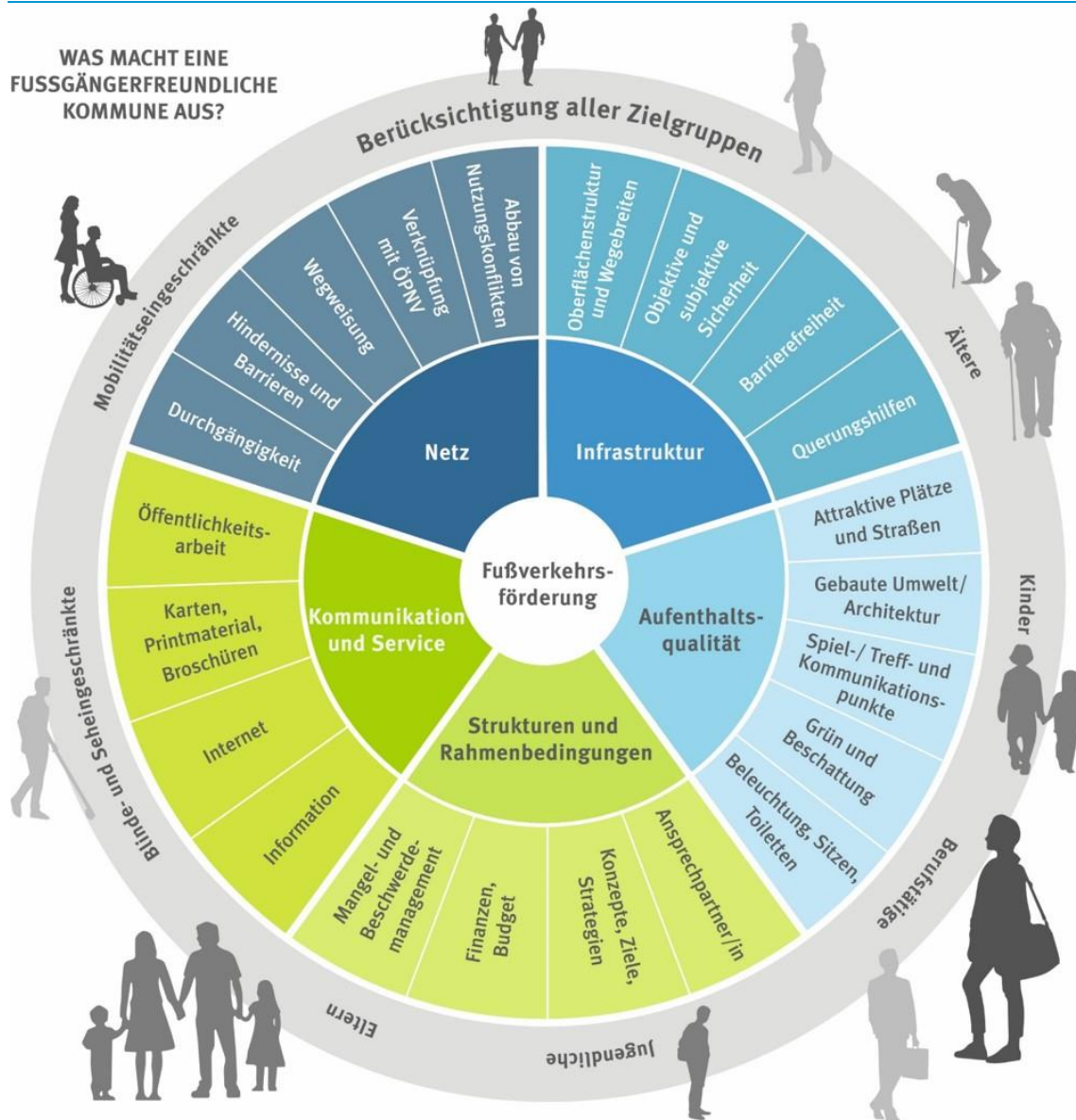
Für den Fußverkehr bieten die derzeit in der Überarbeitung befindlichen Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) den grundsätzlichen Gestaltungsrahmen. Gemeinsam mit der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und der Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) ergeben sich die in Tabelle 8 dargestellten Planungsparameter. Diese Planungsgrundlagen legen die Basis für ein nutzbares und sicheres Wegenetz, das den vielfach vorhandenen Hemmnissen der Verletzbarkeit und der Restflächenzuweisung entgegenwirkt.

Tabelle 8: Planungsparameter im Fußverkehr

Element	Empfehlung
Fußwegenetz	Innerorts grundsätzlich in allen Straßen beidseitig, ausgenommen sehr gering belaste Wohnstraßen, landwirtschaftliche Wege und verkehrsberuhigte Bereiche.
Signalplanung	Querung in einem Zug, Mindestfreigabezeit entspricht mindestens der Räumzeit bis zur Mitte der letzten Richtungsfahrbahn. Sperrzeiten über 40s vermeiden (Rotlichtakzeptanz).
Gehwegbreite	Nutzungsangepasst, Regelmaß 2,50m, bei intensiver Seitenraumnutzung größere Breiten, Mindestmaß 1,80m nur bei 30km/h und geringer Frequenz.
Querungsstellen	Eignung gemäß EFA (Bild 6), insbesondere an Hauptverkehrsstraßen und im Umfeld von Haltestellen.
Barrierefreiheit	Bordabsenkungen an allen Querungsstellen. Taktiles Leitsystem an allen Querungshilfen, im Wohnstraßennetz nach Bedarf
Radverkehr	Gemeinsame Führung innerorts nur in Ausnahmefällen abseits des Radhauptnetzes
FGÜ	Innerorts an allen Kreisverkehren und insbesondere vor schutzwürdigen Einrichtungen und auf Hauptfußwegebeziehungen.
Sitzgelegenheiten	An Hauptfußwegen mindestens alle 300m.

Eigene Darstellung nach RAS, RiLSA

Abbildung 55: Handlungsräume und Zielgruppen kommunaler Fußverkehrsförderung



Die folgenden Maßnahmen im Fußverkehr und zur Aufenthaltsqualität werden für Havixbeck angestrebt:

- D1** Stärkung wichtiger Fußwegeachsen
 - Definition eines Hauptgehwegenetzes
- D2** Sicherstellung von Mindestbreiten
- D3** Aufenthalts- und Verweilräume
 - Attraktivität und Aufenthaltsqualität zentraler Plätze
- D4** Ausbau der Barrierefreiheit

D1 Stärkung wichtiger Fußwegeachsen

- Definition eines Hauptgehwegenetzes

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
● ● ●	● ● ●	● ● ● ↻	Gemeinde Havixbeck, Kreis Coesfeld
Ziel	Stärkung und Erhöhung der Sichtbarkeit des Fußverkehrs		

Anlass

Ein definiertes Hauptwegenetz stellt relevante Gehwegeverbindungen heraus, die es in Hinblick auf Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie Gehkomfort vorrangig zu optimieren gilt. Der Bau von Querungsanlagen, ausreichend breiten Gehwegen sowie der Abbau von Konflikten fördert das Zufußgehen in Havixbeck.

Um die Fortbewegung zu Fuß zu fördern, ist ein durchgängiges Wegenetz inklusive Infrastrukturmaßnahmen für den Fußverkehr zu schaffen. Nur, wer sich im Straßenverkehr barrierefrei und komfortabel fortbewegen kann und sicher ans Ziel kommt, wählt auch diese Möglichkeit. Neben der Sicherheit und der Geschwindigkeit beeinflussen Attraktivität sowie der Komfort der Wege ebenfalls die Verkehrsmittelwahl. Mit der Definition eines Hauptgehwegenetzes kann der Ausbau und die Aufwertung zielgerichtet vorgenommen werden.

Das Hauptgehwegenetz setzt sich vorzugsweise aus schnellen Alltagsrouten zusammen. Diese verbinden dabei die wesentlichen Quellen und Ziele für zu Fuß Gehende. Dazu zählen öffentlichen Einrichtungen, Nahversorgungsbereiche, Freizeiteinrichtungen, Wohngebiete sowie besonders relevante Ziele. Das Fußwegenetz zielt im Gegensatz zu Straßen- und Radverkehrsnetzen weniger auf die allumfassende Verbindung der einzelnen Gemeinden und Ortsteile ab, vielmehr liegt der Fokus auf der Nahverbindung der Wohngebiete mit dem Gemeindezentrum.

Bei der Aufwertung der Wege steht die Nutzbarkeit und Barrierefreiheit im Vordergrund. Zum Teil sind nur schmale Gehwege in Havixbeck vorhanden, die sowohl den Begegnungsverkehr als auch das Gehen mit Hilfsmitteln, z. B. einem Rollator, erschweren. Zudem treten immer wieder Konflikte bei der gemeinsamen Nutzung der Gehwege mit dem Radverkehr sowie mit parkenden Fahrzeugen auf dem Gehweg auf. Folglich steht über den Grundansprüchen hinaus eine einladende Gestaltung der Wege im Vordergrund.

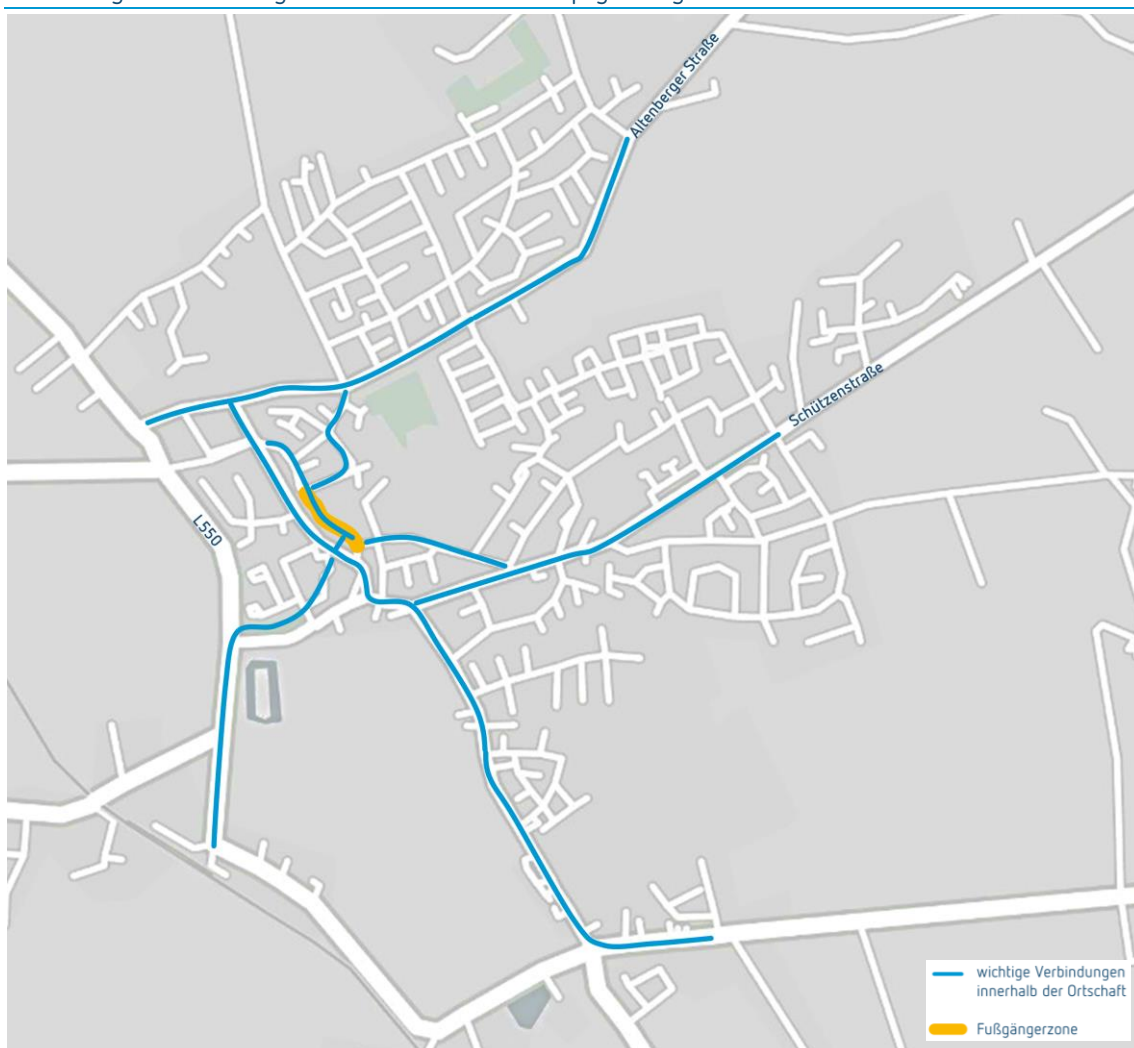
Bausteine

Für den Ausbau der in der Karte vorgeschlagenen Fußwegeachsen werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Definition des Netzes anhand wichtiger Quellen und Ziele, insbesondere Schließung von Netzlücken (Vorschlag siehe Abbildung 56)
- Definition eines Standards sowie Mindestanforderungen gemäß der Regelwerke (siehe D2) für: Gehwegbreiten, Querungshilfen, barrierefreie Übergänge (Vereinheitlichung)

- Abbau von Barrieren (z. B. Oberflächenschäden, behinderndes Stadtmobiliar, auf dem Gehweg parkende Kfz, eingeschränkte Sichtachsen)
- Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr
- Schaffung einer hohen gestalterischen Qualität durch Sitzgelegenheiten und Begrünung sowie ggf. weiteren Gestaltungselementen
- Instandhaltung bestehender Stadtmöblierung
- Maßnahmenprogramm bzw. Instandsetzungsplanung und anschließende sukzessive Umsetzung der Maßnahmen hinsichtlich der definieren (Mindest-)Anforderungen

Abbildung 56: Vorschlag zur Definition eines Hauptgehwegenetzes



D2 Sicherstellung von Mindestbreiten

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
			Gemeinde Havixbeck, Kreis Coesfeld, Baulastträger
Ziel	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Sichtbarkeit des Fußverkehrs		

Anlass

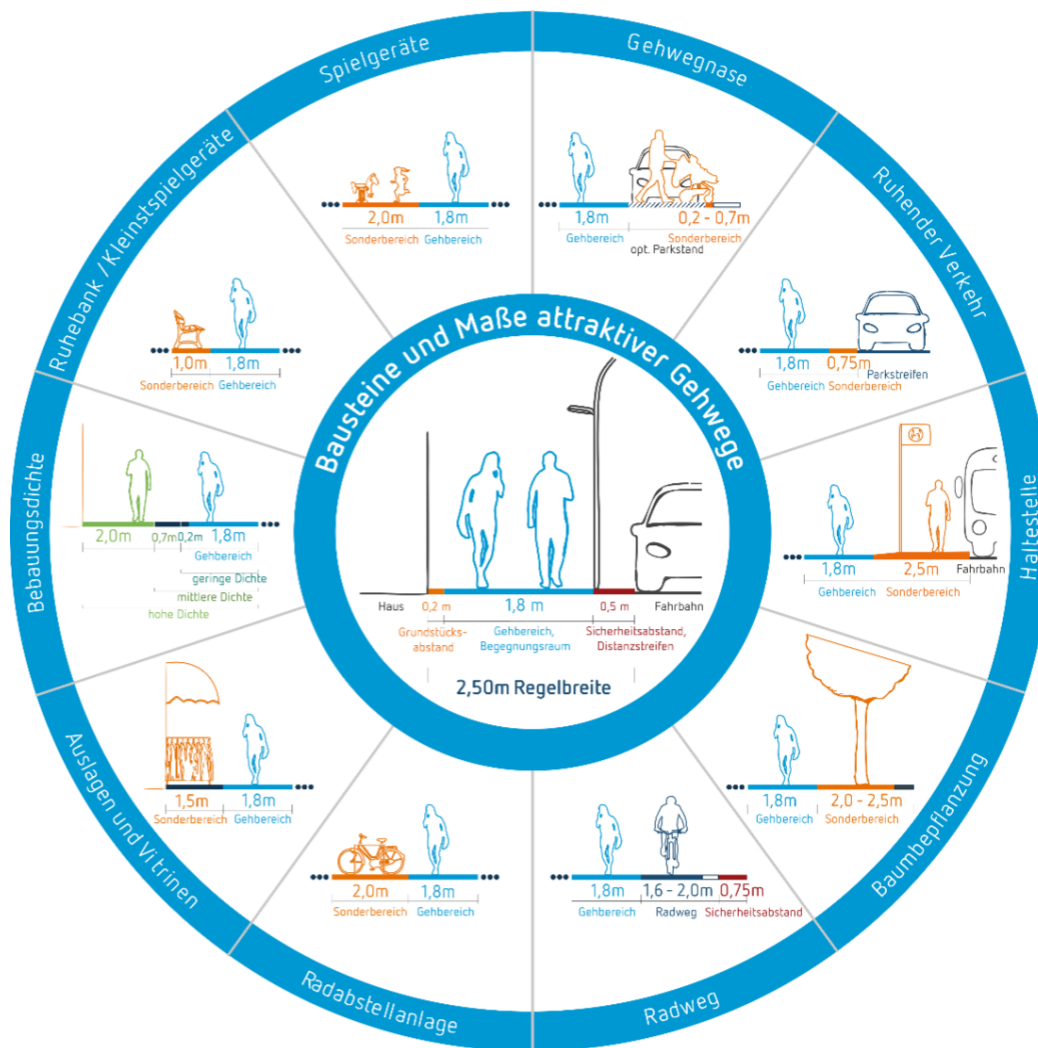
Die Seitenräume in Havixbeck erfüllen außerhalb der verkehrsberuhigten Bereiche nicht immer die Regelbreite von mind. 2,50 m. Selbst die Einhaltung der Mindestbreite von Gehwegen von 1,80 m an dörflichen Hauptstraßen wird noch nicht an allen Straßen eingehalten. Sowohl in zentralen Bereichen als auch in Wohngebieten sind Begegnungen von zu Fuß Gehenden teils nicht möglich. Zu den ohnehin engen Gehwegbreiten wird der nutzbare Seitenraum für zu Fuß Gehende durch verschiedene Nutzungen oder Barrieren weiter reduziert. Hierzu gehört z. B. überwachsendes Grün, parkende Kfz, aber auch die gemeinsame Nutzung des Gehweges mit dem Radverkehr.

Bausteine

Mit der Sicherstellung von Mindestbreiten und Instandsetzung der Gehwege werden folgende Maßnahmen im Seitenraum verbunden:

- Erst ab einer Seitenraumbreite von mindestens 2,50 m können andere Nutzungen im Seitenraum zugelassen werden (vgl. Abbildung 57). Dabei muss der zusätzliche Raumbedarf je nach Nutzung vorhanden sein. Dies gilt sowohl für Radwege, parkende Fahrzeuge als auch für Sonderbereiche
- Straßenräume, die die Anforderungen der RAST (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) und EFA (Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen) nicht erfüllen, werden nach einer Prioritätenliste (1. Verkehrssicherheit, 2. Passantenfrequenz) umgebaut
- Die Seitenräume werden instandgehalten. Es ist regelmäßig ein Grünschnitt durchzuführen
- Einrichtung einer Kontakt-/Meldestelle für Bürgerinnen und Bürger

Abbildung 57: Grundmaße der Fußweginfrastruktur gemäß FGSV



D3 Aufenthalts- und Verweilräume

- Attraktivität und Aufenthaltsqualität zentraler Plätze

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
			Gemeinde Havixbeck
Ziel	Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Förderung von Möglichkeiten des Austauschs		

Anlass

Attraktive Stadträume komplettieren neben barrierefrei ausgebauten Wegenetzen das Angebot für den Fußverkehr. Orte der Immobilität laden zum Pausieren und Verweilen ein. Belebte Plätze erhöhen das Miteinander innerhalb der Gemeinde und dienen als Treffpunkt für Kommunikation.

Attraktive Plätze bieten die Möglichkeit, sich während eines Spaziergangs auszuruhen, Menschen für einen Austausch zu treffen und das Gemeindegeschehen zu beobachten. Der Aufenthalt im Freien belebt die Gemeinde und macht sie zu einem Ort der Gemeinschaft.

Havixbeck verfügt in den einzelnen Wohngebieten z. T. bereits über kleine Aufenthaltsplätze, die als Pausenort oder Treffpunkt genutzt werden können. Um die Nutzbarkeit für alle Personengruppen zu sichern und die Attraktivität zu steigern, sollte das vorhandene Angebot überprüft und gegebenenfalls erweitert werden. Besonders für ältere Menschen oder Personen, die in der Bewegung eingeschränkt sind, sind ein komfortabler Zugang sowie Rücken- und Armlehnen an Sitzmöglichkeiten essenziell. Auch für Kinder und Jugendliche sind Angebote zu schaffen. Begrünung und Bepflanzungen werten den Stadtraum nicht nur aufgrund der Optik auf, sondern sorgen für ein positives Mikroklima und können Lärmeinflüsse abmildern. Bäume dienen im Sommer zur Beschattung und können gleichzeitig vor Regen schützen.

Neben bereits bestehenden Gemeindeplätzen können weitere kleine Pocket-Parks entstehen. Kleine Baulücken, ungenutzte oder überdimensionierte Straßenräume oder Kreuzungen bieten häufig Platz für Begrünung und Sitzmöglichkeiten, Trinkwasserbrunnen oder auch kleine Spielgeräte.

Potenzialräume in Havixbeck, die zu quartiersbezogenen Plätzen bzw. Treffpunkten aufgewertet werden können und Angebote für „Jung und Alt“ bieten, sind:

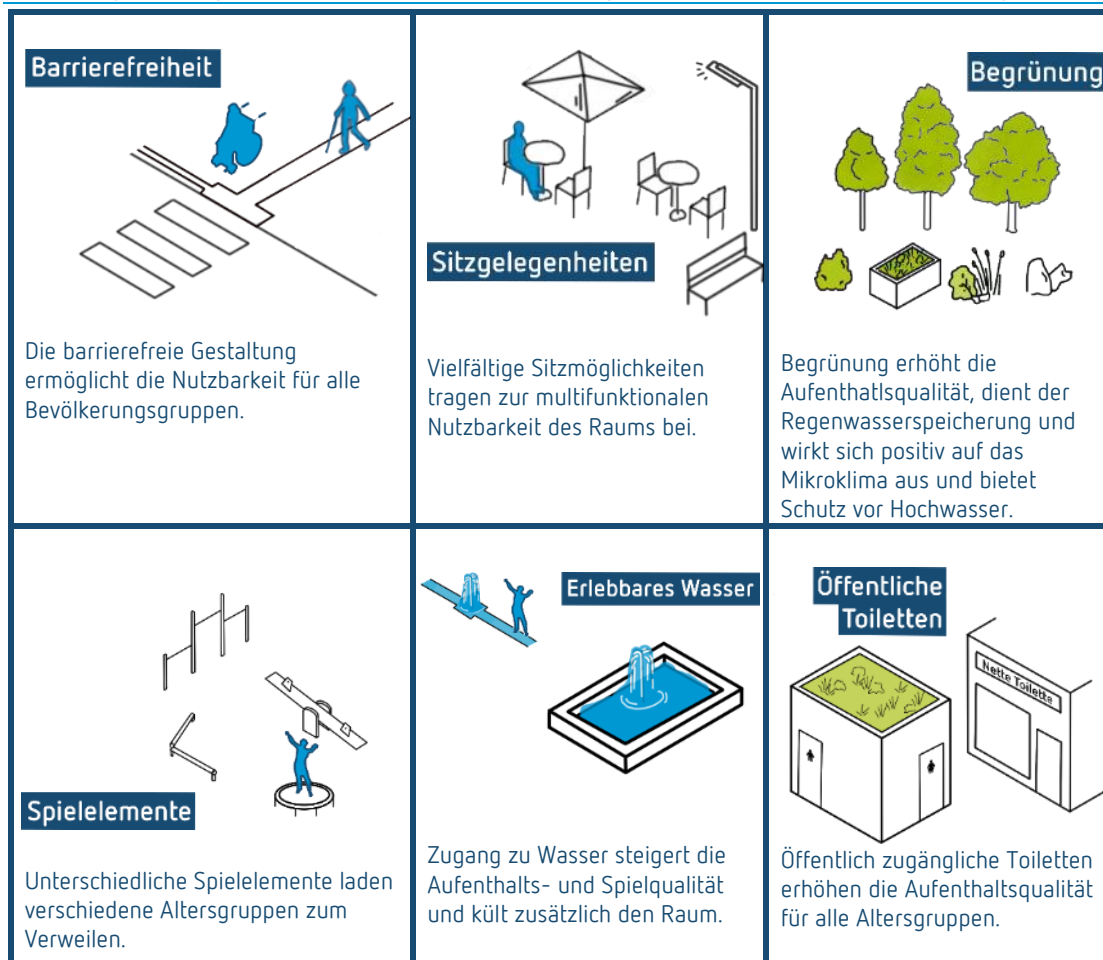
- Hauptstraße/Ecke Altenberger Straße: Verbindung verbessern, Zugehörigkeit der Altenberger Straße zur „Einkaufsstraße“
- Dorfmitte Hohenholte: Auf dem Stift/Am Stiftsgraben

Des Weiteren sollten in den Wohngebieten geeignete Räume bestehen, die als Treffpunkt für alle Bevölkerungsgruppen dienen. Folgende Wohngebiete sollten dabei mindestens einen Quartiersplatz mit hoher Aufenthaltsqualität und Spielmöglichkeiten bieten: Flothfeld, Gennerich/Stapeler Str., Am Schlautbach, Pieperfeld, Habichtsbach, Südost.

Bausteine

- Überprüfung der Ausstattung und Zuwegung an vorhandenen Plätzen (Barrierefreiheit, Zugänglichkeit, Sicherheit, Ausstattung (Spielgeräte, Sitzmöglichkeiten))
- Identifikation weiterer Standorte (insbesondere innerhalb der Wohngebiete)
- Installation weiterer zielgruppenspezifischer Angebote: Sitzmöglichkeiten, Spielgeräte, Bepflanzungen, Trunkwasserbrunnen ...

Abbildung 58: Mögliche Maßnahmen zur Aufwertung von Plätzen, Parks und Grünanlagen



D4 Ausbau der Barrierefreiheit

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
			Gemeinde Havixbeck
Ziel	Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen		

Anlass

Mobilität bedeutet gesellschaftliche Teilhabe, da die Ausübung der Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Bildung, Versorgung und Erholung) sowie die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben eng mit der Möglichkeit zur selbstständigen Mobilität verknüpft ist. Während im Behindertengleichstellungsgesetz Mobilitätseinschränkungen nur im medizinischen Sinne definiert werden, öffnet die UN-Behindertenrechtskonvention diesen Begriff zur Handlungsmöglichkeit des Individuums im Kontext der gestalteten Umwelt (nicht die einzelne Person ist durch die individuelle Ausstattung behindert, sondern sie wird vielmehr erst durch die – vor allem gebaute – Umwelt behindert).

Auch wenn Gehwege physisch begehbar sind, sind sie nicht immer von allen Nutzer:innen eigenständig zu begehen. Ziel einer gleichberechtigten Teilhabe aller Menschen ist die eigenständige uneingeschränkte Nutzung des öffentlichen Raums. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten für Fußgänger:innen möglichst wenige Einschränkungen vorhanden sein.

Neben dem barrierefreien Ausbau von Querungsstellen, dem Schaffen von Gehwegen mit Mindestbreiten und geringer Querneigung spielen auch die Überwindung von Höhendifferenzen und Sitzmöglichkeiten eine Rolle.

Bausteine

- Programm zur Gewährleistung von barrierefreien/-armen öffentlichen Räumen: Bereitstellung eines jährlichen Etats für barrierefreie Umbauten im Gemeindegebiet
- Bestandserfassung und Erstellung eines Katalogs verbesserungswürdiger Straßen, Plätze, Wege sowie Zu- und Abwege von Haltestellen nach den festzulegenden Qualitätsstandards (unter Berücksichtigung der „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ der FGSV)
- Oberflächengestaltung (exemplarisch): Fest, griffig, eben und fugenarm. Vermeiden von häufigen Belagwechseln und Schadstellen
- Auf Hauptrouten im Fußwegenetz (vgl. D1) sollten im Abstand von mindestens 300 m Sitzgelegenheiten vorhanden sein. In hochfrequentierten Bereichen ist die Dichte entsprechend der Nachfrage anzupassen
- Einführung eines Online-Mängelmelders, bei der Bürgerinnen und Bürger auf Barrieren hinweisen können

5.5 Kommunikation und Mobilitätsmanagement

Die Förderung des Umweltverbundes hört nicht mit der Bereitstellung der Infrastruktur auf. Die Aktivierung der Bevölkerung, die Wahrnehmung der Vorbildfunktion der öffentlichen Einrichtungen, gemeinsame Konzepte mit Unternehmen im Mobilitätsmanagement, schulisches Mobilitätsmanagement, Fahrradbildung etc. sind Aufgaben, die zu einer erfolgreichen Fuß- und Radverkehrsförderung dazugehören und zur Nutzung des ÖPNV aktivieren können.

Im Gegensatz zu den vorhergehenden, zumeist investiv ausgelegten Handlungsfeldern ist der Bereich Kommunikation und Mobilitätsmanagement darauf ausgerichtet, durch Steuerung, Koordination, Organisation, Beratung und Informationen das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger unter Einbeziehung relevanter Akteure im Sinne der Zielstellungen zu beeinflussen. Die Gemeinde nimmt hierbei vor allem eine koordinierende Rolle ein.

Die folgenden Maßnahmen zur Kommunikation und zum Mobilitätsmanagement werden für Havixbeck angestrebt:

E1 Öffentlichkeitswirksame Aktionen

E2 Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW

E3 Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW

E1 Öffentlichkeitswirksame Aktionen

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
			Gemeinde Havixbeck
Ziel	Positives Marketing für den Umweltverbund durch die Gemeindeverwaltung, Reduktion der Sorgen der Bevölkerung		

Neben der Verbesserung der Infrastruktur für den Umweltverbund bedarf es auch einer gezielten Ansprache der Verkehrsteilnehmenden, um eine Verhaltensänderung zu bewirken. Alternativen zum eigenen Fahrzeug müssen allgemein bekannt sein und insbesondere die Vorteile des Umweltverbundes herausgestellt werden, um Nutzungshemmnisse abzubauen. Die Einschränkungen in der Coronapandemie haben gezeigt, dass ein signifikanter Anteil, zunächst erzwungener Änderungen des Mobilitätsverhaltens, auch nach Wegfall der Rahmenbedingungen beibehalten werden, wenn damit allgemein gute Erfahrungen gemacht wurden.

Dies zeigt das hohe Potenzial, durch entsprechende Werbemaßnahmen und Testtage den Bürger:innen nachhaltige Mobilitätsformen schmackhaft zu machen und eine Verlagerung zu bewirken.

Mögliche Maßnahmen

- Möglichkeiten aufzeigen, Kinder von Beginn an mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zusammenzubringen, z. B. durch: Schulwegpläne (kartografische Darstellungen des Umfelds einer Schule, die sichere Querungsstellen, Gefahrenstellen und deren Bewältigung sowie geeignete Wege vom Wohnort der Kinder zur Schule aufzeigen), Anregung und Unterstützung bei der Organisation von Walking-Bussen (Gruppe, die begleitet von Eltern zur Schule geht) oder Cycle-Train-Projekten (Radgruppe, die begleitet von Eltern zur Schule fährt), Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Schulfesten in Zusammenarbeit mit der Polizei, Projektwochen
- Betriebliches Mobilitätsmanagement (gezielte und aktive Ansprache von Unternehmen, Bildung eines Netzwerkes bzw. eines runden Tisches); Ziel z. B. Etablierung von Bikeleasing und hochwertigen Radabstellanlagen, aber auch (außerhalb der Rad- und Fußverkehrsförderung): Fahrzeugpooling von benachbarten Unternehmen, Förderung von Fahrgemeinschaften; ggf. Prüfung von Standorten und Ausstattung von Mobilitätspunkten im Gewerbegebiet
- Einsatz von temporären Verkehrsversuchen für besonders wirkungsvolle Maßnahmen, die gleichzeitig starke Veränderungen mit sich bringen. Der Fokus sollte hierbei auf einer lebenswerten Ortsmitte liegen (z. B. im Rahmen der Umgestaltung der Blickallee; vgl. A2); Verkehrsversuche eignen sich besonders, um die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen, diese von Beginn an mit einzubeziehen und gleichzeitig die Vorteile einer Maßnahme aufzuzeigen
- Aktionstage zu bestimmten Kernthemen (z. B. autofreie Sonntage, kostenloser ÖPNV)

- Teilnahme an der europäischen Mobilitätswoche (mit mobilitätsspezifischen Aktionen)
- Flyer und Broschüren zu Netzen, veränderten Verkehrsregeln und ähnlichen Themen
- Einsatz der Crossiety-App zur Bereitstellung von Informationen („Mobilitätsplattform“)

E2 Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
			Gemeinde Havixbeck
Ziel	Beteiligung der Bürgerschaft zur Förderung des Fußverkehrs		

Die Fußverkehrs-Checks haben sich insgesamt als partizipatives Verfahren sowie als Einstiegsinstrument für eine kommunale Fußverkehrsförderung sehr bewährt und sind sowohl in der Medienanalyse als auch in der kommunalen Reflexion als sehr gelungen eingeschätzt worden. Die bereits durchgeführten Fußverkehrs-Checks bilden einen wichtigen Meilenstein zur systematischen Förderung des Fußverkehrs und konnten zur Sensibilisierung der Akteure auf kommunaler und Landesebene für Fußverkehrsbelange beitragen. Das Bundesland NRW führt seit dem Jahr 2019 Fußverkehrs-Checks durch. Mit den Fußverkehrs-Checks wird in NRW ein landesweiter Weg eingeschlagen, um Fußverkehrsbelange auf kommunaler Ebene stärker zu thematisieren und ins Bewusstsein von Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit zu rücken.

Fußverkehrs-Checks bieten die Möglichkeit, einen Prozess zur Förderung des Fußverkehrs in einer Kommune zu initiieren, erste Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs umzusetzen, die Verwaltung und Politik für die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden zu sensibilisieren und gleichzeitig die Zielgruppe (besser) zu beteiligen. Mithilfe des Leitfadens vom Zukunftsnetz Mobilität NRW kann ein Fußverkehrs-Check selbst durchgeführt werden – oder die Stadt bewirbt sich um eine professionelle Begleitung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW und ein Fachbüro. Dieses Angebot wird jährlich für zwölf Kommunen kostenlos ermöglicht. Sie müssen Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW sein.

Bereits der Mobilitätscheck im Rahmen des Mobilitätskonzeptes hat in Havixbeck eine Vielzahl an Interessierten zusammengebracht und unter anderem den Fußverkehr stärker in den Fokus gerückt.

E3 Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW

Priorität	Kosten	Umsetzungshorizont	Zentrale Akteure
	kostenlos		Gemeinde Havixbeck, ZNM NRW
Ziel	fachliche Unterstützung bei Umsetzung der Maßnahmen		

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist auf Initiative des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalens initiiert worden, um Kommunen bei der Umsetzung der Mobilitätswende zu unterstützen. Fast 100 Gebietskörperschaften sind bereits Teil der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, unter anderem auch die Stadt Münster. Das Angebot des Zukunftsnetzes umfasst z. B. verschiedene Fachgruppen und -foren zu Themen wie betriebliches Mobilitätsmanagement, kommunale Mobilitätskonzepte, Mobilitätsmanagement für Senioren oder Schüler, vernetzte Mobilität, Stadt- und Dorfentwicklung. Innerhalb der Fachgruppen findet ein kommunal-übergreifender, interdisziplinärer Austausch statt. Auch Weiterbildungsveranstaltungen z. B. zum Thema „öffentliche Fahrradverleihsysteme im ländlichen Raum“ oder Mobilstationen (vgl. B3) werden kostenlos angeboten. Darüber hinaus bietet die Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW die Möglichkeit der Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks oder die gemeinsame Teilnahme an der europäischen Mobilitätswoche. Eine Mitgliedschaft ist für die Gemeinde Havixbeck anzustreben. Ein interdisziplinärer Austausch kann helfen, gemeinsam Lösungen für die Stärkung des Umweltverbundes zu finden. So kann die Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW neue Impulse für Havixbeck hinsichtlich einer zukunftsfähigen Mobilität setzen.

6 Fazit und Ausblick

Mit dem Mobilitätsentwicklungskonzept liegt der Gemeinde Havixbeck ein strategisches Grundkonzept für die kurz-, mittel- und langfristige sowie perspektivische Entwicklung des Verkehrs (und des öffentlichen Raums) vor. Das Mobilitätskonzept wurde im Jahr 2022 unter Beteiligung der Zivilgesellschaft erarbeitet. Es gibt die verkehrsplanerischen und die 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 Mobilitätskonzeptes ist die Förderung des Umweltverbundes. Dies beinhaltet eine deutliche Kursänderung bzw. ein Umsteuern der Verkehrsplanung und des Mobilitätsverhaltens der Einzelnen. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes sehen daher insbesondere einen deutlichen Ausbau der Radinfrastruktur, die Schaffung attraktiver Alternativen im ÖPNV und die Stärkung der Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsarten vor. Weitere Maßnahmenfelder zielen auf eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Fußwegeinfrastruktur und damit auch des öffentlichen Raums in Havixbeck ab. All diese Maßnahmen werden sich positiv auf das Image der Gemeinde 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 Mobilitätskonzeptes auf den Maßnahmen der Kommunikation und des Mobilitätsmanagements. Diese sollen die infrastrukturellen Veränderungen vorbereiten, begleiten und bewerben; denn letztlich hängt eine erfolgreiche Förderung des Umweltverbundes 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 Havixbeck. Die volle Wirkung entfaltet das Mobilitätskonzept jedoch erst bei Umsetzung aller Maßnahmen bzw. bei Integration aller Handlungsfelder. Hinzu kommt, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen und der Erfolg voneinander abhängig ist – die Umsetzung möglichst aller empfohlenen Maßnahmen und Ansätze ist daher umso wichtiger. Dabei ist es dennoch wichtig, dass das Mobilitätskonzept nicht als starres Werk aufgefasst wird, sondern flexibel anzuwenden ist, um auf unvorhergesehene Umstände und Entwicklungen reagieren zu können. Erkenntnisse aus einer umsetzungsbegleitenden Evaluation sollten aufgegriffen und neue Projektansätze in die jeweiligen Handlungsfelder integriert und so adäquat angepasst werden.

Mit der Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes hat der Prozess erst begonnen. Nach der Beschlussfassung startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um eine Mobilitätswende anzustoßen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung. Die Arbeiten zum Mobilitätsentwicklungskonzept werden demzufolge in der Erwartung abgeschlossen, dass nach der Beratung in den politischen Gremien die im Maßnahmenkonzept enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen sukzessive vorbereitet oder einer vertieften Ausarbeitung unterzogen und letztlich umgesetzt werden. Hierfür sind jedoch auch die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen.

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

7 Literaturverzeichnis

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWEGEN (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln, 2006.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln, 2008.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln/Berlin, 2010.

FRAUNHOFER ISI, PTV, IFOK: Wirkungen des Radverkehrs auf Menschen, Kommunen, Wirtschaft und Umwelt. Karlsruhe, 2021.

GEMEINDE HAVIXBECK (2022): Statistik Einwohner/Straße. Stichtag 27.01.2022

INFORMATION UND TECHNIK NORDRHEIN-WESTFALEN (IT.NRW) (HRSG.) (2016): Kraftfahrzeuge und PKW-Dichte. Online unter: <https://www.it.nrw/node/1918/pdf> (abgerufen am 30.05.2022)

INFORMATION UND TECHNIK NORDRHEIN-WESTFALEN (IT.NRW) (2020): Pendlerrechnung in Nordrhein-Westfalen. Online unter: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/link/statistik-Tabellen/19321#abreadcrumb> (abgerufen am 01.06.2022)

INFORMATION UND TECHNIK NORDRHEIN-WESTFALEN (IT.NRW) (HRSG.) (2022): Kommunalprofil Havixbeck. Online unter: <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofil/I05558020.pdf> (abgerufen am 18.04.2022)

KREIS COESFELD (HRSG.) (2017): Mobilitätsuntersuchung Kreis Coesfeld. Datenbericht. Grundausswertungen der Befragung. Coesfeld

SOMMER, SAIGHANI, LEONHÄUSER: Ökonomische Bewertung städtischer Verkehrssysteme. Kassel, 2021.

8 Anhang

Tabelle 9: Übersicht der Schulbuslinien

Linie	Verbindung	Bedienzeiten	Taktung
563	Havixbeck - Billerbeck	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 7:09 – 16:10 Uhr)
564	Havixbeck - Münster	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 5:47 – 15:45 Uhr)
566	Havixbeck - Nottuln	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 7:00 – 15:50 Uhr)
567	Darfeld - Billerbeck - Havixbeck	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 7:07 – 16:05 Uhr)
568	Laer - Holthausen - Aulendorf - Havixbeck	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 7:04 – 16:05 Uhr)
569	Nienberge - Gievenbeck - Hohenholte - Havixbeck	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 7:00 – 16:05 Uhr)
570	Münster - Gievenbeck - Roxel - Havixbeck	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 7:00 – 16:05 Uhr)
571	Senden - Albachten - Bösensell - Havixbeck	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 7:00 – 16:05 Uhr)
572	Appelhülsen - Schapdetten - Havixbeck	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 7:00 – 16:05 Uhr)
573	Darup - Nottuln - Stevern - Havixbeck	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 7:01 – 16:05 Uhr)
574	Altenberge - Hohenholte - Havixbeck	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 7:05 – 16:05 Uhr)
575	Havixbeck - Poppenbeck - Tilbeck - Herkentrup	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 11:35 – 13:20 Uhr)
576	Havixbeck - Hohenholte - Waltrup - Walingen	Schulbus: keine regelmäßige Bedienung	Einzelfahrten Werktags (zw. 11:35 – 13:20 Uhr)

Abbildung 59: Beispielhafte Darstellung zur Radverkehrsführung in Maßnahme C3 (Sonderfall Münsterstraße)

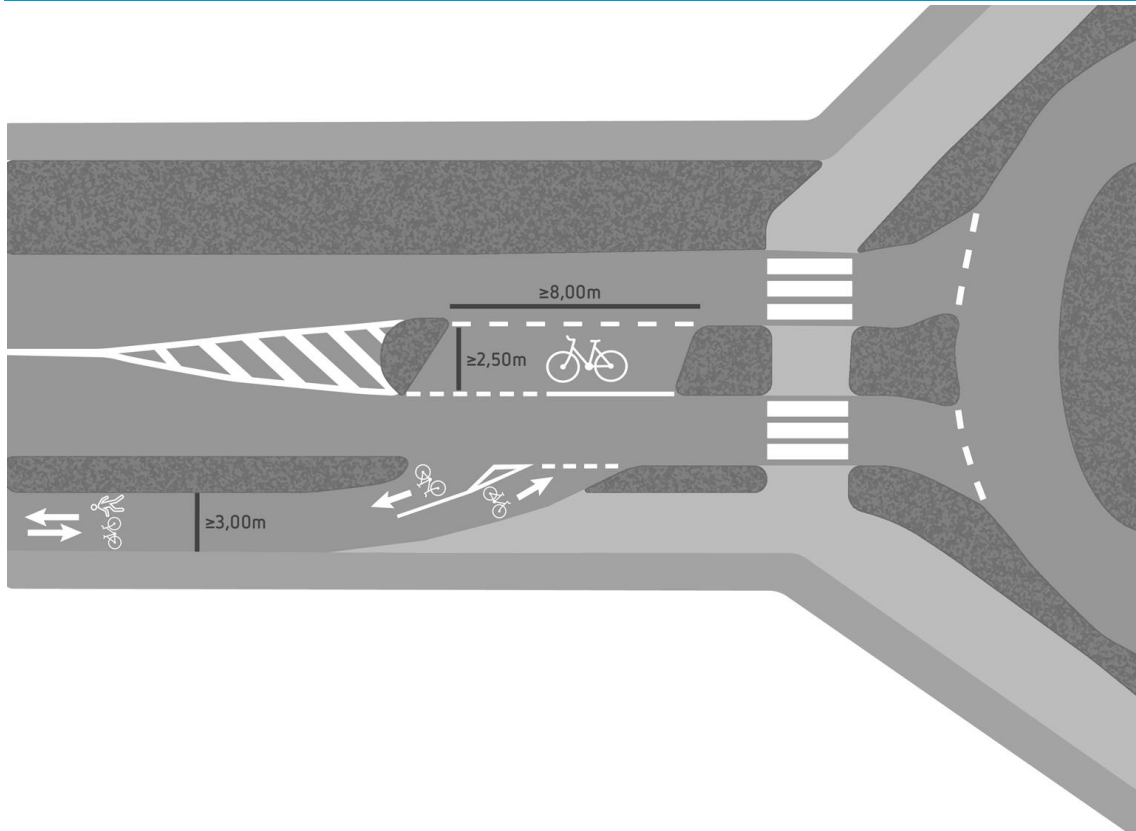


Tabelle 10: Einordnung der Verkehrsbelastung in den Kontext der RAST 2006

Straßenräume	Typ	Verkehrsbelastung		Durchschnittliche Fahrzeuganzahl/Minute in der Spitzenstunde	Einschätzung der Kapazität (Abgleich RAST/aktuelle Nutzung)
		Kfz/Tag	Kfz/Spitz.-h nachmittags		
Belastbarkeit des Typs „Verbindungsstraße“ (gem. RAST)			800-2.600	13,3-43,3	
-					
Belastbarkeit des Typs „Sammelstraße“ (gem. RAST)			400-800	6,7-13,3	
Münsterstraße	Innerörtliche Hauptverkehrsstraße	6.000-7.000	500-600	8,3-10	Belastung liegt unterhalb ausgewiesenem Straßentyp -> keine Entlastung erforderlich
Schützenstraße	Kreisstraße	4.500-6.000	400-550	6,7-9,2	Belastung liegt unterhalb ausgewiesenem Straßentyp -> keine Entlastung erforderlich
Josef-Heydt-Straße	Kreisstraße	4.000-8.800	450-800	7,5-13,3	Belastung liegt unterhalb ausgewiesenem Straßentyp -> keine Entlastung erforderlich
L550	Landesstraße	3.600-6.500	400-600	6,7-10	Belastung liegt unterhalb ausgewiesenem Straßentyp -> keine Entlastung erforderlich
Blickallee	Innerörtliche Hauptsammelstraße	4.500-5.500	450-500	7,5-8,3	Belastung entspricht ausgewiesenem Straßentyp -> perspektivisch Entlastung anzustreben, um Überlastung zu vermeiden
Belastbarkeit des Typs „Wohnstraße“ (gem. RAST)			<400	<6,7	
Altenberger Straße	Kreisstraße	1.200-3.800	100-350	1,7-5,8	Belastung liegt unterhalb ausgewiesenem Straßentyp -> keine Entlastung erforderlich
L581	Landesstraße	3.500	330	5,5	Belastung liegt unterhalb ausgewiesenem Straßentyp -> keine Entlastung erforderlich
Belastbarkeit des Typs „Wohnweg“ (gem. RAST)			<150	<2,5	
Herkentruper Straße	Innerörtliche Hauptverkehrsstraße	650-1.300	70-130	1,2-2,2	Belastung liegt unterhalb ausgewiesenem Straßentyp -> keine Entlastung erforderlich